

**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*

**Étude refondatrice des
Chemins de fer de la Provence (CP)**

**Pour la constitution d'un réseau à la mesure d'un
aménagement durable du territoire régional**

**PROGRAMME d'ÉTUDES
(EXTRAITS)**

*Projet en date du 24 octobre 2003 auquel le Conseil communautaire de la
Communauté de Communes des Côteaux d'Azur a donné suite favorable en
sa séance du 20 décembre 2003
(notification ET/LM/04-134 en date du 18.02.2004)*

Étude refondatrice des Chemins de fer de la Provence (CP)

**Pour la constitution d'un réseau à la mesure d'un aménagement durable du territoire
Recueil des données géographiques et technico-économiques**

A – LE PROJET

1. CADRE DU PROJET

1.1. Rappels historiques

Le réseau métrique du Sud France¹ (devenu au 1er janvier 1925 Chemins de fer de la Provence) desservait, au paroxysme de son développement, une grande partie du territoire de l'actuelle Région Provence Alpes Côte d'Azur, avec pour lignes principales :

- Toulon - St Raphaël
- Nice – Meyrargues (par Vence, Grasse, Draguignan)
- Nice – Digne à partir de laquelle s'embranchaient successivement les longues lignes de tramway à vapeur, puis électrique, desservant Roquesteron (Vallée de l'Estéron), St. Martin-Vésubie (Vallée de la Vésubie), St. Sauveur-sur-Tinée (Vallée de la Tinée), Guillaumes (Haute vallée du Var), et à l'extrémité de laquelle s'établissait le transbordement avec la ligne à voie normale Digne-St. Auban, antenne de l'axe ferroviaire de la Durance.

Les importants dommages subis en fin de seconde guerre mondiale par les deux premières de ces lignes ont conduit à leur fermeture. En revanche, l'exploitation de la ligne Nice-Digne a pu être maintenue, non sans mal, grâce à l'engagement fort des personnels de la ligne, des élus et des populations, et en dépit de pressions diverses hostiles à sa survie et de catastrophes naturelles ayant affecté gravement les infrastructures [TS 54 (2002)].

Schématiquement, la ligne Nice-Digne aura vécu trois périodes

- Jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale
En dépit du développement des autocars et de la consécutive suppression des quatre lignes de tramway électrique desservant les vallées de l'Estéron, de la Vésubie, de la Tinée et du Haut Var, la ligne Nice-Digne a assuré l'essentiel de la desserte du Moyen Pays et la liaison entre le département des Basses-Alpes et Nice
- Dans l'après guerre
Le développement de l'automobile restreint le recours au fer dans le moyen pays. En revanche, l'essor des déplacements à longue distance et la difficulté du tracé routier accorde une part substantielle au rail qui aménage la liaison Genève-Nice "Alpazur" par correspondance directe SNCF-CP en gare de Digne
- La période récente
L'amélioration du réseau routier et la motorisation conduisent la SNCF à fermer au trafic en septembre 1989 la ligne St. Auban-Digne en condamnant de ce fait la liaison "Alpazur" [TS 53 (1999)]. Ce sont paradoxalement les besoins de banlieue générés par le développement de la zone industrielle de la basse vallée du Var, la création de la ville satellite de Carros-le-Neuf, et les encombrements routiers en résultant, qui pèseront en faveur du maintien de la ligne.

1.2. Rappels sur les caractéristiques de la ligne Nice-Digne

(a) Le tracé

¹ Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France constituée en décembre 1885

La ligne relie Nice à Digne par un tracé de 150 km. Passant au plus court, elle rejoint la vallée du Var en franchissant par une série de tunnels les collines de Nice-ouest. Le tracé suit désormais, en rampe continue, la Vallée du Var en desservant notamment Puget-Théniers et Entrevaux, puis successivement celles de ses affluents le Coulomb et la Vaire pour gagner, par le long tunnel de faite de la Colle St. Michel de 3457 m où la ligne culmine à 1022,5 mètres, approximativement aux deux tiers du parcours. Le reste du parcours se caractérise par le passage du bassin du Verdon (parcours Thorame – St. André) à celui de l'Asse par le tunnel des Robines (1195 m), puis à celui de la Bléone par le seuil de Mézel.

(b) Des caractéristiques de qualité [BANAUDO/GECP (2002)]

Les caractéristiques de la ligne résultent d'un compromis entre l'orographie tourmentée (qui plaidait pour l'adoption de l'écartement métrique compatible avec des rayons de courbe modérés facilitant l'inscription du tracé) et les exigences de l'Etat Major souhaitant disposer, à proximité de la frontière italienne, d'une artère de caractéristiques compatibles avec les besoins militaires.

Le tracé présente, en conséquence, des caractéristiques notablement moins contraignantes que celles de la plupart des autres lignes métriques de montagne françaises². Ainsi le rayon des courbes, jamais inférieur à 150 m, a-t-il autorisé, dans les meilleures conditions atteintes sur le réseau (voie et matériel roulant) l'établissement d'horaires performants [Nice-Digne en 2 h 35, soit 59 km/h de moyenne avec une vitesse maximale de 85 km/h, en 1976].

Corrélativement, les débouchés d'ouvrage (par ailleurs particulièrement soignés) ont été prévus pour dégager un gabarit³ compatible avec l'acheminement de convois militaires composés de wagons de grands réseaux, moyennant la pose d'une troisième file de rails⁴

(c) La gestion de la ligne

Relevant du Plan Fraycinet au titre des lignes complémentaires d'utilité publique, la ligne, dont les deux tronçons extrêmes furent en service dès 1893, ne put être exploitée en totalité qu'à l'achèvement de son tronçon central (Puget-Théniers – St. André-les-Alpes, en juillet 1911.

A la suite de diverses péripéties [BANAUDO/GEPC (2002) ; TS 54 (2002)], l'État, propriétaire de la ligne, l'a concédée au Syndicat Mixte Méditerranée-Alpes (SYMA) qui regroupe la Région PACA⁵, les départements des Alpes-Maritimes et des Alpes-de-Haute-Provence, ainsi que les communes de Digne et de Nice

En charge de l'infrastructure et autorité organisatrice, le SYMA en a confié l'exploitation à la CFTA

1.3. Situation présente et perspectives

La survie de la ligne, jusqu'alors menacée par les convoitises immobilières de la Ville de Nice, semble désormais assurée grâce à la conjonction d'intérêts spécifiques que sont particulièrement ceux de

- la liaison et le débouché vers Nice, pour la *Ville de Digne*,
- le maintien de liaisons de qualité avec et entre de nombreux bourgs et villages situés sur la ligne (notamment Barrême, St. André, Thorame, Annot, Entrevaux), pour le *département des Alpes-de-Haute-Provence*,
- les dessertes périurbaines pour le *département des Alpes-Maritimes*.

Cette convergence d'intérêts a débouché sur un important programme d'investissements. Cependant, de l'avis de tous les partenaires, ces investissements ne peuvent faire face qu'aux priorités, à savoir la remise en état de certains ouvrages, la sécurisation des circulations (automatisation des passages à niveau et signalisation) et le renouvellement partiel de la voie⁶, sans permettre d'évolution notable en matière de nature et de qualité des dessertes.

Des évènements tous récents, à savoir :

² Les déclivités maximales ont été limitées à 30 ‰ (elles ne sont atteintes qu'entre Pont-de-Gueydan et Peyresc) et seuls 20 Km de la ligne observent des pentes comprises dans la plage 26 ‰ – 30 ‰

³ Largeur de plate-forme comprise entre 4,35 et 4,85 m

⁴ Ce dispositif (se substituant à la disposition initialement prévue de quatre files de rails encadrant ceux de la voie métrique) fut mis en place sur la section de Nice à St. Martin du Var où il a subsisté jusqu'à la fin de la première guerre mondiale

⁵ La Région PACA n'est intégrée dans le Syndicat que depuis 1988 [GECP 54 (2002)]

⁶ Sur une grande partie du tracé subsistent encore les rails d'origine de 25,1 kg au mètre, d'un siècle d'âge pour les plus anciens [BANADO/GECP (2002)]

- l'intérêt affiché par le *Conseil régional PACA* et de nombreux élus des deux départements pour une régionalisation des CP,
 - au sein du SYMA, l'effacement de la Ville de Nice au profit de la *Communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur (CANCA)*,
- devraient permettre d'aborder, avec l'appui des *Conseil généraux* des départements des *Alpes-Maritimes* et des *Alpes-de-Haute-Provence*, la problématique de la ligne dans un contexte plus vaste et à plus long terme, dans une perspective d'aménagement du territoire à l'échelle de l'ensemble de la Région et à la mesure des besoins d'une conurbation azuréenne d'un million d'habitants.

2. LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

2.1. Rompre l'isolement

Avec le temps la ligne ferroviaire Nice-Digne s'est enfermée dans un triple isolement

(a) L'isolement physique de la ligne

Ainsi que rappelé plus haut, la liaison Nice-Digne constituait la branche nord d'un réseau s'étendant jusqu'aux Bouches du Rhône (Nice-Meyrargues), la bifurcation se situant à la gare de La Manda ; sur cette branche Nord s'embranchaient successivement les quatre lignes de tramway électriques desservant les plus importantes de vallées.

Au débouché du tronc commun, à Nice (Gare du Sud), un raccordement autorisait la mise en communication avec le réseau des tramways niçois et permettait de diriger jusqu'au port des convois de marchandises remorqués par des tracteurs électriques. Un autre embranchement, de moins de 500 mètres et dont le tracé subsiste en grande partie, reliait le chantier marchandises de la gare la Gare du Sud à son homologue de la gare grandes lignes de Nice-Thiers sur le terre-plein nord de laquelle se développait le chantier de transbordement de la voie métrique à la voie normale.

À l'extrémité Nord de la ligne, le Sud France partageait, en Gare de Digne (située à l'orée sud de la ville), ses emprises avec celles du réseau national. Pour les voyageurs, la correspondance s'effectuait quai à quai, et, pour les marchandises, les transbordements pouvaient s'effectuer aisément grâce à l'imbrication des voies correspondantes.

L'isolement physique de la ligne, amorcé avec l'abandon de la ligne de Meyrargues, poursuivi avec la suppression des tramways de Nice et de la liaison avec la gare SNCF, s'est parachevé plus récemment avec la fermeture à tous trafics de la ligne SNCF Digne - St. Auban, laquelle mettait fin à une continuité voyageurs vers Grenoble et Genève, fort valorisante pour la ligne.

(b) L'isolement culturel

Le Plan Freyssinay de desserte ferroviaire fine et systématique du territoire (ressurgi sous la forme de l'actuel plan autoroutier) se fondait sur la hiérarchisation des réseaux et des lignes, dont les capillaires étaient pour l'essentiel voués à l'écartement métrique.

Dans la culture ferroviaire française (contrairement à celle de bien d'autres pays), les chemins de fer à voie métrique ont donc été, à quelques exceptions près (dont Nice – Digne), conçus comme "d'intérêt secondaire" et, pour la plupart éparpillés en milieu rural, en des tracés que l'essor de l'automobile a rapidement amputés, fragmentés, sinon balayés.

Dans le paysage ferroviaire français, le rôle structurant de la ligne Nice – Digne, souligné avant guerre par la mise en service d'autorails Renault modernes et performants (dont les derniers assuraient encore récemment un service de qualité), a été occulté par les qualificatifs maladroits sinon péjoratifs de "*train des pignes*" ou de "*petit train*", employés à l'envie, à la fois par les naïfs amoureux de la ligne et les redoutables détracteurs de cette dernière qui, à l'unisson, ne lui concédaient qu'un rôle touristique.

Ainsi, sur la Côte d'Azur plus qu'ailleurs, le culte du "tout automobile" a détourné l'ensemble des acteurs locaux des réalisations et du savoir-faire de leurs voisins en matière de réseaux ferroviaires métriques.

(c) L'isolement technique

Hormis le cas de la ligne St. Gervais – Vallorcine, ligne internationale de surcroît gérée par la SNCF⁷, en France, les chemins de fer à voie métrique, qualifiés donc de "secondaires", sont abandonnés à la gestion d'organismes divers disposant de moyens financiers modiques suffisant à peine à la survie du réseau. Tout au long des dernières décennies, celle-ci a été principalement assurée par récupération ou cannibalisation des matériels roulants et éléments de voie en provenance d'autres lignes ou d'autres réseaux frappés de fermeture, quelquefois par construction artisanale, et, fort rarement, par acquisitions de matériel neuf, ce dernier, construit en très petite série ou en exemplaire unique par des ateliers marginaux, n'échappant que rarement aux nombreux déboires affectant les réalisations prototypes.

C'est dans un tel contexte de récession technique et d'anarchie que la ligne Nice-Digne a vu, au gré du vieillissement de son matériel roulant de qualité et de la dégradation de ses infrastructures, ses conditions d'exploitation se dégrader et s'aligner sur celles autres lignes secondaires françaises, en méconnaissance flagrante des progrès considérables accomplis, tant en matière d'infrastructures que de matériel roulant, dans des réseaux étrangers d'importance analogue.

2.2. L'analyse critique des besoins et la problématique des transports métropolitains et régionaux

La refondation de la ligne ne peut se concevoir dans le cadre étroit de son tracé d'origine et doit l'être dans celui d'une réflexion à long terme dont la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes n'a fait qu'esquisser l'ébauche.

Sans perdre de vue l'aspect structurant que présente l'ensemble de la ligne pour l'aménagement du Sud-Est du territoire national, la question majeure est celle de la gestion immédiate et du devenir d'une conurbation azurée d'un million d'habitants articulée sur la 5^{ème} ville de France (385 000 habitants) et l'enclave territoriale de la principauté de Monaco [JOURDAN (2003)].

C'est dans un tel contexte que doit s'élaborer un projet rationnellement phasé mais ambitieux de développement d'une ligne qui présente l'extrême avantage d'aboutir au cœur de la Ville de Nice (385 000 habitants) mais dont les potentialités n'ont jamais encore été sérieusement prises en compte dans les grands projets d'aménagement.

Certes, de multiples propositions ont été formulées. Aucune n'omet l'importance de l'intermodalité. Toutes expriment la nécessité d'une modernisation, la plupart celle de réajustement de tracés, et, certaines, d'extension du réseau. *Mais peu d'entre elles font porter la réflexion à l'échelle de l'ensemble du territoire* (notamment le secteur Ouest du département) *et dans une perspective à long terme*, celle par exemple de la traversée d'une ligne ferroviaire à grande vitesse et de la ou des gares qui la desserviront.

L'analyse critique de ces propositions constitue donc le second objectif d'une étude qui vise à mettre à disposition des décideurs l'ensemble des données indispensables à une approche rationnelle de la problématique.

3. PROGRAMME DES INVESTIGATIONS

3.1. Recueil de données technico-économiques auprès des réseaux métriques Sud et Centre européens de référence

(a) La cible

Hormis la ligne internationale St. Gervais – Vallorcine déjà mentionnée (mais dont la spécificité est trop distincte de notre problématique) et les Chemins de Fer de la Corse⁸, l'on ne dispose sur le territoire français d'aucun autre réseau à voie métrique de référence pour notre projet. En revanche les pays voisins offrent un très grand nombre d'exemples de réseaux, tous remarquables pour leurs performances et la qualité de leur gestion, et chacun représentatif, soit de configurations géographico-économiques similaires à celles de notre étude, soit de dispositions ou d'aménagements très proches de ceux apparaissant souhaitables pour les CP de l'avenir.

Les réseaux qui nous paraissent devoir retenir le plus d'attention sont notamment les suivants [sont mentionnés entre crochets leurs traits les plus remarquables]

France

⁷ qui assume depuis peu la gestion des Chemins de fer de la Corse

⁸ dont la gestion par la SNCF est trop récente pour en tirer beaucoup d'enseignements

- Chemins de fer de la Corse (CFC-SNCF) [liaison intervilles Bastia - Corte - Ajaccio : 163 Km & Ponte-Leccia – Calvi : 73 Km ; commande de matériel panoramique ; modernisation de la voie ; étude de la desserte banlieue de Bastia et de la réouverture de la ligne de la Côte orientale]
- Ligne St. Gervais – Vallorcine (SNCF) [réseau de montagne électrifié ; desserte des stations du Mont-Blanc et liaison internationale avec le canton suisse du Valais]

Suisse

- Chemins de fer Rhétiques (RhB) [le plus grand réseau suisse à voie métrique ; réseau maillé et totalement électrifié de 397 Km desservant le canton de Grisons ; a inauguré en 1999 une nouvelle liaison de 22 Km entre la basse Engadine et celle de la Landquart par le tunnel de la Vereina de 19 042 m conçu pour le transport combiné accompagné de véhicules légers] [RP 31 (1999) & RP 40 (2000)]
- Chemin de fer des Cento Valli [Ligne métrique d'une centaine de Km, entièrement électrifiée reliant Domodossola (It) à Locarno (Ch) ; son prolongement de 2 Km en souterrain sous la ville de Locarno en assure la desserte urbaine ainsi que l'intermodalité quai à quai avec les CFF en gare de Locarno]

Italie

- Ferrovie Genova-Casella [ligne métrique électrifiée de 30 Km desservant les hauteurs de Gênes ; présente la singularité d'être dépourvue de connexion avec le réseau métropolitain en construction]
- Circumvesuviana [réseau métrique électrifié de 150 Km enserrant le Vésuve et desservant, selon trois axes maillés, la grande banlieue et la baie de Naples ; création d'une rocade ferroviaire ; mise à double voie de nombreuses sections ; mise en service d'un centre de télécommande et de télécontrôle] [TP 9-1 (2002)]

Espagne

- Alicante (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana [FGV]) [ligne métrique nouvelle tram-train de 50 km] [VL 458 (2002) & 467 (2003)]
- Majorque (Serveis ferroviaris de Mallorca [SFM]) [réouverture et modernisation de la ligne Inca-Manacor (30,6 Km) portant le réseau rénové à 76 Km] [VL 457 (2002) & 465 (2003)]
- Leon (FEVE) [réouverture et modernisation des 187 Km la ligne transcantabrique de la Robla] [VL 465 (2003)]
- Gijon (FEVE) [Electrification des 38,7 Km fermant l'anneau central des Asturies ; prolongement urbain souterrain à double voie (Metrotren) sur 3 538 m] [VL 464 (2003)]
- Barcelone (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya [FGC]) [réseau métrique en Y de 98 Km électrifiés auxquels s'ajoutent 40 Km d'embranchements marchandises ; rénovation du matériel de traction] [VL 462 (2003)]
- FEVE (ensemble des réseaux) [Ensemble des réseaux : plan 2000-2007 d'amélioration des infrastructures (voies, électrifications, sécurisation) et réalisation de séries de machines et d'automoteurs pour lignes à traction électrique et diesel] [VL 459 (2002)]
- Bilbao-Santander (FEVE) [rénovation et sécurisation des 118,5 Km de la ligne] [VL 456 (2002)]
- Bilbao (Euskotren) [réseau métrique en cohérence avec FEVE ; 176,6 Km électrifiés dont 30,9 Km à double voie] [VL 452 (2002)]

On remarquera que cette sélection (non limitative) concerne la desserte de pôles urbains de même ordre de grandeur que le pôle azuréen et également des liaisons de développement comparable à celui des CP ; elle offre de multiples exemples représentatifs et transposables aux configurations envisageables pour des CP (dessertes urbaines, périurbaines, liaisons intervilles, parcours touristiques).

(b) Rubriques d'enquête

(b.1) Données géographiques

- Pôles desservis
- Bassins de population
- Economie de la région concernée

(b.2) Infrastructure

- Caractéristiques de tracé
 - Longueur de la ligne et ou du réseau
 - Rampes maximales
 - Rayon minimal des courbes
 - Longueur minimale des voies d'évitement
- Caractéristiques de la voie
 - Armement (poids au mètre linéaire)

- Travelage et ballast de pleine voie
- Dévers
- Caractéristiques d'exploitation
 - Charge limite par essieu
 - Vitesse limite de circulation
 - Gabarit de chargement
 - Signalisation
 - Mode(s) de traction
 - Matériel roulant
 - Interconnexion avec autres réseaux ferroviaires

(b.4) Gestion

- Statuts
- Intermodalité et insertion dans un plan ou une communauté de transport
- Les trafics (voyageurs, messagerie et marchandises) et leur évolution
- Ratios personnel /trafics
- Sources de financement et bilan d'exploitation (évolution au cours de la dernière décennie)
- Investissements (évolution au cours de la dernière décennie)
- Coûts d'infrastructures et de matériel roulant (coûts unitaires détaillés et coûts globaux)

(c) Déroulement de l'enquête et exploitation

L'enquête s'effectuera en deux étapes. La première, livresque, portera sur le recueil des données techniques générales. La seconde étape portera sur le recueil de données techniques complémentaires et de données économiques et commerciales auprès des administrations des réseaux ferroviaires jugés en première étape les plus pertinents pour l'étude.

Les informations recueillies feront l'objet de fiches dont les éléments quantitatifs seront rassemblés sous la forme achevée d'un tableau comparatif.

Par ailleurs, sera dressé un état descriptif des réalisations exemplaires susceptibles d'une transposition aux CP.

3.2. Revue des scénarios d'intégration de la ligne ou d'un réseau CP dans un projet régional d'aménagement des déplacements et transports

(a) Analyse critique des programmes de modernisation des CP réalisés ou entrepris

Au gré des révisions et réorganisations des CP, de nombreux programmes ont été conçus, entrepris, parfois réalisés, sans que tous les enseignements aient pu en être tirés. L'étude proposée ne vise pas à y parvenir, mais seulement à présenter, de la manière la plus complète possible, un inventaire chronologique et récapitulatif des études réalisées au titre de la remise en état ou de la modernisation.

(b) Revue critique des différents scénarios alternatifs envisagés et envisageables pour une modernisation des CP

Les réflexions sur la modernisation de la ligne et son rôle dans l'aménagement du territoire font foison. De très nombreuses propositions ont été formulées et à peu près toutes les configurations ont été imaginées. Dans la revue critique que nous proposons, notre démarche consistera, certes, à caractériser le niveau d'approfondissement technique de chaque proposition, mais surtout à cerner la manière dont elle pourrait s'inscrire dans une démarche globale et spatio-temporelle, celle du devenir à long terme du territoire, dans une vision résolument prospective.

Une attention particulière sera naturellement accordée aux objectifs jugés prioritaires par l'ensemble des acteurs :

- desserte par TCSPs de l'ensemble de la zone agglomérée des Alpes-Maritimes ;
- liaison interdépartementale Alpes-Maritimes/Alpes-de-Haute-Provence.

3.3. Les facteurs économiques et socio-économiques

L'approche économique portera sur les investissements et les coûts de fonctionnement (exploitation, entretien, renouvellement) et s'effectuera sur la base des informations financières recueillies au cours de l'enquête. Elle se déploiera plus largement à la lumière d'une démarche globale sur la base des comptes

déplacements tels qu'ils ont été établis à l'Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) sur la base d'une méthodologie développée par le CERTU [JOURDAN (2002)]
Cette analyse économique portera sur au moins trois scénarii fortement distincts.

Il doit cependant être ici clairement précisé que le but de l'étude présentement proposée n'est pas de formuler des préférences parmi les scénarios mais de mettre à disposition des institutions les clefs d'accès aux données et les éléments d'information les plus objectifs pour une prise de décision pertinente.

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. Les compétences du GIR dans les domaines concernés et connexes

2.1. Aménagement du territoire, déplacements et urbanisme

Depuis sa création, le GIR s'est impliqué dans le débat public sur l'aménagement du territoire, et 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*.

En matière de déplacements et urbanisme, le GIR peut se prévaloir des réunions de travail et des débats qu'il a tenus sur les comptes transports et sur la problématique des déplacements dans la conurbation azurée, et dont certains sont en cours de publication ; on mentionnera tout particulièrement :

- Ville automobile et planification urbaine – Le cas de la Côte d'Azur [*Publication en cours dans la Revue "Montagnes Méditerranéennes"*].

2.2. Problématique régionale des transports

Ces questions sont tout particulièrement suivies par le GIR et ont fait régulièrement l'objet de publications. On mentionnera parmi elles :

- L'inflation du trafic maralpin de poids lourds – Sera-t-elle résistible ? ; Montagnes Méditerranéennes n° 10, décembre 1999 ; pp. 115-122
- Nouvelles données sur le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes – Bilan de l'année 2000 ; Montagnes Méditerranéennes n° 14, décembre 2001 ; pp. 180-182
- Trafics de transit circumméditerranéens – Analyse des dernières données (année 2001) sur les trafics marchandises à travers les barrières alpine et pyrénéenne – Quels enseignements ? [Montagnes Méditerranéennes (sous presse)]

2.3. 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 et dont les études se sont poursuivies à ce jour dans le cadre d'une convention avec le Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement.

Parmi les dossiers techniques réalisés à ce titre par le GIR, figurent notamment :

- Transport combiné et infrastructures ferroviaires
 - La problématique française – Perspectives et stratégies ; Mai 1997 ; 39 pages
 - Compléments : terminologie, chargements, gabarits, institutions ; Avril 1999 ; 20 pages
- Données sur les infrastructures ferroviaires liguro-provençales
 - Dossier d'enquête ; Août 1997 (addendum août 1999) ; 26 + 3 pages
 - Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Compléments ; Avril 2001 ; 29 pages
- Eléments de mécanique ferroviaire – Relations entre paramètres de voie, sécurité et vitesses de circulation ; Juillet 1999 ; 21 pages
- Rappels sur les critères de performance d'une ligne ferroviaire de montagne ; Sept. 1999 ; 22 p.
- Contraintes constructives régissant les circulations sur les lignes du Col de Tende ; Avril 2000 ; 75 pages.
- Capacités et potentialités comparées des percées ferroviaires alpines franco-italiennes [*en cours*]
- Stratégie de valorisation et coûts comparatifs des différentes options - Investissements d'infrastructures – Propositions du GIR Maralpin – Evaluation financière ; Juillet 2000 ; 9 pages

2.4. Domaine connexe : Déplacements doux

Dans le cadre de ses réflexions sur le développement durable, le GIR a vigoureusement plaidé la cause des déplacements doux en s'appuyant sur la décision de l'État de déterminer un réseau national de véloroutes et voies vertes dont deux itinéraires traversent l'est de notre Région : un itinéraire Est-Ouest littoral et un itinéraire Nord-Sud Grenoble-Nice.

Se prévalant du soutien de la Diren-Paca pour la "Promotion et le développement des déplacements doux dans les Alpes Maritimes" (décision du 16 décembre 2002), le GIR, qui mise sur l'interopérabilité ferroviaire pour assurer la continuité des tels itinéraires, a recueilli l'agrément du Conseil régional Paca pour procéder à "l'étude de la valorisation des CP par couplage intermodal avec l'itinéraire national véloroutes voies vertes Nice-Grenoble" [*Ce projet a été retenu par le Conseil Régional Paca en sa réunion du 27 juin 2003 (Délibération numéro DEB 03-437)*].

3. Liens et relations dont dispose le GIR pour mener à bien l'étude proposée

Ancien animateur de *Commission internationale pour la protection des Alpes* (CIPRA) qui est à l'origine de la Convention Alpine et Membre de l'*Agence des déplacements des Alpes-Maritimes* (ADAM), le GIR dispose d'une large ouverture sur l'ensemble de la problématique, tant à l'échelle de l'arc alpin qu'à l'échelon local. Cette assise est confortée par l'antenne dont le GIR dispose à l'Université de Gênes, ainsi qu'à *Istituto internazionale delle comunicazioni* de cette même ville.

Au niveau national français, le GIR Maralpin, qui bénéficie de l'écoute d'un représentant délégué auprès des administrations centrales, participe aux réunions de suivi et/ou de formation de différents organismes au nombre desquels le *Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques* (CERTU) du Ministère de l'Équipement.

Les études et travaux du GIR sur les infrastructures ferroviaires et les transports l'ont conduit à établir des relations suivies avec les administrations ferroviaires nationales françaises (RFF, SNCF), italiennes (FS, Italferr) et espagnoles (RENFE, FEVE), et cela au plus haut niveau. Le secrétaire du GIR, par ailleurs membre du *Collegio ingegneri ferroviari italiani*, a étoffé ces relations à l'occasion d'échanges de vues sur deux projets Interreg III B Méditerranée Occidentale :

- Liaison ferroviaire Italie-France-Espagne – Valorisation de l'axe Gênes-Vintimille-France
- Trammed – El tranvia mediterraneo (promoción de los transportes intermodales y conversión hacia modos de transporte mas respetuosos con el medio ambiente.

Ce dernier projet qui vise à fédérer les administrations de chemins de fer secondaires et tramways de l'arc méditerranéen aux fins d'échanges d'expériences, d'harmonisation et de mise en commun de moyens, répondrait parfaitement aux besoins évidents de recadrer les CP au sein d'une communauté ferroviaire de qualité.

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, pour autant qu'elle s'inscrive dans le cadre calendaire de l'année universitaire, l'étude devrait pouvoir utilement bénéficier de l'implication et des compétences des enseignants et chercheurs de la Faculté de Droit et de Sciences économiques de l'Université de Nice-Sophia Antipolis.

C – SOURCES & RÉFÉRENCES

BANAUDO José / GECP (2002)

Histoire des Chemins de fer de Provence (1) – Le siècle du Train des pignes
Les éditions du Cabri ; Breil-sur-Roya ; mai 1992 ; ISBN 2-903310-90-4 ; 320 pages

BANAUDO José / GECP (2003)

Histoire des Chemins de fer de Provence (3) – Le tram des vallées – Tramways des Alpes-Maritimes
Les éditions du Cabri ; Breil-sur-Roya ; 2^{ème} trimestre 1993 ; ISBN 2-914603-08-8 ; 291 pages

RP : Rail Passion – Éditions La Vie du Rail

TP : La Tecnica Professionale - Rivista edita dal Collegio ingegneri ferroviari italiani

TS : le Train du Sud – Revue du Groupe d'études pour les Chemins de fer de Provence (GECP)

VL : Via Libre – Fundación de los Ferrocarriles Españoles – Revista mensile

JOURDAN Gabriel (2002)

Le compte déplacements de l'agglomération azurée – Volume 1 "Synthèse et annexes" ; 38 pages A3 -
Volume 2 "Calculs détaillées, éléments méthodologiques et ratios" ; 270 pages – Volume 3 "Le système
ferroviaire, organes, réformes, financement" ; 40 pages A3.

Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) ; janvier 2002

JOURDAN Gabriel (2003)

Ville automobile et planification urbaine – Le cas de la Côte d'Azur

*Exposé présenté le 11 février 2003 dans le cadre des réunions-débat du GIR Maralpin – Publication en
cours dans la Revue "Montagnes Méditerranéennes" – 22 pages*