

Propositions du GIR Maralpin
POUR UNE STRATÉGIE DE VALORISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES
dans la perspective d'une politique de transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes

1. Préambule

L'absence de maîtrise de l'urbanisation et des modes de déplacements, ainsi que la politique du "tout automobile" pratiquée dans les Alpes-Maritimes depuis plusieurs décennies ont abouti à transformer l'ensemble du littoral azuréen et son proche arrière-pays en une conurbation d'un million d'habitants, dépourvue de pôles structurants comme de systèmes de transport, et en proie aux encombrements à la pollution.

En dépit de cette situation alarmante, les pouvoirs locaux n'ont cessé de prôner de nouveaux investissements routiers et autoroutiers, que ce soit pour la desserte locale ou pour des "désenclavements" tous azimuts vers la Provence et la Ligurie (autoroute A58), le Piémont (projet de nouvelle percée alpine du Mercantour) et l'hinterland (202 bis et GLAT Nice-Digne), sans se soucier de leur impact sur la qualité de vie et l'environnement, et sans tenir compte des potentialités offertes par la seule valorisation des infrastructures ferroviaires existantes.

Le présent mémorandum expose une synthèse des analyses et propositions, en faveur de ces dernières, élaborées par le GIR Maralpin sous la forme des nombreux dossiers, études, publications et communications dont certaines figurent en références.

2. L'état des lieux - Les caractéristiques du réseau ferroviaire existant

2.1. Desserte urbaine et interurbaine

La conurbation azuréenne, qui présente un caractère linéaire prédominant, est idéalement desservie par l'axe ferroviaire littoral. Ses extensions majeures, dont certaines en "doigts de gants" sont irriguées (ou susceptibles de l'être) par des voies ferrées inemployées ou insuffisamment valorisées ; ce sont, d'Est en Ouest :

- la ligne SNCF Nice-Sospel-Breil (vers Tende, Cuneo et Turin), desservant la plaine niçoise et la vallée du Paillon ;
- la ligne à voie étroite des Chemins de fer de la Provence (CP), desservant le vallon de La Madeleine, la vallée du Var et sa zone industrielle, et reliant Nice aux Alpes de Haute Provence et à la vallée de la Durance ;
- la ligne Cannes-Grasse, actuellement désaffectée au service voyageurs, qui fut, entre les deux guerres, électrifiée par le PLM pour y expérimenter l'alimentation par caténaires et la traction sous courant alternatif monophasé.

Dans sa configuration actuelle, et du fait de l'importance des trafics longue distance et fret, la ligne littorale, électrifiée et à double voie, ne dispose cependant pas des capacités permettant l'instauration d'un service cadencé de type RER, à la mesure de l'importance de la métropole et des besoins de déplacement.

2.2. Liaisons interrégionales, nationales et internationales

Les liaisons interrégionales et à longue distance, ainsi que trafics de transit (voyageurs et fret) sont entravées par des goulets d'étranglement ou des lacunes du système ferroviaire :

- sur le littoral vers Gènes, au delà de Bordighera (Ospedaletti), subsisteront, après mise en service du contournement souterrain de San Remo de 23,5 km à double voie, plus d'une quarantaine de kilomètres de voie unique dont la mise à double voie nécessitera la réalisation d'une succession ininterrompue de tunnels et de viaducs et requerra de longues années de travaux ;
- sur le littoral vers Marseille, la mise en service du TGV Méditerranée engendrera un accroissement de trafic voyageurs rapide longue distance (TGV directs) aggravant les conflits de circulation et faisant obstacle à l'intensification des dessertes locales ;
- vers Tende, Cuneo et Turin, il ne pourra être tiré parti des importantes capacités offertes par la section de ligne récemment reconstruite en Roya (section Vintimille-Breil-Limone) tant que ne sera pas rénovée en armement, voies d'évitement et signalisation, la section Nice-Sospel-Breil ;
- vers l'hinterland, la ligne Nice-Digne, outre la desserte du moyen pays, offre un débouché vers les Alpes du Nord ; deux handicaps entravent cependant son développement :
 - la différence d'écartement (on notera toutefois que cette ligne à voie étroite avait été pourvue, pendant la guerre de 1914-18, d'une troisième file de rail jusqu'à Puget Théniers, afin d'y permettre l'acheminement de matériel à écartement normal) ;
 - son isolement par deux hiatus résultant de l'assez récente et regrettable déconnection des CP d'avec la SNCF, à Nice d'une part, et à Digne d'autre part (suite à la désaffectation de la ligne SNCF St. Auban-Digne).

2.3. Les atteintes au maintien et au développement du transport ferroviaire

A l'encontre des mesures souhaitables pour leur valorisation, celles qui furent prises eurent pour effet d'amoinrir les potentialités des infrastructures ferroviaires existantes ou d'en compromettre l'essor :

- sur la ligne des CP, les suppressions des barreaux de liaison avec la SNCF (mentionnées ci-avant) et l'éloignement du terminus niçois du centre ville (pour faire place à un projet immobilier) ;
- sur la ligne littorale :
 - la construction de la voie Nord de l'autoroute urbaine qui encadre désormais les voies ferrées à l'ouest de la gare de Nice-Ville, s'est faite au détriment d'emprises SNCF ; ces travaux rendront coûteux et difficile l'aménagement de l'avant-gare et celui d'une halte à Nice-Magnan nécessaire à la desserte de deux facultés, du nouveau centre hospitalier universitaire (CHU de l'Archet) et de deux quartiers populaires ;
 - tout au long de la ligne, le démantèlement récent de voies de service et d'installations marchandises dans plusieurs gares du littoral (très récemment à Golfe-Juan), ainsi que les négociations en cours entre la SNCF et les communes (notamment à Menton, Roquebrune-Cap-Martin, Beaulieu), pour la cession d'emprises et de débords, vont à l'encontre de la nouvelle politique des transports et risquent de faire obstacle définitif à des accroissements de capacité et aux besoins de développement de transports combinés urbains ;
- sur la ligne Nice-Sospel-Breil, des opérations de ravaudage conduites sans perspectives et risquant de compromettre la mise à niveau international de la ligne.

3. Pour une démarche volontariste, novatrice et cohérente

Les propositions que nous avons en grande partie formulées dans une publication de décembre 1997, et que nous présentons ici, regroupées par objectifs et dans leur cohérence, visent à satisfaire tout à la fois aux besoins de transports et de déplacements, tant dans la conurbation azuréenne que dans son environnement proche (Riviera italienne, Piémont, Provence et Alpes de Haute-Provence) et bien au delà, vers l'Ouest de l'Europe comme vers l'Est.

3.1. Une priorité incontournable : l'augmentation de capacité de l'axe littoral et la "diamétralisation" de ses dessertes par les antennes vers Grasse et Drap

La mise à trois voies entre Cannes-la-Bocca et Nice (et, éventuellement, son quadruplement entre Antibes et Cagnes-sur-Mer pour le cas où une analyse prospective en établirait l'intérêt).

Cette opération est hautement prioritaire pour :

- assurer la desserte cadencée, dense et continue (effacement des "blancs travaux") de la conurbation ;
- autoriser le dégagement de sillons directs supplémentaires pour les nouveaux trafics TGV engendrés par le prolongement de la ligne nouvelle jusqu'à Marseille ;

(suite au verso)

- le dégagement de sillons fret nécessités par la mise en œuvre de la politique volontariste de transfert progressif du trafic longue distance de la route vers le rail.

Cette augmentation de capacité gagnera à s'accompagner de la mise en service et la réélectrification de Cannes-Grasse et du court prolongement (environ 4 km) de l'électrification de la ligne Nice-Breil, entre Nice-L'Ariane et Drap. L'ouverture de ces antennes aux rames à traction électrique présenterait le double avantage

- d'une "diamétralisation" partielle des circulations interurbaines (allégeant ainsi les contraintes d'exploitation pesant sur les gares de Cannes et de Nice-Ville,
- de diversifier et d'étendre les liaisons offertes sans ruptures de charge.

3.2. Les investissements nécessaires à la fois à une politique de transfert du fret longue distance, de la route vers le rail, et au "désenclavement" de la Côte d'Azur

Les dernières statistiques connues (année 1997) établissent que le trafic annuel des poids lourds à Vintimille (880 000) dépasse maintenant largement celui des deux autres points de passage alpestres Mont-Blanc et Fréjus (environ 750 000 chacun), et que le tonnage y transitant y est de l'ordre de 11,6 millions de tonnes dont 50 % de trafic à longue distance avec, pour destination dominante, le Nord de l'Italie et au delà.

La part transportée par le rail y est faible (0,9 millions de tonnes), en raison notamment des difficultés rencontrées par les chemins de fer italiens sur la section de ligne à voie unique subsistant entre Ospedaletti et Finale Ligure.

L'achèvement des travaux de mise à double voie de cet itinéraire ne pouvant être espéré avant une vingtaine d'années, la mise en œuvre de la politique de transfert de la route vers le rail, préconisée par la Convention alpine et les récents sommets franco-italiens, impose un acheminement par la ligne du col de Tende dont les caractéristiques (rampes et altitude de franchissement des Alpes) sont plus favorables que celles de la ligne de Modane où transite l'essentiel du trafic ferroviaire marchandises (10,1 Mt) et dont la saturation est proche.

L'acheminement de fret sur la ligne de Tende, dont la capacité d'acheminement (après réélectrification de Vintimille-Breil-Limone et électrification de Nice-Sospel-Breil) est de plusieurs millions de tonnes, n'est en aucune façon incompatible avec le développement de son trafic interrégional et international voyageurs, l'acheminement du fret devant s'effectuer majoritairement "en saut de nuit" pour les besoins des chargeurs.

A l'autre extrémité de la ligne, vers Toulon et Marseille, subsisteraient deux contraintes à l'accroissement du trafic, contraintes résultant, d'une part de sa saturation (du fait de l'accroissement des besoins de desserte régionale et longue distance), et, d'autre part, des restrictions de gabarit y subsistant (les deux longs souterrains dits du Mussuguet n'étant dégagés qu'au Gabarit A).

La levée conjointe de ces obstacles est offerte par la proposition de RFF de remettre en service, après modernisation, la ligne à voie unique Aix en Provence - Carnoules. Cette ligne, qui court-circuite Marseille et Toulon, permettrait d'alléger la charge de la ligne littorale, et de détourner, *avec un gain de temps d'une demi-heure*, les TGV directs vers la Côte d'Azur, tout en permettant l'acheminement "en saut de nuit" des convois de transport combiné sans restrictions de gabarit de chargement.

3.3. Transports en site propre niçois - Pour une approche cohérente

Sur le site de l'agglomération niçoise coexistent séparément deux importants systèmes de transports en site propre : le réseau SNCF et la ligne des CP. La tête de ligne des CP est éloignée de moins de 500 m de la gare SNCF de Nice-Ville, d'ou rayonnent les dessertes urbaines et interurbaines dans les trois directions de Vintimille (Gênes), Breil (Turin) et Cannes (Grasse, Marseille).

Le prolongement, jusqu'à la gare centrale SNCF, de la ligne des CP valoriserait cette ligne, tant pour ses dessertes urbaines et interurbaines qu'interrégionales, et pourrait constituer le premier maillon d'un métro niçois.

Par un souci de mise en cohérence avec d'éventuelles lignes de tramway urbain complémentaires à voie normale, la ligne des CP serait, sur son parcours urbain et interurbain, pourvue d'une troisième file de rails et électrifiée.

Cette mesure, d'un coût restreint mais d'un intérêt primordial, devrait remettre en question l'ensemble du projet de tramway niçois, conçu indépendamment des deux systèmes de transport préexistants (et sans desservir aucune de leurs gares !), et dont les tracés font inutilement double emploi avec les infrastructures ferroviaires (particulièrement le long de la vallée du Paillon et du littoral) et ne répondent aucunement aux besoins de déplacement rapides et à moyenne distance qui se sont instaurés avec l'extension de la conurbation.

4. Propositions pour un programme

Les mesures d'urgence que nous préconisons sont les suivantes :

4.1. Mesures de précaution

Suspension de tout projet d'abandon d'installations ou de cession d'emprises, et soumission de chacun d'eux à une commission pluridisciplinaire ad-hoc et à enquête publique devant prendre en compte les potentialités et besoins à long terme en matière de :

- augmentation de capacité des lignes ferroviaires,
- promotion du transport combiné urbain de marchandises,
- création d'installations intermodales voyageurs (transports en commun, taxis, vélos, cheminements piétonniers, et, *en toute dernière priorité* en fonction des espaces disponibles, véhicules personnels),
- véloroutes et voies vertes (susceptibles d'être implantées le long des voies).

4.2. Affichage d'objectifs

Devront être portés à la connaissance des institutions, des collectivités locales et territoriales, ainsi que des mouvements associatifs, les objectifs généraux suivants, à partir desquels pourra être approfondie la réflexion et élargi le débat :

- dessertes urbaines et interurbaines articulées sur l'ossature ferroviaire existante valorisée par des améliorations de capacité, de fréquence, de vitesse et de confort,
- transfert progressif du fret de la route vers le rail, avec une incitation au développement du transport intermodal urbain (qui pourra s'appliquer en première étape au transport des déchets),
- "désenclavement" assuré prioritairement par le ferroviaire (entraînant en conséquence la réduction des nuisances routières et également aériennes).

4.3. Etudes nouvelles

En sus des études en cours portant sur les points précités et des études à reprendre (cas notamment de l'étude SYSTRA dont les termes de référence étaient éminemment contestables), entreprendre dans les plus courts délais :

- étude de la réouverture et du réaménagement de la ligne Aix-en-Provence - Carnoules pour l'acheminement de TGVs et trains Grandes Lignes directs, ainsi que de convois fret au gabarit B,
- étude du prolongement de la ligne des Chemins de fer de la Provence sur la section Gare du Sud - Gare SNCF (500 m environ), et de son intégration ultérieure dans un réseau urbain et suburbain niçois à concevoir en cohérence avec les infrastructures ferroviaires existantes.

Jacques Molinari, 1998.11.15

Ce mémorandum a été élaboré à titre de contribution du GIR Maralpin à l'étude intermodale entreprise dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes