

G. I. R. MARALPIN

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN

Secrétariat : 49 avenue Cernuschi - F-06500 MENTON - Tél/Fax (33) 04 93 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr

BULLETIN D'INFORMATIONS NUMÉRO 14/15 DÉCEMBRE 1998 - AVRIL 1999

ÉDITORIAL

Un changement de formule inévitable

La rupture du rythme quasi-régulier de parution de notre bulletin témoigne paradoxalement d'un emballement de nos activités et de la démesure des tâches incombant au secrétariat depuis le lancement de la DTA (en attestent notre éphéméride et le tableau des réunions de commissions auxquelles le GIR a participé).

Pour pallier en partie cette suspension passagère de parution, le Secrétariat diffuse, depuis fin janvier, à ceux de ses correspondants qui disposent d'un "mel" (et qui l'ont fait connaître !), des messages électroniques *Infos-Circ.*, lesquels, jusqu'ici ont essentiellement porté sur l'avancement des travaux et les dates des commissions de suivi de l'élaboration de la DTA.

Comptant sur l'extension rapide de notre fichier électronique [pensez à nous communiquer votre adresse "mel" (messagerie électronique internet)], nous nous appliquerons désormais à diffuser par *Infos-Circ@Maralpines* des brèves d'actualités, tandis que nous consacrerons notre Bulletin (dont les délais de confection sont longs et le coût de diffusion élevé) à des analyses, à l'image du contenu du présent numéro.

Dans ce numéro

Outre l'éphéméride qui rend compte de nos activités, deux seuls grands thèmes y sont traités : la participation du GIR à l'élaboration de la DTA [*l'encart de 4 pages (une innovation) y est entièrement consacré*], la prise en compte de nos analyses et même l'adhésion à notre stratégie par les autorités de notre région transfrontalière. En témoignent la motion de synthèse sur les lignes ferroviaires du Col de Tende adoptée par les élus de l'Est du département à partir des analyses du GIR (formulées dans le cadre de sa convention avec le Sidelt), ainsi que les positions novatrices des autorités régionales piémontaises et figures [*cf. pages 3 et 4*].

Vous ne pourrez y trouver, faute de place, d'informations relatives à la préparation du Livre Blanc sur la ligne Cuneo-Nice/Vintimille et sur nos projets de coopération transfrontalière en matière de déplacements doux, et notamment de véloroutes et voies vertes. Sans attendre la parution du prochain bulletin, elles vous parviendront par *Infos-Circ@Maralpines*, mais pourront aussi être examinées et débattues au cours de notre prochaine réunion.

Prochaine réunion

Elle est fixée au 8 juin. Elle permettra de dresser un bilan des activités du premier semestre, ainsi qu'un état objectif et critique des travaux des commissions DTA (dont les premières synthèses commenceront à être mises en circulation).

Votre participation y est, cela va de soi, vivement souhaitée.

Le Bureau

INVITATION (ANNONCE UNIQUE)

PROCHAINE RÉUNION

RÉUNION - RENCONTRE DE FIN DE SEMESTRE

Mardi 8 Juin 1999

à la Faculté de Droit de l'Université de Nice - Sophia Antipolis

7 avenue Robert Schuman, NICE - Bâtiment principal

de **18 heures** à **20 heures**

Le numéro et la localisation de la salle seront affichés sur la porte de la Salle du Conseil, au 5ème et dernier étage

Pour marquer la fin de l'année universitaire, le Bureau vous propose de parachever cette réunion par un

dîner amical de clôture

pouvant se tenir, à partir de 20 heures, au restaurant Les Collinettes, à proximité immédiate de la Faculté de Droit

SECRETARIAT : ÉPHÉMÉRIDE du 16 NOVEMBRE 1998 au 30 AVRIL 1999

Les activités de la période qui précède (1er septembre - 15 novembre) ont été signalées dans le Bulletin n° 12-13

Novembre 98 (16.11-30.11)

- 16/18.11 Mémorandum GIR sur une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires (contribution DTA06) adressé au préfet des A.-M, et aux ministres J.-Cl. Gayssot et D. Voynet
- 19.11.98 Ventimiglia. Constitution d'un groupe de travail transfrontalier Véloroutes-Voies vertes (D. Sanino, A. Tichy, M. Fusco, Ch. du Saussay, JM)
- 20.11.98 Cadam. DTA06. Développement durable [R 1] (JM)
- 23/24.11 Nice. Journées des régions frontalières européennes [ARFE et LACE] (E. Gasperini, JM)
- 23.11.98 Cadam. DTA06. Bande Côtière [R 1] (JM)

Décembre 98

- 02.12.98 Aix-en-Provence. Entretiens Ch. Perrotin (ASPONA), J.-P. Plavinet (REN) et JM à la DIREN (M. Pipien et Mme Podlejski)
- 03.12.98 Nice. Réunion-débat de présentation du projet de tramway niçois (JM)
- 03.12.98 Carros. Réunion-débat sur les Chemins de fer de la Provence [CP] (G. Nallino, JM)
- 07.12.98 Cadam. DTA06. Intermodal [R 5] (JM)
- 07.12.98 Cadam. DTA06. Haut-Pays [R 1] (JM)
- 08.12.98 Assemblée générale du GIR
- 14.12.98 Propositions GIR sur le projet de tramway niçois (lettre au Sénateur-Maire de Nice)
- 18.12.98 Seyssins (Isère). Bureau de Cipra-France (JM)
- 28.12.98 Nice. Réunion interassociative sur la Comité de pilotage "transport intermodal" de la DTA06

Janvier 99

- 07.01.99 Nice. Réunion interassociative sur les Chemins de fer de la Provence (JM)
- 09.01.99 Breil. A.G. de Roya Expansion Nature (JM)
- 12.01.99 Menton. Comité syndical du SIDELT. Présentation du projet de motion sur la valorisation des lignes du Col de Tende (JM)
- 14.01.99 Cuneo. Entretiens Pro Natura/GIR avec Administration provinciale (Assessore Botto) a/s Véloroutes-Voies vertes (D. Sanino, A. Tichy, JM)
- 20.01.99 Menton. Enquête Diren d'évaluation environnementale [Dropinski (Bceom) ; N. Ovaere, A. Migliorini (Aspona) ; C. Rainaudo (Adet) ; JM
- 27.01.99 Recommandations de 4 associations (Adet, Aspona, REN, GIR) sur des mesures à prendre dans l'Est du département dans le cadre de la DTA06 (à l'attention de M. le Préfet)
- 28.01.99 Observations GIR à l'attention des ministres D. Voynet et J.-Cl. Gayssot sur des questions de compétence nationale soulevées par les réflexions sur le développement durable dans l'Est du département
- 29.01.99 Cadam. DTA06. Développement durable [R 2] (JM)

Février 99

- 01.02.99 Seyssins (Isère). Bureau de Cipra-france (JM)
- 02.02.98 Bruxelles. Commission Européenne. Forum SDEC [Schéma de développement de l'espace communautaire] (JM)
- 03/05.02 Paris. Démarches JM : SNCF Ingénierie (MM. Alain Menessier et Jacques Trénaux) ; SNCF Fret (M. Jacques Gaillot, Adjt au Directeur de l'Utatim) ; Min. Jeunesse et Sports (Mme Danielle Delaye) ; Datar (M. Michel Vermeulen, Chef de mission Est-France) ; Novatrans (M. Jacques Dumerc, Directeur général)
- 08.02.99 Cadam. DTA06. Bande côtière [R 2] (JM)
- 09.02.99 Rendez-vous mensuel du GIR
- 10.02.99 La Trinité - Sospel. Comité de ligne Nice-Sospel-Breil (G. Nallino, JM)
- 12.02.99 Cadam. DTA06. Intermodal [R 6] (JM)
- 17.02.99 Observations GIR relatives à trois des points de l'ordre du jour de la réunion 6 du Comité technique "transport intermodal"
- 22.02.99 Menton. Comité syndical SIDELT. Présentation de la problématique des transports transfrontaliers et lignes de Tende (JM) ; adoption définitive de la motion par les élus
- 25.02.99 Cadam. DTA06. Intermodal [Comité technique 1 (CT 6/7)] (JM)
- 26.02.99 Arles. Congrès ITA (P. Loridon, G. Nallino, JM)
- 27.02.99 Cuneo. Colloque "Valle Roya, Valle Europea" organisé par la Sitraci et le Rotary-Club de Cuneo, avec la participation des autorités régionales italiennes et françaises (intervention JM)

Mars 99

- 01.03.99 Villefranche. Début du stage GIR d'une durée d'un mois (au Cepam) de Mlle Kerstin Krellenberg, étudiante allemande
- 01.03.99 Observations Cipra-France/GIR sur le document d'études "Haut-Pays" diffusé le 22.02.99 (à l'adresse de M. le Sous-préfet Cl. Engrand)
- 01.03.99 Observations GIR sur le scénario "TC Exclusif" présenté à la réunion du C.T. Transport intermodal du 25.02.99 (à l'adresse de M. le Préfet)
- 09.03.99 Rendez-vous mensuel du GIR
- 12.03.99 Cadam. DTA06. Intermodal [R 7] (Ch. du Saussay, JM)
- 12.03.99 Cadam. DTA06. Haut-Pays [R 2] (K. Krellenberg, JM)
- 18.03.99 Nice. Réunion Comités de quartier (K. Krellenberg, JM)
- 22/23.03 Paris. Démarches JM : MVA (M. Ducastelle) ; Min. ATE. (M. Claude Brulé [DNP] ; M. Noël Godard [Sous-Directeur de l'Eau]) ; Commission Montagne de l'UICN (JM)
- 26.03.99 Gattières. Réunion interassociative sur l'enquête hydraulique relative à la 202 bis (K. Krellenberg, JM)
- 30.03.99 Nice. Salons préfectoraux. Réunion-débat sur déplacements et infrastructures à l'invitation de M. Henri Mercier, Président du Conseil Economique et Social de région (JM)

Avril 99

- 02.04.99 Cadam. DTA06. Développement durable [R 3] (JM)
- 02.04.99 La Baronne. Association de défense des riverains de la Vallée du Var. Présentation des travaux des experts (JM)
- 09.04.99 Cadam. DTA06. Intermodal [Comité technique 2 (CT 7/8)] (L. Vollenweider, JM)
- 13.04.99 Rendez-vous mensuel GIR
- 15/16.04 Brig (CH). Atelier Cipra "Objectifs de qualité environnementale dans le domaine des transports en montagne" (P. Loridon, G.-P. Torricelli, JM)
- 16.04.99 Nice. Association des amis du rail. Présentation d'une stratégie ferroviaire des transports pour la région (JM)
- 18.04.99 Observations GIR relatives à la création de la 202 bis à l'adresse du président de la Commission d'enquête
- 19.04.99 Cadam. DTA06. Bande côtière [R 3] (JM)
- 20.04.99 Observations GIR sur les travaux du Comité de pilotage intermodal de la DTA06 (à l'attention du Min. ATE)
- 21.04.99 Chambéry. Entretiens JM : RFF (M. Philippe Martin, Délégué pour les Alpes) ; SNCF (M. Jean Philippe, Directeur mission Lyon-Turin)
- 22.04.99 Seyssins. Bureau Cipra-France (JM)
- 26.04.99 Cadam. DTA06. Intermodal [R. 8] (JM)

Messagerie @ électronique

Les détenteurs d'une adresse électronique sont invités à la faire connaître *directement par mél* au secrétariat

Désenclavements et dessertes de la Côte d'Azur + Transferts de la route vers le rail L'amélioration de réseau ferroviaire existant : des solutions économiques auxquelles se rallient des autorités de notre région transfrontalière

Stratégie développée dans le cadre de la convention de partenariat entre le Syndicat intercommunal pour le développement économique local transfrontalier (SIVU de l'Est du département) et le GIR Maralpin

En fin de seconde année de cette convention [cf. nos bulletins précédents depuis le n° 5] et aux fins de concrétiser les analyses réalisées par le GIR, le SIVU lui a demandé de préparer un projet de motion [lequel fut adopté le 12 février dernier (cf. Page 4)]. Afin de situer le contenu de cette motion dans son contexte général, le Secrétaire du GIR, commentant le dossier remis aux élus, a souligné l'importance décisive, dans les trafics futurs de la zone transfrontalière, de la valorisation de l'ensemble de notre réseau ferroviaire lequel, tout à la fois, dessert littoral, moyen et haut pays, relie les trois provinces mitoyennes, la Côte d'Azur, la province d'Imperia et celle de Cuneo, offre une voie de désenclavement à la Côte d'Azur, et, enfin, peut jouer un rôle international majeur pour le fret.

Sur le territoire du SIVU et sa proche périphérie, ce réseau peut répondre à un double questionnement, celui des déplacements locaux dont les flux majeurs (littoral avec ceux des 30 000 travailleurs migrants de la Principauté, et radial sur l'axe du Paillon) coïncident avec les lignes ferroviaires existantes, et celui de la maîtrise du trafic poids lourds de transit, dont il faut rappeler l'importance extrême (le trafic à Vintimille se situant au premier rang des traversées alpines, devant ceux du tunnel du Mont Blanc et du Fréjus).

Le présentateur a précisé à ce propos que le périmètre de la Convention alpine recouvre, tant sur le territoire azuréen que ligure, le tracé de notre autoroute littorale, lui conférant ainsi un label alpin auquel s'assortiront inéluctablement des clauses spécifiques de protection de l'environnement et de maîtrise du trafic.

Ces considérations, qui seront développées dans le Livre Blanc en préparation [cf. Bulletin n° 10/11], ont été plaidées au Comité de pilotage de l'étude "transports intermodaux" constitué dans le cadre de la réflexion sur la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes ; elles s'appuient sur un examen enfin objectif et rigoureux des caractéristiques de l'ensemble du réseau, tant de celles des lignes de Tende (Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo) [faussement sous-estimées pour légitimer le projet autoroutier du Mercantour], que de celle du littoral ligure dont la mise à double voie, sur plus de 24 km, entre Ospedaletti et San Lorenzo al Mare, est presque achevée.

Dans la perspective d'un transfert progressif du trafic fret de la route vers le rail [sous l'effet conjugué d'une prise en compte des coûts externes du transport routier et de mesures incitatives, comme la perception d'une redevance au franchissement des Alpes (positions autrichienne et suisse maintenant soutenues sinon partagées par la France)], l'électrification-réélectrification de "l'Etoile de Breil" offrirait la possibilité d'écouler par Tende l'accroissement de trafic fret auquel la saturation prochaine de la ligne de Modane (qui ne pourra écouler guère plus de 14 Millions de tonnes) et celle actuelle de la ligne ligure (dont près de 45 km resteront encore longtemps à voie unique) ne permettront pas de faire face.

Cette électrification-réélectrification, dont le coût en regard de percées routières nouvelles est relativement modique (150 à 300 millions selon les estimations), débarrasserait les liaisons Piémont-Ligurie des ruptures de charge voyageurs préjudiciables à l'exploitation italienne d'un trafic important et toujours croissant, et offrirait la possibilité d'établir des relations rapides entre le Piémont et les deux Riviéras par Vintimille (avec raccordement direct vers Menton pour la Riviera française), et entre le Piémont et Nice par Sospel.

Les potentialités d'un trafic fret par le col de Tende reposent sur l'excellent compatibilité des trafics fret, en "saut de nuit" pour le transport combiné, et des trafics voyageurs (essentiellement diurnes) ; elles tireront parti de la mise à 3 voies de la section de ligne Cannes-Nice (imposée par la desserte cadencée de la métropole azuréenne) et de la réouverture (envisagée par RFF) de la ligne à voie unique Aix-en-Provence - Carnoules permettant à la fois aux TGV directs vers Nice de gagner 1/2 heure en évitant Toulon et d'offrir des sillons en "saut de nuit" au fret.

Une attitude nouvelle des élus régionaux piémontais et ligures : renoncement au projet pharaonique de Ciriega-Mercantour-Lombarde, promotion du rail et solutions routières judicieuses et "douces"

Le 27 février dernier s'est déroulée, à l'initiative du Rotary Club de Cuneo et de la Sitraci (consortium piémontais), une rencontre sur le thème "Valla Roya, Valle Europea", à laquelle participaient de nombreuses personnalités politiques et institutionnelles des trois régions frontalières. Il a été fort plaisant d'y entendre le Président de la Sitraci (en toutes lettres "Società italiana per il traforo del Ciriega Mercantour") déclarer s'intéresser désormais à la réélectrification de la ligne Cuneo-Ventimiglia, de constater la convergence de vues des piémontais et des ligures sur une sage répartition des investissements et des trafics entre route et rail sur l'ensemble des traversées apennines (au nombre desquels les lignes de Tende et de Savone-Turin, ainsi que la route SS 28 Imperia-Ceva et son Tunnel d'Armo Cantarana), et d'écouter enfin les élus du versant Nord du col de Tende exprimer avec beaucoup de sagesse leur souhait de conserver à l'itinéraire routier son caractère exclusivement touristique. A l'appui de leurs dires, Monsieur Noël Lebel, co-président de la commission intergouvernementale franco-italienne pour les traversées alpines (qui fut ardent promoteur du Mercantour) a prôné le réalésage du vieux tunnel, opération dont le président de l'ANAS (la Direction des Routes italienne) a assuré qu'elle pourrait s'effectuer, sans interrompre la circulation, par un nouveau procédé italien.

Ces sages conceptions d'un développement durable n'ont été troublées que par les déclarations des autorités françaises présentes, lesquelles ont péremptoirement exigé le percement d'un nouveau tunnel plus bas (et donc plus long, plus cher, mais, en conséquence, plus attrayant pour le trafic de transit !). Comprenne qui pourra !

Motion relative aux liaisons ferroviaires transfrontalières du Col de Tende
adoptée le 22 février 1999 par le Syndicat intercommunal pour le développement économique local
transfrontalier (Est du département des Alpes-Maritimes)

Les liaisons ferrées de la vallée de la Roya constituent un des enjeux majeurs pour un aménagement du territoire de qualité des Alpes méditerranéennes, ainsi que pour un développement économique intégré harmonieux du bassin de vie et d'emploi transfrontalier situé à l'articulation des Alpes-Maritimes, de l'Imperiese et du Cuneese.

Au moment où, à différents niveaux de responsabilité, dans des processus complexes, se joue l'avenir de ces liaisons ferroviaires, les élus français et italiens en charge au quotidien et au futur des habitants de cet espace transfrontalier, réunis à Menton, réaffirment leur engagement commun pour la mise à niveau technique des liaisons ferrées de la vallée de la Roya pour assurer le transport de voyageurs et de fret.

Les autorités locales demandent avec grande insistance aux gouvernements français et italien d'engager les processus décisionnels et opérationnels afin d'aboutir à cet objectif.

La prospective globale d'évolution des transports terrestres en Europe, et plus particulièrement dans les Alpes (1), les grandes orientations d'aménagement du territoire, les nécessités régionales et locales, les besoins des habitants, ainsi que les caractéristiques et potentialités techniques des voies, sont autant d'éléments en faveur de cette mise à niveau, en dépit de quelques affirmations contraires aussi péremptives qu'infondées.

En effet, les plus récentes des grandes percées alpines, nos lignes à voie unique Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo, ont été tracées selon des caractéristiques (rampes, rayons de courbes, gabarits d'ouvrages) plus généreuses que celles de la plupart des grandes lignes alpines actuellement en service. De surcroît, leurs quatre plus longs tunnels [Tende (8099 m), Braus (5939 m), Mont Grazian (3891 m) et Bergue (1883 m)] ont été réalisés pour la double voie. Enfin, lors de sa récente reconstruction en 1979, la section Vintimille-Breil-Limone a été équipée de la commande centralisée de trafic, ses gares pourvues de voies d'évitement de grande longueur (700 m), et sa réélectrification prévue tout en respectant le dégagement du gabarit B de chargement (gabarit admis sur seules quelques grandes lignes françaises).

De telles caractéristiques confèrent aux lignes de la Roya des capacités potentielles de trafics marchandises et voyageurs de l'ordre de ceux que la ligne Berne-Lötschberg-Simplon a assurés annuellement, avant sa mise à double voie, à savoir :

- 5 millions de tonnes de marchandises,
- 8,5 millions de voyageurs,
- 700 000 véhicules routiers à travers son tunnel de faîte.

Ces potentialités devraient permettre, moyennant une mise à niveau modique et phasable, d'alléger les charges de trafic et de sécuriser les acheminements des deux seules autres lignes transfrontalières (Mont Cenis et littoral ligure), lesquelles, en dépit de lourds investissements annoncés, ne pourront suffire à faire face, même à court terme, aux conséquences des engagements de nos pays respectifs en faveur d'un transfert progressif du fret de la route vers le rail (2).

Cette mise à niveau doit s'effectuer, en engageant sans tarder :

(a) sur la ligne Vintimille-Breil-Cuneo

- des études afin de réaliser les travaux autorisant des liaisons directes (sans rupture de charge) entre Cuneo-Breil/Roya-Vintimille-Menton-Monaco-Nice, en exploitant les possibilités techniques disponibles au niveau du parc ferroviaire de Vintimille.
- l'achèvement de sa reconstruction, avec la réélectrification de la section Vintimille-Breil-Limone (soit approximativement 66 km de ligne à voie unique). Cette réélectrification permettra, en assurant la continuité entre les réseaux électrifiés ligure, piémontais et azuréen, d'en simplifier l'exploitation, d'accélérer les liaisons voyageurs, et d'ouvrir la ligne au trafic marchandises.

(b) sur la ligne Nice-Sospel-Breil

- le rétablissement de la voie d'évitement de Sospel, afin de permettre sans délai un étoffement de la desserte, et également d'assurer la fluidité et la régularité des liaisons Nice-Sospel-Breil/Roya et au delà.
- des études pour sa mise à niveau, avec réfection de la voie, électrification et commande centralisée de trafic, dans la perspective d'acheminements de fret longue distance et de liaisons voyageurs directes et rapides entre la région PACA et le Piémont.

Les élus présents réaffirment leur vigilance constante sur ces objectifs et interviendront dans toutes les instances concernées afin d'être partie prenante à toutes les décisions.

(1) Une volonté politique de mettre en œuvre une stratégie de transports écologiquement viable est désormais clairement affirmée à tous les niveaux, et notamment par :

- la Communauté internationale, avec la Conférence mondiale de Kyoto sur le réchauffement climatique (12.11.1997), puis la Conférence régionale (paneuropéenne) des Nations Unies sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14.11.1997) ;
- l'Union européenne, avec le Livre vert sur une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement (1992), le Livre vert sur l'internalisation des coûts externes des transports dans l'UE (1995), le Programme d'action 1995-2000 de politique commune des transports, l'Avis du Comité des Régions sur une stratégie de transport durable (1998) ;
- la Convention alpine en son article 2.2.j Transports, en vigueur depuis le 06.03.1996 ;
- le Sommet franco-italien du 3 octobre 1997 ;
- la Mandat interministériel du 12.11.1997 au Préfet des Alpes-Maritimes pour la mise en œuvre de la Directive territoriale d'aménagement du département.

[sources : documentation, analyses et études du GIR Maralpin]

(2) En 1997, le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes se répartissait de la manière suivante :

- route : 36,9 Millions de T (dont 11,6 par Vintimille, 12,6 par le Fréjus et 12,7 par le Mont Blanc)
- rail : 11,0 Millions de T (dont 0,9 par Vintimille et 10,1 par Modane)

Les parts de ces marchandises franchissant les Alpes et transitant à travers la France étaient les suivantes :

- route : 16,6 Millions de T (dont 6,2 par Vintimille, 2,8 par le Fréjus et 7,6 par le Mont Blanc)
- rail : 5,2 Millions de T (dont 0,1 par Vintimille et 4,1 par Modane)

Le nombre annuel de camions franchissant la frontière franco-italienne s'établissait à :

- Vintimille : 879 000 (dont 413 000 en transit)
- Fréjus : 766 000 (dont 153 000 en transit)
- Mont-Blanc : 727 000 (dont 422 000 en transit)

[source : Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications de la Confédération Helvétique - GVF-News n° 48/1, 01.07.98]

**La participation du GIR Maralpin à l'élaboration de la
DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) DES ALPES-MARITIMES**

1. Le Cadre de la participation du GIR Maralpin

La genèse de la DTA des Alpes-Maritimes (Rappels)

Moins d'une année après qu'il eut fait parvenir le 23 décembre 1996 au gouvernement le rapport d'études préalables à la directive territoriale du département (DTA), qui lui avait été demandé en juillet de la même année, le préfet des Alpes-Maritimes recevait, le 12 novembre 1997 du nouveau gouvernement constitué en juin, le mandat d'élaboration de cette DTA. La lettre de mission émanant des trois ministres J.-Cl. Gaysso, D. Voynet et L. Besson, en précise les délais (18 mois), les modalités ("*élargissement de la concertation aux acteurs représentatifs et porteurs de propositions*"), ainsi que les orientations [elles ont été présentées dans notre Bulletin n° 8 (février 1998)], en stipulant notamment de mener à bien l'étude refondatrice sur la Vallée du Var et d'entreprendre "*une étude générale intermodale ayant pour objet d'établir un cohérence des systèmes de transports*".

L'organisation de la concertation

Tandis que l'étude intermodale [dont les termes de référence ont été précisés dans notre Bulletin n° 10/11 (août 1998)] se mettait en place, dès février 1998 sous la direction de M. Jean-Didier Blanchet, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, la concertation sur la DTA, initiée en public le 18 juin par une présentation des modalités d'application de la loi littoral, a été programmée à partir d'octobre 1998 selon une grille de 9 groupes de travail (*Agriculture et forêt ; Mer ; Recherche et enseignement supérieur ; Sophia Antipolis ; Développement durable ; Bande côtière ; Haut-pays ; Vallée du Var ; Transports*) dont les deux derniers, subordonnés aux études spécifiques (*Etude refondatrice de la vallée du Var et Etude intermodale*), n'ont été initialement programmés qu'à compter du premier trimestre 1999.

L'implication du GIR

En dépit de sa large implication dans la réflexion sur l'aménagement du territoire [notamment sur les projets du Mercantour et de Métropole azurienne (cf. Bulletins 4 & 5)] et de la présentation qu'en avaient fait, le 26 mai 1998 au Préfet, son président et son secrétaire, le GIR n'a pas été convié par les autorités départementales à participer à la réflexion sur la DTA. Sa participation au Comité de pilotage de l'étude intermodale, sollicitée auprès du préfet le 24 juin 1998, n'a été obtenue que le 9 septembre, suite à une démarche effectuée auprès du Cabinet de M. Gaysso le 20 août, dans le cadre d'une audience accordée à une délégation de CIPRA-France [cf. Bulletin 10/11].

C'est donc au titre de CIPRA-France, que le GIR participe désormais assidûment (cf. Tableau ci-dessous et pages suivantes), d'une part au *Comité de pilotage*, et, d'autre part, à trois des neuf groupes de travail (*Développement durable ; Bande côtière ; Haut-pays*).

2. Un calendrier chargé

Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes PARTICIPATION DU GIR AUX RÉUNIONS DE TRAVAIL Situation au 1er mai 1999				
Dates des réunions	Etude intermodale (1)	Developpt. durable (2)	Bande côtière (2)	Haut pays (2)
06.02.1998	R1			
24.04.1998	R2			
18.06.1998			R. Info. * Loi littoral	
10.07.1998	R3			
02.10.1998	R4 *			
20.11.1998		R1 *		
23.11.1998			R1 *	
07.12.1998	R5 *			R1 *
29.01.1999		R2 *		
08.02.1999			R2 *	
12.02.1999	R6 *			
25.02.1999	CT 6/7 *			
12.03.1999	R7 *			R2 *
02.04.1999		R3 *		
09.04.1999	CT 7/8 *			
19.04.1999			R3 *	
26.04.1999	R8 *			
17.05.1999			R4	
20.05.1999	R9			
28.05.1999		R4		
04.06.1999				R3

Légende

(*) Le GIR Maralpin (qui n'a été impliqué dans les réunions de travail de la DTA qu'à compter du 2 octobre 1998) a été représenté à chacune des réunions signalées par un astérisque.

(1) Plus exactement : "*Comité de pilotage de l'étude intermodale*" (auquel devrait succéder un groupe de travail "*Transports*", dont la création n'a pas encore été portée à la connaissance du GIR).

(2) Groupes de travail effectifs de la DTA [autres groupes : *Agriculture et forêt ; Mer ; Recherche et enseignement supérieur ; Sophia Antipolis ; Vallée du Var*].

(CT) Comité technique [réunion de travail restreinte].

Important

Les indications figurant en italique sont communiquées sous toutes réserves.

*N'omettez pas
de communiquer au secrétariat
<gir.maralpin@wanadoo.fr>
votre "e-mail" (adresse électronique)*

3. Contributions et notifications du GIR Maralpin

Intermodal. Mémorandum - Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires dans la perspective d'une politique des transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes.

[Thèmes et mots clés : fret international ; transport combiné international et local ; transport voyageurs international, interrégional et transfrontalier ; déplacements urbains et périurbains ; infrastructures ferroviaires internationales, nationales et locales, existantes, à valoriser ou à rétablir ; transport urbain en site propre] (4 pages + liste indicative de publications et de communications du GIR Maralpin sur la problématique des transports).

Destinataires : M. le préfet des A.-M. (16.11.98), [copie à M. J.-D. Blanchet], M. J.-Cl. Gayssot (16.11.98), Mme D. Voynet (18.11.98).

Tramway de Nice. Avis sur le projet de tramway niçois présenté à la réunion publique du 03.12.1998 [Thème : inadéquation des tracés ; absence de desserte des gares de Nice-Ville et des CP ; nécessité de prolongation des CP jusqu'à Nice-SNCF et de les fusionner avec le tramway sur ce tronçon] (2 pages, 1 planche couleurs).

Destinataires : M. le Sénateur-Maire de Nice (14.12.98), copies : Mission tramway (14.12.98), M. Jean-Yves Belotte, DDE (27.04.99).

Développement durable. Recommandations de quatre associations sur quelques mesures à prendre dans le département et sa partie orientale (en concertation avec Association de défense de l'environnement de Tende, ASPONA, Roya Expansion Nature) [Thèmes et mots clés : trafic routier international ; enclave monégasque et transfrontaliarité ; pistes et chemins ; lignes électriques et dessertes d'écartés ; traitement et transport de déchets ; incinérateurs de déchets ; déplacements doux, pistes cyclables, véloroutes et voies vertes ; protection des ressources en eau ; pression spéculative et loi montagne ; protection du littoral ; coupures d'urbanisation ; agence foncière] (5 pages + fiche signalétique des quatre associations).

Destinataires : M. Gilles Pipien, Directeur régional de l'Environnement (26.01.99), M. le préfet des A.-M. (27.01.99), Mme D. Voynet et M. J.-Cl. Gayssot [avec relevé des points spécifiques à leurs ministères respectifs] (28.01.99).

Intermodal. Observations relatives à :

- Etude de l'accessibilité des gares (Etude SCETA/MTI) [Thèmes : champ restreint de l'étude ; omission du fret ; inadéquation de l'étude ; préservation des emprises ; urbanisme] (3 pages)
- Etude de la desserte du moyen pays (Etude SATO) [Thèmes : choix des scénarios d'infrastructure] (1 page)
- Fiches par projet DDE [Thème : distorsion entre projets routiers et TC ; carence de données financières] (1 page)

Destinataire : M. Jean-Yves Belotte, DDE (17.02.99).

Intermodal. Observations relatives au scénario "TC exclusif 1998" [Thèmes : insuffisances des offres ferroviaires ; inadéquation du projet TCSP niçois ; stratégies de stationnement et des parcs d'échange inappropriées ; transports de marchandises ignorés] (2 pages)

Destinataires : M. le préfet des A.-M., copie : M. Jean-Yves Belotte, DDE (01.03.99).

Haut-pays. Observations relatives au document d'études "Haut-pays - Janvier 1999" [Thèmes : omission des infrastructures ferroviaires ; inopportunité des projets routiers lourds ; effets dépressifs de désenclavements en zone à faible densité de population] (2 pages)

Destinataires : M. Claude Engrand, Sous-préfet, copie : Mme Romagnan, DAI-BEU (01.03.99).

Vallée du Var. Observations concernant l'enquête publique relative à la création de la RN 202 bis [Thèmes : légitimité du projet ; remise en cause du programme autoroutier ; subordination au SDAGE et à la DTA ; incompatibilité avec d'autres projets d'avenir] (4 pages).

Destinataire : M. le Président de la Commission d'enquête (18.04.99).

Intermodal. Quelques observations sur le Comité de pilotage intermodal [document reproduit en (4) ci-infra] (4 pages).

Destinataire : Min ATE - DNP (20.04.99).

Ces notes et observations peuvent être adressées sur demande ; les dossiers et études auxquelles elles se réfèrent ne peuvent qu'être consultés

4. Etude de cas

Quelques notes et observations du GIR sur le Comité de pilotage de l'étude intermodale

A - FONCTIONNEMENT

A.1. Organisation générale

- Absence de calendrier préétabli (déroulement imprévisible !)
- Les séances prennent généralement la forme de présentations d'études suivies de discussions.
- L'on ne dispose d'informations, *ni* sur les raisons qui ont dicté le choix des études entreprises, *ni* sur les rôles respectifs des services techniques de l'Etat et des bureaux d'étude missionnés, *ni* sur les termes de référence des études entreprises.
- Les participants ne disposent d'aucune information sur la manière selon laquelle l'étude intermodale sera élaborée (il semblerait même que sa finalisation ait déjà été entreprise !).
- Absence apparente de secrétariat (les convocations et circulaires ont été successivement paraphées par une demi-douzaine de personnes différentes !).

A.2. Déroulement des réunions

Documents de travail :

- exceptionnellement adressés avant séance
- rarement en séance
- généralement adressés après la réunion

Il n'a toujours pas été donné suite à la demande pressante et réitérée des organisations d'obtenir, au préalable et dans des délais suffisants, la documentation nécessaire à la préparation des réunions.

Contributions écrites (observations)

- leur diffusion est généralement différée (une note du GIR a été diffusée avec un mois de retard)
- le sort réservé à ces contributions n'a jusqu'ici fait l'objet d'aucun commentaire.

Conduite des débats

- il n'est *jamais* rappelé les enseignements des réunions précédentes (état d'avancement des travaux), *ni* tiré de conclusions de la réunion s'achevant, *ni* esquissé de perspectives (orientations à donner à la réflexion).

Comptes-rendus écrits

- *ni* analyse, *ni* synthèse : simple relevé (sommaire et très incomplet) de quelques interventions.

B - LE CADRAGE

B.1. Les lacunes de la démarche

D'emblée, les travaux du comité de pilotage ont été cadrés sur les seuls déplacements urbains (VP et TC), sans même prise en compte des déplacements doux. Déplacements doux, déplacements longue distance, intermodalité fret de transit et de desserte urbaine, comme transfrontaliarité des déplacements et transports, n'auraient pas évoqués sans les nombreuses interventions "associatives".

Déplacements doux

Les déplacements doux (marche à pied et deux roues) [plus de 30 % des déplacements selon l'enquête ménage] n'ont pas été pris en compte dans la modélisation prospective, au prétexte de l'absence projets en la matière !

Il importerait que l'Etat impose l'applicabilité de la loi sur l'air à l'ensemble de la bande littorale de la conurbation azuréeenne.

Liaisons longue distance

Leur prise en compte est indispensable pour les motifs suivants :

- l'aéroport de Nice (dont les nuisances sont incontournables) est en voie de saturation ;
- l'amélioration et l'intensification des dessertes TGV s'imposeront et pèseront sur les infrastructures ferroviaires existantes (ce qui n'a fait jusqu'ici l'objet d'aucune réflexion) et nécessiteront d'autres aménagements (valorisation de Gardanne-Carnoules).

Transit fret

Avant mise en service de la ligne ferroviaire de base Lyon-Turin, une part importante du trafic transitera par les Alpes-Maritimes ; parmi les mesures locales à prendre doivent figurer :

- la valorisation et la réouverture au trafic fret de la ligne ferroviaire Nice-Cuneo,
- l'amélioration de capacité de la ligne littorale et ses corollaires : la réouverture de la ligne Aix-Carnoules et la 3ème voie Cannes-Nice.

Il importera de ne pas exempter les communes du balcon littoral de leur affiliation montagnarde, afin que soit légalement préservé le caractère alpin de l'A 8 (actuellement considérée comme une traversée alpine du fait de son tracé dans l'aire de la Convention alpine) et se réserver ainsi la possibilité de taxer le transit poids-lourds d'une redevance spécifique du type helvétique.

Desserte fret et intermodal urbain

Non prise en compte, tandis que :

- cours de débord et voies de desserte ferroviaires sont systématiquement abandonnées, en cours de démantèlement, ou même de cession,
- le récent plan départemental de gestion des déchets est dépourvu de volet transports.

B.2. Occultation de la problématique transfrontalière

Les Alpes-Maritimes présentent la particularité unique d'être bordée par, et également de relier, deux régions italiennes (Piémont et Ligurie), et d'enserrer de surcroît une enclave d'importance économique considérable, la Principauté de Monaco. *Cette particularité n'a fait l'objet d'aucune disposition spécifique pour l'élaboration de la DTA. Il en est de même au sein du comité de pilotage où la problématique des transits et transports transfrontaliers et internationaux n'est pas prise en compte en considération.*

B.3. Les scénarios

Propositions initiales

- totalement inacceptables (dans la formulation la plus favorable aux TC, ne figuraient que le fort controversé tramway de Nice et les 25 MF devant être consacrés à la remise en état de la courte section de ligne SNCF Nice-Drap Cantaron !)
- ont motivé les interventions des associations au plus haut niveau ministériel [cf. D - Références]

Nouvelles formulations

- en conséquence de ces interventions, un scénario, improprement qualifié de "TC max", mais largement amélioré et prenant en compte la plupart des propositions associatives relatives aux TC, a été retenu par les organisateurs ;
- des objections "associatives" ont, en conséquence, été formulées (quant à quelques insuffisances et à opérations routières considérées à tort comme acquises [202 bis par exemple]) ;
- la prise en compte de ces propositions complémentaires n'est pas certaine (circuleraient sous le manteau des scénarios susceptibles de n'avoir pas l'agrément des associations [n'ont pu être obtenues copies des documents remis à la réunion organisée à la préfecture le 30.03.98 par le Président du Conseil économique et social PACA sur les déplacements et infrastructures de transport]).

Position de principe des associations

- Aux investissements des décennies passées (exclusivement routiers) doivent succéder de très importants investissements TC (rattrapage du retard), avec refus des prétendus "coups partis" (exemple de la 202 bis) ;
- les investissements TC devront prioritairement porter sur l'épine dorsale ferroviaire et ses trois antennes (Cannes-Grasse ; Chemins de fer de la Provence, Nice-Sospel-Breil),
- avec réexamen radical du projet de tramway niçois.

Il n'a toujours pas été donné suite aux demandes de chiffrages sur (1) les investissements routiers passés, (2) les diverses propositions de projets routiers et ferroviaires (3) les budgets envisageables pour les années à venir.

B.4. La modélisation

Elle est fondée sur les résultats de l'enquête ménage (dont la grille de questionnement n'a pas été enrichie) et reflète les comportements d'une population méconnaissant les potentialités des transports en commun.

Le modèle ne prend pas en considération les paramètres coûts et stationnement, et n'a été appliqué qu'à un scénario "TC non-max" ne prenant aucunement en compte les améliorations que pourrait apporter la mise en œuvre d'un plan vélo et de déplacements doux

C - LES PROJETS EN DÉBAT

C.1. Autoroute A 58 (ex A 8bis)

Résultats des études en cours

L'étude SETEC a établi que l'A 8 était loin d'être saturée.

Le trafic PL qui pèse sur le débit de l'A 8 (ses effets sur la fluidité et la sécurité sont délibérément sous-estimés par ESCOTA et la DR) devra être nécessairement jugulé par les futures restrictions internationales (intégration des coûts externes, taxe de dissuasion à la traversée d'espaces sensibles, ou taxe de péréquation en faveur du transfert route/rail).

Propositions "associatives"

Entreprendre des études d'amélioration de l'autoroute existante, notamment :

- contournement de Nice (A 8 à l'Est du Var) porté de 2 + 3 voies à 2 x 3 voies
- fluidification de la traversée du fleuve Var par suppression du dangereux goulet d'étranglement constitué par le coude du CADAM.

C.2. Route nationale 202 bis

Conçue comme barreau majeur du réseau maillé d'autoroutes censé desservir la percée routière du Mercantour (rebaptisé "La Lombarde") et devant se poursuivre sous la forme édulcorée de GLAT vers Digne.

Projet à reconsidérer *radicalement* par la nécessité :

- d'établir une voie routière de desserte RD jusqu'à l'embouchure du Var,

et dans la perspective :

- d'une dérivation, en R.G. du Var, des Chemins de fer de la Provence pour la desserte de la Zone industrielle de Carros-Gattières,
- d'une réservation d'emprises pour la réalisation à long terme d'une percée ferroviaire (TGV et fret) Nice-Torino.

C.3. G.L.A.T. Digne-Nice et Chemins de fer de la Provence (CP)

La valorisation des CP, axe structurant d'une grande partie du haut pays et desserte périurbaine de la vallée du Var, requiert :

- le report à la gare centrale SNCF du terminus des CP (par prolongement urbain de 500 m compatible avec le futur tramway),
- la desserte de la Zone de Carros-Gattières par déviation en RD du Var.

Cette perspective justifie une remise en question du tracé de la GLAT Digne-Nice par la vallée du Var au profit d'une modernisation de la RN 85 par St Vallier et Grasse.

C.4. Tramway de Nice

Le projet, qui présente les surprenantes singularités :

- de ne desservir *ni* la gare centrale de Nice-Ville, *ni* le terminus actuel des Chemins de fer de Provence,
 - de faire double emploi sur la moitié de ses parcours avec les lignes ferroviaires existantes (assurant ou susceptibles d'assurer un service similaire),
- n'a pas fait l'objet d'examen par le Comité* et doit être reconsidéré dans un souci d'intermodalité et de cohérence.

C.5. Infrastructures lourdes sur le moyen pays de l'ouest du département

Cannes-Grasse

L'infrastructure de la ligne Cannes-Grasse (indispensable "diamétralisation" RER de Vintimille-Cannes) semble convoitée par certains tenants de formules tram-trains (inadaptées à la conurbation et à ses besoins de déplacements rapides) et d'une *privatisation* des transports. *Une grande vigilance devra être exercée à ce sujet.*

Desserte de Sophia-Antipolis

Elle est rendue ardue par l'extrême dispersion de ce site. Proposition a été faite d'étudier une radiale de rabattement sur l'axe ferroviaire dédiée aux seuls TC et convertible à TCSP (*un tel projet mériterait d'être mis à l'étude*).

C.6. Infrastructures ferroviaires SNCF en service

Ligne littorale

Le principe de l'établissement d'une troisième voie entre Cannes et Nice semble maintenant admis. En revanche, l'indispensable aménagement sur la section Nice-Vintimille, à savoir celui d'une troisième voie à quai à Beaulieu, serait compromis par un *projet immobilier* sur les emprises de cette gare.

A l'encontre d'une stratégie de conquête d'un marché fret combiné urbain (notamment pour le transport des déchets et l'approvisionnement des centres-villes), sur l'ensemble de la ligne, la SNCF poursuit le démantèlement et la cession de ses cours de débord et de ses emprises (installations de transport combiné à Nice-St Roch ; voies de débord notamment à Golfe Juan, à Menton ; autres emprises diverses) au gré des demandes de municipalités en quête d'espaces libres.

Ligne internationale du Col de Tende (cf. *Livre Blanc en cours d'achèvement*)

Se fondant sur les conclusions biaisées de l'étude Systra commanditée par les promoteurs de la percée routière du Mercantour, l'Equipement persiste à nier les potentialités fret de la ligne dont la valorisation s'impose (électrification et commande centralisée de Nice-Sospel-Breil et réélectrification de Vintimille-Breil-Limone).

Cette valorisation préservera la fragile vallée de la Roya d'un accroissement du trafic routier qu'il ne faudrait en rien faciliter par l'*inutile* percement d'un nouveau tunnel routier (le réalésage du tunnel actuel, solution préconisée par l'Equipement comme par les autorités italiennes, étant la solution la plus sûre, la plus économique et la plus appropriée).

D - DÉCISIONS POLITIQUES URGENTES (Propositions)

D.1. Transfrontaliarité

- Création d'un groupe de travail *ad-hoc*
- Réflexion et négociations avec la Principauté de Monaco sur notamment : (1) l'intermodalité des déplacements pendulaires dans la perspective de la mise en service de la gare souterraine ; (2) la préservation d'un raccordement ferroviaire fret pour la desserte intermodale fret de la Principauté ; (3) les débouchés routiers de la Principauté ; (4) les extensions portuaires monégasques et les perspectives d'un cabotage maritime.
- Préparation d'un projet transfrontalier de dessertes ferroviaires entre (1) le Piémont d'une part et les deux Riviéras, (2) entre les deux Riviéras par établissement de liaisons semi-directes entre (Imperia)-San Remo et Cannes (St Raphaël)

D.2. Préservation des emprises ferroviaires

En contradiction totale avec les décisions de favoriser les transferts de la route vers le rail, ainsi qu'avec les perspectives de développement du transport combiné urbain

D.3. Plan Vélo

- Elaboration d'une directive pour application de l'article 20 de la Loi sur l'air à l'ensemble de la bande côtière azurée.
- Promotion de la réalisation de l'itinéraire littoral "Véloroute Voies Vertes".

D.4. Réexamen de projets engagés

- Subordonner le financement du tramway de Nice à son insertion-intégration dans le réseau ferroviaire structurant.
- Reformuler le projet 202 bis (*dont le marché d'études hydrauliques vient d'être annulé par le T.A. de Nice pour cause de graves irrégularités*) à la lumière des conclusions de l'étude intermodale.

D.5. Loi Montagne et périmètre de la Convention alpine

- Résister à la demande pressante de déclassement des communes du "balcon littoral"

Références : L'attention du gouvernement sur ces points a été appelée par différentes démarches ainsi que par les courriers GIR Maralpin suivants :

- *Mme D. VOYNET : 18.11.98 [réponse du 01.12.98 ; réf. 98120189] . 28.01.99 [réponse du 24.03.99 . réf. 9901542]*
- *M. J.-Cl. GAYSSOT : 16.11.98 ; 16.11.98 (à M. Yves SALESE) ; 28.01.99.*

IMPORTANT : @ Nos lecteurs disposant d'une adresse électronique (e-mail) sont priés de bien vouloir la communiquer *par cette voie* au Secrétariat