



**Le site portuaire de Gênes
Son nœud ferroviaire "Grande vitesse/Grande capacité" et la LGV-Paca**

●
**Voyage d'études à Gênes
et rencontres de partenaires et interlocuteurs ligures**
23 et 24 avril 2009

COMPTÉ RENDU

A. PRÉSENTATION

1. Le cadre du voyage d'études

Le voyage d'études s'inscrit dans la démarche commune engagée conjointement par

- l'*Istituto Internazionale delle Comunicazione* (IIC)¹
- le *GIR Maralpin*
- la *Société française des urbanistes* (SFU)

animés par leur souci partagé de voir inscrire la *LGV Paca* dans une perspective de développement durable de l'*Arc méditerranéen* et d'apporter une contribution commune au rapport définitif sur le projet que le Secrétariat permanent mis en place le 11 février 2009 par le Ministre d'État Jean-Louis Borloo a été chargé d'établir pour le 15 juin 2009.

Le voyage d'études succède au **Séminaire**, organisé par le GIR Maralpin sous le patronage de la SFU et avec le concours de l'IIC, qui s'est tenu à Nice le 26 mars 2009 à la Faculté de Droit et des Sciences économiques de l'Université de Nice Sophia Antipolis et dont on trouvera ci-après

- le Communiqué de presse
<http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/LgvPacaSeminGirSfuIicNiceCommuniqPresse904.pdf>
- le Compte rendu
<http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/LgvPacaSeminGirSfuIicNiceCompteRendu904.pdf>

Il a été prévu d'y donner suite avec

- Un **Séminaire sur la problématique toulonnaise** devant se dérouler à Toulon le 28 mai 2009
- Un **Atelier sur la traversée et la desserte de la Côte d'Azur** programmé à Mouans-Sartoux le 3 juin 2009

2. Les objectifs du voyage d'études

¹ Ses membres fondateurs sont la Commune de Gênes, le Conseil national de la recherche (CNR), l'Université de Gênes, la Province de Gênes, la Chambre de commerce, d'industrie d'artisanat et d'agriculture de Gênes, la Caisse d'épargne de Gênes et d'Imperia, l'Autorité portuaire de Gênes [<http://www.iicgenova.it>]

Ce voyage d'études, accompli par une délégation des trois partenaires et de leurs invités, visait à procéder à un échange d'informations avec leurs interlocuteurs ligures sur leurs attentes respectives de la réalisation de la LGV-Paca et de sa jonction avec la ligne ligure en cours de valorisation.

Elle visait également à prendre connaissance de l'ampleur des installations portuaires de Gênes et de l'état d'avancement des travaux ferroviaires par une visite des chantiers, et à mettre à jour les données antérieurement recueillies par le GIR Maralpin sur l'ensemble des réalisations et des projets ferroviaires ligures, et portées à connaissance dans les rapports suivants :

- *Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Compléments - A. Les liaisons ferroviaires entre le bassin portuaire de Genova et l'Italie du Nord – B. Mise à double voie de la ligne littorale ligure*
<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerInfrasLigurieComplt2.pdf>
- *Données sur les infrastructures ferroviaires ligures - Mise à jour & Compléments 2005*
<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerInfrasLigurieMiseJourComplts512s.pdf>

3. Organisation et accueil à Gênes

L'organisation générale du voyage d'études a été assurée par le secrétariat du GIR Maralpin en collaboration avec l'IIC dont le Secrétaire général, le Dott. Alberto Cappato, Administrateur du GIR Maralpin, a assumé l'entière préparation des entretiens de Gênes ainsi que la conduite et la présentation de la délégation tout au long des rencontres qui se sont déroulées le 24 avril 2009.

La délégation a également été accueillie le 23 avril à Gênes par le Prof. Gerardo Brancucci, Directeur de POLIS², Université de Gênes, administrateur du GIR Maralpin

B. LES VISITES TECHNIQUES (23 avril 2009)

Visites commentées des réalisations ferroviaires récentes et en cours le long du littoral ligure

- Gare internationale de Vintimille, Parco Roya et débouché de la LGV-Paca au confluent de la Roya et de la Bevera
- Section achevée Ospedaletti–San Lorenzo al Mare - Visite de la gare nouvelle de Taggia Arma (en service depuis septembre 2001)
- Section en chantier San Lorenzo-Andorra – Chantier de la gare nouvelle d'Imperia (Pont-plateforme achevé – section souterraine en chantier)
- Section en chantier San Lorenzo-Andorra – Tête de chantier et emplacement de la gare nouvelle d'Andorra (Atelier et entreposage des voussoirs en tête de section)

Ces visites ont permis de mesurer l'ampleur des réalisations mais également une certaine inadéquation de l'insertion urbaine de la ligne nouvelle (Arma di Taggia et Imperia).

C. LES POSITIONS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE GÈNES

[Rencontre avec M. Paolo ODONE, Président de la CCI de Gênes]

Trois points saillants ressortent des propos de M. Paolo ODONE:

1. La dimension "fret" est fondamentale dans le projet de liaison ferroviaire Gênes–Vintimille–Marseille-Barcelone, notamment pour assurer la liaison entre les ports pour le transfert des conteneurs.

2. Il est nécessaire d'obtenir au plus vite l'inscription du projet de liaison ferroviaire Gênes–Marseille-Barcelone dans les réseaux transeuropéens de transport dans sa double dimension fret et voyageurs. Pour cela, deux échéances sont à valoriser :

- La "Rencontre des deux mers" sur le projet prioritaire européen ferroviaire N.24 "Rotterdam/Anvers – Duisbourg – Bâle – Lyon/Genève"³, où seront présents 6 ministres

² Dipartimento di Storia e Progettazione dell'Architettura, del Territorio e del Paesaggio

européens des transports ainsi que le Vice-président Transport de la Commission Européenne (le 26 mai à Gênes).

- Le sommet de l'Euro-Région "PACA, Rhône-Alpes, Val d'Aoste, Piémont et Ligurie" qui aura lieu à Bruxelles le 28 avril.

3. M. ODONE souhaite interpellier ses homologues des Chambres de Commerce de la région PACA et de la Catalogne sur la question de la liaison fret/voyageurs Gênes–Marseille–Barcelone et fait part de son désir d'être présent au séminaire qui sera organisé par le GIR Maralpin et la SFU à Toulon.

4. M. ODONE a exprimé sa préoccupation au sujet des risques de changements d'affectation des installations ferroviaires du Parco Roya à Vintimille.

D. LES ENSEIGNEMENTS DE LA PRÉSENTATION DES PROJETS FERROVIAIRES PAR LA RÉGION LIGURIE

[Entretien avec le Dott. Sergio PEDEMONTE, Directeur du Secteur Infrastructure et Mobilité de la Région Ligurie]

Le Dott. PEDEMONTE, a notamment insisté sur :

1. L'ampleur des investissements ferroviaires prévus en Ligurie [9,6 milliards d'euros prévus à terme dont 7,6 milliards d'euros pour la liaison Vintimille–Gênes, le nœud de Gênes et le Terzo Valico entre Gênes et la plaine padane]

1.1. Le "raddoppio" (déplacement et doublement de la ligne ferroviaire Vintimille–Gênes) : au-delà des aménagements précédemment effectués [cf. site Internet du GIR Maralpin], les travaux suivants sont en cours ou envisagés [2 milliards d'euros pour 50 km dont 39 km de tunnel] :

- La section San Lorenzo–Andora est en cours d'aménagement pour un montant total d'environ 500 millions d'euros et une gare semi-souterraine (Imperia). La mise en service est envisagée fin 2010 ou, plus vraisemblablement, en 2011.
- La section Andora–Finale Ligure est en phase d'études de projet définitif⁴. Il s'agira de réaliser une section nouvelle qui sera également exploitée à 200 km/h, qui fera 32 km de long, dont 20 km de tunnel bitube avec quatre gares dont une souterraine (Alassio). Le coût de cette opération est estimé à 1,5 milliards d'euros.

1.2. La restructuration du nœud ferroviaire de Gênes : 642 millions d'euros afin de combiner l'essor du trafic fret et grandes lignes, et permettre la transformation de la ligne littorale en un "RER" à l'intérieur de la métropole. Ces aménagements permettront de mettre à 4 voies la partie Ouest du nœud ferroviaire de Gênes et de créer une section à 6 voies entre les gares de Genova Principe et de Genova Brignole. Ces investissements permettront de séparer les dessertes Fret et Grandes Lignes d'une part,

³ Cette rencontre a pour objet de mettre l'accent sur le débouché de ce corridor européen à Gênes via le tunnel des Apennins (Terzo valico) [New Extended Two-seas corridor (NETcorridor)] auquel l'Union Européenne n'avait pas donné priorité suffisante ; ce projet a notamment comme objectif d'acheminer en moins de 24 heures un container de Gênes à Barcelone temps de déchargement et de transbordement inclus.

⁴ Il y a quatre niveaux d'études d'un projet d'infrastructure en Italie :

(1) "*Factibilita*" (études de faisabilité) : études d'opportunité, définition des fonctionnalités, première définition des scénarios possibles de tracé.

(2) "*Progetto preliminare*" (études préliminaires) : configuration du tracé rendant possible un premier stade d'expropriation et la définition de l'ensemble des mesures de protection et de compensation environnementales et "ambientales". [NdR : Ces mesures de protection et de compensation sont beaucoup plus développées qu'en France et interviennent très en amont. Elles peuvent comprendre des aménagements urbains : routes, écoles, etc.]

(3) "*Progetto definitivo*" (avant projet détaillé) : il permet de figer le tracé et de définir les caractéristiques techniques des ouvrages

(4) "*Progetto esecutivo*" (projet définitif) : il permet de lancer les appels d'offres pour la réalisation des travaux.

et RER d'autre part (ce dernier bénéficiant de stations supplémentaires). Les appels d'offres sont en cours et les travaux seront réalisés entre 2010 et 2016.

1.3. Le "Terzo Valico" : il s'agit de créer une nouvelle liaison ferroviaire de 54,3 km (auxquels il faut ajouter 14,4 km de raccordements) dont 38,5 km de tunnel bitube. La ligne offrira une mixité Fret – Voyageurs (à 250 km/h) entre Gênes et le secteur d'Alessandria (directions Torino et Milano) pour un coût total estimé à 5 milliards d'euros. Les pentes maximales seront de 12 pour 1000. L'État italien a débloqué 2,9 milliards d'euros pour 4 projets ferroviaires actuellement engagés, dont 1 milliard pour le financement des travaux préparatoires et des compensations "ambientales" du Terzo Valico.

1.4. La "Pontremolese", entre La Spezia et Parma permettra d'assurer une liaison entre les ports de La Spezia et Civitavecchia et le tunnel du Brenner. La ligne existante sera intégralement doublée en recourant à une solution originale pour le franchissement des Apennins : la section de ligne historique à voie unique sera réservée au sens descendant, et un nouveau tunnel à voie unique de 21 km (avec voie d'évitement centrale et profil modéré : 12 pour 1000) pour les flux montants. Le coût total du projet est estimé à 2 milliards d'euros.

2. Les ports deviennent des opérateurs logistiques globaux

Les ports de commerce cherchent maintenant à organiser les flux de marchandises avec leur hinterland. Ainsi,

- Le Port de Gênes souhaite aménager deux "ports à sec" qui seront des points de redistribution et de collecte des containers vers ou depuis l'ensemble de l'Italie et de l'Europe du Nord. Ces derniers seront acheminés par trains entre le port à sec et Gênes. Ces ports à sec seront aménagés dans les secteurs d'Alessandria et de Rivalta.
- Les ports de commerce deviennent des opérateurs ferroviaires (exemple cité du port de SAVONA) afin d'assurer eux-mêmes l'acheminement des containers vers leur hinterland.

3. La stratégie ferroviaire ligure est notamment au service du transport de fret lié aux ports

Le Terzo Valico permettra ainsi d'assurer l'évacuation des containers du port de Gênes vers le Nord⁵. Parallèlement, ce dernier souhaite réorganiser ses bassins à porte-conteneurs et créer une connexion directe entre les voies ferrées et les terminaux portuaires permettant de charger directement les containers sur les trains, afin de comprimer au maximum les temps de transbordement.

4. Le "Jet Grouting"

Le Dott. PEDEMONTE signale la mise en œuvre avec succès d'une technique de construction de tunnels innovante permettant de forer un tunnel sous couverture mince (5 m) en rendant possible le contrôle des mouvements de terrains liés au creusement. Cette technique peut notamment permettre de creuser des tunnels affleurant sous un plateau ferroviaire en exploitation. Elle est basée sur l'injection de béton sous de très fortes pressions permettant de consolider la section à forer.

E. LES ENSEIGNEMENTS DE LA PRÉSENTATION DES PROJETS D'EXTENSION DU PORT DE GÊNES

[Entretien avec M. Pietro Dante ODDONE, Directeur du marketing, de la promotion et des relations avec l'extérieur, de l'Autorité portuaire de Gênes]

M. Pietro Dante ODDONE, a notamment insisté sur :

⁵ Actuellement, l'évacuation vers le Nord des containers issus du terminal container de Voltri est assuré par la ligne à voie unique d'Ovada dont le long tunnel de faîte de Turchino (6447 m) est cependant à double voie.

1. Le Port de Gênes est engagé dans un important programme de modernisation visant à renforcer les capacités d'accueil du trafic container et à s'adapter à la taille croissante des navires rendant inutilisable les anciennes darses.

2. L'hinterland du port de Gênes correspond à toute l'Italie du Nord (jusqu'à la région de Venise) ainsi que la Suisse et le Sud de l'Allemagne, ce qui explique l'importance du renforcement des liaisons ferroviaires vers le Nord.

3. La liaison ferroviaire fret entre les ports méditerranéens (Gênes – Marseille – Barcelone) peut constituer un atout face aux ports de l'Europe du Nord. Ainsi, un bateau peut décharger l'ensemble de ses marchandises dans un seul port, et ce dernier assure ensuite la redistribution des containers vers les autres ports de la façade méditerranéenne.

Rédacteurs

Brulé Claude, Desriaux Pierre, Jourdan Gabriel, Molinari Jacques, Sauvan Marcel
Membres de la délégation du GIR Maralpin
Menton, le 24 avril 2009
