

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

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

Les enjeux d'infrastructures dans le secteur transfrontalier des Alpes du Sud

Note de synthèse du GIR Maralpin à l'attention de la DIACT

*La présente note de synthèse s'appuie sur les nombreux travaux du GIR Maralpin mais, plus directement, à ses analyses et études dont certaines ont fait l'objet de notes élaborées à l'attention des cabinets ministériels concernés.
C'est notamment à ces dernières (ci-après référencées) que le lecteur des quelques indications liminaires qui suivent est invité à se reporter.*

1. LE CONTEXTE

1.1. Le récent bouleversement de la vision des traversées sud-alpines

La CIG des Alpes du Sud s'est constituée aux fins de mener à bien le projet de percée autoroutière du Mercantour assortie de son volet "hors péages" d'un nouveau tunnel routier au Col de Tende.

Ce projet, considéré dans les Alpes-Maritimes comme devant assurer le devenir de la Côte d'Azur, a été remis en question par les accidents survenus dans les grands tunnels routiers (Mont Blanc & Gothard).

Le succès de la LGV Méditerranée a conduit les acteurs azuréens à reporter leur intérêt sur le prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice, puis, plus récemment sur son intégration dans une liaison LGV circumméditerranéenne.

Ce revirement a été en partie suscité par le soin mis par le GIR Maralpin à éclairer les acteurs sur les réalisations engagées par les administrations italiennes pour porter à un niveau de performances élevé (vitesse de ligne 200 km/h et gabarits GB1 et C) la ligne ferroviaire ligure jusqu'alors en grande partie à voie unique.

1.2. La problématique des trafics actuels

On peut schématiquement considérer que les trafics posant problème dans le secteur maralpin sont :

- (a) le trafic PL littoral par son importance relative (près de 50 % du transit Fr/It), sa nature longue distance (plus de 60 % O/D hors de France) et son évolution (irrésistible ascension au détriment du trafic nord alpin en stagnation/récession depuis 12 ans)
- (b) le trafic VP nord-sud, essentiellement de nature pendulaire de fins de semaine, et ce dans le sens du Piémont vers les deux Riviera.

1.3. Les orientations nouvelles à prendre en compte dans les projections

(a) Report modal fret

La réalisation de la transalpine ferroviaire (Lyon-Turin) et le cabotage maritime sont présentés comme devant assumer le report modal du fret routier en transit à Vintimille.

Or, du fait notamment des parts de trafic O/D ressortissant à l'Italie centrale et méridionale et relevant de l'axe littoral, cette analyse n'est pas entièrement partagée par le GIR Maralpin qui considère devoir, à ce titre et par souci de sécurisation des itinéraires Fr/It, préserver et augmenter les capacités fret de l'axe ferroviaire littoral avec mixité au moins partielle de la ligne nouvelle.

(b) Report modal VP

Le report modal VP qu'impliquent les résolutions récentes est en voie d'être amélioré sur le littoral ; en revanche, la réalisation d'un nouveau tunnel routier à Tende et le réalésage annoncé de l'ancien auraient un effet totalement contraire et risquerait même de compromettre la pérennité de la liaison ferroviaire du Col de Tende.

2. LA VALORISATION DU FERROVIAIRE DANS LES ALPES DU SUD

Le GIR Maralpin considère devoir appeler prioritairement l'attention sur trois points ; ils concernent respectivement :

- (1) le projet ferroviaire du Montgenèvre qui détourne inopportunément et inutilement l'attention des projets d'avenir que sont la "Transalpine" et la "LGV-Paca"
- (2) la liaison ferroviaire circumméditerranéenne à grande vitesse et haute capacité dont la réalisation serait compromise si les emprises ferroviaires existantes de Vintimille n'étaient pas préservées
- (3) la menace que ferait peser l'ouverture du nouveau tunnel routier de Tende sur la maîtrise du trafic VP et le devenir de la ligne ferroviaire si la valorisation de cette dernière (réélectrification notamment) n'était pas entreprise.

2.1. Le leurre du projet Montgenèvre

L'anachronisme difficilement soutenable de ce projet, présenté par les acteurs régionaux PACA comme liaison fret entre le bassin marseillais et le Piémont, relève essentiellement de

- (i) l'altitude élevée de son tunnel de faîte [1413 m ? (Fréjus : 1295 m ; Tende : 1040 m)]
- (ii) son débouché en territoire italien à Oulx, au faîte des fortes rampes (26 et 30 ‰) de la ligne historique à fort trafic la reliant à la plaine piémontaise
- (iii) son accès provençal en dents de scie à fortes dénivelées et à fortes rampes (25 ‰)

2.2. La préservation des emprises ferroviaires existantes de Vintimille

(a) Des emprises ferroviaires convoitées

La plus grande attention est appelée sur les desseins de la municipalité de Ventimiglia (Italie) de réappropriation, dans le cadre de son plan d'urbanisme, d'une grande partie des emprises ferroviaires de la gare internationale et du Parco Roya (gare d'échanges et de douanes marchandises), en concertation avec les administrations ferroviaires de deux pays et de la Communauté d'agglomération de la Riviera française (CARF), au prétexte d'une coopération transfrontalière pour l'implantation d'une zone "d'activités économiques".

(b) Des emprises ferroviaires indispensables à la liaison circumméditerranéenne nouvelle (LGV Paca)

Elles le sont en raison

- (i) du tracé de la ligne nouvelle et de ses raccordements
- (ii) de la nécessité de disposer de nombreuses voies de remisage/entretien/lavage en bout de la ligne LGV pour ses différentes futures missions (Centre, Nord-Est, Ouest)

- (iii) du développement escompté du trafic fret impliquant le recours à des faisceaux d'attente pour la réception et l'envoi de convois en rafale (dans un souci d'optimisation des sillons de part et d'autre).

2.3. Un projet routier ayant l'impact de la nouvelle percée routière de Tende ne peut être engagé sans contrepartie

(a) Un parti routier inadéquat

Si l'on se réfère à la relation qui en a été faite de l'enchaînement des prises de décision, la réalisation d'un nouvel ouvrage routier à Tende, qui allait à l'encontre des intentions italiennes locales (alors soucieuses de ne pas accroître le trafic de transit routier et de favoriser le rail), est à imputer à la partie française dont les acteurs locaux et régionaux y voient une compensation à l'abandon du projet Mercantour.

L'inadéquation du projet s'exprime à la fois par :

- (i) la contradiction d'envisager en second temps le retubage du tunnel historique après l'avoir refusé en 1999 au Président de l'ANAS qui en proposait la démonstration sans interruption de la circulation sur une section d'ouvrage en péril
- (ii) l'aménagement, en Ligurie proche, d'autres itinéraires routiers de transit nord-sud [SS n° 28 Imperia-Ormea (dont la galerie exploratoire du tunnel de base du Colle di Nava est réalisée) ; projet d'autoroute Albenga-Garessio programmé par la Région Ligurie]
- (iii) l'existence *sur le même tracé* [mais à une altitude bien inférieure (1040 m au lieu de 1320 m)] d'une ligne ferroviaire de bonnes caractéristiques achevée en 1922, électrifiée en 1931 et reconstruite en 1979¹ (et actuellement desservie de bout en bout par 11 paires de trains quotidiens)

(b) Des conséquences fâcheuses

Les conséquences prévisibles du "déverrouillage du tunnel", dont les caractéristiques actuelles ont indubitablement un effet dissuasif sur les trafics (qui se détournent volontiers sur l'itinéraire autoroutier), seront

- (i) l'essor des déplacements pendulaires interrégionaux de fin de semaine
- (ii) d'importants investissements routiers de sécurisation (déviation des traversées de villages, protections accrues contre les risques naturels)
- (iii) l'accroissement des nuisances dans une vallée patrimoniale et fragile assorti d'un impact négatif sur le commerce et le tourisme
- (iv) accroissement des risques environnementaux notamment sur le fleuve Roya (la vallée de la Roya pourvoit en eau potable les deux Riviera et la Principauté de Monaco)

(c) Des mesures compensatoires à préconiser sous la forme de la réélectrification de la ligne et de sa remise à niveau

Elles s'imposent pour des raisons de stratégie énergétique et environnementale, en regard :

- (i) de la LOTI
- (ii) des orientations du Grenelle de l'Environnement

Elles s'imposent pour des raisons de sécurité

- (i) les circulations de convois Diesel en station souterraine de San Remo sur les missions Imperia-Cuneo (empruntant de ce fait la ligne littorale électrifiée) nécessitent la mise hors circuit des consignes de sécurité-incendie de la gare
- (ii) l'accident de nez à nez survenu le 27.01.2003 en sortie du tunnel de St Dalmas-de-Tende aurait pu avoir des conséquences gravissimes en cas d'embrasement du fuel de la motrice

Elles s'imposent pour des raisons techniques

- (i) la traction électrique ouvrirait la ligne à des convois fret répondant aux productions lourdes de la province de Cuneo (ciments et pneumatiques)

¹ Cf. *Contraintes constructives (génie civil & infrastructures lourdes) régissant les circulations sur les lignes de Tende* ; GIR Maralpin - Cahier du Livre Blanc - Avril 2000 - 70 pages
<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/FerContraintConstructTende.pdf>

- (ii) elle autoriserait l'établissement de circulations voyageurs directes entre Turin et les deux Riviera
- (iii) elle contribuerait à sécuriser les deux grands itinéraires (Fréjus & Vintimille) en permettant des détournements (comme l'étoile de Breil a permis d'assurer divers rapatriements lors de la coupure totale des circulations littorales du 18 juin 2003 au 21 février 2004 lors des désordres survenus dans le souterrain ferroviaire de Monaco-Beausoleil).

RÉFÉRENCES (Sélection)

Pour un simple retubage du tunnel routier de Tende et la valorisation de la ligne ferroviaire

Six associations maralpines (4 françaises et 2 italiennes), s'appuyant sur les recommandations du Rapport Brossier (mai 1998) et les propositions formulées à Cuneo le 27 février 1999 par le Président de l'ANAS (Direction italienne des Routes) adressent le 30 décembre 1999 aux ministres français, Dominique Voynet et Jean-Claude Gayssot une requête en ce sens

Note GIR du 30.12.1999 (JM)

[\[http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/MotionTunlRoutTende912.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/MotionTunlRoutTende912.pdf)

Valorisation fret & voyageurs de la ligne internationale de Tende (Nice - Turin)

Note GIR du 13 août 1999 (JM)

Note de synthèse adressée le 16 août 1999 à M. Jean-Claude Gayssot, Ministre des L'Équipement, du Transport et du Logement, ainsi qu'à M. Claude Martinand, Président de RFF et à M. Louis Gallois, Président de la SNCF

[\[http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerTende908.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerTende908.pdf)

Préservation des emprises ferroviaires et des potentialités fret dans la conurbation azurée

Note GIR du 13 août 1999 (JM)

Note de synthèse adressée le 16 août 1999 à M. Jean-Claude Gayssot, Ministre des L'Équipement, du Transport et du Logement, ainsi qu'à M. Claude Martinand, Président de RFF et à M. Louis Gallois, Président de la SNCF

[\[http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerEmprises908.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerEmprises908.pdf)

Interopérabilité ferroviaire franco-italienne littorale

L'étude Italferr : une analyse pertinente, bien que tardive ; mais toujours pas les bonnes décisions

Note GIR du 8 septembre 2001 (JM)

Note de synthèse adressée le 25 septembre 2001 au Président de la Commission Transports du Conseil régional Paca et le 02.01.2002 au Directeur de Cabinet du Président du C.R. Paca

[\[http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerInteroper109.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerInteroper109.pdf)

Note sur les menaces pesant sur les installations ferroviaires de Vintimille

Cette note est destinée à appeler l'attention sur les desseins de la municipalité de Ventimiglia (Italie) de réappropriation, dans le cadre de son plan d'urbanisme, d'une grande partie des emprises ferroviaires de la gare internationale et du Parco Roya (gare d'échanges et de douanes marchandises), en concertation avec les administrations ferroviaires de deux pays et de la Communauté d'agglomération de la Riviera française (CARF) au prétexte d'une coopération transfrontalière pour l'implantation d'une zone "d'activités économiques".

Note GIR du 25 juin 2003 (JM)

Note de synthèse rédigée à l'attention du Cabinet de M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, sous couvert de M. Rudy Salles, député des Alpes-Maritimes à qui elle a été transmise le 25.06.2003. Copie de cette note a également été ultérieurement adressée pour information à M. Bertrand Wolkowitsch, Directeur-adjoint du Service transport et Communication de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

[\[http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerXxmigliaPucParcoRoya306.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdNoteFerXxmigliaPucParcoRoya306.pdf)

Contraintes constructives (génie civil & infrastructures lourdes) régissant les circulations sur les lignes de Tende [Caractéristiques d'infrastructures comparées des percées ferroviaires alpines franco-italiennes (C)]

Jacques Molinari

GIR Maralpin - Cahier du Livre Blanc - Avril 2000 - 70 pages

[\[http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerContraintConstructTende.pdf\]](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerContraintConstructTende.pdf)

Menton, le 27 avril 2008

Révision 04.06.08
