

**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

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

LN-PCA
Commentaires sur la concertation
À l'attention de la CNDP, du Maître d'ouvrage et des Cofinanceurs du projet

●
Le 31 décembre 2016
●

**Dossier établi à partir des notes d'actualité ainsi que des analyses et études produits
par le GIR Maralpin et publiés sur son site Internet www.gir-maralpin.org**

Présentation et synopsis

Lancé en 2004, il y a plus de douze ans, le projet de *liaison à grande vitesse Provence-Côte d'Azur* (LGV PACA), devenu LN-PCA, vient de faire l'objet d'une nouvelle concertation ayant suscité de nombreuses et vigoureuses objections, tant aux modalités de son déroulement qu'aux objectifs et au contenu du projet.

Le GIR Maralpin, qui se prévaut de son implication approfondie et ininterrompue dans la réflexion sur le projet de ligne nouvelle depuis sa genèse LGV-PACA, saisit l'occasion qui lui est offerte d'exprimer publiquement et formellement son avis, non sans, comme à son habitude, prendre soin de l'éclairer et de le justifier sous la forme du présent **dossier** qui comporte une série de **volets**, à savoir :

- [1] un rappel chronologique de la succession d'événements et d'épisodes qui ont conduit à la situation actuelle ;
- [2] les observations du GIR relatives à la conduite de la concertation ;
- [3] la position du GIR quant à l'évolution à donner au projet.

L'ensemble de cette présentation renvoie aux sources, lesquelles figurent pour l'essentiel sur le site Internet du GIR Maralpin, à l'exception de quelques annexes jointes au présent dossier.

Enfin, aux fins de bien souligner les fondements des assertions et des propositions du GIR Maralpin, ont été également joints en **annexe** au présent dossier, les synopsis et clés d'accès aux analyses et études du GIR Maralpin relatifs à la problématique ferroviaire en général, et au projet LGV-Paca/LN-Pca en particulier, tels qu'ils ont été publiés dans le Bulletin *InfoCirc Maralpines* au cours des dernières cinq années.

Espérant avoir ainsi tout à la fois

- apporté des éclaircissements sur un contexte et une problématique complexes,
- appelé l'attention des Autorités sur les dysfonctionnements qui ont conduit à la présente situation,
- satisfait à l'enquête ouverte sous l'égide du Maître d'ouvrage et sous le contrôle de la CNDP,

le GIR Maralpin, se tient à la disposition des autres fédérations et associations, des collectivités locales, ainsi que des institutions pour contribuer à la réflexion **(a)** sur les enjeux d'aménagement des territoires internationaux, transfrontaliers, régionaux et locaux, **(b)** sur la problématique de l'urbanisme et de la mobilité, et **(c)**, bien naturellement aussi, sur une approche de l'aménagement et de la gestion du réseau ferroviaire qui se dégage du carcan périmé de la grande vitesse ferroviaire et ouvre la voie à une vision réellement cohérente et novatrice des transports ferroviaires dans l'arc méditerranéen.

Claude Brulé & Jacques Molinari

LN-PCA
Commentaires sur la concertation
À l'attention de la CNDP, du Maître d'ouvrage et des Co-financeurs du projet

●
Table des matières
●

Présentation et synopsis

1. Prologomènes - Rappels chronologiques des avatars successifs du projet

- 1.1. La LGV-PACA (de 2004 à 2012)
- 1.2. La LN-PCA conçue et conduite à marches forcées (à partir de 2013)

2. Observations du GIR relatives à la conduite de la concertation

- 2.1. Sur la définition de la Zone de passage préférentielle (ZPP)
 - Encadré 1 – Comment la CNDP rend compte des derniers épisodes de la concertation sur la LGV-PACA, puis la LN-PCA
 - Encadré 2 – Qu'en est-il de l'Arc méditerranéen ferroviaire ?
- 2.2. Sur "la deuxième phase de la concertation post-débat public" (sic)
 - Encadré 3 - Quel rôle joue (et devrait jouer) le Garant dans cette concertation ?
 - Encadré 4 - Le maître d'ouvrage (MO)
 - Encadré 5 - Les Services de l'État et les Cofinanceurs du projet

3. La position du GIR quant à l'évolution à donner au projet

- 3.1. Un projet à la dérive
- 3.2. Les critiques du GIR à l'encontre du projet actuel
- 3.3. Rappel des propositions du GIR Maralpin
- 3.4. Les propositions du GIR

●

ANNEXE 1

Consultation sur le projet de désaturation du nœud ferroviaire azuréen - Avis du GIR Maralpin

ANNEXE 2

Un exemple de concertation "sur le vif" - Les groupes de travail géographiques en 06

Extrait des échanges des participants avec le représentant du MO opposant des arguties à la prise en considération d'un tracé par la Bocca

ANNEXE 3

Requête de trois associations auprès du Préfet des Alpes-Maritimes pour leur implication dans l'étude en cours sur "Mandelieu-Vintimille"

ANNEXE 4

Demande GIR Maralpin de communication de l'étude sur "Mandelieu-Vintimille" auprès du Directeur régional SNCF-Réseau

●

Sélection d'extraits d'InfoCirc de juin 2011 à décembre 2016 relatifs aux

Études, travaux et autres contributions du GIR Maralpin à la réflexion sur les projets LGV-PACA & LN-PCA

Le corridor ferroviaire circumméditerranéen Où en est-on ?

Les travaux de la Ligne nouvelle LGV-PACA ?

NON ! Ceux de l'autoroute urbaine de Nice en 2005 [2^{ème} chaussée (Chaussée Nord)]

Parachevés depuis, au détriment de la 3^{ème} voie annoncée

Cliché Germain Nallino du 15 juin 2005



L'entrée ouest de Nice

Une autoroute urbaine aménagée au détriment de la capacité ferroviaire

[présentation GIR au débat public (Atelier de présentation des solutions alternatives, Marseille, 16 juin 2005)]



1. Prolégomènes

Rappels chronologiques des avatars successifs du projet

1.1. - La LGV-PACA (de 2004 à 2012)

La décision du débat public et les engagements du maître d'ouvrage

En sa réunion du 5 mai 2004, la *Commission nationale du débat public* (CNDP), saisie par le Président de Réseau Ferré de France (RFF) du projet de liaison à grande vitesse Provence-Côte d'Azur (LGV PACA), a décidé qu'il devait donner lieu à débat public. Ce dernier, organisé par la *Commission particulière du débat public* (CPDP) présidée par M. Philippe Marzolf (par ailleurs vice-président de la CNDP), prévu pour une période de quatre mois en fin d'année 2004, s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005, et, suite à décision d'effectuer une expertise complémentaire¹ et la publication du Bilan par la CNDP, la décision du maître d'ouvrage, publiée le 6 décembre 2005, puis le 17 février 2006 au J.O.², spécifiait notamment :

"Dans tous les cas, RFF :

- *étudiera les conditions de prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen ;*
- *pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret."*

On notera, en outre que, dans leur communiqué de presse commun en date du 6 décembre 2005, Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement du Tourisme et de la Mer, et Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire, qui avaient ensemble présidé au projet, avaient en outre précisé :

- *Les ministres souhaitent qu'une concertation continue, avec l'ensemble des collectivités et acteurs locaux concernés, accompagne la poursuite du projet. La Principauté de Monaco sera associée plus étroitement au projet, qui devra en outre prendre en compte les liaisons vers l'Italie, dans la continuité de l'arc méditerranéen.*

[cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/DP_LgvPaca/LgvPacaCommunPresseMtetmMdat06-12-05.pdf]

Rappels sur quelques étapes majeures – quelques-unes occultées - d'un projet censé relever du contrôle de la CNDP, jusqu'à l'enquête d'utilité publique

On ne peut porter d'appréciation sur la consultation en voie de s'achever sans la situer dans le cours de celles qui l'ont précédée dans les cadres successifs de la LGV-PACA, du SFI (Système ferroviaire intégré) PACA et, enfin, de la LN-PCA, avatars de la ligne nouvelle à grande vitesse censée pouvoir relier Nice à Paris en 3 heures trente selon les vœux du maire de Nice de l'époque et l'imprudent assentiment de RFF.

Le GIR Maralpin ne s'y était pas aventuré et avait d'emblée opposé la nécessité de desservir toutes les métropoles en leur cœur, de réaliser par cette voie un réseau maillé sécurisé, de renoncer aux très grandes vitesses inatteignables rationnellement en raison de la brièveté des parcours, et, par cette duplication, préserver les potentialités fret³.

De telles contradictions n'allaient pas tarder à s'exprimer, au delà du déroulement d'un débat public dont tous les acteurs se sont accordés sur sa qualité et sa richesse, en une série d'épisodes dont le suivi est d'autant moins aisé qu'on ne trouve aucunement trace, dans le calendrier récapitulatif de la CNDP⁴, des plus inattendus et des plus extravagants d'entre eux.

Février-Juin 2009 – Auto-saisine du tracé des Métropoles du Sud par les Acteurs

¹ "Une expertise complémentaire concernant le projet de ligne à grande vitesse Provence Alpes-Côte-d'Azur sera effectuée ; elle consistera en un dire d'expert sur les études réalisées précédemment par Réseau Ferré de France sur la possibilité d'améliorer la ligne actuelle Marseille-Vintimille - ou sur la possibilité d'un phasage de travaux combinant des sections de ligne nouvelle et des améliorations de la ligne existante - tout en répondant au besoin de développement des TER et en apportant un gain de temps sur le trajet Nice-Paris ou Toulon-Paris".

² [cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/DP_LgvPaca/LgvPacaJo17.02.06RffDelibCa.pdf]

³ Dans le numéro spécial de son Bulletin n°30 de mai 2003, le GIR exposait l'ensemble de la problématique ainsi que ses propositions, qui furent dès lors examinées dans le cadre du débat public qui allait suivre, et restent encore d'actualité à ce jour [cf. <http://www.gir-maralpin.org/bulletins/30/TGV-5-6-7.pdf>].

⁴ <https://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-provence-alpes-cote-dazur-lgv-paca-devenu-projet-ligne-nouvelle>

Sans attendre que le Conseil d'administration de RFF ait précisé le tracé du corridor et procédé aux évaluations techniques et financières de son projet, cette remise en questions s'est concrétisée en premier lieu avec la rencontre CCIMP-GIR de Marseille [19 décembre 2008] puis la Conférence de Meyreuil [4 février 2009] qui déclencha la fronde des grands élus de l'aire marseillaise et le basculement du projet sur le tracé des *Métropoles du Sud*, suite à la désignation d'un Secrétariat permanent animé par Y. Cousquer qui remit ses conclusions le 15 juin 2009, non sans avoir remercié le GIR Maralpin et ses partenaires pour l'intérêt et l'importance de leurs contributions.

Janvier 2011 – Les grands élus de l'Est 06 revendiquent la liaison avec l'Italie

Selon la presse locale d'alors : Les Présidents du Conseil général des Alpes-Maritimes et de la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur sont en voie d'obtenir gain de cause pour que les études préalables à l'enquête d'utilité publique de la LGV incluent la liaison avec l'Italie :

"Inquiet face aux retards accumulés du projet de la LGV-Paca", le Président de la communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (NCA) a choisi de se rapprocher de Gênes et, en première étape, a signé le 10 janvier 2011 un accord avec ses homologues génois "dans la perspective d'une convention ayant, parmi ses objectifs, l'établissement d'une liaison ferroviaire s'épaulant sur la liaison à haute capacité dont l'achèvement entre Vintimille et Gênes est prévu à l'horizon 2018-2020" ; en outre, le 17 janvier, lors de la réunion du Comité de pilotage (CoPil), solidairement avec le Président du Conseil général (CG 06), il a demandé, "sous menace de leur retrait du projet qu'ils cofinancent", que le nouveau ministre en charge des transports "valide la prise en compte immédiate des études vers l'Italie".

Le 21 janvier, selon un communiqué de presse commun à NCA et au CG 06, Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, de l'Environnement, du Développement durable, des Transports et du Logement, "aurait répondu favorablement aux demandes concernant la modernisation de la ligne ferroviaire existante entre Nice Saint Augustin et Vintimille, et la prise en compte de la section Nice-Vintimille dans la déclaration d'utilité publique prévue en 2014".

15 septembre 2011 – 15 décembre 2011 - Première concertation post-débat public

Elle fait tardivement suite aux dispositions prises en 2009 suite aux démarches d'élus des Bouches-du-Rhône à Paris et à la désignation d'un Secrétariat permanent de la LGV.

De leur côté, les associations membres des 3 CoTer constituent une coordination exigeant une approche transversale de la concertation, tandis que le GIR et ses partenaires Cluster Paca, TGV PCA, SFU, obtiennent la création de groupes de travail transversaux GTT portant, l'un sur les *fonctionnalités fret et logistique*, l'autre sur les *gares*.

Aucun de ces deux groupes de travail n'a pu parachever son programme, leur cours ayant été interrompu avant leur 3^{ème} et dernière session programmée, le Préfet de région ayant pris la décision de mettre fin à la concertation suite aux perturbations apportées au déroulement du *GTT Agriculture* par des manifestations d'agriculteurs varois. Les réunions qui s'étaient auparavant tenues avaient pourtant fait l'unanimité des contributeurs (dont des experts ralliés par les soins du GIR) et participants.

Le 16 octobre 2011, *Réseau Ferré de France*, maître d'ouvrage du projet LGV-Paca, a adressé à tous les membres du *Collège des Acteurs* un *Bilan de la concertation* engagée par ses soins en septembre 2011 et interrompue en décembre de la même année, en sollicitant leur avis sous la forme d'une fiche de lecture comportant quatre rubriques et intitulée :

Remarques du collège des acteurs sur le bilan de la concertation Septembre/Décembre 2011

On trouvera ci-après, reproduites dans leur intégralité, les réponses du GIR Maralpin qui se réfèrent à l'ensemble des observations, commentaires, requêtes et propositions formulées tout au long de cette concertation dont il n'a pu que dresser un bilan extrêmement sévère.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaConcertation2011BilanRffAvisGir121112.pdf>]

Retour sur cette étrange concertation - Le GIR Maralpin en appelle à l'intervention de l'État et du Garant de la concertation

Précédée par l'élaboration d'une charte proclamée exemplaire, 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 (CoPil), 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, selon une configuration justifiée au seul motif de satisfaire au dogme de "Nice-Paris en 4 heures", configuration pourtant remise en cause par la Société civile à la lumière de considérations qui, se référant toutes aux directives de l'État, tiennent un meilleur compte de l'aménagement du territoire et des besoins des populations [cf. [Demande d'ouverture de la concertation sur des scénarios écartés par le Comité de pilotage](#)].

S'y dérochant, le maître d'ouvrage, qui a refusé toute assistance à la formalisation de contre-propositions, a imposé ses propres experts et a usé même d'artifices pour faire obstacle à l'approfondissement d'un débat rendu difficile aux intervenants par le rythme et le compartimentage des réunions.

Témoigne de ces dérives, le surprenant déroulement de la seconde réunion du Groupe thématique transversal *Gares*, entièrement consacrée à la présentation que s'est arrogée le maître d'ouvrage [cf. [Observations sur les dérives du maître d'ouvrage](#)].

Dans les instances où il a été appelé à siéger, c'est le cas du comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06), le GIR y exprime l'ensemble de ces préoccupations et aussi de ses préconisations sans les restreindre au seul périmètre géographique où il été assigné [cf. [Déclaration liminaire au 4ème CoTer 06](#)]

Le GIR Maralpin, s'exprimant aussi au nom des autres formations qui s'associent à ses démarches, en appelle à l'intervention de l'État par l'entremise du Préfet de Région (qui préside au CoPil) et à celle de la Commission nationale du débat public (CNDP) par l'entremise du Garant de la concertation, destinataires, ainsi que le Directeur régional de RFF, des requêtes et observations ainsi formulées.

9 décembre 2011 - Discret retrait de la Principauté de Monaco du cofinancement du projet

Le retrait de la Principauté du cofinancement [cf. note infrapaginale⁵], dont on ne trouve aucune trace dans la documentation officielle de la CNDP et de RFF, ne semble pas avoir fait non plus l'objet d'un débat spécifique dans le cadre des CoTer, ni, semble-t-il, d'une démarche des représentants de l'État qu'aurait pu laisser supputer leur déclaration du 6 décembre 2005.

16 janvier-16 février 2012 - Concertation spécifique à la liaison ferroviaire Nice-Italie

Faute d'avoir été prise en compte dans le débat public organisé en 2005 sur la LGV-Paca, la section Nice-Vintimille a fait l'objet, au début de l'année 2012, d'une concertation spécifique sur laquelle le GIR Maralpin a formulé une série d'observations et de commentaires.

Menée en l'espace d'un mois, la concertation spécifique sur la section Nice-Italie couvrant l'espace s'étendant de la Vallée du Var à la frontière italienne, présente les mêmes biais que celle qui l'a précédée, et ce, à un degré encore inégalé, dans la mesure où ce fragment de liaison internationale, et plus encore d'Arc méditerranéen, n'a fait l'objet que d'un examen local et extemporané, sans que ne soient communiquées toutes les données recueillies par le maître d'ouvrage et que ne soient exploitées par ce dernier, un certain nombre d'informations, notamment celles recueillies sur la problématique italienne par le GIR Maralpin depuis sa création [cf. [Cahiers techniques ferroviaires du GIR](#)]. On ne peut donc guère accorder, ni grande représentativité, ni grande valeur, à une concertation ayant pourtant rang de "débat public" et, à quelques nuances près, maintenue au niveau de la concertation étendue qui l'a précédée.

Quoi qu'il en soit, cette concertation "à tiroir" a offert à ses participants et contributeurs l'occasion de présenter des points de vue et des éléments de réflexion de grand intérêt et dont la plupart vont à l'encontre de décisions convenues par le maître d'ouvrage et ses codécideurs, dans le cadre des comités de pilotage ayant précédé la concertation [cf. [Proposition innovante du Gir : une ligne à voie unique](#)].

Un palliatif au débat public ; une concertation restreinte dans l'espace et le temps... en l'absence de représentants monégasques et avec une participation italienne restreinte ; des pré-requis frustrants ; le maillage ferroviaire de la Côte d'Azur et l'Arc méditerranéen sacrifiés au dogme de la vitesse ; un exercice imposé.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvPacaNiceItalieConcertationObservGir1204.pdf>]

⁵ Conseil National de la Principauté de Monaco - 726^{ème} Séance - Séance Publique du vendredi 9 décembre 2011 [extrait]

M. Michel ROGER, Ministre d'État.- *"Je ne reviendrai pas de manière détaillée sur l'intérêt de participer au financement des premières études de la LGV PACA. Je rappelle simplement, comme évoqué lors de nos séances privées, que le Gouvernement a décidé de stopper sa participation financière aux études générales de la LGV PACA, ce que j'ai confirmé au Ministre M. Alain JUPPÉ le 6 décembre dernier [n.d.r. Alain JUPPÉ était alors ministre d'État, ministre des Affaires étrangères et européennes du 27 février 2011 au 10 mai 2012 du Gouvernement François Fillon III].*

Je n'ai pas encore eu de réponse de la France, mais nous les avons informés que nous arrêtons de payer. Ceci ne veut pas dire que nous arrêtons nos réflexions sur l'amélioration de la liaison ferroviaire de la Principauté, en particulier avec le Département des Alpes Maritimes et la région PACA. En effet, le projet qui consiste à l'amélioration de la partie Est de la ligne entre Nice et Vintimille demeure ; projet sur lequel nous sommes prêts à financer les études (et) nous souhaitons également participer à sa réalisation. Mais, en revanche, financer le tunnel qui passe sous Marseille, où les études qui seront engagées, comme vous l'avez rappelé Monsieur le Rapporteur, représentaient 5 M€ pour la Principauté, pour un projet avec un horizon incertain, ce n'était pas raisonnable."

Journal de Monaco - Vendredi 26 octobre 2012 ; p. 7394

17 octobre 2012 - Une disposition gouvernementale et son incidence régionale - Le Schéma national de mobilité durable (SNMD) se substitue au SNIT et le Système ferroviaire intégré (SFI) Paca à la LGV Paca

Le même jour, le 17 octobre 2012, où Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, annonçait les premières dispositions en vue de proposer les bases d'un nouveau *Schéma national de mobilité durable* (SNMD) devant se substituer au *Schéma national des infrastructures de transport* (SNIT), Hugues Parant, Préfet de la Région PACA, réunissait des associations pour transposer ces directives du gouvernement au projet de LGV-Paca, dont les orientations initiales sont remises en question sous le concept nouveau de *Système Ferroviaire Intégré* (SFI) Paca.

Considérant que le SNIT conçu par son prédécesseur implique des investissements démesurés, tant au niveau de l'État qu'à celui des collectivités locales, et n'est pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques, le nouveau gouvernement considère nécessaire de construire une vision soutenable des transports en donnant la priorité aux transports du quotidien. Dans cette perspective, il a mis en place le 17 octobre 2011 une commission chargée de soumettre, sous six mois, des recommandations à partir desquelles pourra être élaboré un *nouveau schéma national de mobilité durable*.

Leur transposition a été présentée le même jour à des associations PACA par le Préfet de Région qui a précisé les raisons pour lesquelles au projet de LGV-Paca sera substitué celui d'un *Système ferroviaire intégré* répondant aux besoins les plus urgents de la population et satisfaisant aux recommandations du Gouvernement.

[cf. [SfiPacaSnmdAnalyseGir171012](#)]

1.2. - La LN-PCA conçue et conduite à marches forcées (à partir de 2013)

Du SFI Paca à la LN Pca - De la priorité aux trains du quotidien à la désaturation des deux nœuds ferroviaires marseillais et azuréen

Du premier comité de pilotage sur le nouveau projet (9 janvier 2013) au suivant (23 septembre 2013)

Considérant pour acquis "le recentrage du projet sur l'amélioration des transports du quotidien" tel qu'il l'avait fait admettre lors de la réunion du 17 octobre 2012 devant une assistance choisie, le Préfet de Région Hugues Parant s'est référé à la création de la Commission "mobilité 21" chargée de mettre en perspective les conditions de réalisation du Schéma national de mobilité durable (SNMD) pour "donner mission à Yves Cousquer de travailler sur un phasage possible du projet, en recherchant un consensus intégrant l'acceptabilité politique et financière du projet, ainsi que sur son acceptabilité sociale".

La réflexion menée dans ce nouveau cadre par Yves Cousquer (dont le GIR Maralpin a loué le rôle décisif dans le choix du tracé des Métropoles) a conduit le CoPil à retenir les orientations suivantes :

(a) sous-phasage du projet avec, en première étape, pour la soumission à la Commission "mobilité 21", (1) la désaturation du nœud ferroviaire de Saint-Charles et (2) la création d'une ligne nouvelle "depuis la Siagne jusqu'à Nice" ;

(b) confirmation de l'approche transfrontalière du projet ;

(c) intégration du fret à la réflexion.

Ces orientations répondaient en tous points à l'ensemble des préconisations que le GIR Maralpin n'a eu cesse de construire et de plaider depuis la genèse du projet. Il restait à espérer que leur stratégie et leur financement soient validés par la Commission "mobilité 21" [cf. fiche [Clefs de lecture et avis du GIR](#) ci-dessous], puis qu'elles soient retenues par l'État.

Ces hypothèques furent levées grâce à la ténacité des négociateurs régionaux et à la qualité du dossier qui s'est vu octroyer près d'un quart des investissements de ce programme national et ainsi reconnaître son retard en termes d'infrastructures de transport.

Restait à formaliser ces orientations par un nouveau [Comité de pilotage, le 23 septembre 2013](#), où le maître d'ouvrage présentait leur transposition [cf. ci-après fiche [De la LGV à la ligne nouvelle](#)] dont on verra qu'elle ne répond qu'imparfaitement aux souhaits du GIR et qu'elle se révèle même dangereuse après examen.

Dans l'intervalle, et en appui à l'ensemble de la démarche, RFF portait à connaissance un panorama de l'ensemble des améliorations en cours ou programmées sur le réseau existant [cf. ci-après [Plan d'actions 2012](#)].

RFF - Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur - Plan d'actions 2013 - Des investissements sans précédent pour moderniser et développer le réseau en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Dossier de presse [38 pages] [cf. [RffPacaPlanActions2013DossierPresse20130212](#)]

Selon le GIR, un contrefeu de RFF pour remédier à la situation et pallier (sur financements CPER) les tares du projet.

Définition d'une zone de passage prioritaire (ZPP) "soumise à brève consultation"

Des conclusions de la Commission Mobilité 21 et des décisions de l'État sur le phasage et le découpage du projet, à la définition d'une Zone de passage prioritaire (ZPP) soumise à une brève consultation

Sur la base des conclusions de la *Commission Mobilité 21* remises le 27 juin 2013 à Frédéric Cuvillier, ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, et de la décision du gouvernement, présentée par le Premier Ministre le 9 juillet, le *Comité de pilotage du 23 septembre 2013* a pris acte de l'évolution du projet de LGV vers un projet de *Ligne Nouvelle*, entre Marseille et l'Italie, réalisable par étapes, avec une priorité donnée aux transports du quotidien ; projet qu'il est jugé préférable de démarrer par les secteurs où les limites de capacité du réseau ferroviaire actuel sont d'ores et déjà atteintes, et donc de donner la priorité au traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, en décongestionnant les entrées des gares de Marseille et Nice, en réalisant ces opérations d'ici 2030 (aménagement de *priorité 1*).

Dans ce contexte, Frédéric Cuvillier a décidé, le 21 octobre 2013, d'accélérer le rythme des études pour ces travaux, répartis entre le traitement du nœud ferroviaire marseillais, de Marseille à Aubagne (2,5 Mds €), correspondant à la création d'une traversée et d'une gare souterraine à Marseille, et le traitement du nœud ferroviaire azuréen, de Nice à la Siagne (4,2 Mds €), correspondant à la création d'une ligne nouvelle entre Nice et La Siagne, et au-delà, à l'Ouest de Cannes, jusqu'à la jonction avec la ligne Cannes-Grasse, et la création de deux gares nouvelles.

L'objectif est de parvenir à la déclaration d'utilité publique en 2017 pour ces deux sections.

Le ministre a ainsi demandé au préfet de la région PACA, préfet coordonnateur des études, et au président de RFF, de lui proposer, pour la fin de l'année 2013, une *Zone de Passage Préférentielle (ZPP)* pour la section "Marseille/Aubagne" et pour la section "Siagne/Nice" ; cette ZPP constituera la base sur laquelle seront ensuite poursuivies les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

A cet effet, un dispositif d'information et de consultation, sous l'égide des Préfets de départements, a permis de présenter aux élus et aux acteurs la ZPP des aménagements de la *priorité 1*, lors de deux *Commissions consultatives* (le 28/10 dans les Alpes-Maritimes et le 8/11 dans les Bouches-du-Rhône) et de deux *Comités territoriaux [CoTer]* (le 8/11 dans les Alpes-Maritimes et le 20/11 dans les Bouches-du-Rhône).

C'est à leur issue que les *objectifs* du projet et la *Zone de Passage Préférentielle* ont pu être accessibles au public, au cours d'une **période d'information et de consultation menée du 21 novembre au 20 décembre 2013**, les citoyens ayant été invités à découvrir le projet et à donner leur avis sur le site www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr. "Des documents d'information du projet et de la ZPP (étaient) également consultables dans **les mairies concernées**" (sic).

NB. On trouvera en ANNEXE 1, à la fois les premiers commentaires sur cette consultation, ainsi qu'un avis technique argumenté sur les contraintes de tracé et d'exploitation, contraintes occultées par le porteur de projet, et sur le choix des gares.

Cette modification radicale du projet a donc fait l'objet d'un simulacre de procédure de concertation, d'une durée de moins d'un mois et sans être soumise au moindre débat et hors la présence du Garant dont le dernier rapport accessible sur le site de la CNDP est daté du 20 juillet 2013.

[cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/LgvPacaCndpRapportGarantMarzolf20130720.pdf]

NB. On notera en outre que la seule mention de cet épisode capital du projet figure ainsi sur l'état récapitulatif de la CNDP : "Depuis novembre 2013, une nouvelle phase de concertation s'est engagée sous l'égide des préfets pour solliciter l'avis public sur la zone d'étude du projet".

On trouvera en **2A** les commentaires et avis du GIR Maralpin sur le "Projet de désaturation du nœud ferroviaire azuréen".



2. Observations du GIR relatives à la conduite de la concertation

Le GIR Maralpin se prévaut de son implication approfondie et ininterrompue dans la réflexion sur le projet de ligne nouvelle LN-PCA, depuis sa genèse LGV-PACA, pour formuler, au terme d'une nouvelle période de concertation définie par la CNDP "*Deuxième phase de concertation post-débat public*", ses appréciations sur l'ensemble d'une opération engagée il y a plus de douze années et conduite dans la plus grande incohérence, à grands frais, et, plus dommageable encore, au mépris des principes démocratiques et de l'intérêt, tant de la Région Provence Côte d'Azur que de la Nation.

Les commentaires qui suivent portent l'accent sur le secteur à enjeux "nœud de Nice" et sur la problématique de l'arc méditerranéen. Ils ne prétendent donc pas à l'exhaustivité mais visent à appeler l'attention des autorités sur les plus flagrants de leurs manquements et sur l'urgence d'y remédier.

En revanche, le GIR Maralpin tient à remercier tous ses partenaires institutionnels, consulaires, fédéraux et associatifs qui ont bien voulu apporter leur contribution et leur soutien aux éléments d'analyse collationnés ici.

2.1. - Sur la définition de la Zone de passage préférentielle (ZPP)°

Sans que la société civile y ait pris garde, cette phase a occupé une place capitale dans le processus puisqu'elle a eu pour effet de "verrouiller" la seconde phase de concertation annoncée.

Son processus a été le suivant :

- Le 11 mars, invitation des membres du Collège des Acteurs (ColAc) [le GIR Maralpin n'en avait pas été destinataire] à participer à la réunion ColAc prévue le 8 avril 2015, [de 17h30 à 19h30] à Marseille, en présence du nouveau garant de la concertation, Philippe Quévremont, avec pour ordre du jour :
 - faire le point sur l'avancement du projet et les décisions gouvernementales,
 - faire un retour sur le bilan de la phase d'information et de consultation sur les zones de passage préférentielles de priorité 1 et 2
 - poursuivre la réflexion sur les propositions d'évolutions du cadre de la concertation en phase 2 des études du projet.
- Cette réunion du ColAc a été dupliquée à Nice le 19 avril sur invitation du 13 [le GIR en a été cette fois destinataire]
- le 14 octobre. Entretiens du Garant à la Préfecture 06 avec les représentants associatifs (dont ceux du GIR)
- 28 octobre 2015 – CoTer 06

CoTer 06 du 28 octobre 2015 - Déclaration conjointe des quatre associations membres

Appelant l'attention du Préfet des Alpes-Maritimes sur l'insertion circumméditerranéenne du projet et sur les lacunes des concertations passées, les quatre associations demandent la reprise des groupes de travail transversaux "Gares" et "Fret", la tenue en 06 d'une de leurs réunions, ainsi que la création de deux groupes de travail départementaux sur les fonctionnalités et schémas d'exploitation d'une part, et sur les impacts environnementaux d'autre part.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LnPcaCoter06DeclarationAssoc27102015.pdf>]

CoTer 06 - Compte rendu [reçu par le GIR Maralpin le 24.04.2016, soit six mois près sa tenue]

Ce premier CoTer "de la période d'information et de concertation publique devant se dérouler du 2ème semestre 2015 au 1er semestre 2016", selon les propos introductifs du Préfet, qui a présidé la réunion, s'est tenu en présence de M. Philippe Quévremont, Garant de la concertation.

Il a fait l'objet, en préambule, de la Déclaration conjointe des quatre associations membres [cf. ci-dessus], laquelle n'a pas été jugée par la préfecture devoir être jointe au compte-rendu, dans lequel il a été néanmoins rendu compte des nombreuses interventions et observations, tant de ces dernières que du préfet, formulées au sujet de la présentation et de la conduite du projet par le maître d'ouvrage représenté par M. Jean-Michel Cherrier.

6 pages + 3 feuilles de présence

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LnPcaCoter06Oct2015Cr.pdf>]

Cette phase, conduite dans une grande discrétion, avait essentiellement pour objet de verrouiller la concertation sur des pseudo-variantes prédéfinies; et, pour le 06, celui de passer d'un espace bidimensionnel à un espace filaire, et, ainsi, des trois (étroits) fuseaux aux trois tracés, porteurs chacun d'un emplacement de gare Ouest Alpes-Maritimes (OAM) hors-la-ville.

Précaution supplémentaire, le CR du CoPil 06 n'aura été diffusé qu'au bout de six mois, et cela sans faire état de la déclaration conjointe des quatre associations membres du CoTer demandant, entre autres, l'instauration de groupes de travail géographiques transversaux.

Encadré 1 - Comment la CNDP rend compte des derniers épisodes de la concertation sur la LGV-PACA, puis la LN-PCA [reproduction à l'identique]

[A] Suites de la concertation post-débat public [de la LGV-PACA à la LN-PCA]

Depuis le 11 juillet 2011 le [projet d'amélioration de la ligne ferroviaire Nice-Italie](#) est pleinement associé au projet PACA. Ce projet sera inclus dans le périmètre de l'enquête publique sur le projet de LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Il était prévu que cette ligne desserve les agglomérations d'Aix-en-Provence-Marseille, de Toulon et de Nice-Côte d'Azur et s'intègre dans l'Arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes.

En janvier 2012, le comité de pilotage a acté une réorientation du projet afin de mieux répondre aux besoins des habitants dans leur déplacement au quotidien. Le projet de LGV a changé, devenant une ligne nouvelle avec priorité aux transports du quotidien.

Le 21 octobre 2013, le ministre chargé des Transports a décidé d'accélérer le rythme des études pour la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens, afin d'obtenir une déclaration d'utilité publique en 2017.

Depuis novembre 2013, une nouvelle phase de consultation s'est engagée sous l'égide des préfets pour solliciter l'avis du public sur la zone d'étude du projet.

[B] Deuxième phase de la concertation post-débat public [LN-PCA]

Depuis début 2015, la poursuite des travaux implique la nomination d'un nouveau garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public sur le projet Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA). Il a été désigné le 4 mars en commission.

Le 1er avril 2015, il est donné acte du rapport du maître d'ouvrage concernant le bilan de la consultation sur les zones de passage préférentielles pour les tronçons Marseille-Toulon et Est Var-Nice (priorités 1 et 2) du projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur. *Elle émet le souhait qu'à l'avenir le public soit mieux associé au processus d'élaboration du projet* (sic).

Le 2 septembre 2015, après avoir délibéré, la CNDP décide qu'il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du Code de l'Environnement, sur le projet LNPCA. Elle recommande par ailleurs au maître d'ouvrage de poursuivre, jusqu'au lancement de l'enquête publique, le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant.

La concertation se tient du 21 avril au 30 novembre 2016. Tous les détails sur [le site internet dédié à la concertation LNPCA](#).

Nouveau garant de la concertation post-débat : Philippe QUEVREMONT.

Encadré 2 - Qu'en est-il de l'Arc méditerranéen ferroviaire ?

Après quelques soubresauts, l'Arc méditerranéen ferroviaire, argument fondateur du projet, esquivé à l'initiative de son promoteur, le maire de Nice, relancé par un chantage du même, décrédibilisé auprès de ses bénéficiaires potentiels⁶, ressurgit par un artifice sémantique sous la forme d'un simple aménagement de la ligne historique (cf. [A] du CR CNDP)⁷.

Cependant, le 11 décembre 2016, à la veille de la clôture de la concertation engagée en avril, les plus hautes autorités ferroviaires et civiles italiennes inauguraient, en l'absence de tout représentant officiel français⁸, à Imperia, 19 km du "raddoppio" pénultième tronçon de la modernisation aux canons les plus exigeants de la ligne littorale ligure Gênes-Vintimille, tronçon ligure de cet Arc

⁶ Cf. Déclaration du Ministre d'État de la Principauté faisant état d'une démarche le 6 décembre 2011 auprès du Ministre Alain Juppé [Note infrapaginale 5 page 6]

⁷ Aménagement de la ligne historique auquel le GIR Maralpin et d'autres associations compétentes (AAR & ADEV) ont exprimé en vain auprès du préfet des Alpes-Maritimes, par un courrier en date du 24.01.2013, le souhait d'être associés.

⁸ Cela en étonnante contradiction avec les déclarations des ministres Dominique Perben et Christian Estrosi du 6 décembre 2005 [cf. 1A, p.2], ainsi qu'avec celles du même Christian Estrosi à Nice en janvier 2011 [ibidem, p. 3]

méditerranéen dont se détourne le projet [cf. CR & Commentaires GIR sur cette inauguration]
[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/RaddoppioAndoraSlorenzoInaugurationCrGirDec2016.pdf>]

2.2. - Sur "la deuxième phase de la concertation post-débat public" (sic)

Les plus extrêmes réserves doivent être exprimées sur une telle formulation, la concertation engagée portant sur un projet qui n'a fait l'objet d'aucun examen préalable et qui eut du, ainsi que la loi l'exigerait, faire l'objet d'un débat public du seul fait du dépassement des délais légaux.

L'arrangement qui s'est opéré, à l'avantage du maître d'ouvrage et avec le soutien des cofinanceurs, tous pressés d'en finir avec un projet qu'ils "ficelèrent" sous forme de deux "nœuds ferroviaires" écartelés par un "no mans land" viticole hostile, ne pouvait cependant recueillir aisément l'assentiment des nombreux représentants de la société civile qui s'étaient, depuis plus de dix années, investis dans la réflexion, tant sur l'aménagement du territoire que sur le service public ferroviaire.

Les circonstances de son instauration

La seconde phase de concertation post débat public a été pratiquement engagée lors de la réunion du Collège des Acteurs qui s'est tenue le 8 avril 2015 à Marseille, réunion au cours de laquelle a été présenté le nouveau garant et a été éludée l'ouverture d'un nouveau débat public, et qui fut ainsi annoncée :

Dans le cadre du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), de la décision Ministérielle du 7 mai dernier validant la Zone de passage préférentielle (ZPP) de la priorité 1, du Comité de Pilotage de juillet dernier pour le lancement de la 2^{ème} phase des études du projet conduisant à la réalisation du dossier pour l'enquête d'utilité publique sur la priorité 1, je vous propose de réunir le Collège des Acteurs.

Ce CoLac intervient à la suite de la nomination par la CNDP du nouveau garant de la concertation, Philippe Quévremont qui sera présent.

Cette réunion nous permettra de :

- *faire le point sur l'avancement du projet et les décisions gouvernementales,*
- *faire un retour sur le bilan de la phase d'information et de consultation sur les zones de passage préférentielles de priorité 1 et 2*
- *poursuivre la réflexion sur les propositions d'évolutions du cadre de la concertation en phase 2 des études du projet.*

Le Collège des Acteurs se tiendra à Marseille, le mercredi 8 avril 2015

Plus formellement, après annonce par la CNDP que "la concertation se tien(drait) du 21 avril au 30 novembre 2016", elle s'est déroulée en fait concrètement, pour les représentants de la société civile, du 12 mai (tenue du premier atelier) au 21 décembre (réunion de synthèse dans le Var)].

Cette "seconde phase de concertation" dont les acteurs non institutionnels ont pris connaissance lors du CoLac du 8 avril 2015, a été annoncée comme devant se dérouler en 2016 en trois étapes

- Étape 1 (21 avril - 30 juin) comportant :
Information et échanges sur le projet et ses bénéfices (sic)
Ateliers thématiques portant sur les enjeux de la "saturation ferroviaire" et de "prise en compte de l'environnement et du développement durable" [en écho très partiel à la requête des 4 associations membres du CoTer 06]
- Étape 2 (mai - septembre)
Échanges et recueil des points de vue des élus locaux
- Étape 3 (3 octobre – 30 décembre)
Échanges et recueil des points de vue sur les variantes de tracé et les positions de gares de la priorité 1

Étape 1 - Les ateliers de travail

Première phase de concertation sévèrement contestée par l'ensemble des participants.

Ces ateliers, sans doute inspirés par les Groupes de travail de 2011 dont le cours fut suspendu sous le prétexte d'événements survenus dans le Var, étaient censés réunir *sur invitation* des délégués de la société civile selon une procédure qui s'est révélée d'emblée impraticable. En dépit des difficultés à surmonter pour participer à de tels

ateliers se tenant en alternance à Marseille et à Nice sur les thèmes "Saturation ferroviaire" et "Environnement et développement durable", la participation s'est révélée éclectique mais non complaisante à l'égard des organisateurs qui imaginaient avoir affaire à un public naïf et docile, ce qu'il n'était en aucun cas, la plupart des participants pouvant se prévaloir d'expérience et de compétence que ne partageaient par toujours les animateurs, et estimant à bon droit d'avoir accès aux données et informations nécessaires à l'approfondissement du projet.

Le 3 octobre 2016, à la veille de l'ouverture de la troisième étape de la concertation publique, la *FNAUT-Paca*, *FARE Sud* et le *GIR Maralpin* ont porté à connaissance une *déclaration commune* à laquelle se sont ralliées près de quarante (40) fédérations et associations des trois départements 06,13 et 83, appelant l'attention du Maître d'ouvrage, des Autorités régionales, de celles de l'État, ainsi que de la *Commission nationale de Débat public* (CNDP), sur le constat qu'elles ont conjointement dressé sur le déroulement de la première phase [étape 1] de la dite concertation.

Rappelant les débats et concertations qui ont précédé le phase actuelle et auxquels elles ont participé activement, les organisations signataires déplorent la manière dont s'est engagée la nouvelle concertation, en en signalent les anomalies, et en considérant à bon droit pouvoir enfin accéder en toute légitimité aux éléments d'étude, et partager en toute clarté des données, lesquelles, par ailleurs, sont communiquées dans d'autres instances.,

Face à l'arrogance des animateurs, aux réticences sinon aux refus de communiquer de la part des représentants du maître d'ouvrage, et aussi à la passivité de garant, les participants aux deux ateliers ont exprimé leur désaccord sur la méthode, sous la forme d'une déclaration commune à l'attention du président de la CNDP, déclaration établie à l'ouverture de l'étape de concertation suivante (Septembre-novembre) par FNAUT-Paca, FARE-Sud et GIR Maralpin) et à laquelle se sont associées quarante associations et fédérations impliquées dans la concertation.

Déclaration commune à l'ouverture de la troisième étape de la concertation publique

Déclaration commune de 40 confédérations, fédérations, collectifs d'associations et associations, relative aux disfonctionnements relevés lors de la première phase de concertation

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LnPcaConcert2016DeclaratCommuneFnautFareGirElargie961006d.pdf>]

Étape 2 – Échanges avec les élus locaux

Seconde étape de la seconde phase de concertation au cours de laquelle seuls des croisements et échanges d'informations entre élus et associations ont permis d'accéder à quelques indications sommaires sur les études de tracé.

Les premières informations sur les tracés ont pu être recueillies par les élus concernés, sous la forme de représentations cartographiques sommaires, partielles, floutées et non communicables.

De leur côté, les associations ayant pu participer aux Ateliers, sont parvenus, à l'examen des rares documents techniques périmés qui leur ont été communiqués à cette occasion, à croiser ces informations avec les précédentes, de manière à étayer leurs propre argumentation et celle des élus à l'encontre des points les plus litigieux du projet

Étape 3 – Échanges et recueil des points de vue

Cette étape 3 a été déployée sur des plans géographiques et thématiques selon des dispositifs différents

- Réunions d'ouverture et de synthèse (une de chaque dans chacun des départements
- Réunions sur les gares [une sur chacune des gares TGV (Nice-Aéroport ; Marseille-St Charles ; Ouest-Alpes-Maritimes)]
- Ateliers géographiques [2 sur chacun des nœuds ferroviaires (azuréen et marseillais)] que le MO, échaudé par la tournure désastreuse des Ateliers de l'étape 1, a encadrés par tables de travail sous contrôle étroit de nombreux représentants du maître d'ouvrage.

Encadré 3 - Quel rôle joue (et devrait jouer) le Garant dans cette concertation ?

Dès l'annonce du rejet du débat public au profit d'une simple concertation, lors du CoPil de 2015, le Garant, qui s'y présenta en la circonstance, a cru rassurant d'annoncer aux associations qui déploraient cette décision de la CNDP, qu'elles disposeraient, quoi qu'il arrive, "*de toute latitude de remettre le projet en question ...lors de l'enquête publique*" (sic).

Une telle assertion, qui fut réitérée lors des ateliers, en réponse aux demandes pressantes des participants d'accéder aux dossiers d'étude et aux refus catégoriques du MO de les communiquer, remet en cause l'intérêt et l'utilité d'une concertation... et aussi le rôle du garant censé devoir s'employer à la faciliter.

Entré en fonctions peu avant la tenue du CoTer 06 du 28 octobre 2015 auquel il a d'ailleurs participé, le Garant n'est aucunement intervenu pour :

- s'assurer de la diffusion de son compte-rendu, lequel n'a été adressé aux participants que six mois après sa tenue ;
- qu'y soit jointe la déclaration commune préliminaire des 4 associations-membres ;
- que soit mis en ligne l'ensemble sur le site de SNCF/R

Consentant à ce qu'il ne soit pas relevé de *verbatim* lors des ateliers thématiques de la Phase 1, tout au long des débats de chacune des trois étapes de la seconde phase de la concertation, le Garant n'est aucunement intervenu pour :

- faire admettre au MO que la concertation ne peut être univoque et qu'elle ne peut être instaurée sans échanges équitables et loyaux ;
- obtenir du MO
 - des réponses précises et circonstanciées aux demandes d'information sur le projet formulées par la société civile,
 - le respect des temps de parole respectifs des animateurs et des intervenants ;
- faire respecter par ses prestataires les règles d'équité et de courtoisie en usage dans des concertations publiques.

Encadré 4 - Le maître d'ouvrage (MO)

La conception du projet, et même son évolution la plus récente, est marquée du sceau du modèle de la Grande vitesse ferroviaire dont l'analyse et la justification historique ont été exposées dans l'ouvrage encyclopédique "*Grande vitesse ferroviaire*"⁹ de Michel Lebœuf, ancien Directeur des Grands projets et Conseiller à la grande vitesse du Directeur de la SNCF, expert qui n'a d'ailleurs pas manqué de jeter un regard critique, dans cet ouvrage de 2014, sur le nœud ferroviaire niçois, dernière mouture du projet.

Sur le projet

L'obstination des chefs de projets successifs (Bernard Gyssels puis Jean-Michel Cherrier) à prétendre imposer la grande vitesse sur des tronçons de plus en plus courts assortis de profils en long (35 pour mille) incompatibles avec tous autres types de trafic, est un déni de la demande unanimement formulée d'un réseau maillé sécurisé.

Leur seconde exigence est celle de *gares hors-la-ville* qui répond à un triple dessein du MO :

- spéculer sur les emprises ferroviaires urbaines disponibles
- engager des opérations spéculatives sur les nouvelles emprises
- escompter les bénéfices des parcs de stationnement attenants

Sur la conduite de la concertation

Tout au long de la concertation dans son entièreté (depuis le débat public jusqu'à la phase de concertation qui vient de s'achever) la démarche du maître d'ouvrage s'est caractérisée par :

La dissimulation

Sous couvert de fuseaux contraignants et prédéfinis, le MO a exclu les tracés contrariant ses propres projets. De surcroît, jusqu'au stade ultime de la concertation, le MO s'est appliqué à dissimuler aux élus les tracés qui les concernaient directement.

On se doit de faire mention ici de l'intervention téléphonique pressante du MO demandant au secrétariat du GIR Maralpin de soustraire de sa dernière analyse, au motif de confidentialité, les données statistiques de trafic des gares azuréennes pourtant publiées par SNCF Mobilités.

Le mensonge

Un exemple flagrant est donné [grâce au *verbatim* alors en usage] par les propos du représentant du MO au sujet de la prétendue impossibilité réglementaire de concevoir le passage de la ligne nouvelle au niveau de Cannes-la-Bocca [un tel passage contrariant le tracé direct LGV vers Nice][cf. Annexe 2].

Le mépris du contradicteur

Se retranchant derrière une technicité qu'ils ne maîtrisent pas toujours, le MO et ses représentants n'accordent guère d'attention à l'argumentation de leurs interlocuteurs. En attestent l'absence totale de réaction et de commentaires aux nombreuses propositions techniques et stratégiques formulées par le GIR Maralpin tout au long de la procédure de concertation [cf. Annexe Études et travaux du GIR]].

Les organisations s'étant impliquées au projet dès sa genèse ne peuvent que regretter le soin exemplaire que les administrations ferroviaires d'alors avaient attaché à la mise à disposition (sous la forme de deux

⁹ ISBN: 9782749134536 ; Date de parution : 16/01/2014 ; 832 pages

CD-ROM) de l'ensemble des études préliminaires de SNCF et RFF, études auxquelles il y a encore lieu de se référer pour la remise en question du projet actuel.

Encadré 5 - Les Services de l'État et les Cofinanceurs du projet

Sur le compartimentage des études

La manière dont a été présenté l'ensemble du projet, dont un volet porte sur l'amélioration des dessertes régionales, était susceptible d'offrir à la société civile l'opportunité d'apporter sa contribution, au moins dans le cadre de l'étude en cours, conduite sur Mandelieu-Vintimille avec la participation du CR Paca. Or les demandes formulées auprès du préfet 06 et de SNCF Réseau n'ont eu aucune suite [cf. Annexes 3 & 4].

Sur le suivi du projet

Déploré depuis le lancement du projet, son découpage départemental n'a cessé d'entraîner des effets pervers dont le paroxysme est atteint avec le projet de nœud niçois.

La société civile n'ayant accès (modique) que par le biais des CoTer qui se révèle n'être qu'une chambre d'enregistrement dont les comptes rendus ne sont ni validés ni suivis d'effet, l'information du public sur l'évolution d'un projet protéiforme n'a guère reposé que sur celle diffusée par le MO.

Ainsi, aucun retour d'information ne provient des différents groupes de travail thématiques et les seuls documents auxquels le public peut avoir accès sont les présentations "*ad usum delphini*" du MO aux CoPil, présentations à caractère commercial dont on peut espérer qu'elles soient étoffées de compléments techniques et soumises à discussions, lesquelles mériteraient d'être portées à connaissance, pour autant qu'elles existent.

Le caractère univoque des informations parvenant au public en provenance de ces instances ne semble pas à la mesure des enjeux du projet, lesquels relèvent à la fois de la stratégie des transports dans l'Arc méditerranéen et de l'Aménagement du territoire de l'ensemble de la Région.

Ainsi, y-a-t-il lieu de s'étonner d'absence d'informations et de commentaires sur notamment

- le retrait de la Principauté de Monaco du cofinancement du projet [cf. note infrapaginale 5 p. 4]
- l'avancement des travaux ferroviaires en Ligurie [cf. InfoCirc 176 du 21.12.2016]

On peut également se questionner sur l'absence de débat sur les incohérences du projet, tant au niveau local que régional.

Se référant aux coûts et délais de réalisation d'un long tronçon de ligne nouvelle en Ligurie¹⁰ [cf. *ibidem*], les Autorités et les autres cofinanceurs pourraient se poser la question des coûts, aussi intangibles que démesurés, d'un projet arc-bouté sur la réalisation d'un court tronçon de ligne nouvelle sensée ne desservir qu'une gare hors-la-ville.

Il apparaît regrettable qu'hormis de courtes périodes de concertation, qu'un tel libre cours puisse être accordé à un maître d'ouvrage aussi peu respectueux de ses engagements, comme des recommandations et des directives de l'État, pour autant qu'elles soient exprimées avec force.

Aussi, le GIR Maralpin ne manque pas de les rappeler ici, à savoir :

- La gare contemporaine de Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin [Rapport au premier ministre] 10 mars 2009
- La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de la pertinence [Rapport de la *Cour des Comptes*] 23 octobre 2014
- Le financement des infrastructures ferroviaires [Rapport d'information du *Sénat* au nom de la Commission des finances] 28 septembre 2016
- L'avis (5 recommandations) de l'ARAFER [Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières] du 30 novembre 2016 sur le projet de décret d'application de la "règle d'or" sur le financement des projets de développement de SNCF Réseau

¹⁰ 580 M€ pour 19 km de ligne nouvelle dont 86 % en tunnels, parcourable à 200 km/h

3. La position du GIR quant à l'évolution à donner au projet

3.1. Un projet à la dérive

...dont le suivi par la CNDP mérite réexamen

Ponctué par des comités de pilotage (CoPil) où n'exercent que les cofinanceurs, et par des comités territoriaux départementaux (CoTer 06, 13 & 83), chambres d'enregistrement auxquelles sont toutefois conviées quelques associations jugées représentatives¹¹, le projet promu par RFF et porté tout récemment par SNCF Réseau, relève toujours en principe du suivi de la *Commission nationale du débat public* (CNDP)¹² par l'entremise d'un Garant, lequel semble avoir fait défaut lors de la phase cruciale de "*définition de la zone de passage préférentielle*" qui a conduit à cantonner la "*seconde phase de concertation post-débat public*" sur des configurations censées ne pouvoir être remises en questions, allégations auxquelles s'oppose le GIR Maralpin.

L'effacement du Garant titulaire de la concertation, jusqu'à la nomination par la CNDP le 4 mars 2015 de son successeur Philippe Quévremont, n'est sans doute pas étranger à la décision de la CNDP en date du 1^{er} avril, reproduite ci-après :

Projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur

Le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) est issu du projet de LGV PACA pour lequel une concertation post-débat public avait été engagée en 2011. Le projet a été renommé ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur en janvier 2013 et RFF a engagé un processus de consultation sur les zones de passage préférentielles pour les tronçons Marseille-Toulon et Est Var-Nice (priorités 1 et 2 retenues par la commission "Mobilité 21"). La CNDP a donné acte à SNCF Réseau du compte rendu de cette consultation et souhaite qu'à l'avenir le public soit mieux associé au processus d'élaboration du projet.

Par ailleurs, la CNDP rappelle que le délai de cinq ans après la remise du bilan du débat public sur le projet de LGV PACA étant dépassé, il convient que le maître d'ouvrage la saisisse sur un nouveau projet.

avis dont la CNDP se dédira dans sa décision suivante 2015/39/LNPCA/12 du 2 septembre 2015.

Des directives fondamentales abandonnées au fil de l'évolution du projet

"La perspective de réalisation de l'Arc méditerranéen"

Traitée avec désinvolture

- Fortuitement invoquée par les autorités niçoises en janvier 2011 pour relancer le projet
- Dénaturée par l'absence de réaction des cofinanceurs à l'annonce en décembre 2011 du retrait sous conditions de la Principauté de Monaco
- Formellement repoussée au delà de 2040 (en phase 3) avec la LN-PCA en septembre 2013

"L'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret"

- Exclue de l'enveloppe financière du projet, au même titre que celle des dessertes locales TER (à l'exception des 2 TER/h supplémentaires censées circuler sur le "boucle" niçoise)
- Performances et qualité de l'ensemble de ces dessertes seront en fait dégradées au centre et à l'est des Alpes-Maritimes par les dispositions retenues par le projet en phases 1 & 2 à son extrémité Est (gare nouvelle Nice Aéroport)

Un dédain à l'encontre des recommandations des autorités et institutions de l'État

Des gares hors-la-ville imposées par le MO au défi des recommandations du rapport de Fabienne Keller au Premier Ministre (10 mars 2009)

La poursuite d'un projet évoquant la réalisation coûteuse de tronçons de ligne à grande vitesse en dépit des avertissements dont

- Rapport de la *Cour des Comptes* (23 octobre 2014)
- Rapport d'information du *Sénat* au nom de la Commission des finances (28 septembre 2016)
- Recommandations de l'*ARAFER* (du 30 novembre 2016)

3.2. Les critiques du GIR à l'encontre du projet actuel

Au centre et à l'Est du département des Alpes-Maritimes

¹¹ Cf. Rapport du Garant [CNDP 20 juillet 2013] se questionnant (p. 6) sur la réelle représentativité de ces acteurs [cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/LgvPacaCndpRapportGarantMarzolf20130720.pdf]

¹² CNDP Décision 2015/39/LNPCA/12 du 2 septembre 2015

Le projet actuel (nœud niçois) ne répond aucunement aux besoins de transports/déplacements du centre et de l'Est du département (lequel englobe la principauté de Monaco, seconde gare du secteur azuréen et troisième gare régionale)

En aboutissant à l'Est à la gare nouvelle de Nice-Aéroport et en ne modifiant en rien l'infrastructure de la section Nice-Aéroport – Nice-Ville, le projet a, en outre, pour effet d'altérer la capacité et la qualité de ces besoins, ainsi qu'en attestent nombre de rapports techniques confidentiels des administrations ferroviaires, lesquels laissent entendre restrictions de dessertes, altération de celles-ci, à défaut d'investissements complémentaires non inclus dans le projet.

À l'Ouest

(1) l'implantation d'une gare OAM (qu'elle soit TGV, TER ou mixte) au niveau de Sophia-Antipolis ne peut avoir aucun effet pratique sur la desserte des actifs de cette zone d'activités mais aurait, en revanche, des effets pervers (a) sur le territoire du fait de la mobilité automobile engendrée (b) sur l'exploitation ferroviaire du fait des cotes d'implantation de telles gares et des rampes accusées les desservant.

(2) le refus obstiné du MO, sous des motifs fallacieux et mensongers, d'organiser le projet autour de la gare nœud de Cannes-la-Bocca, entraîne pour conséquences directes (a) un dépérissement de la desserte longue distance du pôle touristique et économique cannois qui représente par ailleurs le tiers de la population des Alpes-Maritimes¹³ et (b) l'impossibilité de disposer, à l'ouest des Alpes-Maritimes, d'un nœud ferroviaire autorisant des basculements de circulation entre lignes nouvelle et historique.

3.3. Rappel des propositions du GIR Maralpin

Priorité à l'aménagement du(des) territoire(s)

Le GIR Maralpin n'a cessé de déplorer depuis le lancement du projet qu'aucune symbiose ne se soit instaurée avec les travaux de l'*Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'espace méditerranéen*¹⁴ qui auraient mieux cerné les enjeux de la LGV-Paca que le maître d'œuvre du projet et ses cofinanceurs trop confiants.

L'aménagement du territoire a certes été abordé à l'échelle de l'Arc méditerranéen dans le cadre INTERREG IIIB MEDOCC, lequel a validé le projet ARCOMED¹⁵, mais non pas aux niveaux des espaces directement concernés par le projet, ainsi que le signale le "Mémoire sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire"

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>].

Questionnements illustrés peu après avec l'interrogation du GIR sur l'absence de conjonction entre les projets LGV-Paca & OIN Plaine du Var "Demande d'intervention des Services de l'État pour une mise en cohérence de ces deux grands programmes dans une démarche commune d'aménagement du territoire"

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Interventions/OinLgvAmenagtTerritMeddtl.CD.2011.07.22.CA.2011.07.26.pdf>].

Toujours dans les Alpes-Maritimes, plus à l'Ouest, le projet d'implantation d'une gare sur le site du parc d'activités de Sophia Antipolis n'a même pas fait l'objet d'investigations croisées avec les collectivités dont il

¹³ Rappel des raisons pour lesquelles la Ville de Cannes revendique la Gare TGV à La Bocca :

- d'ordre économique : entreprises du spatial avec *Thalès-Alenia-Space* et sous-traitants ; réseau dense PME & TPE ;
- d'ordre touristique : Cannes est la 2^{ème} ville de Congrès en France après Paris et une destination touristique de 1^{er} ordre accueillant chaque année plus de 2 Millions de visiteurs ;
- d'ordre sociologique : la clientèle potentielle cannoise des TAGV qui se caractérise par sa continuité calendaire, impliquant des déplacements longue distance hors région PACA est plus importante à Cannes que sur les autres communes de l'Ouest du département ; et l'aéroport de Cannes Mandelieu situé à proximité de Cannes Marchandises, 2^{ème} aéroport d'affaires de France après Paris-le-Bourget ne dispose pas de possibilité d'extension.

¹⁴ Engagés en 2004 à l'initiative de la DRE PACA et en lien avec la DRE Languedoc-Roussillon, sous la houlette de Jean-Claude Jager, ils ont pris fin en 2008 non sans avoir largement couvert la problématique qu'aurait dû embrasser le projet LGV-Paca

¹⁵ présenté en septembre 2005 par la région Provence Alpes Côte d'Azur, l'Association TGV Provence Côte d'Azur, la région de Ligurie, la généralité de Catalogne, la région Languedoc Roussillon, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Provence Alpes Côte d'Azur Corse, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc Roussillon, l'Unioncamere Liguria

ressortit, et il a fallu attendre récemment la saisine par la Ville de Cannes pour que l'implantation de la gare Ouest Alpes-Maritimes à La Bocca soit prise en considération par le MO.

Le projet, qui devra être réexaminé à l'aune de ces exigences, devra l'être aussi à la lumière de considérations sur le devenir des territoires et leur aménagement.

La sécurisation et le renforcement du réseau requièrent un maillage de lignes compatibles reliées par des nœuds d'interconnexion proches

Ce sont ces principes, assortis de celui de l'implantation des *gares en cœur de ville*, qui ont dicté la position du GIR dès le début du projet. Ils ont été retenus en partie avec le scénario des Métropoles du Sud et son articulation sur la gare centre actuelle de Toulon.

En revanche, le maintien par le MO des caractéristiques LGV sur les sections de ligne nouvelle, tant à l'Ouest qu'à l'Est, ne rendent pas biunivoques les reports de circulation, du fait de l'impossibilité d'opérer des reports TER & Fret de la ligne historique sur la LN. Une telle situation serait particulièrement dommageable sur le secteur hyper urbanisé des Alpes-Maritimes où le déport du fret sur LN serait hautement souhaitable dans certains créneaux horaires.

Paradoxalement, dans le secteur des Alpes-Maritimes, de loin le plus critique de par l'intensité des besoins en transport, la surcharge de la ligne historique et sa sensibilité aux risques naturels et anthropiques, la mise en œuvre des préconisations du GIR est particulièrement aisée, le maillage pouvant s'opérer autour des nœuds déjà existants de Cannes-la-Bocca, Nice-Ville/Nice St Roch, Monaco (bi-gare envisagée) et Vintimille, tous situés en cœur de ville [Cannes-la-Bocca étant considérée en ce sens par la municipalité de Cannes].

Le GIR Maralpin est donc tout particulièrement attaché à ce que les sections de ligne nouvelle à réaliser à la traversée des Alpes-Maritimes le soient aux caractéristiques de tracé standard, aux mêmes normes d'ailleurs que les sections de lignes nouvelles dont la réalisation est en cours sur le territoire voisin.

Le phasage et réalisation de tronçons de ligne nouvelle à voie unique

Comme il en fit la démonstration, dans le cadre des réunions du groupe de travail de la concertation Nice-Monaco-Italie le 24 janvier et le 7 février 2012, le GIR, s'appuyant sur l'exemple de l'exploitation du tunnel de base du Lötschberg (21 km en voie unique), a démontré la validité d'une exploitation d'une ligne de hautes performances à voie unique, en situation de phasage ou même en situation définitive, comme c'est le cas maintenant en Espagne sur deux lignes à grande vitesse, ou comme cela aurait été le cas en France sur plus de 70 km si le projet de LGV Poitiers Limoges n'avait pas été remis en cause par le Conseil d'État le 16 avril 2016.

3.4. Les propositions du GIR

Les propositions du GIR portent essentiellement sur le secteur Est du projet et ne s'entendent que par remise en question radicale de ce dernier, lequel ne répond aucunement aux deux priorités suivantes

- Préservation de la survie du concept d'arc méditerranéen ferroviaire en réinsérant le projet dans son contexte international avec l'Italie et en rétablissant le partenariat avec la Principauté de Monaco
- Redéploiement du projet sur l'ensemble du secteur azuréen

Une première priorité : Achèvement de la 3^{ème} voie littorale

Du fait des risques d'aggravation de la situation de l'exploitation littorale, dont la charge la plus élevée se situe entre Cagnes-sur-Mer et Monaco, la priorité d'investissement doit se porter sur

- l'étranglement ferroviaire subsistant à l'entrée ouest de Nice (tranchée de St Philippe), étranglement qui risque d'être aggravé par le projet de pôle d'échanges multimodal de Nice Saint-Augustin récemment annoncé par *SNCF-Mobilités* et devant faire prochainement l'objet d'une enquête publique
- l'augmentation de capacité de la gare de Nice-Ville et la préservation des emprises de Nice St Roch dans la perspective de la création d'un tronçon de ligne nouvelle (à voie unique) entre Nice et Monaco
- l'achèvement de la mise à trois voies jusqu'à Nice-Ville. Cet achèvement, ayant déjà fait l'objet d'une DUP, permettra de valoriser grandement l'exploitation du court tronçon à trois voies existant entre Antibes et Cagnes-sur-Mer.

Seconde priorité : Études de la traversée de l'Estérel et de la gare TGV de Cannes-la-Bocca

Refusée obstinément par le MO, l'étude de la traversée de l'Estérel doit être menée au plus tôt afin de ne pas retarder la réalisation du *seul tronçon de ligne nouvelle permettant de réduire nettement la durée des parcours entre la Côte d'Azur et le reste de la Région.*

Cette étude prendra soin de prévoir un raccordement de la ligne Cannes-Grasse sur La Bocca dans la

perspective d'assurer le cadencement de cette ligne à 2 TER/h en alternance sur les deux gares de Cannes.

Troisième priorité : Liaison La Bocca – Antibes de contournement de Cannes-Centre (16 km) par une section de ligne nouvelle à voie unique (phasage d'une ultérieure 2^{ème} voie envisageable)

Cette proposition, qui s'appuie sur une étude SNCF de 2004 et avait alors été chiffrée à 1,1 Md €, a été présentée par le GIR dans le cadre de la concertation.



Le montant de l'ensemble de ces propositions ne devrait pas dépasser la moitié du coût annoncé du projet de nœud niçois (4,2 Md €), tout en se révélant autrement plus bénéfique pour le territoire et son environnement.

Pour le cas où subsisteraient des ressources financières, une quatrième priorité devrait être attachée à la réalisation de la **liaison Nice-Monaco** (de moins d'une douzaine de km) **à voie unique** assortie d'une gare bis à deux voies à quai.

Une telle perspective devrait permettre de regagner l'adhésion au projet de la Principauté de Monaco ainsi que son soutien financier.



Nota Bene – Toutes les études et références techniques auxquelles il est fait allusion dans le présent dossier sont documentées et explicitées dans les analyses et études du GIR Maralpin recensées dans les Bulletins *InfoCirc Maralpines* dont une sélection (dans l'ordre chronologique inverse) est annexée en fin de document.

On voudra bien également noter que l'ensemble des *InfoCirc Maralpines* et que la plupart des autres publications du GIR Maralpin sont consultables dans leur intégralité sur notre site Internet

<http://www.gir-maralpin.org/>



ANNEXES

ANNEXE 1

Consultation sur le projet de désaturation du nœud ferroviaire azuréen - Avis du GIR Maralpin

Conçu dans la précipitation, le projet de *désaturation du nœud ferroviaire azuréen* retenu par le *Comité de pilotage* (CoPil) du 23 septembre 2013, est, comme son homologue marseillais, désormais conduit à marches forcées en vue de déboucher sur une déclaration d'utilité publique en 2017. À cette fin, le préfet des Alpes-Maritimes a reçu mandat de l'État pour aboutir au plus tôt à l'adoption d'une *Zone de passage prioritaire* (ZPP) en recourant à un dispositif d'information et de consultation qui a permis de présenter le projet de ZPP aux élus et des acteurs le 28 octobre, lors d'une *Commission consultative*, et le 8 novembre, lors d'un *Comité territorial* (CoTer), avant de faire l'objet d'une *période d'information et de consultation menée du 21 novembre au 20 décembre 2013*.

Les documents d'information, mis tardivement (*le 26 novembre*) à disposition du public, se réfèrent à une concertation dont le cours a été interrompu en laissant faussement entendre que le projet en constituerait l'aboutissement. Leur présentation, exagérément simpliste, appelle, outre éclairages et explicitations qui s'imposent, des commentaires et des critiques sur les contraintes de tracé et d'exploitation occultées par le porteur de projet, ainsi que sur le choix des gares, notamment sur celui d'une gare aux Bréguières-Sophia, implantation qui n'a jamais fait l'objet du moindre débat à l'échelle de ses répercussions territoriales.

Tout en reconnaissant que, dans sa configuration générale, le projet valide les positions du GIR quand au rabattement de la section nouvelle sur la gare de Cannes-Marchandises, (positions combattues par RFF, avec entêtement et mauvaise foi, tout au long du débat public et de la concertation qui s'ensuivit), le GIR en examine les contraintes de tracé et d'exploitation occultées par le maître d'ouvrage, en remettant en cause l'essentiel du projet, y compris même le choix de la gare *southern* désignée *Bréguières-Sophia*, et en confortant de ce fait ses propres propositions.

Il serait regrettable, tant pour l'avenir du projet que pour le devenir des Alpes-Maritimes qu'il conditionne, qu'une consultation aussi hâtive puisse valider un projet qui l'a été tout autant. Le GIR Maralpin considère urgent l'approfondissement conjoint des études territoriales sur l'emplacement des gares et des études ferroviaires sur le dédoublement de la ligne, et exprime le souhait d'y être associé.

Avis du GIR Maralpin sur des contraintes de tracé et d'exploitation occultées par le porteur de projet et sur le choix des gares

(1) Le projet (2) Considérations sur les fonctionnalités du projet (3) L'insertion du projet dans le réseau ferroviaire existant (4) Quelques rappels de mécanique ferroviaire appliqués au projet (5) Comment et où situer la gare nouvelle Ouest Alpes Maritimes ? (6) Cinq séries de conclusions

De Coninck P., Desriaux P., Molinari J. ; 20 décembre 2013

24 pages dont 16 planches

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/Ln06ObservGir.2013.12.23.pdf>]



ANNEXE 2

Un exemple de concertation "sur le vif" - Les groupes de travail géographiques en 06

[septembre-novembre 2011] [site du GIR Maralpin]

Groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes - Verbatim de la réunion du 7 novembre 2011 [extrait ; pp. 20-22]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvpacaGtgoam071111verbatimGt3.pdf>]

[ci-après : reproduction intégrale d'une partie de ce verbatim]

Participants : BOUGEAULT Noëlle, Responsable territoriale, AMO Générale - ARTELIA GONTARD Laurence, Responsable territoriale AMO Communication et Concertation - KFH PASTOUR Fabien, Chargé de projet territorial Alpes-Maritimes - RFF CONSTANS Joël, Chargé des études techniques de conception sur les Alpes-Maritimes - INEXIA PICQ Olivier, SNCF SOULA-LEMAIRE Leslie, SNCF BIOLAY Jacques, Association de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur CAILLOL Robert, ville de Mougins CAUVIN Eugène, Ensemble Vivre Mougins CESARI-GEIGER Christine, Agence de déplacement et d'aménagement des Alpes-Maritimes DAUFES Eric, CCI Nice Côte d'azur DESRIAUX Pierre, GIR MARALPIN FLATOT Raphaël, Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence GERMAIN Gilles, ville de Le Cannet GUEYDAN Luc, ville de Cannes HENAFF Robert, Association TGV PACA ISNARD Jean-Philippe, Comité Cannes-Grasse LEVERE Bernard, CCI Nice Côte d'Azur MARIE Philippe, Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP), ville de Cannes MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN NALLINO Germain, Amis du rail azuréen PINON Laurent, SCOT Ouest Alpes-Maritimes POMMATAU Sabine, SCOT Ouest Alpes-Maritimes QUINTON Rémi, particulier ROBERT Gérard, Comité Cannes Grasse RODRIGUES Serge, ville de Mouans-Sartoux ROLLAND Alain, Conseil général des Alpes-Maritimes SAURI Eric, ville de Mougins SEVERAN Claude, ville de La Roquette-sur-Siagne TOURNAIRE Luc, UIMM

1.2 PRESENTATION DES COUTS DES SCENARIOS POUR LA GARE DE CANNES CENTRE ET DE CANNES LA BOCCA

Fabien PASTOUR - Lors du groupe de travail précédent, vous nous avez demandé des détails sur ce qui nous avait conduits à sortir des coûts de scénarios pour Cannes centre et Cannes La Bocca, et expliquer pourquoi on arrivait à ces chiffres. Donc, j'ai demandé au bureau d'études chez nous de m'expliquer pourquoi ce scénario avait ces coûts-là et pourquoi on était contraint d'envisager certaines solutions. Donc, d'une manière commune pour Cannes La Bocca et Cannes centre, les deux solutions de ligne nouvelle passeraient par Cannes centre ou Cannes La Bocca, **deux scénarios qui ont été écartés par le Comité de pilotage**, je vous le rappelle. Il y a des contraintes géométriques de tracé qui font que l'on a des rayons de courbure assez particuliers et que l'on ne peut pas tordre la ligne tout à fait comme on veut tout le long du tracé. On prend en compte les contraintes d'urbanisme, en particulier à l'est et à l'ouest de Cannes, et dans le centre-ville de Cannes. On prend également les contraintes de relief. Cela nous pose les questions sur les profils en nombre, c'est-à-dire la capacité qu'a la ligne à suivre le relief. Et puis, **il y a des servitudes particulières : la traversée de la zone de la Siagne, avec en particulier l'aéroport de Cannes-Mandelieu, son cône d'envol qui contraint de manière très forte les possibilités d'insertion d'ouvrage aérien. Donc pour la traversée de la Siagne, là où normalement on souhaiterait être en aérien, le fait de passer vers Cannes centre ou Cannes La Bocca nous impose de passer dessous**. Après, on rajoute à cela des contraintes liées au niveau des plus hautes eaux.

On a vu ce week-end, avec ce qu'il est tombé comme pluie, la capacité qu'a ce bassin à se remplir d'eau.

Il y a des problèmes de gabarit lié au franchissement de certaines routes sur l'ouest de la Siagne particulièrement **et des problèmes de perturbations radioélectriques et électromagnétiques liés à l'aéroport de Cannes-Mandelieu**. Donc, en gros, tout cela pour vous dire que l'arrivée sur Cannes, que ce soit sur Cannes La Bocca ou Cannes centre, ce qui m'a été expliqué par la partie technique de la mission LGV PACA, est une arrivée qui se fera, si elle devait se faire un jour, forcément en tunnel.

Donc, en gros - je vais me mettre debout, ce sera peut-être plus simple -, on a un fuseau d'accès à Cannes La Bocca. Là, vous voyez, représentée sur l'écran, une ligne rouge. Si vous êtes au dessus de cette ligne rouge, vous pouvez passer en surface. Et d'ailleurs, c'est le fuseau sud qui est présenté dans les fuseaux qui sont là. Dès que vous passez cette ligne rouge, vous arrivez dans la zone de l'aéroport de Cannes-Mandelieu et on passe immédiatement en tunnel. Donc, pour Cannes centre, on s'écarte du fuseau médian à hauteur du massif du Tanneron, puis on le rejoint vers Cagnes-sur-Mer. Pour Cannes La Bocca, on passe plutôt sous Mandelieu, et puis on remonte en tunnel après Mougins pour reprendre et filer vers l'est. Donc, il y a des contraintes géologiques qu'il faut aussi prendre en compte. Le souterrain, la partie souterraine du tracé, du tunnel, on passerait dans une zone plutôt du côté ouest, dans une zone géologique plutôt satisfaisante. La partie Tanneron, c'est plutôt intéressant. Il y a des choses qui sont cohérentes sur lesquelles on peut passer facilement. Par contre, il y a des failles aquifères, donc il y a de l'eau. Et il risque d'y avoir de l'eau au-dessus de nous, mais cette zone est plutôt favorable. Après, on va arriver sur l'est des fuseaux. Donc, quand on a passé Cannes, on va traverser les zones de Trias. Le Trias, pour les géologues, et dans la salle il y en a, je n'en suis pas un. On m'a expliqué que c'était une zone qui n'était pas du tout favorable avec des gypses, du karstifié, et surtout du karstifié du Keuper qui est extrêmement peu favorable à la percée du tunnel. Après, il y a d'autres types de sols, des

cargneules, des argiles plastiques, qui elles, ne sont pas favorables, mais qui ne sont pas non plus excessivement compliquées. Et puis, la particularité, c'est que l'on va avoir des charges d'eau extrêmement importante dans cette zone-là. Je ne pense pas que j'ai dit des bêtises. C'est cela qui contraint ces scénarios-là.

Après, l'urbanisation, je ne vous cache pas qu'il y a quand même pas mal d'habitats tout autour, donc cela pose des contraintes pour tout ce qui est accès au chantier en tunnel. Pour Cannes centre, ce sera forcément du Cannes centre en souterrain, car pas de possibilité de faire du semi-enterré. **Cannes La Bocca a plus de possibilités pour faire des gares en semi-enterré**, mais il y a à prendre en compte qu'il faut minimiser l'impact sur le bâti, et prendre en compte le site existant de Cannes La Bocca pour pouvoir insérer cela bien à cet endroit-là. Pour la partie tunnel de Cannes centre, vu que l'on va passer sous une ville, c'est un tunnel profond qui est à minima à 30 mètres de profondeur, parce que l'on doit prendre en compte tous les obstacles éventuels, surtout les immeubles qui ont leurs fondations profondes dans cette zone-là, et on doit passer en dessous pour ne pas les perturber. Donc, une gare à 30 mètres de profondeur avec un accès à la gare de surface de Cannes centre, parce qu'il faut que l'on reconnaisse que ces deux gares, et donc trouver une gare au plus près de la gare existante. Donc c'était assez dur et surtout assez cher.

Pour Cannes La Bocca, que l'on soit en tunnel, ou en semi-enterré, ou en surface, on arrivera forcément en tunnel. Deux têtes de tunnel à mettre avant et après la gare, donc une tête de tunnel au début, à 1,5 kilomètre plus loin à peu près, une deuxième tête de tunnel, voire même un peu plus. Et il faut prendre en compte que, on a essayé de regarder sur la carte comment positionner ces têtes de tunnel et on est près d'immeubles, dont un immeuble qui fait sept étages, donc assez dur à mettre en œuvre avec des risques pour les bâtis. Puis cela nous fait quand même faire une gare semi-enterrée. Donc, une gare semi-enterrée est une gare que l'on creuse depuis la surface en plongeant des parois sur les côtés, et puis après, on va excaver et venir créer la gare en dessous. Cela demande une emprise en surface importante. Là, **dans la zone de La Bocca, cela serait envisageable. Cela fait quand même une gare enterrée à une quinzaine de mètres de profondeur.**

Alors, si on met cela en perspective, j'ai demandé à ce que l'on me fasse un tableau dans lequel on ait en comparaison la partie gare souterraine Ouest Alpes-Maritimes. Donc, le cas le plus défavorable, c'est le cas où on est le plus cher pour une gare nouvelle. Le cas d'une gare souterraine à Cannes est le cas le plus favorable, et en ce qui concerne Cannes La Bocca celui où on est en semi-enterré. La gare souterraine d'Ouest Alpes-Maritimes est chiffrée dans tous les scénarios à hauteur de 463 millions d'euros, et la traversée du secteur, c'est environ 3,9 milliards d'euros suivant les différents scénarios. La gare de Cannes en souterrain, elle est plutôt autour du milliard d'euros (136 millions d'euros), et sur ce scénario-là, il vaut 5,8 milliards pour la même traversée de secteur. C'est bien le 1,7 milliard d'euros que je vous avais annoncé lors de la séance précédente.

Dans le cas de la gare semi-enterrée à Cannes La Bocca, le retour d'expérience d'une gare semi-enterrée là...

Rémi QUINTON - Excusez-moi, est-ce que les deux coûts s'additionnent ? C'est le coût de la gare plus le coût de la traversée du secteur.

Robert HENAFF - C'est le coût de la gare plus... ?

Fabien PASTOUR - C'est le coût dont la gare, dont la gare. La gare semi-enterrée de Cannes La Bocca, cela vaut, par notre retour d'expérience, environ 250 000 euros. Cela s'additionne ? Excusez-moi, j'étais parti particulièrement optimiste. Cela s'additionne. Donc, pour Cannes La Bocca, même en prenant des estimations basses, 250 millions d'euros, ça nous fait quand même un secteur à 5,5 milliards d'euros. On retrouve bien les écarts annoncés, de 1,7 milliard d'euros, avec un scénario retenu par le comité de pilotage. Voilà. Ces éléments-là, je peux éventuellement les détailler plus avant, mais j'ai voulu faire plus synthétique pour la présentation. Si vous voulez, on pourra échanger sur la note globale qui va être faite, parce que la demande était plutôt portée par le GIR Alpin (sic).

Jacques MOLINARI - Pourriez-vous revenir sur la première planche, s'il vous plaît ? Oui, c'est ça. Si vous me permettez, je vais me lever. J'ai une question naïve. Voilà la gare de Cannes La Bocca, le franchissement de la Siagne n'est pas très clair, et il existe, il est déjà à quatre voies. Puisque c'est l'avant-gare de Cannes La Bocca. Et puis alors, on peut se demander pourquoi vous n'avez pas un tracé qui remonte par le sillon que suit l'autoroute... Apparemment, il n'y a aucune nécessité de faire une gare souterraine ici, à moins que vous ne me démontriez que pour partir de Cannes La Bocca, ailleurs, c'est impossible. Mais ce n'est peut-être pas impossible tout à fait parce que vous avez vous-même réalisé dans les études complémentaires, avant le débat public, une étude d'un tracé Cannes La Bocca-Antibes en souterrain, 16 kilomètres, chiffré à 1,1 milliard d'euros, en bitube. C'est vous qui l'avez fait, SNCF et vous. Alors, il y a quelque chose qui ne va pas. Pourquoi dans ce cas-là, vous avez fort bien accepté un tracé qui part de Cannes La Bocca en direction de l'est, jusqu'à Antibes, et que vous vous refusez à étudier ceci, qui paraît assez simple, avec un franchissement de la Siagne sur un viaduc existant, élargi.

Fabien PASTOUR - **Je pense que vous n'avez pas bien écouté puisque l'on vous l'a expliqué juste avant** (sic).

.....

[pp. 20-22]



ANNEXE 3

AAR	ADEV	GIR Maralpin
<i>Amis du Rail Azuréen Bourgogne A 156 Bd Napoléon III 06200 Nice Amisdurailazureen06@free.fr tél. 04 93 21 08</i>	<i>Association Défense Environnement Villeneuve 17 Avenue de Bellevue 06270 Villeneuve Loubet serge.jover@wanadoo.fr tél. 06 86 85 35 21</i>	<i>Groupe interdisciplinaire sur l'aménagement du territoire maralpin 49, avenue Cernuschi 06500 Mznton gir.maralpin@wanadoo.fr tél. 06 86 96 13 84</i>

Monsieur Christophe Mirmand
Préfet des Alpes-Maritimes
Préfecture des Alpes-Maritimes
BP 1 - 06286 NICE – Cedex

Objet :

Demande d'audience sur la problématique ferroviaire des Alpes-Maritimes et sur l'implication des trois associations dans l'étude en cours sur "Mandelieu-Vintimille"

Nice, le 22 janvier 2013

Monsieur le Préfet,

Réunies le 23 janvier à l'initiative du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur aux fins d'échanger sur les suites données au Comité de pilotage du projet Lgv-Paca du 9 janvier 2013 et sur le déroulement de l'étude de capacité sur la section de ligne classique entre Mandelieu et Vintimille menée par RFF, les associations signataires sont convenues de vous soumettre conjointement une demande d'audience aux fins de vous informer de la part qu'elles ont prise tout au long de la concertation sur le projet (deux d'entre elles ayant été membres du CoTer 06), et de la nature et de la qualité de leurs contributions respectives à son présent aboutissement.

Nos trois associations se proposent, à ces divers titres, de solliciter votre concours pour être informées de l'avancement de l'étude Mandelieu-Vintimille, être consultées par les Bureaux d'étude en charge et être associées à cette étude dont dépend la consolidation et l'avenir à court terme de la desserte ferroviaire azuréeenne.

Les associations signataires vous remercient par avance de l'attention que vous voudrez bien accorder à leur requête. En se tenant à votre entière disposition, elles vous prient d'agréer l'expression de leur haute considération

Germain Nallino, *Président de l'AAR*

Serge Jover, *Vice-président du CD de la CASA*

Jacques Molinari, *Secrétaire scientifique du GIR*

Copie pour information : M. Jean-Yves Petit, Vice président Transports



ANNEXE 4

<p style="text-align: center;">GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN</p>

<p style="text-align: center;"><small>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</small></p>
--

SECRÉTARIAT : 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 Jacques Frossard,
Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur
SNCF Réseau
Les Docks – Atrium 10.4
10, Place de la Joliette BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02

PLI RECOMMANDÉ AVEC AR

Notre réf. : CD.2015.11.12.SncfReseauDirTerrFrossardDemandeEtudeMandXxm

Objet : Demande de communication de l'étude sur "Mandelieu-Vintimille"

Menton, le 12 novembre 2015

Monsieur le Directeur Territorial

Société savante, fondée il y a vingt ans et agréée pour l'environnement au niveau territorial PACA, le GIR Maralpin, auquel a été décerné, en 2007 par la Ville de Gênes, le Prix international de la communication pour le rôle qu'il a joué dans la promotion transfrontalière du projet LGV-Paca, se prévaut de ses travaux dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports et déplacements du secteur interrégional Ligurie, Piémont et PACA, pour vous demander communication de l'étude "*Amélioration des performances de la ligne ferroviaire littorale entre Mandelieu et Vintimille*" ou, à défaut, de son état d'avancement.

Comme d'autres organismes et associations de la Région, le GIR Maralpin avait été informé de l'existence de cette étude le 23 janvier 2013 par le Conseil Régional PACA, qui sachant l'intérêt que nous portions à cette problématique comme l'importance et la qualité des travaux que nous avons réalisés dans ce domaine, nous avait invités à demander à y être associés.

Cette demande, qui avait été adressée dès le lendemain 24 janvier au Préfet des Alpes-Maritimes par le GIR Maralpin, auquel s'étaient jointes deux autres associations, est restée depuis lors sans réponse.

Deux années après cette demande infructueuse, au moment où s'engage une nouvelle phase de concertation sur le projet de ligne nouvelle dont l'objectif clairement affirmé par l'État est de "*construire un système de transport global combinant la grande vitesse avec un maillage plus important entre ligne classique et ligne nouvelle*" [MEDDE –Réf.D14007544 du 7 mai 2014], la connaissance de l'étude précitée et la mise en commun de toutes les ressources devient prioritaire.

Aussi, vous saurions-nous gré, Monsieur le Directeur territorial, de communiquer notre demande à vos Services pour qu'il y soit donnée satisfaction.

En vous en remerciant vivement par avance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Territorial, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Christian Collet, Président

**Études, travaux et autres contributions du GIR Maralpin
à la réflexion sur les projets LGV-PACA & LN-PCA
Sélection & Extraits du Bulletin InfoCirc@Maralpines
Juin 2011 – Décembre 2016**

*Tous ces travaux ont été portés à connaissance publique
par mise en ligne sur le site du GIR Maralpin*

Aucune de ces contributions n'a fait l'objet de la moindre considération ni du moindre
commentaire de la part des porteurs du projet

2016.12.21 - InfoCirc176

[1] Riviera Ligure ferroviaire – Inauguration, le 11 décembre 2016 d'un nouveau tronçon de ligne nouvelle (18,8 km) entre Andora et San Lorenzo al Mare

Un tronçon de ligne à haute performance pourvu d'une grande gare (Imperia), et comportant une suite, presque ininterrompue sur 19 km, de tunnels et viaducs, pour un coût de 580 millions d'euros

1. Un projet ancien dans un nouveau contexte
2. Configuration du nouveau tronçon
3. Quelques aspects techniques des travaux réalisés
4. Premières avancées et perspectives d'amélioration du dernier tronçon de ligne historique
5. Quelques premiers commentaires du GIR Maralpin - Un accueil chaleureux mais des lendemains qui déchantent déjà

Annexe 1

Entretien de *Riviera24.it* avec **Maurizio Gentile**, Administrateur délégué de RFI, le 11 décembre 2016, lors de l'inauguration de Andora-San Lorenzo (Extraits) [traduction GIR]

Annexe 2

Interview à Andora de Jacques Molinari par la Sig.ra Martinelli Emanuela - Imperia Oggi Web TV

Références

3 planches, 1 tableau - 7 pages

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/RaddoppioAndoraSlorenzoInaugurationCrGirDec2016.pdf>]

[2] Réponse du président de la CNDP à la Déclaration commune d'un collectif de fédérations et d'associations

Le 3 octobre 2016, à la veille de l'ouverture de la troisième étape de la concertation publique, la *FNAUT-Paca*, *FARE Sud* et le *GIR Maralpin* ont porté à connaissance une *déclaration commune* appelant l'attention du Maître d'ouvrage, des Autorités régionales, de celles de l'État, ainsi que de la *Commission nationale de Débat public* (CNDP), sur le constat qu'elles ont conjointement dressé sur le déroulement de la première phase [étape 1] de la dite concertation.

Rappelant les débats et concertations qui ont précédé la phase actuelle et auxquels elles ont participé activement, les organisations signataires déplorent la manière dont s'est engagée la nouvelle concertation, en en signalent les anomalies, et en considérant à bon droit pouvoir enfin accéder en toute légitimité aux éléments d'étude, et partager en toute clarté des données, lesquelles, par ailleurs, sont communiquées dans d'autres instances.,

Cette *déclaration commune* avait immédiatement rallié une quarantaine de fédérations et associations des trois départements 06,13 et 83 [2 pages]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LnPcaConcert2016DeclaratCommuneFnautFareGirElargie961006d.pdf>]

La réponse du président Leyrit, bien que tardive, atteste la prise en compte de la requête assortie de l'exigence d'un rapport intermédiaire, tant du Garant que du maître d'ouvrage, et de leur notification auprès de la CNDP

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/CndpPresidLeyritReponseDeclaratCommune201016.pdf>]

2016.12.04 - InfoCirc175

ÉDITORIAL : LN-PCA en 06 - Dénouer le nœud niçois et redéployer le projet sur l'ensemble de la métropole azurée

L'application avec laquelle le GIR n'a eu de cesse, depuis 12 années, de préconiser la création d'un réseau, maillé et sécurisé, articulé autour des nœuds ferroviaires de cœur de ville, a porté ses fruits avec

l'adoption du *tracé des métropoles* à l'échelle de la région entière, mais non pas à l'échelle de la *métropole azuréenne* où Cannes, Nice-Ville et la principauté de Monaco ont été escamotés par le « nœud » prétendument niçois, ficelé par le maître d'ouvrage (MO) et ses quelques complices locaux.

La tâche était d'autant plus aisée pour le MO que ce choix ne laissait guère la possibilité de s'exprimer, *ni* au public au cours d'une consultation d'une durée de moins d'un mois (du 21 novembre au 20 décembre 2013), *ni* aux collectivités locales exclues du Comité de pilotage (COPIL) réservé aux seuls co-financeurs, et *ni* aux membres de comités territoriaux (COTER), chambre d'enregistrement où seules les quatre associations 06 (dont le GIR) formulent des avis dont les Autorités ne tiennent aucun compte.

Le tracé du « nœud niçois », articulé sur une gare TGV Ouest Alpes-Maritimes (OAM) à Sophia, n'est qu'une survivance de la recherche à tout prix du gain de temps, assortie d'une *double aubaine*

(a) *se parer* de l'image de la technopole de Sophia Antipolis

(b) *faire face* au changement de stratégie imposé en réalisant, *par le biais de la boucle*, un court tronçon de la LGV initiale, tout en satisfaisant (modiquement) à l'injonction gouvernementale d'assurer le transport du quotidien.

Sous sa nouvelle appellation [*SNCF/Réseau*], le MO a échappé de justesse à un *débat public* qui eut été parfaitement justifié, compte tenu des délais écoulés et de la manière dont a été imposée la nouvelle version du projet. La *consultation*, censée pallier le *débat public*, a débuté le 21 avril et doit s'achever le 30 décembre prochain, mais n'a été ouverte au grand public que le 24 octobre.

La plupart des populations concernées par le projet OAM à Sophia se sont organisées, à temps et en conséquence, pour en remettre en cause l'implantation et le tracé, conjointement ou non avec leurs élus, mais il revient aux élus de l'Ouest du département, tenus jusqu'alors à l'écart des tables de négociation, d'avoir fait prévaloir leur propre conception du projet en revendiquant l'implantation de la gare OAM-TGV à Cannes-la-Bocca.

Le GIR reviendra dans un prochain Bulletin sur leur argumentation qu'il a toujours prônée et qu'il partage avec ses partenaires FNAUT-Paca et FARE Sud

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LnPcaCommuniquePresseFnautFareGirLogos20160713z.pdf>] et bien d'autres organisations.

Avant de présenter son propre projet, *qui considère pour acquise l'implantation de la gare TGV à Cannes-la-Bocca* [cf. 3], le GIR tient dans ce numéro à appeler une nouvelle fois l'attention sur les mécomptes d'une gare-hors-la-ville, avec l'exemple de celle d'Aix-TGV [cf. 1], étayant de la sorte la réfutation par le GIR de l'argumentaire de SNCF/R en faveur d'une gare OAM à Sophia Antipolis [cf. 2] (jm).

[1] AIX-TGV Quintessence de Gare Hors-la-Ville - Brèves remarques sur son ampleur et ses fonctionnalités

La gare d'Aix-en-Provence TGV a été mise en service en 2001 avec le dernier maillon de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Marseille. Elle n'est desservie que par des trains à grande vitesse (TGV).

Construite sur le plateau non urbanisé de l'Arbois, la gare d'Aix-en-Provence TGV est située à 7 km au nord-est de Vitrolles et environ 15 km au sud-ouest d'Aix-en-Provence, à l'intersection de la LGV et de la route départementale 9.

La desserte de la gare, dont la fréquentation (3,2 M de passagers/an) a rapidement dépassé les attentes de la SNCF, est essentiellement assurée par déposes-minute et des trajets automobiles, qui achoppent sur les difficultés de circulation et, plus encore, de stationnement, lesquelles, en dépit des aménagements réalisés par étapes, ne seront toujours pas surmontés, même après le tout dernier d'entre eux (portant à 4000 le nombre de places de stationnement), ainsi qu'en font état les commentaires de la Presse locale.

Le Plateau de l'Arbois, désormais insidieusement phagocité par l'automobile, avait pourtant fait l'objet d'une mission d'inspection générale en mars 2000, préliminaire à la DUP de la gare TGV. En dépit des atteintes dont il est l'objet, il reste néanmoins en instance de classement au titre de la Loi de 1930 sur les sites naturels.

4 pages, 4 planches, 2 tableaux

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/AixTgvGare&Parkings20161203.pdf>]

[2] Gare OAM à Sophia Antipolis ? Réfutation de l'argumentaire SNCF/Réseau

Dicté dès l'origine du projet par la recherche de l'optimisation des temps de trajet, et celle d'une clientèle nouvelle, le choix de Sophia par le M.O. repose sur une *double aubaine*

(a) *se parer* de l'image de la technopole

(b) *faire face* au changement de stratégie imposé en réalisant, *par le biais de la boucle*, un court tronçon de la LGV initiale, tout en satisfaisant (modiquement) à l'injonction gouvernementale d'assurer le transport du quotidien.

Synopsis

1. Rappels chronologiques : la projet LGV-PACA remis pas à pas en questions depuis son lancement en 2004
2. Des premiers tâtonnements au choix délibéré de Sophia-Antipolis
3. Acceptabilité et légitimités territoriales de la gare OAM à Sophia Antipolis
4. Des contraintes topographiques dirimantes
5. Sur l'efficacité présumée du projet et ses coûts induits
6. Le véritable coût du nœud niçois
7. Le retour à la rationalité : la gare TGV à la Bocca

[Diaporama 39 planches] [11 Mo]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LnPca06GareOamSophiaRefutationGir20161130.ppt>]

[3] Une autre conception de la traversée-desserte des Alpes-Maritimes de Cannes-la-Bocca à Nice - Pour un redéploiement du projet ferroviaire LN-PCA

Présentation du GIR Maralpin, le 28 novembre 2016, à l'Atelier Géographique Gares de la concertation sur le projet LN-PCA

Le projet du GIR se fonde sur le changement de cap imposé par les élus de l'Ouest des Alpes-Maritimes revendiquant une gare TGV à Cannes-la-Bocca, au débouché d'une traversée LN de l'Estérel [*exigences toutes deux préconisées depuis l'origine du projet (alors LGV-Paca) par le GIR Maralpin*] pour, d'une part, y articuler la ligne nouvelle sur la ligne historique aux fins de sécurisation des itinéraires et, d'autre part, y assurer la desserte de l'agglomération cannoise par toutes les circulations longue distance (TAGV). En découle à la fois l'inutilité d'une gare TGV hors-la-ville à Sophia Antipolis, et même l'inadéquation d'une gare TER à laquelle la topographie imposerait des rampes inappropriées à ce type d'exploitation.

Au delà de La Bocca, le projet fait référence à une étude de *SNCF Ingénierie & RFF* de 2004 préconisant la réalisation d'un tronçon de ligne nouvelle souterraine contournant Cannes Centre pour déboucher à Antibes et se raccorder à la ligne littorale portée à 3 voies sur toute sa longueur jusqu'à Nice.

L'économie résultant d'un tel parti [dont le court tronçon de LN (16 km) pourrait être réalisé à voie unique], devrait conduire au redéploiement du projet sur l'ensemble des Alpes-Maritimes, notamment sur son secteur Est avec la desserte de Monaco et la liaison avec l'Italie.

[Diaporama 17 planches] [5 Mo]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LnPca06TraverseeDesserte06ProjetGir20161128.ppt>]

2016.10.11 - InfoCirc174

ÉDITORIAL : La LN-PCA et le nœud niçois : le dénouer ou le trancher ?

Une énième concertation s'est engagée sur ce projet protéiforme de ligne nouvelle qui, dans sa configuration initiale, était censée pouvoir relier, sans ambages et à très grande vitesse, Nice à Paris. Coudée depuis, pour légitimement desservir Toulon, elle ne présente plus que deux moignons d'extrémité improprement qualifiés de "nœuds" ferroviaires, celui de Nice présentant l'originalité de tenir à l'écart la gare centrale de la capitale de la Métropole Côte d'Azur.

Le GIR Maralpin déplore, depuis l'origine, les aberrations, tant ferroviaires que territoriales, auxquelles conduirait la réalisation d'un tel embryon de projet. Le temps étant venu d'en reparler dans le cadre d'une concertation réduite à sa plus simple expression [cf. **1. Déclaration commune**], on se satisfera d'invoquer les tous récents avis des plus hautes instances de l'État sur les implications financières et stratégiques d'un projet qui, en dépit de son caractère étriqué, coûterait 4,2 Md €, sans répondre pour autant aux besoins de la Côte d'Azur, de la Principauté de Monaco et, moins encore, de l'Arc méditerranéen [cf. **2. La LN-PCA un projet crucial aussi pour Monaco**].

Première phase d'un projet qui en comporte trois, elle ne comprend qu'une très courte section de ligne nouvelle, obère le fonctionnement de la section de ligne littorale la plus chargée (Antibes-Monaco), repousse à l'horizon 2050 son entier dédoublement, et détourne à son profit des moyens financiers nécessaires à la rénovation des infrastructures et aux investissements de capacité et de désaturation.

En préambule à la concertation qui s'engage, le GIR se doit d'appeler l'attention sur le *Rapport de la Cour des comptes sur la Grande vitesse ferroviaire* [cf. **3**], rapport rendu public le 23 octobre 2014, et sur le *Rapport d'information sur le financement des infrastructures de transport* [cf. **4**] fait au nom de la *Commission des finances* par le *Sénat*, et enregistré le 28 septembre 2016.

Ces deux très récents rapports partagent la même analyse sur les dérives de l'administration ferroviaire en matière de grande vitesse, sur la situation préoccupante du réseau existant, et - plus encore - sur la crise

financière qui frappe SNCF Réseau (ex RFF). Au nombre des critiques, figurent tant la surestimation des hypothèses de trafic, des gains de temps, et de la rentabilité socio-économique, que la sous-estimation des coûts de réalisation et d'exploitation. Ils appellent l'attention sur la non-soutenabilité de certains projets dont la faible rentabilité financière porterait préjudice à l'entretien et à la sécurisation du réseau existant (*cb,jm*).

FR3 Côte d'Azur reçoit le GIR

Le 5 octobre, Jacqueline Pozzi a reçu un représentant du GIR au journal télévisé de 19 heures

[pour le visionner (durée 3'30'') cf. [FR3CaJt2016.10.05.GirJPozziJMolinari.mp4](http://www.fr3caj2016.10.05.GirJPozziJMolinari.mp4)]

[1] Déclaration commune à l'ouverture de la troisième étape de la concertation publique sur le projet LN-PCA

À la veille de troisième étape de la concertation publique sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, les organisations signataires, la plupart membres de son *Collège des acteurs*, appellent l'attention du Maître d'ouvrage, des Autorités régionales, de celles de l'État, ainsi que de la Commission nationale de Débat public (CNDP), sur le constat qu'elles ont conjointement dressé sur le déroulement de la première phase [étape 1] de la dite concertation.

Sommaire : Rappel des débats et concertations qui ont précédé la phase actuelle ; Sur la première étape de la concertation (21 avril – 30 juin) ; Sur la troisième étape de la concertation (initialement prévue de septembre à novembre)

[23 fédérations et organisations de la Région et des départements 06, 13 et 83, en sont co-signataires à la date du 6 octobre]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LnPcaConcert2016DeclaratCommuneFnautFareGirElargie961006d.pdf>]

[2] La LN-PCA, un projet crucial... aussi pour Monaco

L'objet de la présente note est de sensibiliser la population de la Principauté de Monaco sur le fait que ce projet concerne directement la Principauté, bien que les investissements projetés soient situés presque uniquement en France.

Sommaire : Un avenir inquiétant pour la Côte d'Azur ; Investir dans de nouvelles voies ferrées ; Le projet SNCF : un détournement d'objectifs ; Comment remettre le projet sur la bonne voie ; Que propose concrètement le GIR Maralpin ?

[4 pages]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LnPcaGirNoteMonaco.2016.09.30z.pdf>]

[3] La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de la pertinence [Rapport de la *Cour des Comptes*]

La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel pour la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité

Synthèse [une page]

Sommaire : Un choix systématique de la grande vitesse – Un modèle à bout de souffle – Recommandations

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/CourComptesGrandeVitesseFerroviaireSynthese20141103.pdf>]

Rapport [173 pages]

Sommaire : 1. Les limites d'une réussite – 2. Un processus de décision tendu vers la réalisation systématique de nouvelles lignes – 3. Un coût non soutenable - Une évaluation optimiste de la rentabilité attendue des LGV

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/CourComptesGrandeVitesseFerroviaire20141023.pdf>]

[4] Le financement des infrastructures ferroviaires [Rapport d'information du *Sénat* au nom de la Commission des finances]

Les grands réseaux de transport français (ferroviaire, routes, voies navigables) font partie des plus performants au monde. Mais ce statut est menacé.

Au cours des trois dernières décennies, les pouvoirs publics ont systématiquement privilégié les investissements de développement des infrastructures de transport au détriment de l'entretien et du renouvellement des réseaux existants : le chantier de leur remise à niveau est immense.

Or, son financement paraît éminemment complexe : les ressources du bras armé de l'État, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), sont notoirement insuffisantes depuis l'abandon de l'écotaxe ; SNCF Réseau est grevée par une lourde dette de 44 milliards d'euros ; et les collectivités territoriales réduisent leurs investissements.

Sur la base de ce constat préoccupant, le groupe de travail de la commission des finances du Sénat a souhaité explorer les voies et moyens susceptibles d'assurer un financement durable de la modernisation de nos réseaux de transport et une sélection plus rigoureuse de projets d'infrastructures de transport à l'efficacité socio-économique avérée.

Sommaire : 1. Mettre en place une véritable programmation et une sélection plus rigoureuse des projets d'infrastructure de transport ; Les évaluations socio-économiques des projets restent trop optimistes et leurs plans de financement trop tardifs – 2. La préférence pour les infrastructures nouvelles au détriment de la modernisation : un facteur de risque pour les finances publiques – 3. Financer ces infrastructures dans un contexte budgétaire contraint.

Rapport d'information de MM. Vincent CAPO-CANELLAS, Yvon COLLIN, Mme Marie-Hélène DES ESGAULX, MM. Thierry FOUCAUD, Roger KAROUTCHI, Mme Fabienne KELLER, MM. François PATRIAT et Daniel RAOUL, fait au nom de la commission des finances n° 858 (2015-2016) - 28 septembre 2016 [131 pages]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/SenatInfrasTransportsFinanctSept2016r15-8581.pdf>]

2016.09.01 - InfoCirc172

ÉDITORIAL : Sans remise en questions du projet de "Nœud Niçois", la "concertation" sur la LN-PCA a-t-elle encore un sens ?

Faisant fi des déclarations d'intention des plus hautes autorités en matière de concertation publique, les meneurs de jeu du projet de LGV-Paca ne se sont pas résignés à renoncer aux dogmes de la grande vitesse et ont persisté, en dépit des décisions du *Comité 21*, à en maintenir un lambeau dans le secteur azuréen sous la forme d'un abracadabrante "nœud niçois" qui n'a jamais fait l'objet d'un *débat public* dont pourtant il relèverait, tant la nature comme le cadre du projet se sont métamorphosés depuis la clôture précipitée le 9 janvier 2013 de celui qui l'a précédé.

C'est donc par une habile entourloupe que le maître d'ouvrage, dont seule la casquette a changé (RFF se grimant en SNCF Réseau), est parvenu à échapper au *débat public* salutaire en lui substituant une procédure prétendue consensuelle de « concertation » précédée d'une série d'ateliers dont ce même maître d'ouvrage s'était, il y a quelques années, appliqué à interrompre le cours.

Conçue comme un pare-feu, la série d'ateliers "*Saturation ferroviaire*" et "*Environnement et développement durable*", qui s'est déroulée, du 12 mai au 4 juillet 2016, devant un public pourtant choisi, a été l'occasion pour ce dernier d'exprimer son exaspération face à l'obstination du maître d'ouvrage à dissimuler ses projets et à ne livrer en pâture que des informations fragmentaires et souvent périmées.

Nous reviendrons sur ces débats et sur les enseignements à tirer de ces échanges à l'occasion de la phase de concertation annoncée comme devant débiter le 1^{er} septembre. En revanche, le GIR se devait auparavant d'exprimer clairement sa position sous la forme du *manifeste* qui fait l'objet du présent *InfoCirc*.

L'argumentation sur laquelle ce *manifeste* se fonde a été exposée dans la série des *InfoCirc* qui précèdent, et notamment les tous derniers auxquels nous convions nos lecteurs à se reporter.

On ne pourra, en abordant cette phase décisive, que déplorer le regrettable décalage qui s'est instauré entre les méthodes de concertation pratiquées jusqu'ici par SNCF-Réseau et celles recommandées par l'État et la CNDP, décalage dont la population de la Côte d'Azur subirait de néfastes effets s'il n'y était remédié à temps (*cbjm*).

Manifeste du GIR Maralpin au sujet du "Nœud Niçois" de la LN-PCA – Spécial CONCERTATION LN-PCA

À la veille de la phase de concertation annoncée comme devant débiter le 1^{er} septembre 2016, le GIR se devait auparavant d'exprimer clairement sa position sous la forme du présent *manifeste*, lequel traite tour à tour des points suivants

1. *Le Constat - Points-clés de la position du GIR Maralpin*
2. *Les points faibles du projet de "Nœud niçois"*
3. *Un projet-leurre détournant des besoins prioritaires de la population*
4. *Les Gares nouvelles*

Ce *manifeste* se réfère implicitement au communiqué commun de la FNAUT-Paca, de FARE-Sud et du GIR Maralpin du 12 juillet 2016 [cf. *InfoCirc* 171 (2B)], tandis que l'argumentation sur laquelle il se fonde a été exposée notamment dans ce même numéro et dans ceux qui le précèdent, notamment l'*InfoCirc* 169 (Éditorial & "La fronde des élus"), auxquels les lecteurs sont conviés de se reporter.

On ne pourra, en abordant cette phase décisive, que déplorer le regrettable décalage qui s'est instauré entre les méthodes de concertation pratiquées jusqu'ici par SNCF-Réseau et celles recommandées par l'État et la CNDP, décalage dont la population de la Côte d'Azur subirait de néfastes effets s'il n'y était remédié à temps.
[cf. [LnPcaNoeud06ManifesteGir.2016.09.01.pdf](#)]

2016.07.18 - InfoCirc171

ÉDITORIAL : Sans un système ferroviaire robuste et à sa mesure, que deviendrait notre territoire maralpin et transfrontalier ?

Dans notre territoire sinistré (dans toute l'acception du terme), les Autorités locales et régionales ne s'affairent guère en matière d'infrastructures que sur des travaux et des projets d'investissements routiers. Ainsi, tandis qu'est annoncée le prolongement de la *Voie Mathis* qui a étranglé la ligne ferroviaire historique à la sortie ouest de la gare de Nice, les mêmes persistent encore à laisser en déshérence la ligne Nice-Cuneo, et à accorder libre cours au maître d'ouvrage de la LN-PCA pour promouvoir son projet extravagant de « boucle niçoise », laquelle fait fi de la desserte du cœur de Nice, de la Principauté de Monaco et de la liaison avec l'Italie, pour imposer, aux alentours de Sophia-Antipolis, une nouvelle gare "hors-la-ville" dont les méfaits urbanistiques et environnementaux sont pourtant bien connus.

Au Col de Tende, tandis que les travaux du second tunnel routier marquent le pas, suite à un incident qui a motivé la venue sur les lieux d'un ministre, on reste dans l'incertitude sur les travaux de restauration et de mise à niveau de la ligne ferroviaire, pourtant clairement cernés dans une étude du 7 juin 2010, il y a six ans !

Le présent InfoCirc est pourtant porteur d'espoirs sur ces deux fronts.

Sur celui du Col de Tende, la presse italienne, plus pertinente et plus motivée que la nôtre, porte toujours un regard critique et vigilant sur les travaux chaotiques du second tunnel en plaidant pour le renoncement au réalésage du premier [cf. [1A](#)]. Pour le volet ferroviaire, dont responsabilités et parts capitales sont imputables à la France [cf. [1B](#)], les associations et élus locaux continuent d'exercer leur vigilance [cf. [1C](#)], sans pourtant que la GIG Alpes-du-Sud (dont le composition vient d'être remaniée) prenne les mesures adéquates.

Sur le front du "nœud niçois", la fronde des élus vient de se renforcer vigoureusement avec la motion adoptée le 6 juillet par le Scot Ouest [250 000 habitants et notamment les villes de Cannes et de Grasse] "*en faveur de la réalisation de la Gare Ligne Nouvelle à Cannes*" [cf. [2A](#)]. Ces élus adoptent enfin les positions que le GIR n'a cessé de prôner depuis le tout début du projet, et que viennent de conforter, le 12 juillet par une déclaration commune, les fédérations FNAUT Paca et FARE-Sud, dont l'appui sera précieux pour préparer la phase de consultation publique devant s'ouvrir le 1^{er} septembre prochain [cf. [2B](#)].

[2] Sur le front du "Nœud niçois" de la LN-PCA

[2A] Motion du Scot Ouest "en faveur de la réalisation d'une Gare Ligne Nouvelle à Cannes"

Le syndicat mixte en charge du *Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest des Alpes-Maritimes* (Scot Ouest 06) [qui rassemble 250 000 habitants et regroupe 29 communes, dont Cannes, Grasse, Mandelieu et Mougins notamment] a adopté, le 6 juillet 2016, une "*motion en faveur de la réalisation d'une Gare Ligne Nouvelle à Cannes*".

Cette motion est argumentée par une analyse approfondie de la question des déplacements, telle qu'elle est portée par le Scot Ouest, et un rappel de sa position relative à la réalisation de la ligne nouvelle dans le secteur ouest des Alpes-Maritimes, et plus particulièrement sur l'implantation de la gare Ouest Alpes-Maritimes.

En conclusion de cette analyse, la motion expose en six points les exigences du Scot.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LnPcaScotOuest06motionGareLnCannes20160706.pdf>]

[2B] FNAUT-Paca, FARE-Sud et GIR Maralpin conviennent de positions communes relatives au projet de désaturation du nœud ferroviaire azuréen

Constitués en groupe de travail le 12 juillet 2016 à Mouans-Sartoux, les délégués des trois fédérations et associations sont convenus, au nom de leurs organisations respectives, de positions communes relatives au projet de désaturation du nœud ferroviaire azuréen, positions exprimées sous forme de communiqué de presse en huit points.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LnPcaCommuniquePresseFnautFareGirLogos20160713z.pdf>]

2016.06.19 - InfoCirc169

ÉDITORIAL : Les années passent et les (col)porteurs du projet LN-PCA s'obstinent à récuser toute concertation loyale

En échappant de justesse au débat public que le reformatage du projet justifiait doublement (remaniement de sa nature et dépassement des délais), l'inamovible meneur de jeu, a repris, sous une forme encore plus perverse, une

concertation dont le GIR Maralpin et plusieurs de ses partenaires avaient dénoncé les dérives et les pièges [cf. [Observations sur les dérives du maître d'ouvrage](#)].

Proclamant des règles du jeu auxquelles il déroge aussitôt (ainsi en a-t-il été des invitations aux "ateliers"), le porteur du projet étourdit sa clientèle de la "société civile" avec des dossiers *ad usum Delphini* et de surcroît périmés, tandis qu'il réserve aux "partenaires et élus locaux" un traitement particulier en ne leur soumettant que par tâtonnements des "vues d'artiste" et/ou des "esquisses-esquisses" à la mode des Beaux-Arts, pour les priver de données concrètes, et ne leur extorquer, somme toute, qu'un sondage d'opinions.

On constatera à la lecture du présent « InfoCirc » que ces élus locaux, qui n'ont pas voix au chapitre pour ne pas avoir émarginé au co-financement, ne sont pas dupes d'un tel manège et expriment fortement leur désapprobation à l'encontre de tels procédés [cf. [1.](#), [2.](#), [3.](#) & [4.](#) ci-après]. L'unanimité qui, à ce propos, se dégage des Collectivités du pourtour Nord de "La Boucle" rassure tous ceux qui s'inquiétaient jusqu'alors du consensus que le logo « Sophia » semblait avoir conféré à un projet démagogique dont le GIR Maralpin n'a cessé de dénoncer la malignité.

En effet, n'en déplaise au porteur du Projet qui prétendait interdire la diffusion des données de fréquentation des gares, ces données attestent que le pôle des trafics azuréens se situe à l'Est de Nice-St. Augustin, c'est-à-dire hors de "La Boucle", de Nice-Thiers à Monaco, de très loin les deux plus importantes gares de la Région après celle de Marseille-St. Charles.

Le non-sens de cette boucle, qui compromet l'essor de la transfrontaliarité ferroviaire, et dont la vanité est soulignée par Michel Leboeuf, l'un des stratèges de la Grande vitesse ferroviaire [cf. InfoCirc 166], se double d'une série d'incompatibilités techniques sur lesquelles il serait souhaitable de connaître l'opinion des futurs exploitants, prudemment restés en retrait du projet depuis son lancement.

Le GIR Maralpin exprime donc fermement, auprès des autorités en charge, et particulièrement des plus hautes instances de l'État, notamment la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et le Secrétaire d'État chargé des Transports, le souhait de voir assurer le respect de l'esprit de la concertation, afin que celle-ci se déploie largement, en mettant un terme aux dérobades, en cessant de qualifier "d'ateliers" des exposés pédagogiques de salon, en mettant cartes sur table, et en débattant des enjeux à long terme d'un projet qui devait, depuis son origine, s'inscrire dans l'Arc Méditerranéen, participer du report modal, et surtout ne pas dépendre d'intérêts particuliers, étriqués et à courte échéance (*jm*).

La fronde des élus

[1] La commune de Mougins renouvelle le 25 février 2016 son refus d'implantation d'une gare nouvelle sur son territoire

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LnPcaMouginsMotion20160225.pdf>]

[2] Le 11 avril 2016, le Conseil communautaire de la CASA (Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis) s'élève contre la dernière version du projet et exige l'ouverture d'une véritable concertation

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LnPcaCasaCcGareNm20160412.pdf>]

[3] Le 18 mai 2016, la Ville de Biot refuse tout passage de la ligne nouvelle sur son territoire

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LnPcaBiotConseilMunicipal20160518.pdf>]

[4] Le 13 juin 2016, la Ville de Biot informe de ses décisions les membres du CoTer ainsi que les différents élus de l'Est du département des Alpes-Maritimes concernés par le projet

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LnPcaBiotDgsaCopilLnPca20160613.pdf>]

2016.05.08 - InfoCirc168

ÉDITORIAL L'aménagement du territoire en question(s)

L'acuité des menaces pesant sur les territoires de l'Est de la Région Paca a conduit plusieurs organisations des Alpes-Maritimes regroupées au sein du GTIC à solliciter une nouvelle fois audience auprès de la Direction de la DREAL Paca. Le compte rendu de cette audience, validé par cette autorité [cf. **1**], ne remet pas en cause les motivations de la démarche, mais reconnaît l'impuissance des autorités de l'État à remédier, dans la plupart des domaines, aux processus signalés. On regrettera notamment, que, ni la DREAL, ni son homologue de l'Agriculture (la DRAAF), n'aient encore manifesté leur intérêt à la mise à jour de l'étude réalisée il y a cinq années par l'UMR ESPACE du CNRS sur l'état des lieux des terres agricoles de la Vallée du Var, mise à jour qui révélerait l'ampleur des dégradations commises depuis la création de l'OIN.

En revanche, c'est dans la précipitation que s'engage dans quelques jours, une nouvelle étape de la concertation sur l'ex LGV-PACA dont la nouvelle configuration, sous la forme LN-PCA, eut dû faire l'objet d'un nouveau débat public. Cette nouvelle mouture instaurant le phasage du projet, en maintient les dispositions perverses

(notamment la gare « hors-la-ville » de Sophia-Antipolis) [cf. InfoCirc 166] et y surimpose une « boucle ferroviaire » locale dont la légitimation opérationnelle reste à prouver.

À son stade actuel, la nouvelle concertation se penche sur les mécanismes de [saturation ferroviaire](#) auxquels ne peuvent désormais échapper *SNCF Réseau* (ex-RFF) et *SNCF Mobilités* (ex-SNCF) qui, jusqu'ici, s'en sont accommodés, au déni de toute logique et au mépris des usagers. Première concrétisation de la requête formulée par le GIR et ses partenaires lors du dernier CoTer 06, cette démarche devra s'éclairer et s'inscrire dans celles qui l'ont précédée tout au long des travaux du GIR Maralpin [cf. 2] (*jm*).

[2] Saturation ferroviaire - Rappel des alertes du GIR Maralpin en la matière et de ses préconisations pour y remédier

Comme le soulignait le préambule de l'une d'entre ces études, "*les présentes observations s'inscrivent dans les réflexions conduites par le GIR Maralpin depuis sa création en 1996 et se réfèrent à ses études, analyses et propositions formulées dans le cadre du Schéma régional des transports, des Traversées sud-alpines, de la DTA 06 et de la LGV-Paca. Elles concernent le Projet LGV-Paca et portent sur le secteur Est de la Région, secteur pivot des activités déployées par le GIR Maralpin autour des problématiques transfrontalières alpine et méditerranéenne*".

- **Desserte de la conurbation azurée par la ligne littorale - Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future** [mise en garde sur les potentialités d'une troisième voie entre Antibes et Nice]
J. Molinari ; 37 pages ; 12 décembre 2005
[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLigneLittorale06Capacite512.pdf>]
- **Schémas de desserte ferroviaire sur le territoire régional PACA aux horizons 2012, 2015, 2023 et 2040**
Observations du GIR Maralpin sur les réticulaires de desserte proposés par RFF et propositions sur les aménagements d'infrastructures devant conférer la robustesse requise à l'exploitation du secteur Est
Cl. Brulé, J. Molinari ; 22 pages ; 21 janvier 2011
[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerDessertesPacaObservGir2011.01.21z.pdf>]

2016.04.15 - InfoCirc167

ÉDITORIAL De l'autre côté du miroir... Piémont et Ligurie : au "Pays des Merveilles" ...ferroviaires - Compte-rendu de deux colloques transalpins

Franchir la courte distance qui sépare des réalisations voisines, et transgresser les dogmes qui "*empèguent*" le système ferroviaire provençal (et surtout "*nissart*") sur des voies sans issues, offre un salutaire dépaysement, et, si l'on voulait bien y accorder de l'attention, délivre une bonne leçon de sagesse et de persévérance.

À la *Conférence sur les corridors de transport européen* qui s'est déroulée le 6 avril dernier à Turin dans le cadre de l'exposition ferroviaire, comme au *Colloque sur le désenclavement ferroviaire* qui s'est tenu à Gênes peu après (le 11 avril), **aucun autre participant français que le représentant du GIR Maralpin n'était présent !**

Pourtant, il eut été utile de s'y assurer notamment que *tous* les projets et *toutes* les réalisations ferroviaires italiennes abandonnent la très grande vitesse ferroviaire (en se restreignant à 200 km/h), et sont désormais conçues pour le report modal du fret, en s'imposant des rampes très faibles (12 pour mille) et des voies d'évitement longues (750 m).

Pourtant, il eut été réconfortant d'y apprendre que les travaux du *Terzo Valico* entre Gênes et la Plaine padane (ligne à grandes performances vitesse et fret), et de ses tunnels de 27 et 10 km, ont très largement débuté (les quatre fenêtres d'accès étant achevées), et d'y apprendre aussi que la nouvelle section de 19 km du *Raddopio ligure*, entre Andorra et S. Lorenzo al Mare, sera très bientôt en service, la pose des voies étant en cours d'achèvement.

De ce côté-ci du miroir, les alouettes de tous genres se sont engluées dans les discours de bonimenteurs, propagandistes de dogmes désormais périmés, qui mènent le service public à la recherche de profits vains et à sa perte annoncée.

Combien sont réconfortantes les réflexions, les démarches et les réalisations de nos voisins qu'il serait grand temps de rejoindre en cessant de tourner des regards de Chimène vers la capitale, et en s'appliquant à résoudre, *sur place* et avec nos voisins monégasques et ligures, les questions non moins capitales de la survie de notre conglomérat résidentiel et touristique, mais bien peu productif ...dans toutes les acceptions du terme (*jm*).

[1] L'Italie et les corridors de transports transeuropéens - Compte rendu des Conférences CIFI de l'Exposition Ferroviaire 2016 de Torino

Organisée par le *Collège des Ingénieurs Ferroviaires Italiens* (CIFI), et avec l'appui des *Ferrovie dello Stato* (FS), la conférence, qui s'est déroulée les 5 et 6 avril avec la participation des plus hautes instances ferroviaires italiennes, portait en sous-titre "*Pour l'avenir du trafic ferroviaire marchandises en Italie*". Ce thème a été souligné avec insistance par l'ensemble des conférenciers, et conforté par l'orientation fermement affichée du nouveau PDG des FS, celle de mettre un terme au développement de la grande vitesse en promouvant la "*Alta Capacità*", et celle de porter l'accent sur le transport public local (mobilité du quotidien) d'une part, et sur le report modal d'autre part.

Ainsi, les importants financements programmés pour 2015-2020 (74 Md€) seront répartis entre les corridors TEN-T^{III} (45 Md€), le développement du réseau national (17 Md€), la sécurité du réseau (8 Md€) et l'innovation technologique (4 Md€).

Ont été ensuite examinés tour à tour l'avancement des réalisations des différents corridors [Méditerranéen (Lyon-Turin & Milano-Trieste) ; Scandinavo-Méditerranéen (Autriche-Italie & Napoli-Palermo) ; Rhin-Alpes (Suisse-Genova & Suisse-Malpensa)].

[4 pages, dont 2 cartes]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrConfCifiTorino.jm.2016.04.06y.pdf>]

[2] Dessertes ferroviaires voyageurs génoises – Compte rendu du Colloque-Table ronde de l'IIC – Gênes le 11 avril

Organisée par *L'Institut International des Communications (IIC)*, en collaboration avec *CIFI Genova* et le *Rotary Club de Gênes*, et sous le patronage de la *Région Ligurie*, de la *Chambre de Commerce* et de la *Commune de Gênes*, la rencontre s'est tenue le 11 avril 2016 au Palais de la Bourse de Gênes.

Son cadre et son contexte ont été définis par le Président de l'IIC, Fabio Capocaccia, qui a eu recours au qualificatif quelque peu provocateur "d'isolement" pour rappeler le fait que Genova a été tenu à l'écart de la Grande vitesse [*alta velocità*] qui s'est développée selon un schéma en forme de T dont la barre supérieure relie Turin à Venise et le piètement relie Milan à Rome et au Sud de l'Italie. La ligne à haute performance du *Terzo Valico* reliant le milanais à la mer, dont la construction est engagée, en constituera certes un appendice Nord-Sud, mais sa vocation sera majoritairement dédiée au corridor fret Rhin-Alpes aboutissant à Gênes.

En l'absence d'autre grand projet à court terme, les réflexions, qui ne mettaient nullement en cause l'intensité et la qualité excellentes des dessertes, ont porté sur les réductions de temps de trajet, entre Gênes et les grandes métropoles italiennes voisines (et aussi Nice), susceptibles d'être réalisées sans autre modification que les importants aménagements d'infrastructures en cours.

Pour un participant non directement concerné, l'intérêt de la rencontre reposait sur l'implication de l'ensemble des acteurs dans une réflexion portant sur la prise en compte de tous les besoins de mobilité à l'échelle la plus vaste, lesquels ont été soulignés par le représentant des associations qui a mis l'accent sur des dérives et des tendances dont il importe de se prémunir

[6 pages, dont 3 cartes et 3 tableaux].

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrConvegnoIsolmFerrGenova.jm.11.04.2016.pdf>]

2016.03.16 - InfoCirc166

ÉDITORIAL Doit-on encore s'obstiner à créer des gares nouvelles « hors-la-ville » ?

Tandis que les deux administrations ferroviaires réunifiées conviennent enfin des disfonctionnements structurels de la ligne littorale historique [un compte rendu officiel de la rencontre du 3 mars à Nice avec les associations est en attente], que l'on est également dans l'attente du CR du CoTer 06 [qui s'est pourtant tenu le 28 octobre 2015], et que le grand public est encore sans nouvelles de la concertation annoncée pour le début de l'année 2016, les tractations en vue de la réalisation de la "*boucle ferroviaire*" du "*nœud niçois*" se poursuivent, ainsi qu'en atteste la vigoureuse réaction de la commune de Mougins à l'encontre des modalités de traversée de son territoire par la ligne nouvelle et de l'implantation de la gare Ouest des Alpes-Maritimes que le maître d'ouvrage promet sous le label fallacieux « Sophia Antipolis ».

Les problèmes soulevés par l'implantation d'une gare nouvelle « hors-la-ville » ne peuvent pourtant être résolus, ni par "*la réalisation d'un échangeur autoroutier*", ni par "*le redimensionnement de voies existantes*", comme l'a revendiqué sans succès le maire de Mougins auprès du maître d'ouvrage, l'ex-RFF. Ils sont inhérents à tout un faisceau de considérations économiques et territoriales clairement exposées dans le Rapport au premier ministre **La gare contemporaine** de Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin, rapport dont le contenu a été vainement plaidé par l'un de ses contributeurs, M. Christian Oudin, lors de l'Atelier Gares du débat public LGV-Paca, débat interrompu fin décembre 2011.

Au refus, motivé par des considérations purement locales, qu'oppose la municipalité de Mougins, s'ajoute l'interrogation fondamentale de l'un des chantres officiels de la SNCF, Michel Lebœuf, qui dans son ouvrage *La*

grande vitesse ferroviaire [pages 611 & 612], s'étonne de la configuration du "nœud ferroviaire de Nice"... "qui n'est autre qu'une section de LGV Paca sans création de nouvelles voies en amont ou aval de la gare" (sic).

Le temps est donc venu de reconsidérer le projet de ce « nœud niçois » imposé sans débat public suite aux décisions de la *Commission Mobilité 21*, projet que ses promoteurs étayaient par l'implantation d'une gare nouvelle TGV/TER "hors-la-ville" dans le secteur de Sophia Antipolis ...bien connu par les encombrements routiers qui le caractérisent.

Le présent InfoCirc vise également à mettre à disposition des lecteurs, d'une part, l'approche méthodologique exemplaire de Mme Fabienne Keller plaidant en faveur des gares en centre-ville [préconisation dont le GIR Maralpin regrette qu'elle n'ait pas été mise en œuvre dans le cadre du véritable nœud ferroviaire de Nice-Ville (Nice-Thiers et Nice CP)], ainsi que, d'autre part, les rares données, obtenues grâce au **Bilan LOTI** (bien décevant), sur le contre-exemple de la Gare d'Aix-TGV qui s'illustre par les formidables embouteillages qu'elle génère.

Ces questions feront l'objet d'examens plus approfondis encore dans de prochains InfoCirc (*jm*)

[1] La réaction salubre de la Commune de Mougins au projet de gare "hors-la-ville" de Sophia-Antipolis

Arguant notamment du refus de prise en compte des aménagements routiers nécessaires à faire face aux trafics induits par la création d'une gare nouvelle sur son territoire, la commune de Mougins renouvelle le 25 février 2016 son refus déjà formulé le 15 décembre 2011 dans le cadre du débat public.

Motion contre l'implantation d'une gare Ouest Alpes-Maritimes (OAM) et d'un passage en aérien de la ligne nouvelle sur le territoire de la commune de Mougins

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LnPcaMouginsMotion20160225.pdf>]

On se reportera également avec intérêt à la délibération du 15 décembre 2011

Motion sur l'implantation d'une gare LGV sur le territoire de Mougins - Avis défavorable de la commune de Mougins

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaMouginsDelib20111215.pdf>]

[2] Le Rapport KELLER [2009] « La gare contemporaine » : une approche méthodologique exemplaire

Par une lettre en date du 29 septembre 2008, le Premier ministre François Fillon, a chargé la Sénatrice du Bas-Rhin, Madame Fabienne Keller, d'une mission "dans le cadre des objectifs prioritaires de la politique du développement durable visant à permettre l'émergence d'une ville durable" sur "le concept de gare contemporaine conçue comme un lieu d'échanges et de complémentarité entre les transports, un lieu de vie et de services, et le centre d'un quartier urbain dense et durable".

La sénatrice Fabienne Keller y a répondu au delà de toute attente et le Rapport qu'elle a produit, en date du 10 mars 2009, constitue une source précieuse d'informations et de recommandations qui s'appliquent tout particulièrement aux territoires de la Région PACA et à ses projets ferroviaires

247 pages

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/RapportKellerGareContemporaine2009.pdf>]

[3] Les gares "hors-la-ville" des Lignes à Grande Vitesse

SNCF - Bilan LOTI des gares nouvelles de la LGV Méditerranée : Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV

Au défi de la confidentialité que s'arrogue l'exploitant ferroviaire en matière de trafics et de bilans financiers, la Loi LOTI impose la communication de certaines de ces données, au moins dans le laps de temps légal. Le bilan dressé dans ce cadre restrictif sur les trois gares "hors-la-ville" de la LGV Méditerranée (Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV) fournit néanmoins quelques indications sur leur financement, leur fonctionnement (trafic) et leurs enjeux.

50 pages ; 26 Mo

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvMedGaresBilanLottiSnCF2007.pdf>]

CGEDD - Rapport sur le bilan LOTI des gares nouvelles des LGV Rhône-Alpes et Méditerranée (Valence, Avignon et Aix-en-Provence)

L'analyse qu'en dresse le CGEDD n'est cependant pas non plus à la hauteur de l'attente escomptée d'une procédure définie par la Loi comme devant « analyser et expliquer les écarts entre l'évaluation économique et sociale du projet établie à l'issue de l'enquête publique et formuler les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure. Il s'agit également de vérifier le respect des engagements du maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique. »

5 pages

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvMedGaresBilanLottiCgedd.10.07.2008.pdf>]

2015.11.10 - InfoCirc161

ÉDITORIAL – Ferroviaire azuréen : beaucoup de bruit ...pour rien de (bien) nouveau

Alors que l'on ne semble toujours pas avoir dégagé les enseignements des quelques investissements réalisés (réouverture de Cannes-Grasse, troisième voie littorale Antibes-Cagnes), RFF, depuis peu requalifié en *SNCF Réseau*, vient d'être autorisé par la CNDP à poursuivre *sans nouveau débat public* la concertation sur le projet LN-PCA interrompue en novembre 2011, *il y a quatre ans*. Le maître d'ouvrage persiste à imposer à la Côte d'Azur un lambeau de la ligne à très grande vitesse Nice-Paris que les co-financeurs niçois amorçaient à l'Aéroport Nice Côte d'Azur et continuent à s'en satisfaire.

Sans attendre la consultation devant être mise en place au début de l'année 2016 [de fin février à fin juin], et sur les modalités desquelles on reviendra, les quatre associations invitées à s'exprimer le 28 octobre 2015 dans le cadre du Comité territorial des Alpes-Maritimes (COTER 06), l'ont fait avec clarté et force sous la forme d'une déclaration conjointe [cf. 1.].

Dans l'intervalle, tenu à l'écart de l'étude Mandelieu-Vintimille [à laquelle AAR, ADEV et GIR avaient conjointement demandé en janvier 2013 (*il y a presque deux ans*) au préfet des Alpes-Maritimes d'être associées], le GIR Maralpin a porté son attention sur la laborieuse finalisation de la première moitié de la 3^{ème} voie littorale où la question des nuisances sonores avait été soulevée par des associations riveraines. Bien lui en a pris, la question du bruit ferroviaire se révélant incontournable, notamment dans la perspective des projets futurs, mais du fait surtout de la mise en évidence, à travers cette étude, du sous-emploi de cette 3^{ème} voie, sous-emploi que laissait pressentir une étude antérieure du GIR.

L'ensemble de ces requêtes et des questions soulevées devra être attentivement examiné lors de la nouvelle concertation annoncée.

[1] COTER 06 de la LN-Pca – Déclaration conjointe des quatre associations membres

Les quatre associations membres du COTER 06 [*Amis du Rail Azuréen, FNAUT, GADSECA et GIR Maralpin*], représentantes du milieu associatif depuis l'ouverture du débat public sur la LGV-PACA (juillet 2006) [devenue LN-PCA en septembre 2013], ont, lors du Comité territorial du 28 octobre 2015, présenté une déclaration conjointe demandant, d'une part, la reprise des groupes de travail transversaux "*gares*" et "*fret*" dont la poursuite avait été interrompue en novembre 2011 et, d'autre part, l'instauration de deux groupes de travail départementaux portant respectivement sur les *fonctionnalités* et les *impacts environnementaux*.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LnPcaCoter06DeclarationAssoc27102015.pdf>]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLnPcaNoeud06.htm>]

[2] La prise en compte du bruit ferroviaire – Deux cas d'école à Antibes et à Villeneuve-Loubet

La prise en compte du bruit ferroviaire et la réalisation corrélative d'écrans acoustiques continuent d'animer la phase terminale de la première section de troisième voie littorale dont l'achèvement a été suspendu *sine die* par le projet LN-PCA.

L'étude du GIR porte certes sur les deux cas d'école mentionnés où les bénéficiaires des protections sonores que leur octroie la législation s'y opposent ou les négocient, mais elle fait aussi apparaître, à travers les données révélées par les dossiers techniques, les discordances entre les objectifs de trafic annoncés lors du lancement du projet et les résultats obtenus depuis sa mise en service.

Outre ses enseignements et ces constats, cette étude sur la prise en compte du bruit ferroviaire sera d'une grande utilité pour préparer les citoyens et leurs associations représentatives à appréhender les contraintes d'insertion qui ne manqueront pas de se manifester dès la mise en oeuvre des nouveaux projets ferroviaires, dont la LN-PCA.

A. Le bruit, le bruit ferroviaire et la législation – B. La prise en compte prévisionnelle du bruit ferroviaire entre Antibes et Nice – C. La protection des riverains de la troisième voie ferrée à Antibes – D. La protection contre le bruit de la troisième voie ferrée à Villeneuve-Loubet – E. Questionnements sur les données de trafic et d'exploitation – Bibliographie et références [25 pages]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdAnalysesCommentaires.htm>]

2015.04.21 - InfoCirc155

ÉDITORIAL - La Démocratie participative et le Dialogue environnemental s'imposeront-ils aussi dans notre secteur ?

Annoncé par le Président de la République lors de sa 3^{ème} Conférence environnementale qui s'est déroulée du 27 au 28 novembre 2014 à Paris, "le grand chantier pour approfondir la démocratie participative dans l'élaboration des projets" a pris forme avec la mise en place, le 20 février 2015 par la Ministre Ségolène Royal,

d'une *Commission spécialisée sur la démocratisation du dialogue environnemental*, dont la mise en œuvre se traduira par des propositions adoptées le 4 mars dernier par la *Commission nationale du débat public* (CNDP), propositions dont le président Christian Leyrit a commenté les grandes lignes et l'esprit à la délégation du GIR qu'il a reçue le 24 mars.

Les décisions de la CNDP visent notamment à faciliter la saisine du débat public et "*à s'assurer de la cohérence globale des projets en débat (éviter qu'une infrastructure et sa desserte de transport soient débattues séparément, par exemple), s'assurer du continuum de participation entre le débat public et l'enquête d'utilité publique, et développer des expertises indépendantes*".

[cf. <http://www.armadiyo.com/mailings/cndp/cndp-lettre-info-mars-2015.html>]

Ces décisions répondent en tous points aux attentes du GIR qui avait, au nom du GTIC, soumis en juin 2014 à Christian Leyrit le cas de la Plaine du Var et exprimé la demande d'un Garant à laquelle le Préfet des Alpes-Maritimes n'avait pas cru devoir apporter son soutien (cf. [1]).

Elles semblent même faire clairement écho aux observations du GIR exprimées le 24 mars 2015 auprès du Président Leyrit au sujet du déroulement de la concertation sur la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN-Pca) (cf. [2]).

C'est donc sous les meilleurs augures et dans des conditions plus acceptables que devraient pouvoir reprendre les concertations sur l'OIN Plaine du Var et la LN-Pca qui font, l'une et l'autre, l'objet des communications ci-après (*jm*).

[2] Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN-Pca) : un nouveau débat public s'impose

(a) Audience du Président de la CNDP

À la veille de lancement de la 2^{ème} phase des études du projet, le GIR a été reçu par M. Christian Leyrit, président de la Commission nationale du débat public (CNDP) suite aux regrets qu'il lui a exprimés sur la manière dont la concertation s'était déroulée, puis suspendue, au cours des dernières années et sur ses souhaits de reprise sur des bases constructives.

[cf. Demande d'audience in (abc – Annexe)]

Ces requêtes ne pouvaient avoir de meilleur écho auprès du nouveau Garant [M. Philippe Quèvremont], présent à l'entretien, que l'annonce des décisions de la CNDP (cf. [1]).

(b) Rencontre avec nos partenaires de la phase initiale du Projet

À l'occasion de la réunion du Collège des acteurs, des représentants de quelques partenaires de la phase initiale du Projet [AGAM, Cluster Paca Logistique, MPM, SFU] ont rencontré, le 8 avril à Marseille, la délégation du GIR pour échanger sur les propositions à formuler sur les suites à donner à la concertation.

Les participants sont convenus de s'associer à la demande formulée par le GIR auprès du Président de la CNDP et à l'attention du nouveau Garant [cf. (a)], demande qu'ils se sont déclarés prêts à partager.

(c) Réunion RFF du Collège des acteurs [Marseille 8 avril 2015]

À l'issue de la présentation du "*Bilan de la consultation sur la zone de première priorité (ZPP)*" [priorité 1 du projet] par Jean-Michel CHERRIER, Directeur territorial adjoint SNCF Réseau, de nombreux participants ont exprimé leur déconvenue, sinon leur irritation, quant aux lacunes et aux anomalies de la concertation. En soulignant la faible implication des élus et du public qu'ils attribuent aux modalités de la concertation, certains d'entre eux ont demandé l'ouverture d'un débat public abordant en cohérence l'ensemble de la problématique d'un projet que RFF qualifie pourtant de "*Grand projet ferroviaire Sud Europe Méditerranée*".

(abc) Compte-rendu détaillé

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/LnPcaSituation.2015.04.08.pdf>]

2015.01.08 - InfoCirc151

ÉDITORIAL - Alpes-Maritimes : le mal des transports

Les Alpes-Maritimes n'auront connu pire chaos ferroviaire que celui qui s'instaure depuis peu - et pour longtemps - avec tout à la fois une catastrophe évitée de peu à Tende [une autre, tragique celle-là, eut lieu naguère à St. Dalmas], le dépérissement annoncé de la ligne Vintimille-Breil-Cuneo, le report aux calendes du toilettage de Cannes-Grasse et l'abandon du cadencement sur Cannes-Vintimille au prétexte de libérer des sillons pour un exploitant privé. Pendant ce temps, le transit international poids-lourds perdure au mépris des risques pour la population, de la dégradation des chaussées et de la redevance liée aux prestations, tandis que la consommation de l'espace, le désordre urbanistique et la dégénérescence du rail génèrent de nouveaux flux automobiles.

À ces récessions et ces reculades face aux enjeux auxquels devraient faire face les tenants d'une ambition métropolitaine, le GIR ne peut que rappeler ses analyses et propositions en la matière [1] et invoquer les préconisations de l'État [2], objet les unes et les autres du présent InfoCirc [*jm*].

[1] Transports dans les Alpes-Maritimes ou les effets pervers de l'opération OIN

En réponse aux questions posées au GIR Maralpin par le Patriote Côte d'Azur consacrant un dossier sur l'Opération d'intérêt national (OIN) Plaine du Var :

1°) *Quelle est votre vision de l'aménagement de cette Plaine du Var ?*

2°) *Le déplacement dans ce département est un problème rarement abordé par les différents administrateurs de l'OIN ; quel projet portez-vous à ce sujet ?*

son secrétaire scientifique, Jacques Molinari, a abordé la question de l'OIN à travers le problème des transports dans le département

Version originale GIR Maralpin - 29.10.2013 - 8 pages ; 2 planches

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLnPcaNoeud06.htm>]

2014.05.20 - InfoCirc146

[2] Un GECT pour la coopération ferroviaire transfrontalière maralpine ? Un GECT per la cooperazione ferroviaria transfrontaliera ?

Au barycentre de trois régions métropolitaines (Ligurie, Paca & Piémont) et avec la Principauté de Monaco en sa proximité immédiate, le noeud ferroviaire de Ventimiglia n'est toujours pas traité à l'échelle de tels enjeux territoriaux transfrontaliers. Les études sectorielles Interreg (Alcotra, Medoc), qui se sont succédées depuis une quinzaine d'années, n'ont jamais débouché sur des réalisations concrètes, tandis que l'interpénétration des dessertes des deux Rivieras reste toujours au point mort, que la survie de la ligne Cuneo-Ventimiglia se voit subordonnée à la révision d'une convention franco-italienne, et que la Principauté de Monaco s'est discrètement mise en retrait du projet LN-Pca (ex LGV-Paca).

Devançant de longue date les récentes intentions du Conseil régional Paca, celles de recourir à une procédure européenne (GECT) pour traiter de coopération ferroviaire à cette échelle triplement transfrontalière, Evelyne Niel met à disposition de tous, par l'entremise du GIR, son mémoire universitaire qui, dès 2011, en annonçait la nécessité, en exposait les fondements et devrait servir de référence pour en établir les bases.

Il GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo: Quale futuro per la politica di cooperazione territoriale transfrontaliera nell'ambito dei trasporti ferroviari tra la Regione PACA, Liguria e il Principato di Monaco [en italien]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/GectFerrovMasterUnsEvelyneNiel20140518.pdf>]

Au moment où RFF annonce l'ouverture d'une "information et consultation" (du 12 mai au 13 juin) sur la Priorité 2 du projet LN-Pca, il importe de se référer au Dossier GIR qui en traite.

Cf. ci-dessous [InfoCirc 142 du 28 décembre 2013]

[C] Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur - Noeud ferroviaire azuréen - Avis du GIR

Dossier 24 pages, 16 planches

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/Ln06ObservGir.2013.12.23.pdf>]

2013.12.28 - InfoCirc142

[1] Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur - Consultation sur le noeud ferroviaire azuréen - Avis du GIR sur des données occultées par le porteur du projets

Comme les autres acteurs azuréens de la société civile sans doute, le GIR a reçu notification, le 26 novembre dernier, de l'ouverture ...le 21 novembre (sic) d'une "Information & Consultation" sur la zone de passage préférentielle devant désaturer le noeud ferroviaire azuréen, projet dont les caractéristiques essentielles ont été définies par le *Comité de pilotage* [CoPil] du 23 septembre, convenues lors d'une *Commission consultative 06* s'étant tenue le 28 octobre, puis hâtivement présentées au *CoTer 06* le 8 novembre où seuls les représentants associatifs (*Amis du rail azuréen* et *GIR*) ont exprimé des avis critiques.

Les documents d'information mis, depuis lors, à disposition du public appellent en effet commentaires et critiques sur les contraintes de tracé et d'exploitation occultées par le porteur de projet, ainsi que sur le choix des gares, notamment sur celui d'une gare aux Bréguières-Sophia, implantation qui n'a jamais fait l'objet du moindre débat à la hauteur de ses répercussions territoriales.

Tout en reconnaissant que, dans sa configuration générale, le projet valide les positions du GIR quand au rabattement de la section nouvelle sur la gare de Cannes-Marchandises, (positions combattues par RFF, avec acharnement et mauvaise foi, tout au long du débat public et de la concertation), le GIR en examine les contraintes de tracé et d'exploitation occultées par le maître d'ouvrage, en remettant en cause l'essentiel du projet, y compris même le choix de la gare "sophipolitaine", et confortant de ce fait ses propres propositions.

Dossier 24 pages, 16 planches

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/Ln06ObservGir.2013.12.23.pdf>]

[2] Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur [Dossier GIR]

Du SFI Paca à la LN Pca

De la priorité des trains au quotidien à la désaturation des noeuds ferroviaires Marseillais et Azuréens ; du premier comité de pilotage sur le nouveau projet (9 janvier 2013) au suivant (23 septembre 2013)

La LN Pca conçue et conduite à marches forcées

Des conclusions de la Commission Mobilité 21 et des décisions de l'État sur le phasage et le découpage du projet, à la définition d'une Zone de passage prioritaire (ZPP) soumise à une brève consultation

3 communiqués, 2 dossiers, 1 étude

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLnPca.htm>]

[3] LN Pca - Le noeud ferroviaire azuréen [Dossier GIR]

Information & consultation sur la zone de passage préférentielle

CR du Coter 06 - Secteur Siagne-Nice - Désaturation du noeud ferroviaire azuréen

Le contexte du projet

Quelques avis de collectivités formulés dans le cadre du projet au fil de ses métamorphoses successives

Consultation sur le projet de désaturation du noeud ferroviaire azuréen

Avis du GIR

2 dossiers, 2 délibérations, 1 analyse, 1 compte rendu

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLnPcaNoeud06.htm>]

2012.08.20 - InfoCirc139

[1] Alpes-Maritimes : Un état des lieux dressé par le GIR à l'attention du Préfet et les réponses de ce dernier à nos requêtes

Aux fins de préparer l'audience du 14 mai 2013 accordée par M. Christophe Mirmand, Préfet des Alpes-Maritimes, le GIR a dressé à son attention un "état des lieux" qu'il accompagné de diverses requêtes auxquelles le Préfet a donné réponses par le biais du Compte rendu validé par ses soins.

Réflexions sur le territoire des Alpes-Maritimes à la lumière de 17 années d'activités du GIR Maralpin

Synopsis :

I. Les Alpes-Maritimes et leurs enjeux de territoire (a) Le contexte international, transfrontalier et interrégional et "le désenclavement" (b) Un territoire maltraité (c) Un environnement menacé - **II.** L'organisation et la gestion du territoire (a) L'intercommunalité (b) De la DTA 06 à l'OIN Plaine du Var (c) retours sur Monaco et la France - **III.** Des enjeux majeurs d'aménagement... ou de désagrégation du territoire (a) Vers un système ferroviaire intégré ou la salutaire métamorphose de la LGV-Paca en LN-Pca (b) Les liaisons transfrontalières (c) La percée autoroutière du Mercantour et le Col de Tende (c) Un imbroglio aveuglément entretenu autour d'un réseau étoffé de communications routières et ferroviaires majeures, communes à trois régions frontalières alpines (d) Transport : les spectres du transit international et de la logistique métropolitaine azuréenne - **IV.** Focus sur la Plaine du Var : la DTA 06 et l'OIN (a) Infrastructures (b) Delta du Var : Aéroport et Port communautaire (c) Environnement et agriculture.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AtRepertActualites.htm>]

2012.08.20 - InfoCirc139

[1] Alpes-Maritimes : Un état des lieux dressé par le GIR à l'attention du Préfet et les réponses de ce dernier à nos requêtes

[cf. http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/comptes_rendus.htm]

[3] Le Rapport Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable" - Clefs de lecture et avis du GIR Maralpin

Le GIR Maralpin a consacré son précédent *InfoCirc* [n° 138 du 24 juillet] à la présentation du Rapport *Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable"* remis le 27 juin 2013 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche par M. Philippe Duron, Président de la *Commission Mobilité 21*.

Ce document n'appelle, de la part du GIR Maralpin, que des éloges. Son extrême importance, tant par son contenu que par sa portée, a conduit le GIR à le présenter sous la forme analytique et synoptique d'un *Document de travail* et à en dégager quelques *clefs de lecture* ouvrant particulièrement sur les problématiques spécifiques à l'aménagement du territoire des secteurs de l'Arc méditerranéen occidental et de l'Arc alpin franco-italien.

Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable" - Clefs de lecture et avis du GIR Maralpin
[14.07.2013, 22 pages]
[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/Mob21ClefsLectureAvisGir14072013.pdf>]

2013.07.23 - InfoCirc138

Le Rapport Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable" Clefs de lecture et avis du GIR Maralpin

Le Rapport *Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable"* a été remis le 27 juin 2013 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche par M. Philippe Duron, Président de la *Commission Mobilité 21*. Mise en place en octobre 2012 par le ministre chargé des transports, la *Commission a eu pour mission de préciser les conditions de mise en oeuvre du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)*.

Les éloges du GIR

S'il lui fallait, en quelques mots seulement, exprimer son avis sur le Rapport, le GIR Maralpin n'hésiterait pas à le qualifier à la fois de *remarquable* par sa richesse, de *courageux* par son audace à contester nombre de présupposés, et de *salutaire* dans la mesure où il dresse pour la première fois un état objectif et général, à l'échelle nationale, de la problématique de la mobilité sous tous ses aspects.

L'extrême importance de ce document, tant par son contenu que par sa portée, a conduit le GIR Maralpin à en dégager quelques clefs de lecture ouvrant particulièrement sur les problématiques spécifiques à l'aménagement du territoire des secteurs de l'Arc méditerranéen occidental et de l'Arc alpin franco-italien.

Le dossier du GIR

Le présent dossier est conçu comme *document de travail à usage interne* mais il s'adresse également aux partenaires et interlocuteurs du GIR Maralpin qui consacrent, comme lui, tous leurs efforts à l'aménagement raisonné et soutenable du territoire. Qu'il fasse de très larges emprunts au *Rapport de la Commission 21* ne surprendra pas. Ce "*Rapport Duron*" (du nom du Président de ladite Commission), dont sont loués par ailleurs les grandes qualités et le caractère novateur, servira désormais de référence et contribuera, le GIR l'espère, avec le temps nécessaire à l'assimilation de son riche contenu, à apaiser les passions de tous les "Bouvard et Pécuchet du ferroviaire", qu'ils soient tenants ou opposants de la grande vitesse, et à amener à la raison les bonimenteurs qui préfèrent les proclamations à la réflexion.

Le "Rapport Duron" et les projets relevant de l'Arc Méditerranéen et de l'Arc Alpin

Le présent dossier parcourt le contenu du "*Rapport Duron*" en en faisant ressortir les aspects les plus novateurs et les nombreuses convergences avec les thèses défendues par le GIR. Il porte l'accent sur l'attention portée par la Commission aux projets relevant de l'Arc Méditerranéen et de l'Arc Alpin, attention qui se révèle *particulièrement favorable* pour ces secteurs géographiques qui recueilleraient une part privilégiée des financements. Ces informations sont clairement mises en évidence à la lumière des tableaux synoptiques dressés par le GIR à cette fin.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/Mob21ClefsLectureAvisGir14072013.pdf>]

Sur le contexte : rappels InfoCirc antérieures

Le 17 octobre 2012 - Une disposition gouvernementale et son incidence régionale : le Schéma national de mobilité durable (SNMD) se substituera au SNIT et le Système ferroviaire intégré (SFI) Paca à la LGV Paca

(a) Le SNMD remet en question le SNIT et le SFI-Paca se substitue à la LGV-Paca [Analyse du GIR Maralpin]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/SfiPacaSnmAnalyseGir171012.pdf>]

(b) Le Système ferroviaire intégré (SFI) supprime la LGV-Paca [Relevé de notes sur la rencontre de M. Hugues Parent, Préfet de Région, avec des associations le 17.01.2012]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/SfiPacaRencontrePrefAssocCrGir171012.pdf>]

Le Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) - La version consolidée de l'Avant-projet soumise à la consultation ouverte le 28 février 2011 - Notes de lecture et commentaires

par Claude Brulé, Administrateur délégué du GIR Maralpin auprès des Administrations centrales

Note d'analyse du GIR portant sur les étapes franchies par l'avant-projet de schéma national depuis sa définition le 3 août 2009 par l'Autorité environnementale, sa première présentation en juillet 2010, suivie en janvier 2011 d'une nouvelle présentation sous sa forme dite "consolidée".

L'analyse, qui renvoie à une note précédente (septembre 2009) traitant de la première version de l'avant projet, porte l'accent sur les novations apportées au projet, sur les priorités retenues dans le SNIT "consolidé", mais aussi sur les critiques portées au projet par l'Autorité environnementale dans son avis du 11 mars 2011. Cette nouvelle note est assortie de commentaires portant sur le positionnement de l'avant-projet au regard du Grenelle de l'environnement, sur les priorités retenues dans la version "consolidée", et sur les futures étapes du SNIT.

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/SnitAvantProjetConsolideCommentCIBrule1106.pdf>

2013.02.26 - InfoCirc136

[2] Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur - Le comité de pilotage du 9 janvier 2013 conforte le changement de cap

Considérant pour acquis "le recentrage du projet sur l'amélioration des transports du quotidien" tel qu'il l'avait fait admettre lors de la réunion du 17 octobre 2012 devant une assistance choisie, le Préfet de Région Hugues Parant s'est référé à la création de la commission «mobilité 21» chargée de mettre en perspective les conditions de réalisation du Schéma national de mobilité durable (SNMD) pour "donner mission à Yves Cousquer de travailler sur un phasage possible du projet, en recherchant un consensus intégrant l'acceptabilité politique et financière du projet, ainsi que sur son acceptabilité sociale".

La réflexion menée dans ce nouveau cadre par Yves Cousquer (dont le GIR Maralpin a apprécié le rôle décisif dans le choix du tracé des Métropoles) a conduit le Copil à retenir les orientations suivantes :

- (a) sous-phasage du projet avec en première étape, pour la soumission à la Commission "mobilité 21" : (1) la désaturation du noeud ferroviaire de Saint-Charles et (2) la création d'une ligne nouvelle "depuis la Siagne jusqu'à Nice"
- (b) confirmation de l'approche transfrontalière du projet
- (c) intégration du fret à la réflexion

Ces orientations répondent en tous points à l'ensemble des préconisations que le GIR Maralpin n'a eu cesse de construire et de plaider depuis la genèse du projet. Il reste à espérer qu'elles soient retenues, sinon imposées, au plus haut niveau de l'État.

Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur - Comité de pilotage du 9 janvier 2013 - Compte rendu

Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur [3 pages]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LnPcaCopilJanv2013Cr.pdf>]

2012.12.27 - InfoCirc135

Que penser de la Concertation LGV-Paca telle qu'elle a été pratiquée par RFF et suivie par la CNDP ?

[1] La "concertation" LGV-PACA de septembre à décembre 2011

Dix mois après l'achèvement d'une concertation engagée en septembre 2012 et interrompue en décembre de la même année, RFF a adressé à tous les membres du *Collège des acteurs*, et à ce titre au *GIR Maralpin*, un Bilan de la concertation au sujet duquel il sollicite leur avis sous la forme d'une fiche de lecture comportant quatre rubriques et devant être intitulée

REMARQUES DU COLLÈGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV-PACA - Septembre/Décembre 2011

On trouvera ci-après, reproduites dans leur intégralité, les réponses du GIR Maralpin à ces 4 rubriques intitulées

1. Le dispositif d'information et de concertation
2. Le bilan quantitatif de la concertation
3. Les enjeux soulevés au cours de la concertation
4. Les principaux enseignements de la concertation

Avis du GIR Maralpin sur le Bilan de la concertation 2011 dressé par RFF

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaConcertation2011BilanRffAvisGir121112.pdf>]

Le GIR Maralpin, qui se réfère à l'ensemble des observations, commentaires, requêtes et propositions qu'il a formulés tout au long de cette concertation, ne peut qu'en dresser un bilan extrêmement sévère qui met en cause non seulement RFF, maître d'ouvrage, mais aussi ses commettants en charge de l'organisation, et sans nul doute, le système de financement du projet qui a, de fait, accordé une primauté démesurée aux co-financeurs, en effaçant le rôle de l'État, lequel, au paroxysme de la confusion, a heureusement repris la main [cf. Info@Circ n° 134 : Récentes dispositions du nouveau Gouvernement : remises en question du SNIT et de la LGV-Paca - Voir Rappels ci-dessous].

On notera qu'à ce jour, ni le Bilan de la concertation (adressé le 16 octobre 2011 aux membres du *Collège des acteurs*), ni les avis (dont ceux du GIR) que RFF attend de ces derniers, n'ont été mis à disposition du public. En revanche...

[2] La "concertation" Nice-Italie 16 janvier/16 février 2012

... le Compte rendu de cette "concertation", de surcroît validé par la *Commission nationale du débat public* (CNDP), a été mis en ligne le 16 décembre 2012 sur le site de RFF, sans que l'avis du *Collège des acteurs* n'ait été sollicité.

Le GIR Maralpin ne manquera pas pourtant de donner le sien à la lecture attentive d'un document, qui surpasse en indigence, le Rapport qui l'a précédé.

[3] Que penser de la place et du rôle de la CNDP dans ces concertations

Les nombreuses critiques que le GIR Maralpin n'a cessé de formuler, tant sur l'organisation que sur le déroulement de ces concertations, ont déjà eu un écho notable auprès des Autorités de l'État. Il serait souhaitable qu'elles en aient aussi auprès de celles de la CNDP dont les responsabilités sont engagées de par la Loi, laquelle stipule :

Art. L. 121-1. [Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité]

La Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

« La participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique...

« Elle conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet.

« La Commission nationale du débat public a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public.

2012.10.27 - InfoCirc134

Le 17 octobre 2012 - Une disposition gouvernementale et son incidence régionale

Le Schéma national de mobilité durable (SNMD) se substituera au SNIT et le Système ferroviaire intégré (SFI) Paca à la LGV Paca

Le même jour, le 17 octobre 2012, où Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, annonçait les premières dispositions en vue de proposer les bases d'un nouveau *Schéma national de mobilité durable* (SNMD) devant se substituer au *Schéma national des infrastructures de transport* (SNIT), Hugues Parent, Préfet de la Région PACA, réunissait des associations pour transposer ces directives du gouvernement au projet de LGV-Paca, dont les orientations initiales sont remises en question sous le concept nouveau de *Système Ferroviaire Intégré* (SFI) Paca.

Le GIR considère l'ensemble de ces dispositions, *qui correspondent en tous points à ses analyses et recommandations*, comme profondément salutaires et justiciables du plus large soutien.

[1] Le SNMD remet en question le SNIT et le SFI-Paca se substitue à la LGV-Paca [Analyse du GIR Maralpin]

Considérant que le SNIT conçu par son prédécesseur implique des investissements démesurés, tant au niveau de l'État qu'à celui des collectivités locales, et n'est pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques, le nouveau gouvernement considère nécessaire de construire une vision soutenable des transports en donnant la priorité aux transports du quotidien. Dans cette perspective, il a mis en place le 17 octobre 2011 une commission chargée de soumettre, sous six mois, des recommandations à partir desquelles pourra être élaboré un *nouveau schéma national de mobilité durable*.

Leur transposition a été présentée le même jour à des associations PACA par le Préfet de Région qui a précisé les raisons pour lesquelles au projet de LGV-Paca sera substitué celui d'un *Système ferroviaire intégré* répondant aux besoins les plus urgents de la population et satisfaisant aux recommandations du Gouvernement.

[cf. [SfiPacaSnmdAnalyseGir171012](#)]

[2] Le Système ferroviaire intégré (SFI) supplantant la LGV-Paca

[Relevé de notes sur la rencontre de M. Hugues Parent, Préfet de Région, avec des associations le 17.01.2012]

S'appuyant sur une présentation d'un état des lieux sévère de l'asphyxie ferroviaire, routière et environnementale dont l'incidence sur le devenir socio-économique de la région est inquiétante, le Préfet, qui semble regretter la manière dont a été conduite la concertation, reconnaît les insuffisances d'un dossier où ont été occultés l'obsolescence et l'insuffisance du réseau ferroviaire existant, la saturation irrémédiable du réseau routier et les besoins croissants de mobilité.

En déplorant l'impasse de la très grande vitesse sur laquelle RFF a été engagé, et en se référant aux orientations du nouveau gouvernement [cf. 1], le préfet considère devoir y renoncer et recentrer le projet sur le concept d'un *Système Ferroviaire Intégré* privilégiant le report modal sur le rail, de manière à être à la hauteur des besoins de mobilité liés aux projets de développement des métropoles littorales.

C'est à cette seule condition que le nouveau projet [*en entière cohérence avec les analyses du Gir*] pourra être éligible au nouveau Schéma national (SNMD).

[cf. [SfiPacaRencontrePrefAssocCrGir171012](#)]

2011.12.21 - InfoCirc129

Concertation LGV-Paca

8 décembre 2011 - 4ème Comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06) - Déclaration liminaire du GIR Maralpin

À l'ouverture de ce quatrième CoTer 06, qui clôt l'ensemble des réunions de concertation programmées de septembre à décembre 2011 et censées devoir aboutir au choix d'un fuseau de tracé, le GIR Maralpin, qui y a occupé tout au long une part active, a tenu à exprimer son point de vue sur le déroulement de cette concertation devant les membres de ce CoTer, et à demander à ce que soit portée à connaissance de l'ensemble des acteurs du projet, la présente déclaration liminaire portant sur :

(1) les nouvelles lignes directrices issues de la concertation

(2) ses demandes antérieurement formulées sur l'ouverture et le déroulement de la concertation

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvPacaCoter06R4DeclarationGir.pdf>]

18 décembre 2011 - Communiqué de presse de l'URVN, du Groupe varois de réflexion, du GIR Maralpin et de TGV-PCA

Face aux oppositions exprimées à l'encontre du schéma à dominante grande vitesse présenté par RFF, L'URVN-FNE Paca, le Groupe Varois de Réflexion sur la LGV Paca (qui fédère 8 associations varoises, dont la FNAUT 83), le GIR Maralpin et l'Association TGV PCA, réaffirment leur soutien à un projet qui concerne toute la région mais doit traiter d'abord des besoins prioritaires et déboucher sur la réalisation d'un réseau ferroviaire performant.

Les organismes signataires proposent pour objectifs : (1) octroyer la priorité au développement des TER ; (2) abandonner la très grande vitesse ; (3) privilégier le maillage du réseau ; (4) étudier l'implantation de haltes nouvelles ; (5) réaliser au plus tôt un report modal des transits routiers.

Ils demandent à l'État d'afficher des orientations constructives devant conduire à réexaminer les propositions de RFF en annonçant un phasage des travaux et en suscitant une réelle concertation sur les points durs (Est Var et Ouest Alpes-Maritimes)

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLgvPacaPhase1Debats&Concert.htm>]

2011.12.03 - InfoCirc128

Concertation LGV-Paca · S'affranchir des dogmes et s'engager sur de nouvelles voies avec le projet de ligne nouvelle PACA

À l'occasion de la quatrième réunion du Groupe de travail thématique transversal Fret & Logistique [Toulon, le 22 novembre 2011], ont été présentées par Jacques Molinari, sous forme de diaporama, quelques éléments majeurs des analyses et propositions du GIR Maralpin que ce dernier estime nécessaire de rappeler tout au long d'une procédure où bien peu de place est accordée à une véritable concertation autour d'un projet engoncé dans des dogmes aussi surannés qu'inadéquats, tant aux enjeux territoriaux qu'aux besoins des populations.

Territoires, Gares, Infrastructures et Exploitation ferroviaire fret & voyageurs - S'affranchir des dogmes et s'engager sur de nouvelles voies avec le projet de ligne nouvelle Parcours iconographique (diaporama de 58 planches couleurs) au fil des enjeux, des défis et des solutions proposées à la lumière de réalisations exemplaires

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaConcertGtttFretToulonPresentGirMolinari20111122z.pdf>]

Note d'information et propositions du GIR Maralpin pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes - La concertation à mi-parcours [Rappel du Bulletin précédent]

La traversée-desserte des Alpes-Maritimes, focalise tous les enjeux d'aménagement du territoire et de fonctionnalités ferroviaires, ainsi que toutes les stipulations à l'encontre des propositions du maître d'ouvrage, relatives à l'aménagement du territoire, aux fonctionnalités et à l'exploitation ferroviaires, stipulations assorties en premier lieu de la remise en cause de la grande vitesse dans le secteur des Alpes-Maritimes.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaConcertationMiParcours1111.pdf>]

Rappel important

LGV-Paca, derniers enjeux - Mémoire du GIR à l'attention des Services de l'État [*Rappel* du n° 120 du 2 mai 2011]

Lors des audiences qui lui ont été accordées, en mars et avril 2011, au Cabinet du Secrétariat d'État aux Transports, à la DATAR, à la DREAL-Paca et à la DDTM 06, le GIR a présenté, sous la forme d'un mémoire, le contenu de ses analyses et propositions relatives à la conduite du projet de LGV-Paca dans une perspective d'aménagement à long terme de l'espace maralpin, en appelant l'attention sur l'urgence d'une large ouverture de la concertation.

Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire - Mémoire sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État [11 pages, 3 planches]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>]

2011.11.20 - InfoCirc127

LGV-Paca : à mi-parcours d'une bien étrange concertation : appel à l'intervention de l'État et du Garant

Une bien étrange concertation

Si, à mi-parcours de son déroulement, la concertation ouverte par RFF le 15 septembre dernier voit toute perspective de consensus sur ses *parti-pris* s'éloigner, elle aura au moins permis d'instaurer des réflexions constructives *au sein d'une société civile* qui fait vaillamment face à un maître d'ouvrage et à des co-financeurs campés sur des positions qui seront bientôt reconnues intenablement en haut lieu.

Par delà les indignations déjà exprimées à l'Ouest et celles attendues à l'Est par les opposants à toute nouvelle infrastructure qui ne soit pas routière, de grandes avancées sont en perspective quant à la prise en compte de l'aménagement du territoire, du report modal et des recommandations de l'État, notamment sur le refus des gares hors-la-ville.

Le GIR Maralpin, pour sa part, poursuit la patiente explicitation des propositions qu'il a formulées dès avant le grand débat public, mais ne peut laisser, sans réplique, s'imposer des procédés qui ne satisfont même pas aux règles de concertation laborieusement ajustées à sa propre convenance par le maître d'ouvrage.

On trouvera dans ce numéro, d'une part notre analyse des enjeux et, d'autre part, la présentation de nos dernières requêtes auprès du Préfet de Région, représentant de l'État, et aussi auprès du Garant de la concertation, représentant de la Commission nationale du débat public.

Le GIR Maralpin en appelle à l'intervention de l'État et du Garant de la concertation

Demande d'ouverture de la concertation sur des scénarios écartés par le Comité de pilotage (CoPil) - Requête au Préfet de Région en date du 25 octobre 2011

Constat du non respect des engagements du Maître d'ouvrage sur l'ouverture d'une concertation, laquelle, à mi-parcours, exclut l'examen d'autres scénarios qu'imposés par ses soins dont aucun n'est en mesure de respecter l'ensemble des fondamentaux devant présider désormais à la réalisation du projet [3 pages].

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaPrefRegionConcertScenariosEcartes.2011.10.25.pdf>]

Observations sur les dérives du maître d'ouvrage - Requête au Préfet de Région en date du 17 novembre 2011

Sur les refus de prise en charge de deux experts nationaux proposés dans le cadre du Groupe transversal Gares et le déroulement de la réunion [note GIR Maralpin, Groupe varois de réflexion sur la LGV Paca, Société française des urbanistes, Association TGV-PCA] [3 pages]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaPrefRegionConcertDeriveGtttGares.2011.11.17.pdf>]

La concertation à mi-parcours

Note d'information et propositions du GIR Maralpin pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes

La traversée-desserte des Alpes-Maritimes, focalise tous les enjeux d'aménagement du territoire et de fonctionnalités ferroviaires, ainsi que toutes les stipulations à l'encontre des propositions du maître d'ouvrage, relatives à l'aménagement du territoire, aux fonctionnalités et à l'exploitation ferroviaires, stipulations assorties en premier lieu de la remise en cause de la grande vitesse dans le secteur des Alpes-Maritimes.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLgvPacaPhase1Etudes.htm>]

Rappel important

LGV-Paca, derniers enjeux - Mémoire du GIR à l'attention des Services de l'État [*Rappel* du n° 120 du 2 mai 2011]

Lors des audiences qui lui ont été accordées, en mars et avril 2011, au Cabinet du Secrétariat d'État aux Transports, à la DATAR, à la DREAL-Paca et à la DDTM 06, le GIR a présenté, sous la forme d'un mémorandum, le contenu de ses analyses et propositions relatives à la conduite du projet de LGV-Paca dans une perspective d'aménagement à long terme de l'espace maralpin, en appelant l'attention sur l'urgence d'une large ouverture de la concertation.

Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire - Mémoire sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État [11 pages, 3 planches]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>]

2011.10.19 - InfoCirc126

Quelle ligne nouvelle pour la Région PACA ? - Les scénarios RFF ...en perte de vitesse

Trente ans après sa naissance, le concept TGV remis en question par le Directeur général délégué de RFF

Se confiant à Ville Rail & Transports, Jean-Marc Delon, Directeur général délégué de RFF, y déclare notamment "*(Le TGV) C'est ce qu'il fallait commencer par faire, mais faut-il continuer sur cette lancée ? - Le modèle TGV est un modèle cher en infrastructure pour le gestionnaire, (cher) en prix du billet pour le client, et (cher) en conditions de production pour l'opérateur - Il nous faut passer d'une logique centrée sur la vitesse à une autre prenant en compte l'ensemble des attentes des clients - Faire de la qualité sans être au coût du TGV*" [Ville Rail & Transports n° 527 ; 21.09.2011; pages 46-49].

[cf. http://www.gir-maralpin.org/perinet/index.php?option=com_jdownloads&Itemid=999999&task=view.download&cid=1309]

Consultation : Huit requêtes du GIR Maralpin soumises à la troisième réunion du Coter des Alpes-Maritimes

À l'issue de deux séries de réunions des Groupes de travail géographiques 06 et de trois réunions des Groupes de travail transversaux [Fret/Logistique (2) et Gares (1)], et à la veille de la tenue du troisième Comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06), le GIR Maralpin a soumis à cette instance huit (8) requêtes portant respectivement sur :

(1) *Le réexamen critique des quatre scénarios sélectionnés par le CoPil et l'étude des variantes proposés par divers acteurs ; (2) La création d'un Groupe transversal 06 ; (3) La création d'un Groupe territorial régional ; (4) L'allongement du temps de débat imparti aux CoTer ; (5) L'établissement d'un verbatim pour les réunions des CoTer ; (6) L'observation de délais et le réordonnement de la mise à disposition des documents produits par RFF ; (7) L'implication de représentants de la Principauté de Monaco et de la Ligurie dans les réunions géographiques les concernant ; (8) La prise en charge par RFF des frais de déplacements des acteurs et experts invités à participer à des réunions situées hors de leur zone de résidence.*

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLgvPacaPhase1Procdures.htm>]

Position de l'URVN-FNE Paca actualisée au 27.09.2011 sur le Projet LGV-Paca

L'Union Régionale Vie et Nature, fédération régionale de France Nature Environnement (URVN-FNE Paca), fédère à travers son réseau d'unions et de fédérations départementales, les associations de protection de la nature et de l'environnement en Provence Alpes Côte d'Azur.

Pour compléter les principes généraux qu'elle a exprimés dans des communiqués précédents, l'URVN-FNE Paca a souhaité faire part de son positionnement sur les fuseaux de passage dans les départements, positionnement qui, pour l'essentiel, ne diffère pas de celui que le GIR Maralpin affiche depuis la genèse du projet.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvPacaUrvnFnePosition.2011.09.27.pdf>]

[Rappel] LGV-Paca, derniers enjeux - Mémoire du GIR à l'attention des Services de l'État [*Rappel* du n° 120 du 2 mai 2011]

Lors des audiences qui lui ont été accordées, en mars et avril 2011, au Cabinet du Secrétariat d'État aux Transports, à la DATAR, à la DREAL-Paca et à la DDTM 06, le GIR a présenté, sous la forme d'un mémorandum, le contenu de ses analyses et propositions relatives à la conduite du projet de LGV-Paca dans une perspective d'aménagement à long terme de l'espace maralpin, en appelant l'attention sur l'urgence d'une large ouverture de la concertation.

Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire - Mémorandum sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État [11 pages, 3 planches]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>]

2011.09.26 - InfoCirc125

L'OIN Plaine du Var et la LGV-Paca

Les Alpes-Maritimes aux prises avec **deux** grands projets soumis à **deux** consultations **dissociées**

Un double enjeu stratégique à l'embouchure du Var

Deux consultations biaisées et distinctes sur deux projets imbriqués

Ces deux projets importants engagent l'avenir à long terme du département des Alpes-Maritimes et des régions limitrophes (Var, Monaco, Ligurie, Piémont).

Bien que ces deux programmes se chevauchent au débouché de la Vallée du Var, ils sont conduits séparément et n'ont pas fait le moindre objet d'une réflexion commune d'aménagement du territoire.

Tandis, qu'à des degrés divers, l'un et l'autre sont déjà engagés sur des voies inquiétantes, la population du Département se voit proposer des consultations dont les modalités sont contestables et dont les conclusions (qui en seront tirées par les seuls organisateurs) risquent d'aller à l'encontre de l'intérêt général.

Deux enjeux majeurs à Nice St Augustin, à la croisée des deux projets

L'implantation d'une **gare TGV ("Nice-Aéroport")** doit-elle s'accompagner du déport du **Marché d'intérêt national (MIN)** et d'un renoncement à la **logistique et au fret** ?

Sans qu'aucune réflexion approfondie n'ait été conduite

- sur l'intérêt d'une desserte directe TGV du nœud ferroviaire de Nice-Thiers en cœur de ville,
- sur l'accès ferroviaire à Nice-Ville et au-delà depuis Nice-St Augustin à travers l'étranglement de Saint Philippe par les deux récentes autoroutes urbaines (voies rapides "Mathis"),
- sur la desserte logistique de la métropole niçoise et de "l'Éco-Vallée",

décisions ont été prises

- d'implanter la gare TGV à St-Augustin ("Nice Aéroport"),
- d'en déporter le MIN, actuellement embranché SNCF, à plusieurs kilomètres en amont sur le site agricole de La Baronne où aucune intermodalité ferroviaire n'est, ni envisagée, ni possible.

Les dangers des prises de décisions séparées compromettant la faisabilité d'un des projets, sinon des deux

Nombreux sont les exemples [dont celui tout proche de l'aliénation des emprises ferroviaires à la tranchée de Saint Philippe au bénéfice de la voirie urbaine communale (autoroutes urbaines Nord et Sud)] de décisions ayant conduit à rendre impossible la réalisation d'équipements et d'ouvrages indispensables, du fait de ne pas avoir assuré au bon moment, la préservation des espaces nécessaires à la conduite des travaux correspondants. L'insuffisance de réflexion intégrée entre les deux projets d'urbanisation, conduits, l'un par l'EPA Plaine du Var et l'autre par RFF pour la LGV PACA, contient tous les ingrédients pour aboutir à une situation similaire, la réalisation des deux projets étant décalée dans le temps puisque ce dernier est appelé à n'être opérationnel qu'après 2023, dans les meilleurs des cas, et en 2040, dans le pire des cas.

Un exemple des surprenantes prises de décisions de l'EPA Plaine du Var engageant l'avenir de la future gare intermodale de St Augustin "TGV Nice Aéroport"

L'extrait de délibérations reproduit dans la note jointe traite du projet de Pont Rail destiné à ménager le passage de la future Ligne 2 du tramway de Nice (dont le projet vient d'être présenté au public le 26 septembre 2011) sous les voies ferrées de la ligne littorale à St Augustin, au niveau des embranchements ferroviaires du MIN, où devrait être implantée la gare intermodale de "Nice Aéroport" sur la consistance de laquelle les administrateurs de l'EPA n'ont, semble-t-il, pas la moindre idée, c'est ce qu'exprime ainsi, non sans humour, la représentante du

Conseil régional : "*quoi qu'il en soit le projet qui nous a été présenté ce matin était plutôt un projet sur quatre voies, RFF partirait plutôt sur huit, notre bonheur se fera peut-être à six ; l'avenir nous le dira.*" [cf. contexte [fichier joint](#)]

[RAPPEL] - Demande GIR d'intervention des Services de l'État pour une mise en cohérence de ces deux grands programmes dans une démarche commune d'aménagement du territoire

Rappelant l'importance de ces deux grands programmes engageant l'avenir à long terme du département des Alpes-Maritimes, de la Principauté de Monaco, des régions italiennes limitrophes ainsi que du territoire national, soulignant en outre l'intrication directe de ces deux programmes au débouché de la Plaine du Var, le GIR a, le 22 juillet, sollicité auprès de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, ainsi que du Délégué interministériel DATAR, l'intervention des Services de l'État pour engager une démarche commune d'aménagement du territoire.

En sa réponse du 27 juillet, le Chef adjoint du cabinet de la ministre, constatant que la démarche relevait plus particulièrement des attributions du ministre de l'agriculture, de l'alimentation de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, a avisé le GIR de la transmission de sa requête à Monsieur Bruno Le Maire.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AtInterventions.htm>]

2011.09.21 - InfoCirc124

LGV Paca - Vers une plus grande ouverture de la concertation - Une série d'avancées décisives à l'actif du GIR Maralpin et de ses partenaires

7 septembre 2011 - Constitution d'une coordination d'associations membres des COTER - Communiqué de presse

Dans le cadre du projet LGV PACA, et à l'aube de la concertation organisée par RFF de septembre à décembre 2011, les associations membres des instances de concertation (les Comités Territoriaux COTER 13, 83 et 06) se sont réunies le 2 septembre 2011 à Toulon pour procéder à un échange de vues. Plusieurs d'entre elles, dont l'URVN Paca et le GIR Maralpin, ont souhaité affirmer leur volonté d'œuvrer ensemble dans le cadre d'une coordination, et faire part, sous la forme d'un communiqué de presse, de leurs positions et demandes communes concernant le projet, à savoir :

Exigence d'une véritable concertation ; Accord sur la nécessité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire ; Nécessaire protection de l'environnement en vue du développement durable ; Préférer les gares en centre-ville ; Prendre en considération le fret et la logistique ; Développer les dessertes régionales (TER)

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaCotersCoordAssosCommPresse20110907.pdf>]

Cette démarche fait écho à un précédent Communiqué de presse en date du 22 juillet émanant de treize (13) associations (dont le GIR Maralpin), préoccupées par les difficultés d'accès aux études ainsi que par les restrictions apportées par le maître d'ouvrage au choix des scénarios [cf. Info@Circ 123].

9 septembre 2011 - À l'initiative du GIR Maralpin, création de deux (2) Groupes de travail thématiques transversaux à partir desquels approfondir la réflexion sur le projet

Le GIR Maralpin a sollicité et obtenu, de RFF et de ses partenaires, la création de deux groupes de travail thématiques transversaux (à l'échelle de l'ensemble du projet) dans le souci d'élargir et d'approfondir la réflexion sur de grands enjeux tenus jusqu'ici à l'écart des débats d'orientation des Comités de pilotage (CoPil).

- **Groupe de travail sur les fonctionnalités fret et logistique** du réseau maillé ferroviaire devant résulter de la construction de la future LGV-Paca [projet porté en collaboration avec le *Cluster Paca Logistique*] cf. Notice de présentation ci-dessous

[\[http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacmts/LgvPacaGtFretLogistNoticePresentation20110901.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacmts/LgvPacaGtFretLogistNoticePresentation20110901.pdf)

- **Groupe de travail sur la problématique des gares** de la LGV-Paca (fonctionnalités ferroviaires, intermodalités, urbanisme, aménagement du territoire) [projet porté en collaboration avec la *Société française des urbanistes* (SFU), l'*Association TGV-PCA* et la *Confédération française pour l'habitat, l'urbanisme et l'aménagement du territoire* (COFHUAT)] cf. Notice de présentation ci-dessous

[\[http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacmts/LgvPacaGtGaresNoticePresentation20110918.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacmts/LgvPacaGtGaresNoticePresentation20110918.pdf)

La création de ces deux groupes de travail transversaux a été *validée* pour le premier et *approuvée* pour le second, lors du Comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06), du 9 septembre 2011.

Le GIR Maralpin et ses partenaires attendent de ces deux groupes de travail, devant rassembler compétences et experts reconnus, qu'y soient notamment examinées les questions relatives à l'implantation des gares des départements du Var et des Alpes-Maritimes, au report modal des trafics internationaux de transit et de desserte des métropoles urbaines, ainsi qu'à leur organisation logistique.

2011.07.31 - InfoCirc123

LGV Paca et OIN Plaine du Var au mépris de l'aménagement du territoire et de la concertation

Les deux grands projets LGV Paca et OIN Plaine du Var, qui engagent le devenir à long terme de notre région et de l'ensemble des territoires transfrontaliers maralpains, sont conduits dans la précipitation et au mépris des concertations pourtant proclamées mais désormais repoussées... aux approches de la campagne électorale présidentielle.

Ce n'est en effet qu'à l'automne prochain que seront enfin accordées à la société civile les droits que lui octroie la Loi, mais sous la forme d'une concertation limitée à quelques jours pour l'OIN ("probablement sur une semaine" selon l'annonce faite lors de l'audience accordée le 24 Juin à une délégation du Collectif OIG VAR par Christian Tordo, président de l'EPA Plaine du Var), et, pour la LGV-Paca, à au plus deux mois à partir de septembre, par RFF pour ne pouvoir remettre en question des tracés, d'ici-là bien verrouillés par ses soins, à l'attention d'un comité de pilotage (CoPil), lequel ne semble pas s'être posé toutes les questions que soulèvent les citoyens se préoccupant du devenir du territoire et de ses populations.

Tandis qu'un collectif de 21 fédérations et associations nationales, régionales et départementales adressait au Ministres, J.-L. Borloo le 21.10.2010 puis N. Kosciusko-Morizet le 09.01.2011, une demande de saisine de débat public sur l'OIN Plaine du Var (requêtes restées à ce jour sans réponse), le 30 juillet dernier, se tenait à Carnoules, à l'initiative d'un collectif d'associations varoises et avec la soutien de la FNAUT Paca, une rencontre augurant bien du large rassemblement associatif devant se constituer pour exiger la prompte ouverture d'une réelle concertation sur la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire ossature d'un réseau maillé satisfaisant aux décisions de l'État et aux besoins des populations.

Outre sa participation solidaire avec les démarches des fédérations et associations appelant à concertation, le GIR a procédé à deux requêtes, l'une relative à l'élargissement de la réflexion sur les fonctionnalités de la Ligne nouvelle, l'autre sur la prise en compte conjointe de l'aménagement du territoire par l'OIN et la LGV-Paca

[1] LGV-Paca - Demande de création d'un groupe de travail transversal portant sur les fonctionnalités fret et logistique du réseau maillé ferroviaire devant résulter de la construction de la nouvelle infrastructure

En dépit de l'importance de ses contributions dans l'élaboration global du projet, le GIR n'a été convié à participer qu'au seul comité territorial (CoTer) des Alpes-Maritimes et s'en est étonné lors de la première réunion de ce dernier, tenue le 4 juillet à Nice. À son issue, le GIR a formulé le 5 juillet à son nom et à celui du Cluster Paca Logistique, auprès de la Préfecture 06 et du Chef de la Mission LGV, la demande de création de ce groupe de travail transversal devant pallier la non prise en compte dans le projet des problématiques fret et logistique, tant au niveau des métropoles que de l'Arc méditerranéen.

Dans sa réponse en date du 26 juillet, la Préfecture 06, a fait connaître sa décision de soumettre cette proposition au prochain CoTer 06, ainsi qu'aux autres CoTer 13 & 83, devant se tenir tous trois en septembre prochain, alors qu'elle eut pu l'être directement au CoPil s'étant tenu le 11 juillet, disposition procédurière qui dénote le modique intérêt attaché tant à la proposition qu'à l'élargissement du champ de la réflexion.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLgvPacaPhase1Etudes.htm>]

[2] LGV-Paca & OIN Plaine du Var - Demande d'intervention des Services de l'État pour une mise en cohérence de ces deux grands programmes dans une démarche commune d'aménagement du territoire

Rappelant l'importance de ces deux grands programmes engageant l'avenir à long terme du département des Alpes-Maritimes, de la Principauté de Monaco des régions italiennes limitrophes ainsi que du territoire national, soulignant en outre l'intrication directe de ces deux programmes au débouché de la Plaine du Var, le GIR a, le 22 juillet, sollicité auprès de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, ainsi que du Délégué interministériel DATAR, l'intervention des Services de l'État pour engager une démarche commune d'aménagement du territoire.

En sa réponse du 27 juillet, le Chef adjoint du cabinet de la ministre, constatant que la démarche relevait plus particulièrement des attributions du ministre de l'agriculture, de l'alimentation de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, a avisé le GIR de la transmission de cette requête à Monsieur Bruno Le Maire.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AtInterventions.htm>]

[3] LGV-Paca - Communiqué de presse d'un collectif d'associations réclamant plus de concertation

Treize (13) associations (dont le GIR Maralpin), pour la plupart membres des Comités territoriaux (CoTer) des Alpes-Maritimes et du Var, ont diffusé le 25 juillet, à l'attention notamment de Philippe Marzolf, Garant de la

concertation et de Jean-Michel Cherrier, Chef de Mission de la LGV-Paca, un communiqué de presse demandant que "conformément à la Charte de concertation, soient prises en compte leurs revendications de transparence des décisions et de communication des documents en temps utile", et constatant que "les scénarii proposés répondent très imparfaitement aux objectifs fixés par le projet de LGV Paca qui sont d'offrir à l'horizon 2040 un système ferroviaire intégré et performant à l'ensemble de la Région, permettant en particulier un développement important de l'offre des TER".

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdLgvPacaPhase1Debats&Concert.htm>]

[Rappel] LGV-Paca, derniers enjeux - Mémoire du GIR à l'attention des Services de l'État [Rappel du n° 120 du 2 mai 2011]

Lors des audiences qui lui ont été accordées, en mars et avril 2011, au Cabinet du Secrétariat d'État aux Transports, à la DATAR, à la DREAL-Paca et à la DDTM 06, le GIR a présenté, sous la forme d'un mémoire, le contenu de ses analyses et propositions relatives à la conduite du projet de LGV-Paca dans une perspective d'aménagement à long terme de l'espace maralpin, en appelant l'attention sur l'urgence d'une large ouverture de la concertation.

Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire - Mémoire sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État [11 pages, 3 planches]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>]

2011.06.29 - InfoCirc122

[1] Gare de Nice Thiers - Pôle d'échanges multimodal [Observations du GIR dans le cadre de la concertation préalable (25 mai /24 juin 2011)]

Ces observations ne portent pas sur le parti architectural du réaménagement de la Gare Nice Thiers *qui semble essentiellement dévolu à sa valorisation commerciale* (et dont il y aurait lieu de contester les modalités). Elles ne portent l'accent que sur les *enjeux jugés majeurs* par le GIR Maralpin, ceux des fonctionnalités ferroviaires et intermodales d'une gare située en cœur de ville, au nœud ferroviaire majeur du réseau ferré azuréen (ligne historique littorale, ligne Nice-Breil-Cuneo-Turin, ligne CP Nice-Digne, et future LGV-Paca circum-méditerranéenne dont l'escale à Nice-Thiers est incontournable). Elles s'inscrivent dans une perspective d'aménagement du cœur de la métropole niçoise et du territoire tout entier.

Le GIR Maralpin déplore notamment :

- l'insuffisante insertion par la communauté urbaine Nice Côte d'Azur du projet dans son contexte spatio-temporel d'aménagement du territoire (gare "cœur de ville" certes, mais aussi cœur d'une métropole de 1 million d'habitants)
- la non prise en compte de l'évidente intermodalité avec les Chemins de fer de Provence (CP) dont la gare se situe à 450 m
- la non prise en compte par SNCF et RFF, maîtres d'ouvrage associés, des aménagements d'infrastructure imposés par l'essor des trafics locaux et régionaux, ainsi que par la perspective proche de la traversée-desserte de la LGV dont la poursuite vers l'Italie est désormais actée

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/IntervRepertTd.htm>]

[2] LGV-Paca, derniers enjeux - Mémoire du GIR à l'attention des Services de l'État [Rappel du n° 120 du 2 mai 2011]

Rappel à la veille du Comité de pilotage du 11 juillet 2011

Lors des audiences qui lui ont été accordées, en mars et avril 2011, au Cabinet du Secrétariat d'État aux Transports, à la DATAR, à la DREAL-Paca et à la DDTM 06, le GIR a présenté, sous la forme d'un mémoire, le contenu de ses analyses et propositions relatives à la conduite du projet de LGV-Paca dans une perspective d'aménagement à long terme de l'espace maralpin, en appelant l'attention sur l'urgence d'une large ouverture de la concertation.

Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire - Mémoire sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État [11 pages, 3 planches]

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>]

[3] Commentaires du GIR sur la version "consolidée" du SNIT

L'analyse, qui renvoie à une note précédente (septembre 2009) traitant de la première version de l'avant projet, porte l'accent sur les novations apportées au projet, mais aussi sur les critiques qui lui sont portées par l'Autorité environnementale dans son avis du 11 mars 2011 et sur son positionnement vis-à-vis du Grenelle de l'environnement.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdAnalysesCommentaires.htm>]

