

- une possibilité de connexion avec le nouveau site aéroportuaire même si dans un premier temps elle en repoussera l'échéance.

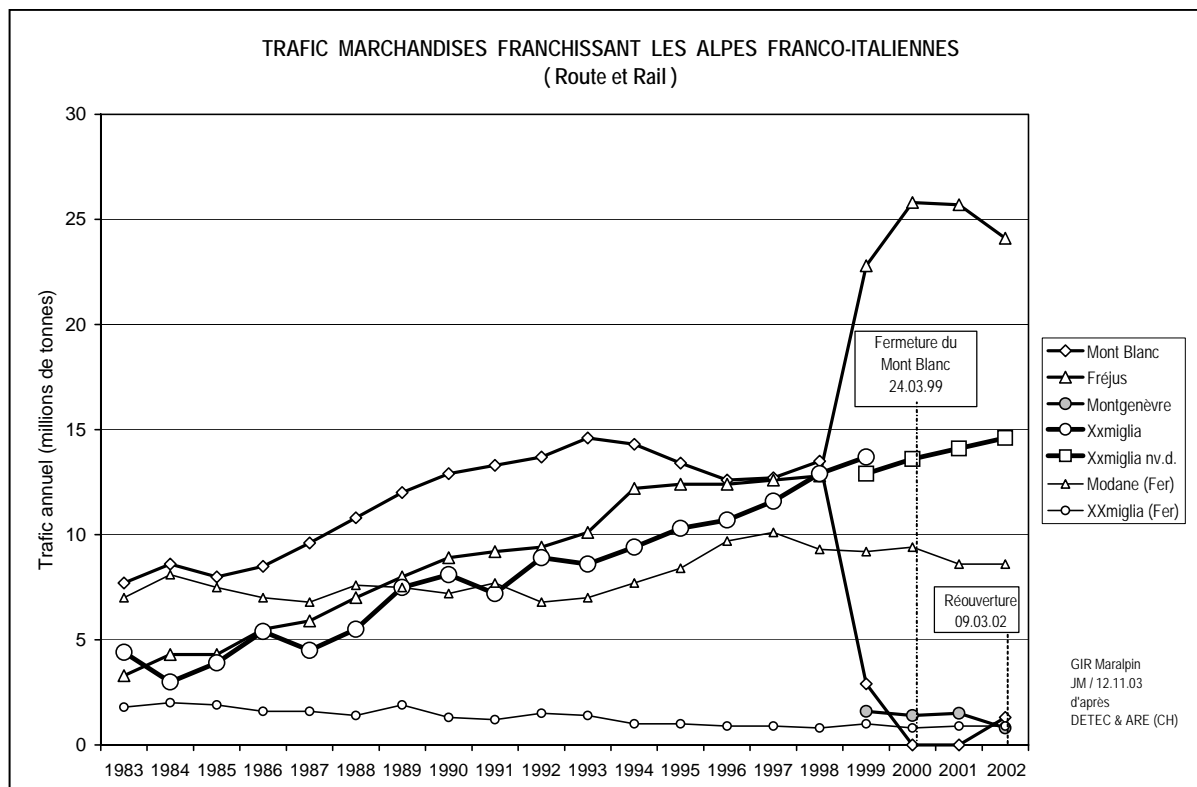
Les deux projets (nouvel aéroport et LGV) nous semblent devoir être intimement liés et étudiés conjointement [pp. 271-273].

B – L' ANALYSE DU GIR MARALPIN

B.1. Rappel des analyses et propositions antérieurement formulées par le GIR Maralpin

B.1.1. Les circonstances et la problématique

C'est au paroxysme de la menace de percée autoroutière du Mercantour et d'un réseau maillé d'autoroutes censé devoir la desservir, que le GIR Maralpin s'est constitué aux fins d'apporter sa contribution à la réflexion sur les percées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin, en se fondant sur les préconisations de la Convention alpine alors en cours de ratification, notamment celle du transfert modal de la route au rail dont l'urgence se fait d'année en année plus vive [Molinari (2003) & Planche ci-dessous].



Il apparaissait nécessaire pour cela de formuler des contre-propositions ferroviaires plausibles, tout en menant de pair une réflexion de fond sur la problématique.

Ainsi, dans le même temps qu'il participait aux débats dont les principales étapes sont rappelées ci-après, le GIR n'a cessé d'élaborer des documents techniques destinés à étayer son argumentaire et devant figurer dans le dossier annexe de son Livre Blanc sur les infrastructures ferroviaires maralpines, Livre Blanc dont les recommandations ont de grandes chances d'être transcendés si les débats publics annoncés sont menés à bonne fin.

B.1.2. Huit années de propositions novatrices mais de piètres avancées

1.2.1. Deux projets ferroviaires [LN Torino-Nice & Valorisation des lignes de Tende] opposés à la percée autoroutière du Mercantour

Tandis que certains mouvements associatifs se targuant d'écologie opposaient au TGV Méditerranée "le train pendulaire en Vallée du Rhône" et que les autorités azuréennes fondaient l'avenir de la région sur le projet Mercantour, avons-nous opposé dès 1996 à ce projet autoroutier, un contre-projet de ligne nouvelle à grande vitesse Torino-Cuneo-Nice conçu en 1995 par nos collègues turinois et transposé sur nos suggestions en projet mixte compatible avec l'acheminement du fret [ABATE, MANFREDI, NICOLA (1995)].

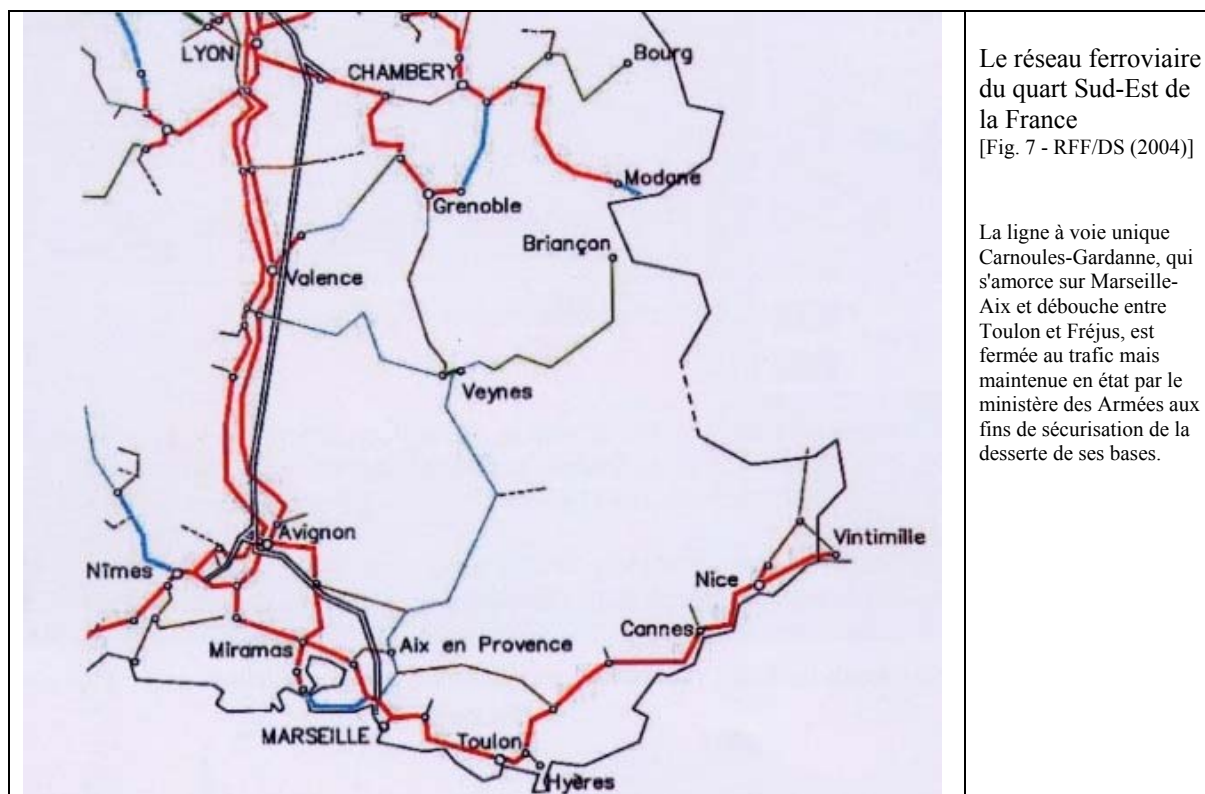
Laissé par nous en sommeil afin de ne pas compromettre l'urgente valorisation des lignes de Tende, ce projet de ligne nouvelle fut néanmoins invoqué (au titre des réservations d'emprises) dans les observations formulées par le GIR dans le cadre de l'enquête sur la création de la 202 Bis, et porté (au titre du très long terme) dans les propositions formulées dans le cadre de l'étude intermodale de la DTA-06 et dans celui des schémas de services collectifs transports (SSCT) régionaux.

1.2.2. Une nouvelle liaison vers l'ouest

Dans ces mêmes mémorandums étaient préconisés des "investissements nécessaires à la fois à une politique de transfert du fret longue distance, de la route vers le rail, et au "désenclavement" de la Côte d'Azur".

Afin de ne pas détourner l'attention du Comité de pilotage de l'étude intermodale, encore réticent à prendre en considération l'augmentation de capacité de la ligne littorale, la question de la liaison TGV n'a été soulevée que dans notre mémorandum relatif au SSCT-Paca. Compte tenu des autres urgences régionales et nationales, les préconisations du GIR portaient sur :

- (a) La réouverture (avec "recalibrage" pour vitesse de circulation 120 km/h et gabarit GB1) de la ligne à voie unique (Aix)-Gardanne-Carnoules dont l'utilisation serait réservée en alternance aux trafics voyageurs (diurnes) et fret (en "saut de nuit") ;
- (b) La construction d'un barreau "saute Estérel" de ligne à grande vitesse (aux caractéristiques spécifiques LGV avec rampes à 35 ‰). Cet investissement, d'un rapport coût/avantage élevé, devant autoriser à la fois (i) des gains de temps voyageurs notables, tant dans les parcours nationaux que régionaux, (ii) une ouverture vers une liaison entre l'aéroport de Nice et son futur aéroport de dégagement, et (iii) une importante capacité résiduelle pour le développement de la desserte voyageurs et fret".



1.2.3. Une approche basique de la problématique maralpine à court et moyen terme

En cohérence avec notre analyse des potentialités des lignes ferroviaires du Col de Tende, cette prise en compte à court et moyen terme de l'ensemble de la problématique maralpine fut publiquement exposée au colloque de Torino (09.02.2001).

Son caractère basique n'a pourtant, ni rallié les autorités régionales entichées du projet briançonnais (liaison ferroviaire du Montgenèvre), ni éveillé l'intérêt des autorités azuréennes se cantonnant aux visées étriquées de l'étude intermodale et se ralliant à la troisième mouture de l'A8, le contournement de Nice, survivance des défunts grands projets autoroutiers.

B.1.3. La stimulante entrée en scène du TGV Méditerranée – Un salutaire revirement d'opinion

1.3.1. Une opportune relance des études de la LGV provençale

Dés avant l'achèvement de la ligne TGV Méditerranée, RFF, avec la participation de la Direction des Transports Terrestres, relançait une étude d'opportunité de la desserte à grande vitesse de Toulon et de la Côte d'Azur dont l'intérêt économique et financier n'échappait à personne. Sa *Phase 1 "mise en évidence des besoins"*, confiée à Scetauroute, était établie le 17.11.2000 et portée à connaissance (en sa révision 8 du 30.03.2001) en début d'année 2001.

Soucieuse d'initier une large concertation sur un tel projet dont elle soutenait le principe, la Commission Transports du Conseil Régional Paca constituait, dès le 26.04.2001, une association ad hoc³ à laquelle le GIR a apporté aussitôt son soutien [cf. Bulletin GIR n° 30 "*TGV Côte d'Azur – Un débat public s'impose*"].

1.3.2. Du "tout routier" au "tout TGV"

La mise en service du TGV Méditerranée le 10 juin 2001 allait rapidement déclencher dans le milieu azuréen un revirement d'opinion en faveur du rail, engouement non dépourvu d'amertume en regard de l'enviable situation de la rivale phocéenne.

A la démarche des Chambres consulaires de Cuneo, Imperia et Nice, réunies sous l'égide d'EUROGIN g.e.i.e, présentant d'emblée, le 10 novembre 2001, des propositions "tous azimuts" de "*liaison ferroviaire Turin-Cuneo-Nice : prolongement et achèvement de la ligne Marseille-Nice-Gênes et Lyon-Turin*" [cf. Bulletin GIR n° 28], ne tardaient pas à succéder d'autres initiatives plus mesurées, puisque focalisées sur le "fuseau" est-ouest prioritaire. Elles allaient déboucher sur la création, le 14 février 2003, d'une association *TGV Provence Côte d'Azur* regroupant tous les acteurs politiques et économiques sans exception du département des Alpes-Maritimes, association dont la première assemblée générale s'est tenue le 11 avril 2003 [Nice-Matin, 15.02.03 & 12.04.03]. Cette initiative a été, depuis, soutenue par les parlementaires du Var ainsi que par le Conseil régional Paca, lequel, le 5 mai, lui accordait son adhésion et installait pour sa part un *Comité de pilotage régional du TGV vers l'est de Provence-Alpes-Côte d'Azur* [Nice-Matin, 06.05.03].

B.1.4. De nécessaires réajustements de stratégie

1.4.1. Une nouvelle conjoncture

Arrachés de haute lutte, tous les aménagements "basiques" d'infrastructures ferroviaires régionales (à l'exception de la valorisation de la Ligne de Tende) semblent désormais acquis [ce sont : la mise à double voie partielle de Marseille-Aix, la mise à trois voies de Marseille-Aubagne, la réouverture de Cannes-Grasse et la mise à trois voies d'Antibes-Cagnes]. L'hypothèque désormais levée sur ces projets hautement prioritaires, autorise le retour à des visées moins étriquées, à la mesure à la fois du gravissime déficit d'infrastructures structurantes, tant métropolitaines que nationales, des obligations environnementales, des attentes de la population et des projections à long terme.

Les réflexions et les travaux du GIR peuvent donc reprendre leur cours, non sans tirer parti de la volte face des institutions et autorités locales en faveur de la grande vitesse ferroviaire, mais en continuant à porter l'accent sur

- la hausse persistante du trafic poids lourds dans le secteur littoral [dont l'évolution a été analysée, à l'échelle circumméditerranéenne dans notre Bulletin n° 29],
- et en prenant en considération un artéfact imprévu :

³ Association TGV Développement Var – Nice Côte d'Azur

- une levée d'oppositions, irrationnelle certes mais indéniable, aux renforcements de capacité ferroviaire sur la ligne littorale.

Les analyses et propositions du GIR qui figurent ci-après tiennent compte de ces éléments nouveaux ; elles ont été commentées et adoptées lors de sa dernière assemblée générale statutaire.

1.4.2. Gérer au mieux le présent sans compromettre l'avenir, fut-ce à très long terme

L'extrême ampleur des besoins en infrastructures ferroviaires, tant pour le report modal du trafic routier que pour le trafic voyageurs est unanimement reconnue [cf. notamment le récent *audit sur les grands projets d'infrastructures de transport* et les analyses du CSSPF (dont une lecture croisée est proposée en Annexe 2) ainsi que le rapport de la DATAR (dont les conclusions ont été présentées en A.3)].

Ainsi, dans le seul secteur "périmalpin" se révèlent stratégiquement prioritaires : la traversée catalane des Pyrénées (Perpignan-Figueras), le contournement de Nîmes-Montpellier, la percée alpine de base (Lyon-Turin). Leur réalisation, exagérément différée, retardera d'autant celle des deux infrastructures structurantes nécessaires à notre région ("désenclavements" Est-Ouest & Nord) mais ne doit pas occulter pour autant l'urgence de les prendre en considération dans l'aménagement de notre territoire.

Déjà, en dépit de nos observations, la réalisation de la 202 Bis en rive droite du Var compromet l'établissement, dans cette trouée privilégiée, d'une liaison ferroviaire directe vers Turin, liaison aussi incontournable à long terme que celle avec la Ligurie.

Ce souci a conduit notre collègue Sergio Nicola à esquisser plusieurs variantes de son projet Torino-Cuneo-Nice de 1966, en prenant cette fois également en compte le nécessaire aboutissement niçois d'une LGV Méditerranée et son prolongement vers la Ligurie. Cette préétude, qui révèle l'effarante progression de l'urbanisation en zones littorale et péri-littorale, fait ressortir l'impérieuse nécessité de préserver toute emprise potentiellement utile à l'établissement de ces liaisons et de leurs logistiques.

B.1.5. Les recommandations formulées par le GIR Maralpin en 2002

Les recommandations et propositions du GIR reproduites ci-après prennent en compte les données nouvelles exposées en 1.4. ; elles ont été commentées et adoptées lors de l'assemblée générale statutaire 2002 [Cf. Compte rendu d'activités de la même année].

1.5.1. Le prolongement TGV vers Nice doit, d'emblée, être conçu en ligne mixte (avec ses extensions vers la Ligurie et le Piémont) en tant que substitut aux projets autoroutiers

La thrombose automobile de la conurbation et son sous-équipement flagrant en infrastructures de transport lourd (situation analysée, lors de son exposé du 11.06.02, par notre collègue G. Jourdan) [cf. Bulletin n° 24] nous dicte le parti de prôner la réalisation *prioritaire* du segment transazuréen d'une ligne nouvelle à *grande vitesse et à haute capacité* [cf. Annexe 1] permettant de libérer du transit longue distance voyageurs (TGV) et fret la ligne actuelle, et de dédier cette dernière aux dessertes locales (RER) et régionales (TER). Un tel parti permettrait de substituer aux projets récurrents de duplications autoroutières (ex A8bis, alias A58 et contournement nord de Nice) un projet ferroviaire aux impacts environnementaux modiques, puisque réalisable en grande partie en tracé souterrain et dont la consistance se limiterait à, au plus, deux gares, l'une située à Nice, l'autre au barycentre approximatif des villes de Cannes-Antibes-Grasse (en intermodalité avec la ligne Cannes-Grasse).

Les problématiques ferroviaire et urbaine se conjuguent ici pour poser de redoutables problèmes d'insertion dans la conurbation et le territoire de la Ville de Nice (que le débat étriqué et muselé de la commission intermodale de la DTA-06 n'a pas effleuré), car un aménagement à long terme de notre région ne peut absolument exclure la réalisation de liaisons vers la Ligurie (avec une nécessaire desserte de la Principauté de Monaco) et vers le Piémont.

C'est dans de telles perspectives et dans une approche cohérente et harmonieuse de l'urbanisme et des transports que doivent désormais s'inscrire nos réflexions.

1.5.2. La préservation des espaces fonciers et ferroviaires potentiellement nécessaires doit être une priorité

Ces premières esquisses mettent en lumière la nécessité de préserver tous espaces fonciers et ferroviaires au coeur de l'agglomération niçoise et du territoire azuréen, avant d'avoir engagé puis affiné les études préliminaires encore inexistantes.

Une vigilance particulière devra notamment s'exercer sur les sites particulièrement menacés, notamment ceux

- des aires de triage du Parco Roya et autres emprises ferroviaires de Vintimille, convoitées par les communes de Menton et de Vintimille à des fins spéculatives ;

- de la gare marchandises de Cannes La Bocca, convoitée de longue date pour des promotions immobilières ;
- de celle de Nice St. Roch, que des associations, pourtant bien intentionnées en faveur du rail, proposaient d'amputer au profit d'un dépôt de tramways ;
- des trouées naturelles du Paillon et du Var et de leurs débouchés littoraux.

B.2. Une expansion souhaitable de notre champ de réflexion

B.2.1. Se projeter hors du champ maralpin

2.1.1. Les LGV PACA et Languedoc, axes structurants d'une "métropole en chapelet" de Montpellier à Nice et Menton

L'urbanisation de la façade méditerranéenne française se structure sous la forme d'un "chapelet" d'aires urbaines contiguës qui entretiennent de proche en proche d'intenses relations quotidiennes. D'ouest en Est on peut notamment citer les villes suivantes :

	Population	Emploi total	Potentiel touristique
Sète	66 000	20 000	+
Montpellier	460 000	172 000	++
Nîmes	221 000	81 000	++
Avignon	290 000	112 000	++
Aix-Marseille (1)	1 620 000	571 000	++
Toulon – Hyères	565 000	181 000	+++
Draguignan	45 000	17 000	+
Fréjus - Saint-Raphaël	84 000	28 000	+++
Nice – Cannes	933 000	333 000	+++
Menton – Monaco	100 000	56 000	+++
Total	4 384 000	1 571 000	

(1) Y compris les aires urbaines de Salon de Provence, Istres, Miramas et Fos sur Mer

Chaque aire urbaine entretient d'intenses flux de relations avec ses voisines (y compris, pour la Côte d'Azur, avec la riviera italienne). On compte près de 30 000 déplacements par jour entre Toulon et l'aire urbaine d'Aix-Marseille, et près de 20 000 déplacements par jour entre Montpellier et Nîmes ou entre Fréjus / Saint Raphaël et la Côte d'Azur ou enfin entre la Côte d'Azur et la Riviera italienne [DRE PACA (2001)].

Les flux à plus grande distance sont également significatifs : 7 000 personnes par jour hors été se déplacent en voiture entre la Côte d'Azur et Toulon, 9 000 entre la Côte d'Azur et Aix-Marseille, 9 000 entre Avignon et Aix-Marseille [DRE PACA (2001)].

Ces échanges à plus grande distance se font essentiellement par la route, qui offre globalement des meilleurs temps de parcours par rapport au train, pénalisé par les caractéristiques médiocres de la ligne classique littorale (2h30 de train entre Marseille et Nice et 2h entre Montpellier et Marseille).

La LGV PACA et la LGV Languedoc offrent l'occasion de « changer la donne » en termes de rééquilibrage rail / route pour les flux entre les grands pôles urbains de l'arc méditerranéen français. A terme, Montpellier pourrait être à moins de 3 heures de train de Nice et Nice à moins d'1h30 de Marseille. La compétitivité du rail sera accrue par l'accroissement prévisible de la saturation des infrastructures routières à l'approche des grandes agglomérations.

L'impact de la LGV en terme de report modal sera accru par la qualité de l'insertion urbaine et multimodale de ses gares. Une desserte du territoire par des gares TGV "de centre-ville" ou de "cœur d'agglomération" (sur le modèle de Lille Europe, Lyon Part Dieu, voire Avignon TGV⁴) permettront d'optimiser les dessertes des territoires et la qualité des correspondances entre le TGV, les réseaux TER (dont la région prévoit de renforcer considérablement l'offre à l'horizon 2020) et les réseaux urbains de métro, tramways et autobus.

⁴ Cette gare se situe sur la commune d'Avignon, à moins de 2 km du centre historique. Un projet d'urbanisme vise à établir la jonction entre ce dernier et la gare. Par ailleurs, une liaison ferroviaire va être créée entre la gare historique d'Avignon Centre et la gare TGV.