

## **B.2.2. Faire mieux connaître nos propositions et affiner notre analyse de la problématique azurienne et maralpinaise**

### **2.2.1. Notre argumentaire**

Pour le secteur azurien, l'enjeu est de taille. Le projet ferroviaire, qui n'a fait à ce jour l'objet d'aucune étude préalable et n'a même pas été envisagé dans le cadre d'uns DTA 06 prétendument prospective sur vingt années, surgit au moment où les services de l'État, se fondant sur cette même DTA, s'appêtent à soumettre à débat une nouvelle version du doublement autoroutier dont l'origine est lointaine [Rapports BOURGES (1990) & LEGRAND (1991) notamment] et les avatars nombreux.

La position du GIR Maralpin, est claire sur le plan des principes, à savoir :

- remédier d'urgence à la carence d'infrastructures ferroviaires à la mesure des besoins de transit internationaux et de dessertes régionales et locales ;
- s'opposer à l'ouverture de nouveaux axes routiers générateurs de trafics motorisés et d'expansion urbaine.

Elle s'appuie sur les recommandations formulées notamment :

- dès 1990, par le Rapport BOURGES sur l' A8 bis : "maîtriser l'urbanisation de la Côte d'Azur", "développer les transports en commun en site propre", "sauvegarder l'environnement" ;
- récemment par la DATAR [cf. A.3.]

Elle se réfère à l'exemple ligurien [cf. A.2.] caractérisé par :

- l'énormité des investissements ferroviaires ligures de niveaux international, national, régional et urbain ;
- le positionnement fret/voyageurs de ligne internationale littorale rénovée, en connexion avec le réseau à "alta capacità" ;
- le renoncement à l'augmentation de capacité de l'axe autoroutier littoral.

Elle peut être étayée de solides arguments financiers, économiques et sociaux :

- en l'absence actuelle d'évaluation une bonne estimation du coût de la traversée ferroviaire des Alpes-Maritimes est fournie par les coûts de réalisation des déviations souterraines de la ligne littorale ligurienne [cf. Tableau A.2.2.1.] ;
- ces coûts sont de l'ordre de 1,1 milliard d'Euros (G€) pour les 74 km de déviation, gares (dont l'une souterraine) incluses ;
- ce coût est à mettre en balance avec celui du projet autoroutier dont l'enveloppe (pour le seul contournement niçois) serait au moins comprise entre 2 et 3 milliards d'Euros (G€) [cf. A.1.2.] ;
- sont à prendre en compte les économies en coûts externes, toutes nuisances et impacts inclus<sup>8</sup>, générées par une LN drainant la Côte d'Azur en infléchissant trafics terrestres et aériens et en restructurant l'urbanisme.

### **2.2.2. Affiner et expliciter notre analyse de la problématique azurienne et maralpinaise**

#### **(a) Le tracé plausible**

La nouvelle traversée de la Côte d'Azur devrait nécessairement s'effectuer en large retrait du littoral et très majoritairement en souterrain, à l'ouest du département, selon un tracé sensiblement situé au cœur du fuseau des études de l'A8 bis, et, à l'est, sous le Mont-Agel en bénéficiant de la trouée du Paillon. Pour des raisons d'exploitation, compte tenu des vitesses commerciales souhaitables, le nombre de gares ne devrait pas devoir dépasser 4 (Vintimille incluse).

#### **(b) Les ouvrages souterrains**

Les longueurs relativement modérées des souterrains (le tracé devant être ponctué de débouchés aux franchissements de vallées ou thalwegs) ne devrait pas s'opposer à la réalisation de tunnels monotubes en dépit du durcissement récent des normes de sécurité<sup>9</sup>

Du fait du resserrement des stations, la vitesse maximale de ligne sur ce parcours peut être raisonnablement fixée à 240 km/h ce qui ramène à des dimensions raisonnables et moins coûteuses les débouchés d'ouvrages.

---

<sup>8</sup> cf. à ce sujet les études de G. Jourdan sur les comptes transports dans la bande littorale [JOURDAN (2002)]

<sup>9</sup> comme c'est le cas en Ligurie sur la section nouvelle S. Lorenzo-Ospedaletti dont les galeries ont pour longueur 7853 m et 13135 m, cette dernière comprenant, sensiblement à mi-parcours, la station souterraine de San Remo [ZARBA et All. (2004)]

### **(c) Les gares**

Des critères de sécurité devenus draconiens (relativement à la mixité des trafics) proscrireont toute gare ou station de types "Monaco" ou "San Remo" et conduiront à ne les implanter qu'à découvert, contrainte à laquelle s'ajoute celle d'accéder au plus près du cœur des villes pour une intermodalité qui ne soit pas automobile..

## **B.2.3. Conférer la priorité à l'aménagement du territoire et à la restructuration de nos villes**

Dans de trop nombreux cas, la localisation des gares TGV risque d'accroître les tendances à l'étalement urbain et à l'éclatement des centralités induites par le passage de la ville pédestre à la ville automobile.

Ainsi, à Amiens, au Creusot, à Mâcon, à Aix en Provence, les gares TGV qualifiées de "gares betteraves" sont localisées à l'écart des pôles urbains. Leur accessibilité se fait exclusivement par la route. La gare est généralement le support d'une opération de développement économique qui accroît la diffusion géographique des activités économiques au détriment des agglomérations constituées.

La LGV PACA doit au contraire être un outil d'aménagement du territoire au service du renouvellement urbain et de la redynamisation des cœurs d'agglomération. Dans ce cadre, les gares TGV doivent se localiser à proximité, sinon au cœur, des centres-villes et être systématiquement desservies par le réseau TER et les transports collectifs urbains.

Sur modèle de Lille, Lyon, Le Mans, Rennes ou Nantes, la gare peut alors être le support d'une opération de renouvellement urbain / développement économique qui aura un effet dynamisant sur l'ensemble du cœur urbain de l'agglomération tout en accroissant le potentiel de clientèle de la gare.

Cette irrigation des espaces centraux leur redonnera une compétitivité face à la périphérie tout en contribuant à la maîtrise du trafic automobile dans la logique du "modèle rhénan" [JOURDAN, 2003].

Là encore, le scénario de desserte "sur un axe" apparaît le plus performant en matière de desserte et de redynamisation des cœurs d'agglomération.

La localisation des gares TGV dans le département du Var est à ce titre particulièrement cruciale : une gare dans le Centre-Var risquerait en effet d'accroître considérablement la pression urbaine qui pèse déjà sur cet espace soumis aux influences périurbaines d'Aix, Toulon et de la Côte d'Azur par l'intermédiaire du réseau autoroutier.

## **B.3. Travaux, études et réflexions à entreprendre**

### **B.3.1. Études**

#### **3.1.1. Pour une refonte de l'Étude intermodale et non son actualisation telle qu'envisagée par l'Équipement**

Dans leur dossier de saisine de la CNDP sur le Contournement de Nice, les Services de l'État annoncent une reprise des études, notamment la "mise à jour" (sic) de l'Étude intermodale réalisée dans le cadre de l'élaboration de la DTA 06.

#### **(a) Une étude intermodale dévoyée**

Rappelons que cette étude intermodale, qui s'est déroulée sous l'égide d'un comité de pilotage (auquel a été associé le GIR Maralpin ainsi que six autres associations)<sup>10</sup>, constituait l'enjeu majeur de la DTA puisqu'elle avait pour objet de définir des orientations en matière de transport et déplacements, conformes aux instructions de l'État telles qu'elles avaient été spécifiées dans sa lettre de cadrage, à savoir remédier à une situation désastreuse en portant un coup d'arrêt au *tout automobile* et en lançant un programme volontariste de rattrapage en faveur des transports et déplacements respectueux de l'environnement.

Or, à l'issue de près de deux années d'existence d'un comité de pilotage dont les représentants de la société civile n'ont cessé de déplorer les modalités de fonctionnement, l'Ingénieur général Blanchet, rapporteur de l'étude<sup>11</sup>, qui n'aura pas cessé de combattre pied à pied tout projet novateur, a repris à son compte, sous une forme et une désignation quelque peu euphémiques, une remouture de l'ancien projet autoroutier combien décrié.

---

<sup>10</sup> comité de pilotage qui s'est réuni à 12 reprises entre le 6 février 1998 et le 12 janvier 2000

<sup>11</sup> dont il rendra ses conclusions en mars 2000