

**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

SECRETARIAT : 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](http://www.gir-maralpin.org)

## **La LGV-Paca et le GIR Maralpin**

Note de positionnement à l'attention de Monsieur Yves Cousquer  
Secrétaire permanent en charge du Projet



### **1. Le positionnement du GIR Maralpin**

#### **(a) Rappels sur la nature des travaux accomplis par le GIR**

Outre les études spécifiques qu'il a réalisées depuis sa création en 1996, le GIR Maralpin a produit des études, rapports, publications, notes techniques, et avis portant sur l'aménagement du territoire et les infrastructures, notamment ferroviaires.

Pour ce qui concerne ces dernières, l'accent a été porté sur les traversées alpines, les infrastructures littorales ligures et azuréennes, et, plus récemment, la LGV-Paca, l'essentiel sous la forme de publications, de cahiers techniques, de communications et d'interventions invitées (notamment lors des débats publics).

#### **(b) Synthèses du GIR relatives à la LGV-Paca**

L'ensemble des travaux relatifs à la LGV-Paca a fait l'objet de mémorandums de synthèse joints en annexe à la présente fiche :

- *Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle LGV-Paca - Des données techniques et financières incontournables à prendre en considération - Mémorandum sur les propositions du GIR Maralpin - 25.09.2007 ; 8 pages*
- *Les fausses routes de la LGV-Paca ou "Comment remettre le tracé des Métropoles sur la bonne voie" - 18.10.2008 ; 5 pages*



### **2. Points clés**

#### **(a) Mesures à prendre d'urgence**

Assurer le plus rapidement possible le gel des aliénations d'emprises ferroviaires foncières existantes ainsi que des délaissés<sup>1</sup> afin de garantir la faisabilité du projet mais aussi, quelle que soit la version devant être choisie par le gouvernement, les valorisations/régénérations du réseau historique.

---

<sup>1</sup> La Sncf comptant séparer l'exploitation commerciale des gares de leur gestion, préserver prioritairement les emprises des gares (SNCF) avant celles des voies (État et RFF)

Pour ce faire, les procédures existantes permettent ce gel par la prise d'arrêtés préfectoraux spécifiques instituant des enveloppes d'études de projet.

Pour la protection des emprises ferroviaires, on peut évoquer deux possibilités, à savoir :

*En premier lieu*, la désignation, dès que possible, du projet de LGV-Paca en tant que projet d'intérêt général (PIG), en application des articles R.121-3 et suivants du Code de l'urbanisme (N.B. cette procédure avait été engagée sur le projet A 8bis)

*En second lieu*, l'instauration de sursis à statuer sur les demandes de cessions, d'autorisations de travaux, de constructions ou d'installations, susceptibles de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics dès lors que les arrêtés préfectoraux de mise à l'étude du projet de LGV-Paca auront été pris sur les secteurs les plus sensibles et les plus stratégiques (article L.111-10 du Code de l'urbanisme).

## **(b) Le choix du tracé "Métropoles du Sud" (MDS)**

### **Pourquoi MDS ?**

La famille des tracés MDS est celle qui assure au mieux

- La mise en réseau des métropoles de Paca et le confortement de leurs liens économiques, culturels et scientifiques mutuels, ainsi qu'avec ceux des métropoles adjacentes
- La mobilité des populations par un passage au cœur des villes (Marseille, Toulon-Centre, Cannes-la-Bocca, Nice-Thiers<sup>2</sup>) permettant une restructuration/requalification de la ville et des réseaux de transport collectifs associés ainsi qu'un report optimal vers le rail
- L'optimisation de l'exploitation voyageurs de la ligne nouvelle
- La réalisation du projet par tronçons fonctionnels (phasage) mobilisant progressivement les financements nécessaires

### **Les principes à intégrer dans la conception du scénario MDS**

Les spécificités du territoire à desservir (noyaux urbains proches, contraintes orographiques et patrimoniales sévères) et des fonctionnalités à assurer (liaisons circumméditerranéennes et interportuaires), conduisent à remettre en question de la manière qui suit certains errements instaurés depuis la naissance de la grande vitesse ferroviaire française.

- L'adaptation des vitesses de ligne en fonction du positionnement des nœuds à desservir et des caractéristiques techniques des divers matériels ferroviaires susceptibles de devoir y circuler
- L'adoption corrélative de caractéristiques géométriques de la ligne plus modestes entraînant un moindre coût des ouvrages d'art et des équipements spécialisés
- L'ouverture de la future ligne au fret (mixité) par l'exploitation combinée du *doublet de lignes* formé par la ligne existante et la ligne future

La conjugaison de ces dispositions, réalisables sans renchérissement du projet, confèrerait au *réseau maillé* en résultant de remarquables capacités et robustesses, tant pour le fret que pour les voyageurs, apportant ainsi une sécurisation de la desserte interne de la métropole et de l'itinéraire littoral, lequel assurerait ainsi complément et renfort à la traversée nord des Alpes (Lyon-Turin).

**GRUPE INTERDISCIPLINAIRE  
DE REFLEXION MARALPIN**

Le 2 mai 2009

49, Avenue Cernuschi  
F - 06500 MENTON

Tél. / Fax 33.04.93.35.35.17

**Pièces jointes : 2**

---

<sup>2</sup> À l'exception de Marseille St Charles dont la gare est nécessairement souterraine, toutes les autres gares peuvent être aisément réalisées au niveau des plateformes existantes, en juxtaposition des gares actuelles dont les emprises sont suffisamment vastes (moins cependant à Toulon-Centre), pour autant qu'elles ne soient pas abandonnées aux convoitises pressantes des autorités locales