

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

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Membre de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)*

*SECRETARIAT : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr*

**Mise en oeuvre du Schéma national de véloroutes et voies vertes  
par interopérabilité avec les transports publics**

**Valorisation des Chemins de fer de la Provence (CP)  
par couplage intermodal avec l'itinéraire Nice-Grenoble  
du Schéma national de véloroutes et voies vertes**

**PROJET**

*Ce projet a été retenu par le Conseil Régional  
Provence – Alpes – Côte d'Azur en sa réunion du 27 juin 2003  
(Délibération numéro DEB 03-437)*

30 mars 2003

**Mise en oeuvre du Schéma national de véloroutes et voies vertes  
par interopérabilité avec les transports publics**

**Valorisation des Chemins de fer de la Provence (CP)  
par couplage intermodal avec l'itinéraire Nice-Grenoble  
du Schéma national de véloroutes et voies vertes**

## **A – LE PROJET**

### **1. Cadre du projet**

Adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1998, le Schéma national de véloroutes et voies vertes comporte deux itinéraires en région maralpine :

- Est-Ouest (des Bouches du Rhône au littoral ligure)
- Nord-Sud (de Nice à Grenoble)

L'établissement de ces itinéraires, censés devoir être parcourus sans restrictions par un large public, soulève des difficultés de diverses natures ,au nombre desquelles

- les traversées des grandes agglomérations (l'agglomération azurée dans son ensemble, et tout particulièrement les traversées de Nice et de la Principauté de Monaco)
- les franchissements des zones périurbaines (telle celle de la basse Vallée du Var)
- les obstacles topographiques (au nombre desquels les escarpements littoraux entre Monaco et Nice, les gorges (celles de la Mescla notamment)
- les difficultés de parcours (escarpements et cols (tels ceux des Toutes Aures et des Roubines),

Certaines de ces difficultés pourront être levées par la réalisation d'aménagements appropriés dont la réalisation sera étalée dans le temps, d'autres s'avèreraient insurmontables sans le recours à une intermodalité tirant parti des services publics existants (ligne ferroviaire littorale sur l'axe Est-Ouest, ligne des Chemins de fer de la Provence [CP] sur l'axe Nord-Sud) ou à rétablir (desserte maritime côtière), selon une pratique en usage sur d'autres itinéraires étrangers (notamment en Autriche et en Suisse).

### **2. Objectifs généraux**

Les objectifs majeurs du projet consiste à tirer parti du programme national des voies vertes pour :

- promouvoir des formes de loisirs et de tourisme respectueuses de l'environnement ;
- valoriser les transports collectifs et promouvoir leur adaptation à des besoins complémentaires ;
- pour ce qui concerne particulièrement l'itinéraire Nord-Sud :
  - développer un tourisme culturel et touristique dans le Moyen Pays ;
  - renforcer la fréquentation de la ligne des chemins de fer de la Provence ;

La prise en considération du projet aurait en outre pour effets :

- la prise en compte des déplacements doux dans les aménagement routiers en cours dans la basse vallée du Var (RN 202 bis) ;
- d'accélérer la réalisation de voies vertes aux entrées de villes et de pistes et aménagements cyclables dans les agglomérations littorales ainsi que dans les traversées de villages ;

- d'appeler l'attention sur des problèmes insuffisamment examinés à ce jour, notamment dans la Ville de Nice ceux de l'intermodalité CP/SNCF et ceux des intermodalités avec les liaisons maritimes avec la Corse.

### **3. Programme des investigations**

#### **3.1. Cadre et objectifs**

Le projet est circonscrit à l'axe Nice-Digne et à son prolongement naturel jusqu'à la Durance (Château-Arnoux). Il répond conjointement à deux besoins précis de la Région :

- (1) la définition de la partie sud du "tronçon Paca" de l'itinéraire national de voie verte "Nice-Grenoble", élément du Schéma régional Paca de véloroutes et voies vertes ;
- (2) la valorisation des CP, axe structurant des Moyen et Haut pays de Provence, dont la Région Paca revendique légitimement la gestion.

Il a pour objectifs de fournir aux autorités régionales tous les éléments lui permettant de déterminer leur stratégie et de préparer les décisions à prendre dont certaines concernent le long terme.

#### **3.2. Termes de référence de l'étude**

Le programme d'investigations consistera à :

- étayer la validité du concept, en se référant aux pratiques en usage sur d'autres itinéraires étrangers (notamment en Autriche et en Suisse) ;
- procéder à son évaluation socio-économique, en transposant les enseignements recueillis sur d'autres itinéraires aux conditions locales (Moyen et Haut-Pays d'une part, Côte d'Azur d'autre part) ;
- recenser les dispositions à prendre pour une mise en oeuvre effective (aménagement des stations intermodales, dispositifs ou aménagements à prévoir dans les autocars et rames ferroviaires, ainsi que dans les stations et gîtes d'étape).

### **4. Descriptif de l'étude**

#### **4.1. Produits de l'étude**

L'étude comportera les volets suivants

##### (a) Étude technico-économique

- Caractéristiques comparées des itinéraires intermodaux européens inventoriés
- Bilans comparatifs des incidences du tourisme doux sur l'exploitation de lignes ferroviaires d'intérêt régional
- Inventaire des dispositions techniques couramment adoptées dans les réseaux intermodaux

##### (b) Étude de terrain

- Recensement des produits touristiques (randonnées pédestres, circuits VTT, nature, culture, etc.) offerts dans le périmètre du fuseau étudié
- Identification des sections d'itinéraire cyclable aménageables pour la randonnée familiale, le cyclotourisme et le vélo sportif, ainsi que des sections relevant de l'intermodalité ferroviaire et/ou routière
- Identification des pôles et des relais d'intermodalité

##### (c) Faisabilité et bilan

- Présentation d'un schéma synoptique et cartographique du fuseau d'itinéraires et de ses ressources environnementales, touristiques et culturelles
- Recensement des moyens à mettre en oeuvre
- Bilan de faisabilité.

#### **4.2. Échelonnement et frais à engager**

##### (a) Echelonnement

L'ensemble de l'étude peut être menée à bien en une année. Les volets (a) et (b) pouvant être éventuellement conduits simultanément, la durée totale de l'étude pourrait en être amenuisée. Quoi qu'il en soit, l'étude pourrait être conduite avec toute la flexibilité souhaitée.

(b) Frais à engager

La conduite de l'étude implique la prise en charge des frais de mission pour le recueil des informations, des frais de déplacement et d'hébergement sur site, des frais de documentation, et enfin des frais de cartographie et de réalisation du rapport.

---

## **B – NOTICE EXPLICATIVE**

### **1. Rappel sur les activités générales du GIR Maralpin**

Le *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin), fondé en 1996, a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que la protection de l'environnement, dans les zones littorale et maralpine (Alpes méditerranéennes).

### **2. L'implication du GIR dans la problématique régionale et transfrontalière**

Depuis sa création, le GIR s'est impliqué notamment dans l'élaboration de la *Directive territoriale d'aménagement du territoire des Alpes-Maritimes* (DTA 06), dans celle des *Schémas de services collectifs transports* (SSCT-Paca), et, plus récemment dans le *Débat public sur le projet d'extension du port de Nice*.

#### **2.1. Domaine ferroviaire**

Dans le domaine spécifiquement ferroviaire, le GIR a procédé à l'élaboration de dossiers techniques sur la problématique ferroviaire maralpine devant déboucher sur la réalisation d'un Livre Blanc dont les premiers enseignements ont été présentés le 20 septembre 1999 à Menton sous le patronage du Conseil Régional qui a accordé à cette fin son aide sous la forme d'une participation aux frais de fonctionnement (Arrêté attributif n° 99/09884/00 du Service transport et communication).

#### **2.2. Déplacements doux**

En matière de déplacements individuels non motorisés (déplacements doux) dont il a vigoureusement plaidé la cause tout au long de l'élaboration de la DTA 06, le GIR a élaboré le projet d'itinéraires doux transfrontalier culturels et touristiques des deux Riviera dont la réalisation, soutenue par la Région Ligurie et la Province d'Imperia (Italie), devrait prochainement se concrétiser dans le cadre d'un projet Interreg III A ALCOTRA.

L'expérience acquise par le GIR dans la mise au point de ce projet et la promotion des déplacements doux dans le secteur maralpin a conduit récemment la Dira-Paca à lui accorder son soutien pour la "Promotion et le développement des déplacements doux dans les Alpes Maritimes" (décision du 16 décembre 2002).

### **3. Autres références**

Par son appartenance à l'Association européenne des voies vertes (AEVV/EGWA), le GIR Maralpin pourra faire appel à l'expérience acquise dans le cadre du programme Interreg II "Réseau vert européen" dont l'AEVV a assuré le secrétariat, ainsi qu'aux compétences particulières en matière d'intermodalité train-vélo de deux de ses partenaires au sein de l'AEVV, à savoir celles de la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* et celles de *Chemins du Rail* (Chemins de fer belges).

Le GIR Maralpin a par ailleurs établi d'étroites relations avec l'Association *BiciTrenoBici*, créée sous le patronage de la Province de Firenze (Italie) pour le promotion de l'intermodalité train + vélo, et dont il pourra bénéficier du retour d'expérience.

Enfin, l'étude devrait pouvoir bénéficier de l'implication et des compétences des enseignants universitaires et étudiants de la Faculté des sciences du sport de l'Université de Nice-Sophia Antipolis.

---