

**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 (DATAR) et de la COFHUAT

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

Monsieur Francis IDRAC
Inspecteur Général
Inspection Générale des Finances
139, rue de Bercy
75572 PARIS Cedex 12

Votre réf. :

Mission LGV-Paca - Le projet LGV-Paca à l'achèvement de la première phase de la concertation

Notre réf. : CD.2011.12.20.IgfInspectGalIdracLgvPaca

Objet : Requête du GIR Maralpin prônant la prise en considération conjointe par le Copil des directives de l'État et des enseignements de la concertation, avec une attention particulière sur la traversée-desserte des Alpes-Maritimes et la liaison avec l'Italie

LETTRE RECOMMANDÉE ÉLECTRONIQUE

Menton, le 20 décembre 2011

Monsieur l'Inspecteur général,

Le 14 décembre 2011, lors de la réunion du collège des acteurs (Colac) censée clore la première phase de la concertation devant aboutir au choix du scénario et du fuseau de passage par le Comité de Pilotage du 22 décembre, le préfet de Région, qui avait auparavant suspendu la concertation dans le Var et les Bouches-du-Rhône, a fait annoncer sa décision de reporter l'échéance du choix du tracé à juin 2012, sans que soient précisées les modalités de poursuite d'une concertation, dont, tant le tronçonnage par secteurs géographiques que la conduite, ont fait l'objet de sérieuses réserves de la part de l'ensemble des acteurs.

Tout en prenant acte de quelques avancées de cette concertation, avancées auxquelles il n'est pas étranger, le GIR Maralpin a particulièrement déploré qu'en aient été exclus d'emblée les projets de scénarios permettant de satisfaire, notamment dans le secteur Est, à l'ensemble des recommandations formulées par le Gouvernement à l'issue de la médiation qu'il a exercée de février à juin 2009.

Tout au long de cette concertation, le GIR Maralpin, qui n'a eu de cesse de demander au maître d'ouvrage les justifications techniques de ces parti-pris, ne s'est vu opposer par ce dernier que des arguments financiers restreints à des évaluations globales et dépourvues de référencements.

De surcroît, en dépit de ses demandes réitérées d'accéder aux études préliminaires sur lesquelles auraient été fondées les décisions du Copil, et de faire procéder par le maître d'ouvrage aux

évaluations techniques et financières contradictoires des variantes écartées par ce dernier, aucune suite n'y a été donnée à ce jour.

Plus encore, des réunions du comité territorial des Alpes-Maritimes auquel les GIR Maralpin a été convié à participer, n'ont jamais émergé d'autres avis que consensuels sur les présentations du maître d'ouvrage, sans qu'aucune place n'ait été accordée aux réflexions, tant sur les fonctionnalités du projet que sur son insertion dans la problématique de l'aménagement du territoire.

Le GIR Maralpin a y relevé en revanche, qu'à travers les rares propos de la plupart des acteurs institutionnels de ce cénacle, transparaisait leur souci d'avoir à assumer financièrement des coûts induits par tout infléchissement aux projets portés par le maître d'ouvrage.

Une telle situation, où ne prévaut pas l'intérêt général à long terme et à une échelle qui ne soit pas restreinte aux seules considérations locales, et où seules semblent l'emporter des considérations financières immédiates, semble devoir appeler l'attention des autorités de l'État et, en premier lieu, de la mission qui vous a été confiée dans le prolongement de la précédente médiation, laquelle avait heureusement recadré, dans ses perspectives légitimes, un projet que l'on ne peut désormais plus considérer comme devant satisfaire à des intérêts particuliers, fussent-ils ceux d'une agglomération désormais portée au rang de métropole.

La note d'information jointe au présent courrier dresse à la fois un état de la situation et un inventaire synoptique de la problématique de la traversée-desserte des Alpes-Maritimes, qui focalise à elle seule tous les enjeux d'aménagement du territoire et des fonctionnalités ferroviaires et nous semble justifier une attention particulière de votre part, à la lumière de vos critères financiers mais aussi socio-économiques.

Nous tenant, quoi qu'il en soit, à votre entière disposition et à celle de Monsieur l'Ingénieur général Yves Cousquer pour vous communiquer nos études et nos contributions à la consultation, ainsi que les informations collationnées par le GIR Maralpin depuis l'achèvement de la mission de médiation, nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'expression de notre dévouée considération.

Pour le GIR Maralpin
Claude Brulé, Administrateur-délégué aux Administrations centrales
Jacques Molinari, Secrétaire scientifique

Copies :

M. l'Ingénieur général Yves Cousquer

M. Philippe Marzolf, Vice-président de la CNDP, Garant de la concertation LGV-Paca

Document annexe [Pages suivantes]

Le projet LGV-Paca à l'achèvement de la première phase de la concertation - Note d'information et propositions du GIR Maralpin pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes



**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

Le projet LGV-Paca à l'achèvement de la première phase de la concertation Note d'information et propositions du GIR Maralpin pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes



Une concertation contrainte

Précédée par l'élaboration d'une charte proclamée exemplaire¹, prétendument annoncée comme largement ouverte, la concertation a été circonscrite d'emblée par le maître d'ouvrage au choix d'un scénario parmi quatre sélectionnés par le Comité de pilotage (COFIL), sans qu'en soient légitimées leurs fonctionnalités ni que leur soient assorties d'autres données que financières.

La situation est même caricaturale dans le département des Alpes-Maritimes où les quatre scénarios soumis à concertation se révèlent sensiblement identiques, s'articulant tous sur deux gares, l'une située à l'embouchure du Var (Nice Saint Augustin), et l'autre (souterraine) en Moyen Pays, à la croisée de la ligne Cannes-Grasse (au niveau de Mougins/Mouans-Sartoux), selon une configuration justifiée au seul motif de satisfaire au dogme de "Nice-Paris en 4 heures", configuration remise en cause à la lumière des considérations qui suivent.

Une auto-saisine de la concertation par la société civile et ses apports

En dépit de la brièveté des délais qui lui ont été accordés et du caractère contraignant de son cadrage, tant organisationnel² que stratégique³, et grâce aux transversalités établies par delà les compartimentages géographiques instaurés par le COFIL, et surtout à l'obtention tardive, en dernière instance auprès de ce même COFIL, de trois groupes de travail thématiques transversaux (GTTT) [Agriculture/Viticulture, Fret/Logistique et Gares (ces deux derniers à la demande du GIR Maralpin)], la concertation est parvenue à soulever des questions restées dans l'ombre dans les phases de concertation précédentes, lesquelles avaient permis de dégager des orientations décisives certes, mais sans en définir leur mise en application.

De surcroît, aux acquis relatifs au principe du tracé des métropoles assorti de la réalisation d'un réseau maillé desservant l'ensemble du territoire⁴, doivent s'agréger désormais d'autres considérations relevant

- de l'aménagement du territoire dans son acception la plus large ;
- d'une prise en compte des accords de Grenelle (report modal, qualité de l'air, réduction des nuisances, etc.) ;

¹ Cette charte de concertation a été élaborée d'octobre à décembre 2010

² Les instances de consultation [Comités techniques et Groupes de travail] ouvertes à la société civile (hors co-financiers) ont été compartimentées par départements et sous-secteurs géographiques

³ la société civile faisant face à un maître d'ouvrage et à des co-financiers campés sur des positions restrictives, dont seule la Région Paca se démarque en partie [cf. Conseil régional Paca - Assemblée plénière du 24.06.2011 - Grandes évolutions prévues pour 2011]

⁴ selon les décisions du Gouvernement en date du 28 juin 2009 suite à la Mission Cousquer

- de l'évolution récente, tant des porteurs de projets que des exploitants ferroviaires, sur l'avenir en France de la grande vitesse ferroviaire.

Ainsi sont surgies, des groupes de travail transversaux *Fret/Logistique* et *Gares*, des prises en considération nouvelles (pour ce qui concerne la LGV-Paca) telles :

- l'essor escompté des trafics voyageurs en gares de centre ville⁵ ;
- le rejet de projets d'implantation de gares hors la ville⁶ ;
- l'acheminement par voie ferrée des matières dangereuses (TMD)⁷ ;
- le transfert modal du transit international poids lourds.

Le secteur critique des Alpes-Maritimes

La traversée-desserte des Alpes-Maritimes, au sujet de laquelle le GIR Maralpin a formulé ses analyses et propositions dès avant le débat public⁸ et, plus récemment, avant que ne débute la présente concertation⁹, focalise tous les enjeux d'aménagement du territoire et de fonctionnalités ferroviaires, ainsi que toutes les stipulations qui suivent à l'encontre des propositions du maître d'ouvrage, stipulations assorties en premier lieu de la remise en cause de la grande vitesse dans le secteur Est du projet.

Aménagement du territoire

- Préservation du rôle majeur de Nice-Thiers [étoile ferroviaire RFF et gare terminale des Chemins de fer de Provence (CP)] pour la desserte du cœur de la métropole niçoise ;
- Exigence du Schéma de cohérence territoriale Ouest (SCoT Ouest) d'implanter la gare "ouest" sur le littoral cannois en lieu et place d'une gare en Moyen pays ;
- Prise en compte, dans les évaluations financières RFF d'une éventuelle gare en Moyen pays, des coûts socio-économiques induits (consommation de l'espace, aménagement des voiries et des transports publics, etc.) ;
- Préservation d'emprises (notamment ferroviaires) en vue de développer le fret et la logistique intermodale [notamment maintien à Nice-St Augustin du marché d'intérêt national (MIN) embranché].

Fonctionnalités ferroviaires

- À défaut de l'aboutissement direct à Nice-Thiers de la ligne nouvelle (selon proposition GIR *non étudiée* par RFF), augmentation de capacité (à la mesure de l'Arc méditerranéen) de la liaison St-Augustin/Nice Thiers ;
- Maillage sécuritaire et fonctionnel de la traversée-desserte par les nœuds ferroviaires de :
 - Cannes-la-Bocca
 - Nice St-Augustin
 - Nice Thiers/Nice St Roch
 - Monaco 1 & 2 (gare actuelle et sa gare nouvelle associée)
 - Vintimille Parco Roya.

Exploitation ferroviaire

- Développement du fret ferroviaire (report modal du trafic routier de transit) ;
- Report sur la ligne nouvelle des transports de matières dangereuses (TMD).

Caractéristiques de ligne requises

⁵ cf. exposé de Ch. Oudin, Conseiller au Sénat, sur le Rapport de Fabienne Keller au Gouvernement [GTTT Gares n°1]

⁶ cf. exposé de J.-F. Troin, V-Pt Fnaut [GTTT Gares n°2] et position de l'URVN-Paca sur le projet Lgv-Paca

⁷ cf. débat au GTTT *Fret/Logistique* n° 2

⁸ <http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLgv06EtudeGirMaralpin709.pdf>

⁹ *Mémoire du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État sur les derniers enjeux de la LGV-Paca*
<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>

Le réseau maillé à constituer à la traversée-desserte des Alpes-Maritimes s'impose pour :

- faire face à l'accroissement de trafic voyageurs [TER, TRGV (TGV de cabotage) et TGV] ;
- libérer la ligne historique des nuisances et risques associés au fret ferroviaire par report de ce dernier sur les sections de ligne nouvelle ;
- sécuriser l'ensemble des circulations en cas d'incidents ou de travaux sur l'une des sections de ligne par basculement sur la section homologue.

À cet effet, la ligne nouvelle, dont les caractéristiques de vitesse sont bridées par construction, du fait de la proximité des gares (toutes d'arrêt quasiment général), devra être tracée avec :

- une vitesse de ligne de l'ordre de 200 km/h (en cohérence avec la vitesse de ligne adoptée en Ligurie voisine pour la reconstruction/modernisation de sa ligne littorale) ;
- des rampes compatibles avec le fret [on considèrera acceptable le compromis retenu pour la traversée des Pyrénées Perpignan-Figueras (rampes de 18 ‰)¹⁰].

Phasage de la réalisation

La réalisation d'un nœud ferroviaire à Cannes-la-Bocca constitue une condition *sine qua non* à une réalisation phasée, quel que soit le parti adopté pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes.

GIR Maralpin
le 14 décembre 2011



¹⁰ cf. *Le développement du trafic de fret sur la ligne nouvelle Perpignan-Figueras* - Cgedd - Rapport n° 007290-01 ; avril 2011