

**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
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Pour une LGV-Paca au service du réaménagement du territoire méditerranéen

Note de synthèse du GIR Maralpin à l'attention du Secrétariat d'État à l'Aménagement du territoire

La présente note de synthèse inventorie sous forme synoptique les principaux points exposés ou évoqués par le GIR Maralpin lors de l'audience qui lui a été accordée le 20 mai 2008 par Messieurs Vincent PIVETEAU, Directeur de Cabinet du Secrétaire d'État à l'Aménagement du territoire, et Xavier DELARUE, Directeur-Adjoint.

Elle s'appuie sur les nombreux travaux du GIR Maralpin mais, plus directement, sur ses analyses et études dont certaines ont fait l'objet de notes élaborées à l'attention des cabinets ministériels concernés.

Une partie de ces documents est consultable sur le site du GIR Maralpin. D'autres, de caractère plus technique, sont mis à disposition sur demande.

On voudra bien excuser la présentation sommaire de ces notes qui ne peuvent prétendre à l'exhaustivité et doivent appeler des compléments d'information et des commentaires auxquels le GIR Maralpin se prêtera bien volontiers.

1. CADRAGE DE LA PROBLÉMATIQUE

De son analyse de la problématique, largement développée par ailleurs, le GIR Maralpin porte en exergue les trois lignes directrices qui suivent.

1.1. Inscrire le projet dans ses perspectives les plus larges

Cadre géographique de l'arc méditerranéen latin (Gênes – Barcelone), en l'étendant au cadre socio-économique plus vaste du **Plan Bleu** (*Convention de Barcelone*), et en se référant aux évolutions que ce dernier dénonce :

- Sur-consommation accélérée des ressources patrimoniales (espace, ressources en eau)
- Atteintes à l'environnement (bio-diversité, qualité des l'air)
- Thrombose de la conurbation
- Déficit en ressources énergétiques, agricoles, pastorales

1.2. Remettre en questions errements et a priori relatifs à la doctrine TGV française

(a) Remettre en cause la primauté aux reports modaux *air/fer*

Ils retiennent trop l'attention des prévisionnistes au détriment des reports modaux *route/fer* qui concernent des déplacements intervilles à plus courte distance mais des flux largement plus intenses

- (b) Sortir du dogme du seuil de 3 heures au dessus duquel l'avantage du fer chuterait fortement
Ce seuil, fut-il avéré, devrait s'élever notablement, compte tenu des contraintes nouvelles pesant sur les formalités d'accès *et* de l'élévation de l'âge moyen des clientèles (cf. INSEE)
- (c) L'accès aux gares par véhicules individuels (dicté par l'affrontement avec l'aérien)
quasiment imposé aux gares excentrées, a révélé à la fois ses limites (extension démesurées des espaces de stationnement) et son anachronisme (Kyoto, Facteur 4)
- (d) Le surcoût et les contraintes d'un tracé mixte (fret/voyageurs)
ne doivent pas exclure *a priori* sa prise en considération.

1.3. Procéder à l'examen critique des caractéristiques et paramètres de tracé retenus dans les études préliminaires

- (a) admettre des vitesses de ligne différenciées
en fonction des territoires traversés et des dessertes à assurer
- (b) admettre des traversées de gares principales (d'arrêt quasi général) à des *vitesses modérées*
pour les trains sans arrêt [ce sont les configurations retenues pour les gares de Bologne (100 km/h), Florence (90 Km/h), et de Torino et Barcelone notamment] ; ces dispositions réduisent considérablement les coûts de génie civil sans affecter démesurément les temps de parcours sans arrêt
- (c) admettre la mixité des trafics sur les sections n'offrant pas d'autres itinéraires fret qualifiés
- (d) privilégier les galeries monotubes
lorsque les conditions géotechniques et la réglementation l'autorisent

2. LES PRÉCONISATIONS DU GIR MARALPIN

pour études complémentaires avant décision

2.1. Sur le fondement du projet

La faiblesse structurelle du tissu ferroviaire provençal et l'impérieuse nécessité de dédier la ligne historique à la desserte locale d'une conurbation qui a proliféré sur son parcours impose son dédoublement de bout en bout par une ligne nouvelle à hautes performances garantissant la couverture des trafics interrégionaux et internationaux de l'arc méditerranéen.

2.2. Sur la consistance du projet

Création d'une ligne nouvelle de Marseille à Vintimille articulée par de nombreux nœuds sur la ligne historiques aux fins de constituer un maillage ferroviaire sécurisant l'ensemble des circulations (fret et voyageurs)

- Tracé des métropoles avec gares traversantes en centre ville (suivant l'exemple italien notamment¹) pour favoriser la restructuration des villes sur elles-mêmes et tirer parti des améliorations programmées de leurs transports urbains
- Entre le bassin Marseille-Fos et le Centre Var, report du fret longue distance sur la ligne Carnoules-Gardanne existante, à moderniser et à ouvrir à la desserte TER
- Mixité et banalisation de la ligne nouvelle à la traversée de la Côte d'Azur de façon à assurer le renforcement et la sécurisation absolue de l'ensemble des circulations.

2.3. Sur la traversée de Marseille

La desserte traversante de Marseille se justifie pour les raisons suivantes

(a) Sur le plan géostratégique et économique

- Au centre de l'arc méditerranéen latin et au débouché de l'axe nord, Marseille est, de fait,

¹ cf. Le modèle ferroviaire italien

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/FerItalieAvAcBoFiMarseille707.pdf>

- une gare *d'arrêt général*, sauf pour certaines missions Côte d'Azur-Paris
- La traversée et desserte du cœur de Marseille se prête à
 - la desserte directe d'Euroméditerranée²
 - la desserte directe du Port de croisière
 - la desserte de l'aéroport pour des circulations provenant de l'Est (Var, Alpes-Maritimes, Ligurie)

(b) Sur le plan ferroviaire technique

Renoncer à une gare traversante à Marseille implique une exploitation par rebroussements pour toutes les missions autres que Côte d'Azur-Paris et Toulon-Paris *directes*. Ces rebroussements, qui porteraient sur une très large majorité de trafics³, engendreraient

- Une substantielle perte de temps imputable
 - à l'allongement des parcours
 - aux manœuvres à quai
- D'énormes difficultés d'exploitation de l'avant gare en raison de l'accroissement du nombre de cisaillements [dont la gestion, déjà difficile, sera bientôt grevée par la mise en service prochaine de la desserte cadencée au quart d'heure de Marseille-Aix, puis par celle de Marseille-Aubagne].

2.4. Sur la traversée de Toulon

Contrairement à la desserte traversante de Marseille, qui implique une gare souterraine (logiquement à l'aplomb de la gare centrale de St Charles), celle de Toulon est envisageable sur le plateau de la gare actuelle au prix d'un simple élargissement des emprises.

En s'accommodant d'une vitesse de traversée modérée, l'établissement des deux voies nouvelles apparaît réalisable le long du tracé existant sans recourir à des expropriations autres que celles portant sur les franges d'un tissu urbain de médiocre qualité et justiciable d'une complète requalification.

2.5. Sur la traversée et la desserte de la Côte d'Azur

La traversée et la desserte de la Côte d'azur a fait l'objet de la part du GIR Maralpin d'un examen approfondi⁴ établi à partir de données recueillies auprès des administrations ferroviaires elles-mêmes.

Les grandes lignes de ces propositions, présentées par ailleurs sous forme de mémorandum⁵, sont les suivantes :

- Articulation de la ligne nouvelle sur les trois nœuds ferroviaires existants [*Cannes-la-Bocca, Nice-Ville/Nice-St Roch* et *Parco Roya/Gare internationale à Vintimille*] où, sur les plateaux existants, seraient aménagées les installations dédiées Grande Vitesse
- Liaisons entre ces trois nœuds par tracés à vitesse modérée [230 km/h (ou même 200 km/h comme en Ligurie)] autorisant des tracés moins contraignants (notamment tunnels plus courts et moins coûteux), l'acheminement du fret, ainsi que tous reports de trafic en situations perturbées (risques naturels et anthropiques).

Ces propositions rationnelles et économiques n'ont pas fait le moindre examen de la part des acteurs azuréens claquemurés dans une triple *doxa* :

- "Nice à 3 heures de Paris" (alors que 4 heures seraient déjà un défi à relever)

² C'est l'un des arguments avancés par la Ville de Florence pour imposer aux administrations ferroviaires italiennes la gare TGV en cœur de ville historique

[<http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrEntretFirenze502z.pdf>]

³ Selon une étude SNCF récente, en situation de référence (avant mise en service de la Lgv-Paca), les trafics ferroviaires induits par la conurbation littorale se répartiraient sensiblement par tiers entre O/D "Région parisienne", "Reste de la France" et "Arc méditerranéen".

⁴ *Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle LGV-Paca - Enjeux et perspectives*
Étude GIR Maralpin ; 20 juin 2007 ; 67 pages

⁵ [<http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLgv06Memorandum709s.pdf>]

- "la réalisation de la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice permettra de faire face à toute demande de trafic" (nous démontrons qu'il n'en est rien⁶)
- "la gare de Nice à l'aéroport" (conformément au postulat de l'intermodalité nécessaire Air/Fer) [sans qu'en aient été étudiés, *ni* son implantation (en zone inondable), *ni* ses accès ferroviaires (dont le couloir Est a été irrémédiablement étranglé par la seconde autoroute urbaine)]

Les administrations ferroviaires, soucieuses du financement d'un projet auquel elles sont attachées, préfèrent éluder ces questions embarrassantes pour leur objectif à court terme qui s'accommoderait d'un débouché de la ligne nouvelle à l'orée des Alpes-Maritimes.

Mais le peu d'empressement accordé au projet GIR des "trois gares-centre existantes" ne pourrait-il pas résulter des enjeux fonciers considérables que constituent les emprises ferroviaires actuelles, tant pour les municipalités concernées que pour RFF et SNCF qui pourraient trouver avantage à les négocier ? Une telle assertion est d'autant moins infondée que des négociations signalées par le GIR ont été engagées depuis plusieurs années au sujet du déclassement d'une partie des emprises ferroviaires de Vintimille pourtant indispensables à la réalisation de la liaison internationale nouvelle⁷.

Claude Brulé, Jacques Molinari
Paris, le 20 mai 2008

⁶ *Desserte de la conurbation azurée par la ligne littorale – Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future.* Étude GIR Maralpin ; décembre 2005 ; 37 pages

⁷ *Note sur les menaces pesant sur les installations ferroviaires de Vintimille*

Note GIR du 25 juin 2003 (JM) ; Note de synthèse rédigée à l'attention du Cabinet de M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, sous couvert de M. Rudy Salles, député des Alpes-Maritimes à qui elle a été transmise le 25.06.2003.

[<http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerXxmigliaPucParcoRoya306.pdf>]