

complémentaires, et, éventuellement, de réajustement.

Plus encore, ces études devraient pouvoir susciter au sein de chacune des universités provençales, et, pourquoi pas, de leurs proches et même lointaines voisines (Gênes, Montpellier, Perpignan, Barcelone) une réflexion pluridisciplinaire (transports, urbanisme, aménagement du territoire, sociologie) stimulée par l'urgence et l'importance des enjeux. De telles études pourraient d'ailleurs être conduites en concertation et co-tutelle et parrainées par un *comité scientifique* à constituer pour la circonstance.

[cf. Annexe 3 - Proposition adressée le 17 juin à M. Olivier Della Sudda, Conseiller du Président Vauzelle]

### **B.3.2. Questions non abordées dans les dossiers et à prendre en considération dans les prochains débats**

#### **3.2.1. Rôle de la Commission intergouvernementale (CIG) sous sa nouvelle configuration**

La récente décision de fusionner les CIG(s) Alpes du Nord et Alpes Sud sous la dénomination "Grands massifs" devrait mettre un terme à un clivage qui laissait libre cours à une politique de clochers incompatible avec des analyses stratégiques à l'échelle de l'Arc alpin. De surcroît, la prise en compte des Pyrénées inscrira enfin la réflexion dans son cadre légitime et sa problématique la plus prégnante, ceux des flux de transit à travers notre territoire national, approche que préconisait déjà l'étude interassociative "*Transport international en montagne – Sortir de l'impasse*" à laquelle le GIR avait en son temps collaboré [TIM (1997)].

La question se pose donc de l'implication de cette CIG dans les deux débats publics annoncés où le plus grand parti devra être tiré des études conduites par l'Observatoire des trafics au travers de Pyrénées depuis 2000 et par l'Observatoire des trafics à travers les Alpes du Sud, dont on peut légitimement inférer qu'ils fusionnent également.

#### **3.2.2. La liaison avec le Piémont ou l'inconstance des passions**

L'époque paraît déjà lointaine où le devenir de la Côte d'Azur était piémontais et son sort subordonné à la réalisation de la percée autoroutière du Mercantour. Condamné non pas pour son irréalisme mais par le désastre du Mont Blanc et le grave accident du Gothard, ce projet n'a guère laissé de trace dans la mémoire des collectivités territoriales azuréennes sinon à l'occasion d'une mémorable assemblée transfrontalière où les représentants consulaires, découvrant la réussite du TGV Méditerranée, s'entichèrent d'une transposition du projet, cette fois ferroviaire et à grande vitesse, devant relier Nice à Paris via le Mercantour et Turin.

Retour à la raison ou convergence d'intérêts avec les administrations ferroviaires confortées dans les retombées économiques d'une liaison à grande vitesse vers Nice, c'est avec une non moins grande unanimité que les regards azuréens se sont détournés de Turin pour Paris, puis, tout récemment, vers l'horizon méditerranéen.

Qu'en est-il aujourd'hui de l'axe Nice-Turin ?

##### **(a) La ligne de Tende**

Lâchant la proie pour l'ombre, les responsables azuréens n'ont eu cesse de se désintéresser de la ligne existante pour la revalorisation de laquelle le GIR Maralpin a été seul à plaider. À la veille des Jeux Olympiques d'hiver à Turin, des élus locaux se sont contentés de renouveler leur demande de desserte directe de la Riviera française réalisable aisément par un remaniement de voie sur les emprises du Parco Roya à Vintimille. Un tel aménagement ne suffirait cependant pas à offrir un service attrayant sans réélectrification de la ligne entre Limone Piemonte et Vintimille (65 km) et sa fluidisation (par mise en place d'une section de croisement actif entre Limone et Vievola et redécoupage des cantons de signalisation).

##### **(b) Ligne nouvelle**

Alternative au projet Mercantour [cf. B.1.2.1.], la ligne nouvelle proposée par nos collègues turinois [ABATE, MANFREDI, NICOLA (1996)] franchissait le massif du Mercantour à l'aplomb du Col de Ciriega par un tunnel de 32 km pour déboucher en Vésubie et aboutir en basse vallée du Var selon un tracé à la fois compatible avec la grande vitesse (rayon minimal des courbes 3700 m) et le fret (rampes maximales 18 ‰). Le coût estimé de ce projet mixte avoisinait par valeur inférieure celui du projet autoroutier.

Invoquée avec insistance par le GIR Maralpin tout au long du déroulement de l'Étude intermodale de la DTA 06, cette éventualité n'a été prise en compte, ni dans le cadre de la réalisation de la RN 202 bis (en rive droite du Var), ni dans celui d'aménagement de la basse vallée du Var. En l'absence de réservations d'emprises, ce tracé semblant donc compromis, des variantes plus à l'Est ont été étudiées par notre collègue turinois Sergio NICOLA. Amorcées en basse vallée du Paillon et donc compatibles avec une gare nouvelle en Centre Nice (St. Roch) et