

une liaison de proximité avec Monaco [cf. B.1.4.2.], elles se révèlent réalisables dans des conditions similaires aux projets précédents.

Dans la perspective où s'inscrit notre réflexion à l'échelle de l'arc méditerranéen et sur le long terme, de tels projets ne relèvent pas de l'utopie mais d'une sage programmation. Dans un contexte économique où l'espace fait l'objet d'une consommation effrénée et inéluctablement irréversible, la réservation de couloirs et de nœuds d'interconnexion doit constituer une priorité majeure à afficher d'emblée dans les débats publics qui s'instaurent.

3.2.3. Prise en compte de la desserte de l'État souverain monégasque

La continuité de la liaison circumméditerranéenne nécessite une ligne nouvelle traversant de part en part le secteur azuréen et se raccordant nécessairement aux infrastructures italiennes modernes au niveau de Ventimiglia. La configuration orographique de la Riviera française implique que le tracé épouse le sillon de Laguet (affluent du Paillon) pour s'engager dans un tracé essentiellement souterrain débouchant en basse vallée de la Bevera et/ou de la Roya. Un tel tracé qui fut esquissé en avant projet [CG-06 (1995)] ne tangenterait que de loin la Principauté et rend impensable pour des raisons de sécurité l'implantation d'une gare souterraine voyageurs profonde.

La desserte de la Principauté pourrait certes s'envisager par détournements des rames sur la ligne historique, selon des dispositions retenues en France, pour la desserte de Lyon-Part Dieu par exemple et devant être systématisées en Italie sur le tracé de la ligne "*alta capacità*" Milano-Firenze pour la desserte des villes d'importance moyenne. Une telle solution présenterait cependant un double inconvénient, celui de péjorer toutes les liaisons concernées par un arrêt à Monaco du trajet à accomplir sur la ligne historique entre Nice et Ventimiglia, et celui de surcharger cette dernière.

Dans le cas contraire, la desserte de la Principauté ne peut guère se concevoir que par une liaison intermodale rapide avec la future gare TGV niçoise, pour autant que celle-ci soit géographiquement proche, par exemple au niveau de Nice Saint Roch.

Une réflexion à ce sujet nous semble devoir d'autant plus s'engager que la Ville de Nice persiste à ne voir de débouchés vers Villefranche et au-delà vers l'Est que sous la forme de percées routières sans examiner la possibilité d'y substituer des transports guidés plus économes d'espaces.

3.2.4. Mise en sécurité des tunnels autoroutiers existants et contraintes pesant sur des ouvrages futurs

La mise en application de la circulaire interministérielle "Mont Blanc"¹³ oblige à des travaux de sécurisation importants dans les tunnels de l'A8 (ils sont tous situés entre le Var et la frontière).

Le dossier de saisine affirme qu'à ce sujet un programme important de mise à niveau est prévu sur les dix prochaines années mais que celui-ci ne sera pas suffisant pour faire face à terme à l'augmentation prévisible du trafic de véhicules légers et lourds.

Cet aspect particulier nous semble devoir être regardé de très près (connaissance de l'ampleur des travaux, de leurs effets sur les trafics à écouler, de l'écart, s'il existe, entre cette situation et la situation optimale recherchée).

¹³ Circulaire n° 2000-63 "Mont-Blanc" du 25 août 2000 relative à la sécurité des tunnels