



L'Eco Vallée du Var © ecovallee-plaineduvar.fr

TRANSPORTS DANS LES ALPES-MARITIMES

Ou les effets pervers de l'opération OIN

Par l'intermédiaire de son secrétaire scientifique, Jacques Molinari, le GIR Maralpin⁽¹⁾ a abordé la question de l'OIN, à travers le problème des transports dans le département.

REGARDS SUR UN PASSÉ PROCHE

Traiter des déplacements dans les Alpes-Maritimes revient à faire le procès du « tout automobile » qui a sévi pendant plus d'un demi-siècle sur l'ensemble d'un département... lequel n'est pas près de s'en affranchir et en portera longtemps les stigmates.

Pourtant, c'est grâce au chemin de fer, auquel les dirigeants locaux de l'après-guerre n'ont pas accordé le moindre intérêt, que le département a forgé son unité et que la Principauté de Monaco, jusqu'alors privée d'accès terrestre, s'est intégrée à ce qui est devenu la Côte d'Azur.

Alors que les générations précédentes avaient donné des preuves d'audace avec le réseau maillé de tramways départementaux⁽²⁾, et d'ambition avec les remarquables réalisations des Chemins de fer de Provence (péjorativement rebaptisés Train des Pignes pour mieux les dévaloriser) puis de la ligne du Col de Tende, les nouveaux gestionnaires azuréens n'ont plus eu que des yeux de Chimène pour l'A8bis, la percée autoroutière du Mercantour, le contournement autoroutier de Nice, et maintenant, dérisoire revanche sur ces retentissants échecs, le doublement du tunnel routier de Tende, pendant que périlite la précieuse liaison ferroviaire Nice-Turin.

N'avoir toujours pas compris qu'une conurbation dense d'un million d'habitants (hors saison touristique) et concentrée sur une étroite bande littorale de 60 kilomètres, relève de « transports de masse », que ces transports de masse ne peuvent être assumés par la seule ligne du PLM⁽³⁾ (à laquelle sont encore à ce jour dévolus les trafics de transit régionaux, interrégionaux et internationaux), relève d'un aveuglement impardonnable quand, en région parisienne et plus généralement dans le monde, la moindre ville nouvelle est gratifiée d'un RER.

Le projet de ligne nouvelle LGV-Paca, conçue - dès l'origine - pour doubler la ligne historique de l'arc méditerranéen, était l'occasion à saisir. Les Niçois, obnubilés par leur concurrence avec Marseille, n'en attendaient qu'un relais des relations aériennes vers Paris, sans se douter que la double traversée de la Côte d'Azur pouvant en résulter, leur offrirait surtout la solution magistrale et définitive... aux déplacements locaux.

LA MISE EN PLACE DE L'OIN ET LES DÉPLACEMENTS

Une opération contre productrice pour entame :

Pendant qu'ils s'affairaient à promouvoir la gare intermodale de Saint-Augustin/Aéroport, les édiles niçois parachevaient leur « autoroute urbaine » - une aberration urbanistique - en s'emparant des emprises ferroviaires subsistantes, les condamnant à un irrémédiable étranglement entre Saint-Augustin et Nice. Les mêmes ont osé avancer, avec la complicité de RFF (qui, en période de crise, « sauve les meubles » en ne misant plus sur la liaison vers l'Est et l'Italie), qu'il y sera remédié par la ligne de Tramway T2, et accessoirement la T3.

Qu'on ne s'y méprenne surtout pas, sachant qu'une ligne de tramway, dont la vitesse moyenne urbaine ne dépasse pas 20 km/h, ne peut en aucun cas suppléer le RER bis faisant défaut.

Rappelons ici que, sur une distance similaire à celle qui sépare le Port de Nice de l'Aéroport, l'agglomération voisine de Gênes dispose de trois lignes ferroviaires à double voie et aussi d'une ligne de métro.

La desserte de la Vallée du Var :

Venons-en à l'opération Éco-Vallée dont on peut légitimement douter qu'elle soit respectueuse de l'environnement et

d'intérêt national.

Elle a, en premier lieu, pour effet d'enkyster le débouché de la Vallée du Var, à la fois par le foisonnement spéculatif qui s'y exprime déjà - entre autres - par l'extension de Cap 3000, par l'implantation de la gare « multimodale » (qualificatif d'une grande banalité, toutes les gares l'étant ou devant l'être), et par le projet de déplacement du Marché d'intérêt national (MIN) qui présente jusqu'alors le rare et précieux avantage d'être raccordé au rail.

Avec ce projet de déplacement, s'estompent donc les dernières velléités de logistique urbaine intermodale, tandis que s'ouvre grande la dispersion, tout au long de la vallée du Var, des zones commerciales et/ou d'activités en tous genres dont Allianz Riviera et IKEA seront les nouveaux fleurons.

L'anachronisme de l'infrastructure Éco-Valléenne :

Péjorant par son implantation au nœud de communication vital des Alpes-Maritimes, le Projet l'est aussi par les surcrois de trafics et d'échanges qu'il génèrera, pour autant que sa réussite soit à la mesure de ses ambitions.

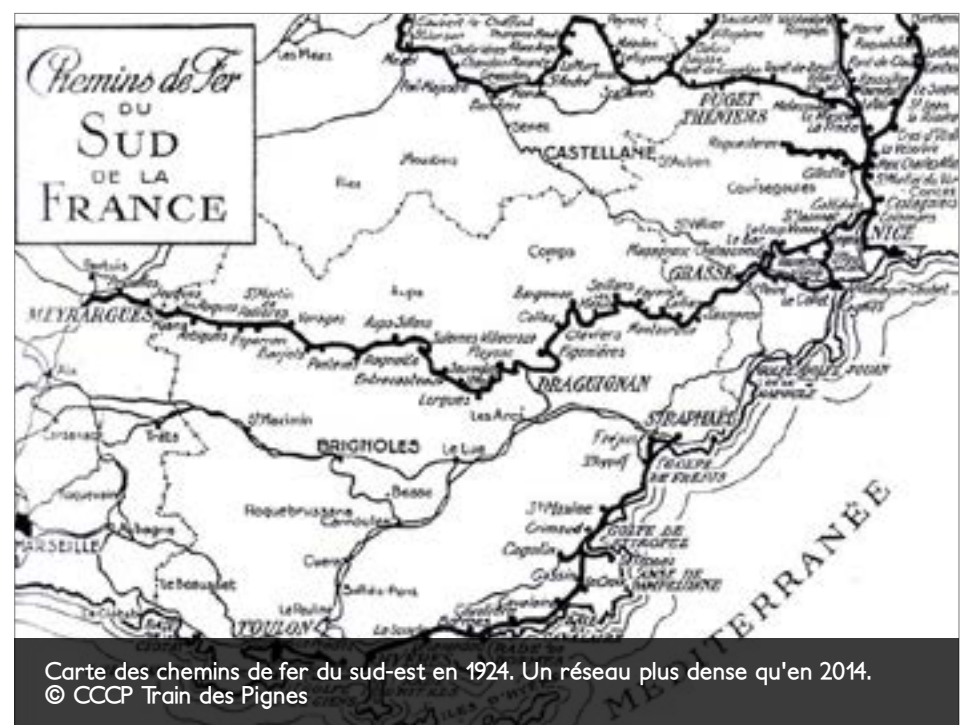
Or, selon les dires mêmes des Services

de l'État, les effets cumulés de l'ensemble des projets OIN sur la circulation n'ont pas encore fait l'objet des études requises.

Selon nous, c'est l'entier aménagement infrastructurel de la Plaine du Var qui souffre des courtes vues de ses concepteurs, apparemment satisfaits des infrastructures routières dont ils héritent, sans exprimer les moindres réserves sur les mobilités qu'elles engendreront.

Comment en une telle occasion, ne pas avoir repris le projet de report des CP en rive droite, de La Manda à Saint-Martin-du-Var, pour la desserte de Carros et de sa zone industrielle, projet défendu en vain lors de l'élaboration de la DTA ?

Comment ne pas avoir perçu l'intérêt majeur d'assurer l'intermodalité CP/TER à Nice Thiers, nœud ferroviaire azuréen ? Comment ne pas avoir délibérément organisé ainsi la desserte du cœur de la plaine du Var ? Comment encore ne pas avoir - au moins regretté - la disparition précipitée de la branche CP La Manda-Vence-Grasse dont la survivance aurait offert une liaison Plaine du Var/Moyen pays grassois... dont personne à ce jour - à l'EPA du moins - n'a déploré l'absence !



Carte des chemins de fer du sud-est en 1924. Un réseau plus dense qu'en 2014.
© CCCP Train des Pignes

