

Problématique ferroviaire azuréenne & LGV-Paca Implication de la CASA

*CD Casa – Groupe Transports
Sophia-Antipolis, le 24 septembre 2009*

***Jacques Molinari, secrétaire
scientifique du GIR Maralpin***

***Le GIR Maralpin
s'investit depuis 1996 dans la
réflexion sur infrastructures et
aménagement du territoire***

Du projet Mercantour à la LGV-Paca en passant par la « Métropole azurée », le SRADT, la DTA 06, son suivi-évaluation, l'OIN Plaine du Var, ...et l'expansion de la CUNCA...

Une importante participation et de nombreuses contributions invitées aux six débats publics portant sur les projets d'infrastructures

Extension du Port de Nice	Oct. 2001 – Janv. 2002
LGV-Paca	Fév. 2005 – Juil. 2005
Liaison Grenoble Sisteron	Juin 2005 – Oct. 2005
Contournement routier de Nice	Nov. 2005 – Fév. 2006
Politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VRAL)	Mars 2006 – Juil. 2006
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan	Mars 2006 – Juil. 2006

Une participation décisive du GIR dans la « bataille des tracés » de la LGV-Paca

Synopsis de la position du GIR	18.10.2008
Conférence à la CCIMP Marseille	19.12.2008
Audiences aux Cabinets de Mme Pappalardo (SGDD) [Michel Garreau] et de M. Bussereau (MEEDDM) [Michel Vermeulen]	03.02.2009
Conférence à Meyreuil (B.d.Rh)	04.02.2009
<i>Le 11 février J.-L. Borloo confirme la LGV-Paca et désigne pour médiateur Y. Cousquer</i>	
Séminaire GIR/SFU/IIC Nice [<i>avec participation de Y. Cousquer</i>]	26.03.2009
Voyage d'études GIR/SFU/IIC à Gênes	23/24.04.2009
Séminaire GIR/SFU/IIC Toulon	28.05.2009
Atelier-Table ronde GIR/SFU/IIC Mouans-Sartoux	03.06.2009
<i>Le 28 juin J.-L. Borloo et D. Bussereau annoncent leur décision sur le tracé</i>	

***Le GIR Maralpin
participe depuis 2005 aux activités du
Conseil de développement de la
CASA***

En y contribuant notamment par

- Exposé le 02.03.2005 au CD (plénière) sur
*« Aménagement du territoire, problématique
des transports, technique ferroviaire et LGV-
Paca »*
- Observations du GIR Maralpin sur le projet de
SCoT de la CASA (Octobre 2007)

La LGV 06 ne peut être dissociée de ses contextes stratégiques internationaux et nationaux, régionaux et... locaux

- Communauté européenne [Arc méditerranéen (et financement assorti)] [*Liaison avec l'Italie*]
- Liaison entre métropoles du Sud (décision de l'Etat) [*Cannes, Nice*]
- Mise en œuvre locale de la Directive nationale « Facteur 4 » [F. Keller] [*Gares en centre ville + TCSP*]
- Conception d'un plan Urbanisme/Transports à l'horizon 2040 [Y. Cousquer] [*Réseau ferroviaire maillé et sécurisé*]
- Prise de mesures conservatoires [sur les tracés et les sites de stockage] [*Traversée & desserte de la CASA, Carrière de La Roque*]

La mise en œuvre de la directive nationale « facteur 4 » implique a minima une division par quatre des émissions des transports et des bâtiments d'ici à 2050

« La gare contemporaine » Rapport à M. le Premier Ministre de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin (10 mars 2009)

La quasi totalité des émissions des transports étant celles du transport routier, le raisonnement suivant (en ordre de grandeur) est appliqué :

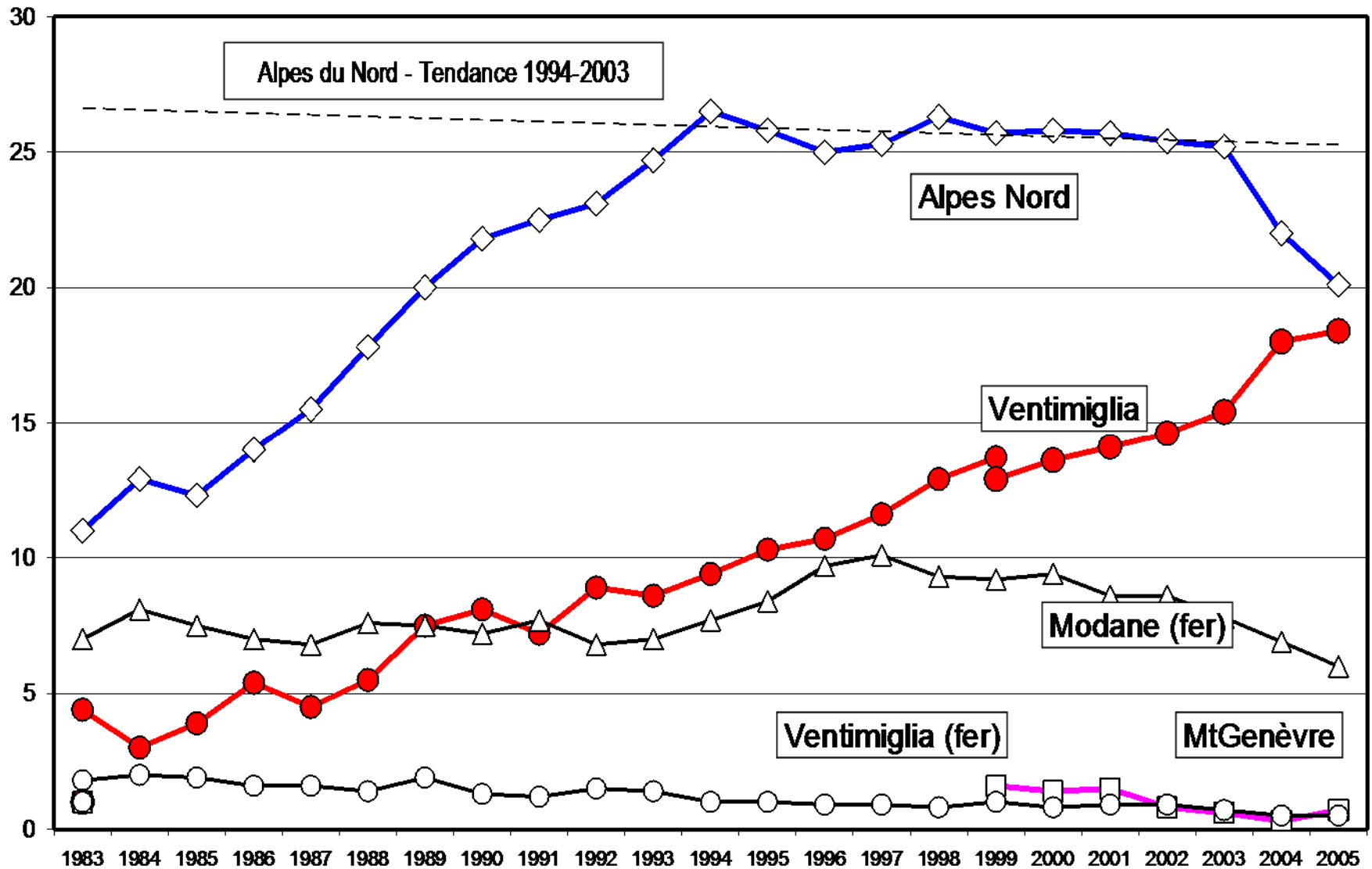
- 1 - le facteur 4 est une contrainte, sans possibilité de choix alternatif,
- 2 - il s'applique complètement aux transports routiers voyageurs
- 3 - les constructeurs automobiles sont en mesure de diviser par 2 les émissions au km des véhicules qu'ils construisent (véhicules hybrides, véhicules électriques.)
- 4 - les distances aujourd'hui parcourues par habitant et par an n'augmentent plus ;
- 5 - et donc la moitié des voyageurs.km terrestres parcourus est transféré sur le mode ferré après un choix de localisation des emplois et des logements, une densification urbaine autour des gares, la reconstruction de la ville sur la ville, le développement de modes doux de rabattement, la priorité donnée au fer, le développement d'une offre de transport en commun multimodale adaptée, de porte à porte.

Il faudrait alors transférer en France entière (hors Île-de-France) 850 millions de voyageurs.km par jour à ajouter aux 210 millions ferrés actuels, soit sensiblement une multiplication par 5 du trafic de nos gares [Cannes, Antibes, Nice]

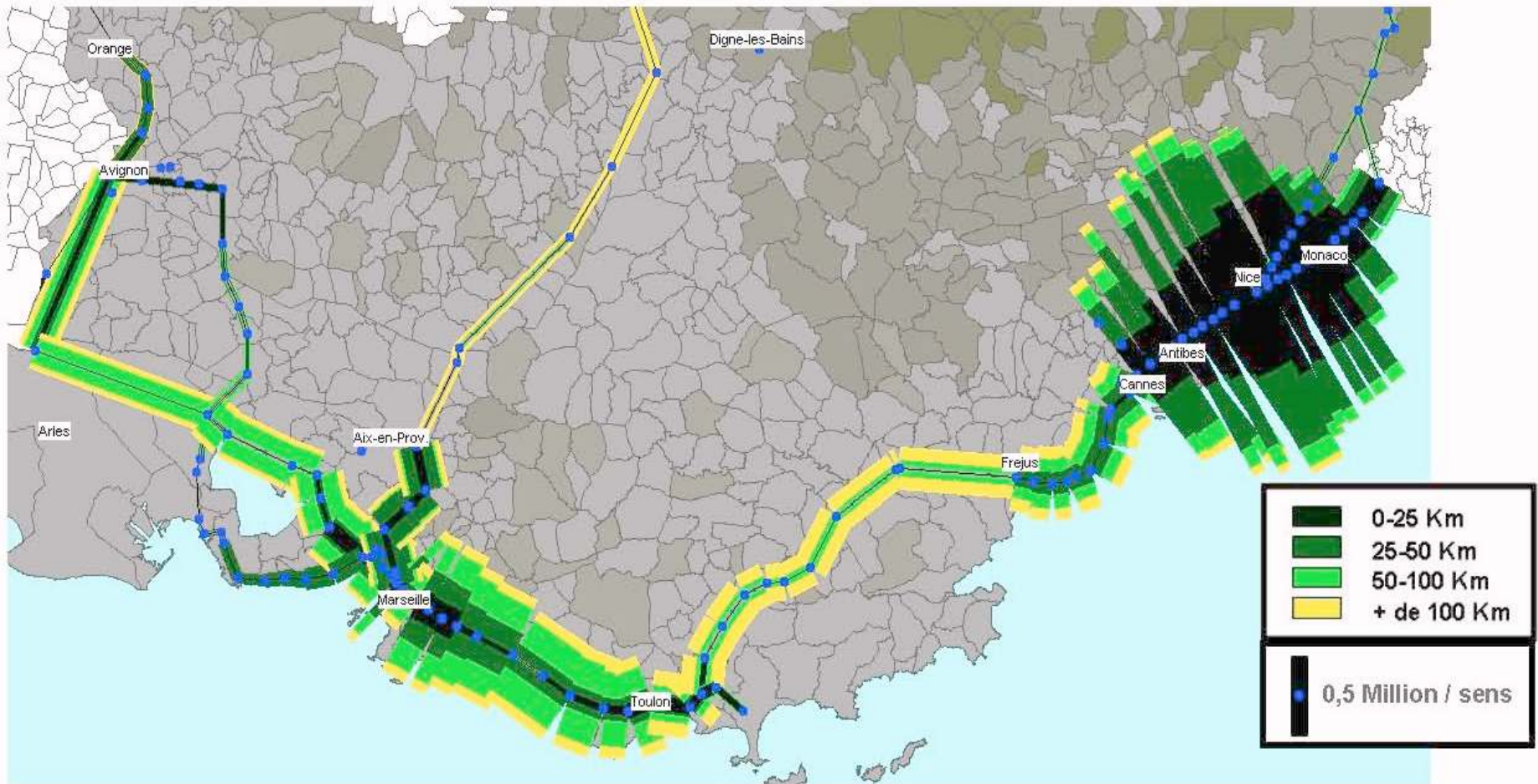
***La problématique ferroviaire
azuréenne :
D'énormes besoins pour faire face***

- A. À l'accroissement des flux de transit fret international
- B. À la demande de transport collectif urbain, périurbain, régional dans une conurbation de 1,3 million d'habitants

Évolution 1983-2005 du trafic [Mt] à travers les Alpes Fr/It



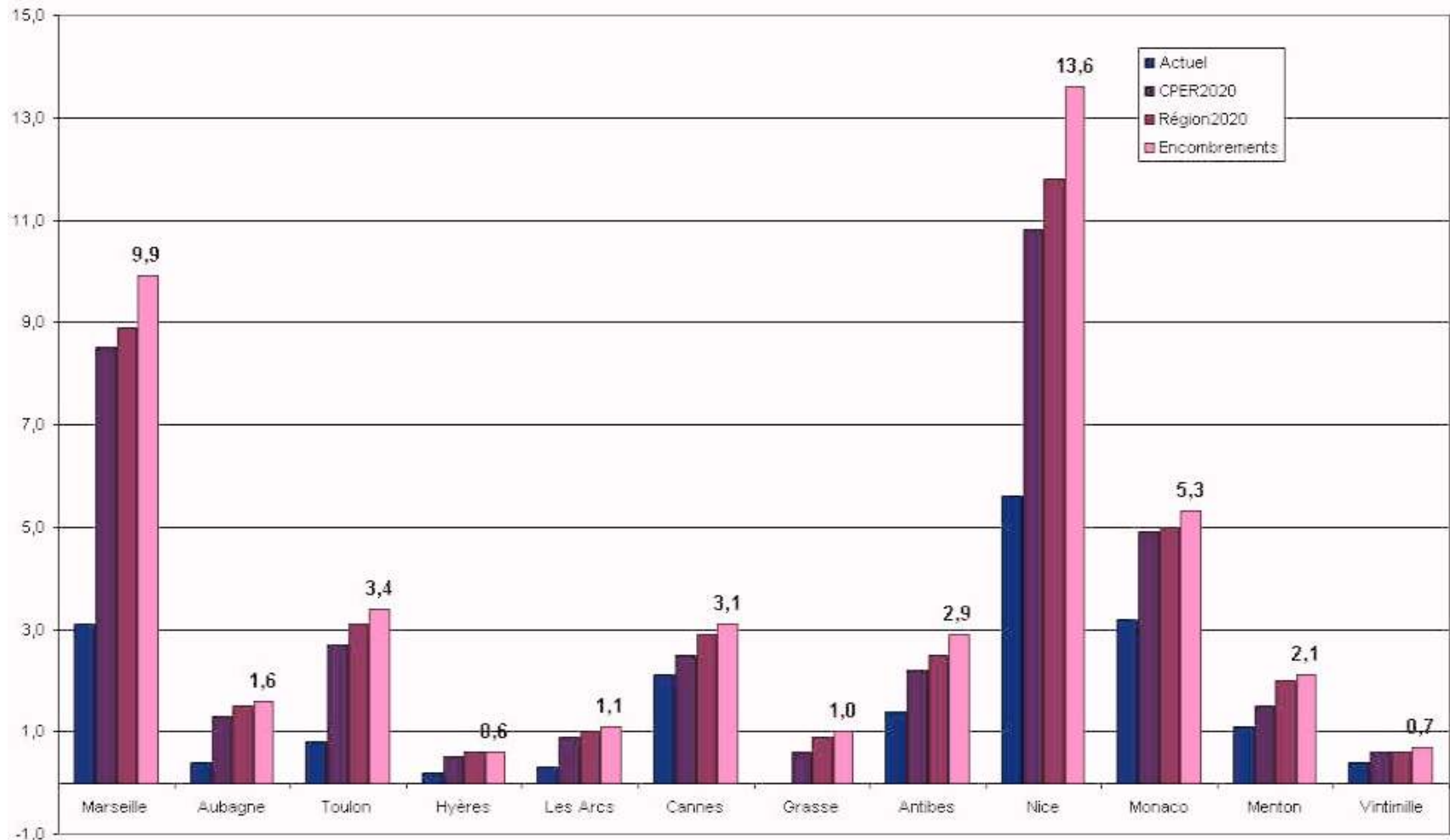
Trafics TER actuels (2002) [RFF 2]



Voyageurs TER en PACA

Rangs actuels : 1.Nice 2.Monaco 3.Marseille 4.Cannes

2020 : Nice 13,6 millions voyageurs TER [RFF 2]



Les moyens mis en œuvre ...sont-ils à la mesure des besoins ?

Des palliatifs

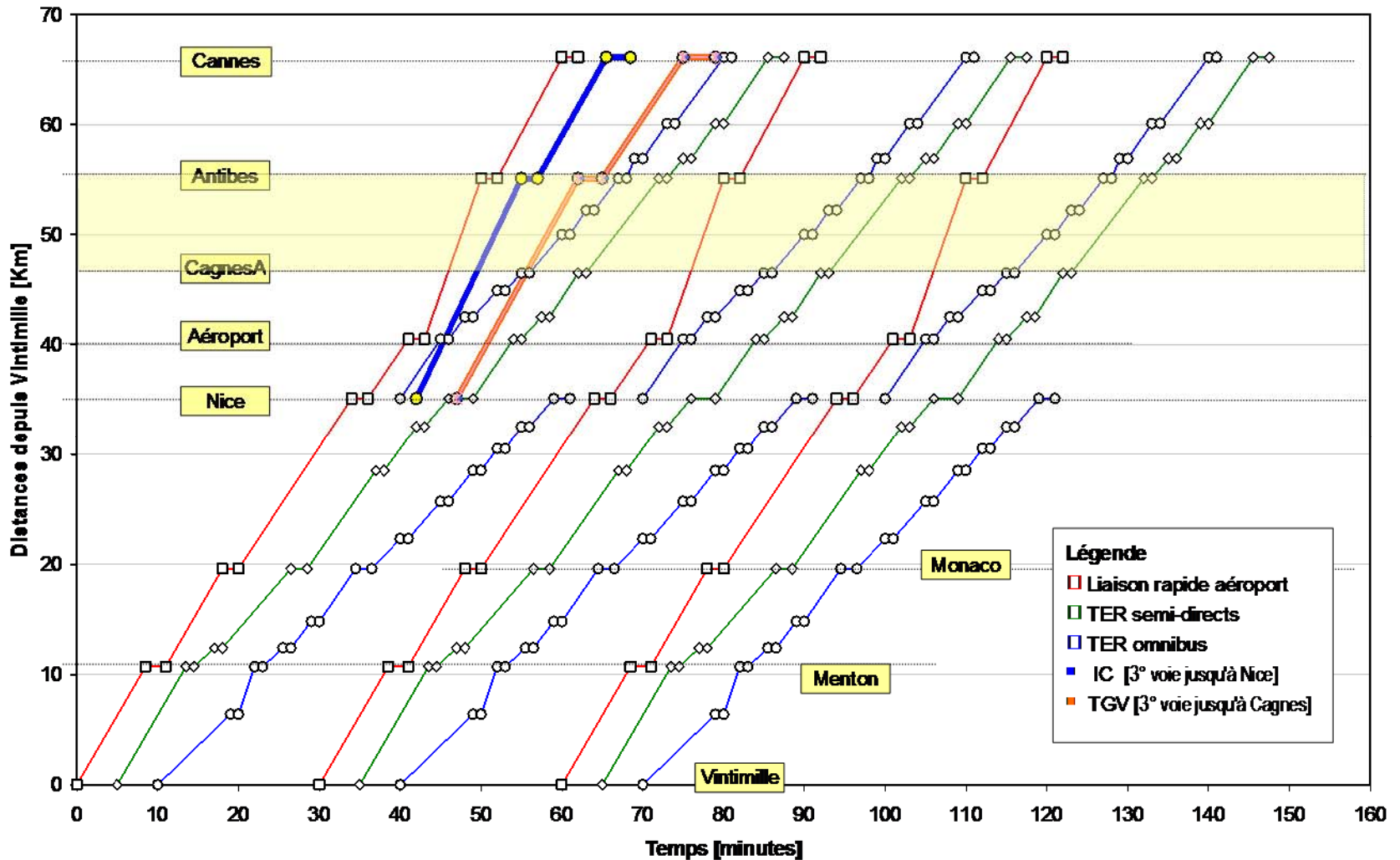
- Réouverture de Cannes-Grasse
- Modernisation de Nice-Breil
- 3^{ème} voie littorale Antibes-Cagnes

Mais beaucoup d'entraves

- Étranglement de St Philippe
- Phagocytage des emprises ferroviaires sur l'ensemble du 06

Projet de graphique à 3 missions (avec recours à la 3ème voie)

[Molinari (2005)]



Le corridor ferroviaire circumméditerranéen

Les travaux de la LN le 15.06.2005 ?

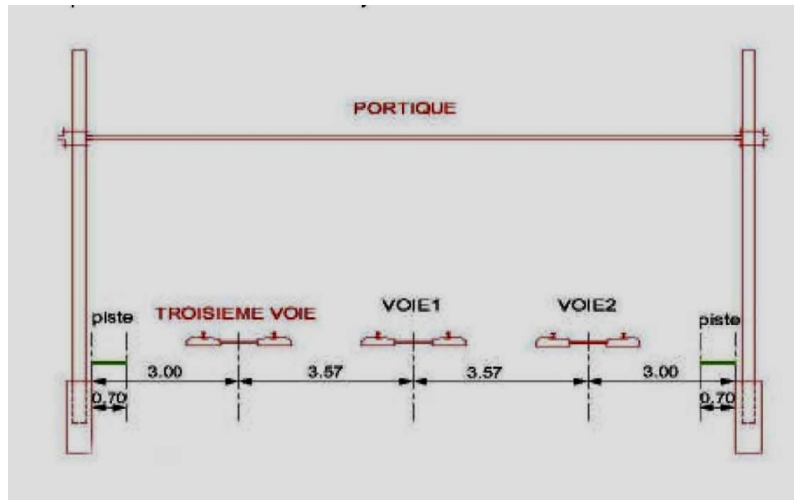
NON ! Ceux de l'autoroute urbaine de Nice (2ème Chaussée)



Le corridor ferroviaire circumméditerranéen ?

La troisième voie

(1) insuffisante (2) difficile à réaliser (3) difficile à exploiter



Profil en travers réduit en site
contraint [emprise totale min.16m]
Entraxe 3,57m (minimal standard)
Vitesse maximale 120 km/h

Cette disposition est
contraignante en cas
d'acheminement des transports
exceptionnels ou d'exécution de
travaux d'entretien futurs
(interceptions simultanées des
trois voies lorsque les transports
exceptionnels circulent ou
lorsque des travaux de
maintenance s'effectuent sur la
voie centrale) [RFF 10.9 (p. 8)]

Le projet LGV 06 actuel : tronqué et bancal

- A. Il n'ambitionne pas de dépasser l'Aéroport
- B. Il repose sur une partie de son parcours sur une troisième voie difficile à réaliser et plus encore à exploiter

"Insertion d'une 3^{ème} voie" entre Cannes et Antibes [RFF 10.9]

LEGENDE

-  Contrainte très forte
-  Solution de base : tunnel à 2 voies de Cannes-marchandises à Antibes (16 Kms)
-  Variante : - tunnel de Cannes-marchandises à Golfe-Juan (9,5 Kms) - Insertion d'une troisième voie entre Golfe-Juan et Antibes



La proposition du GIR Maralpin

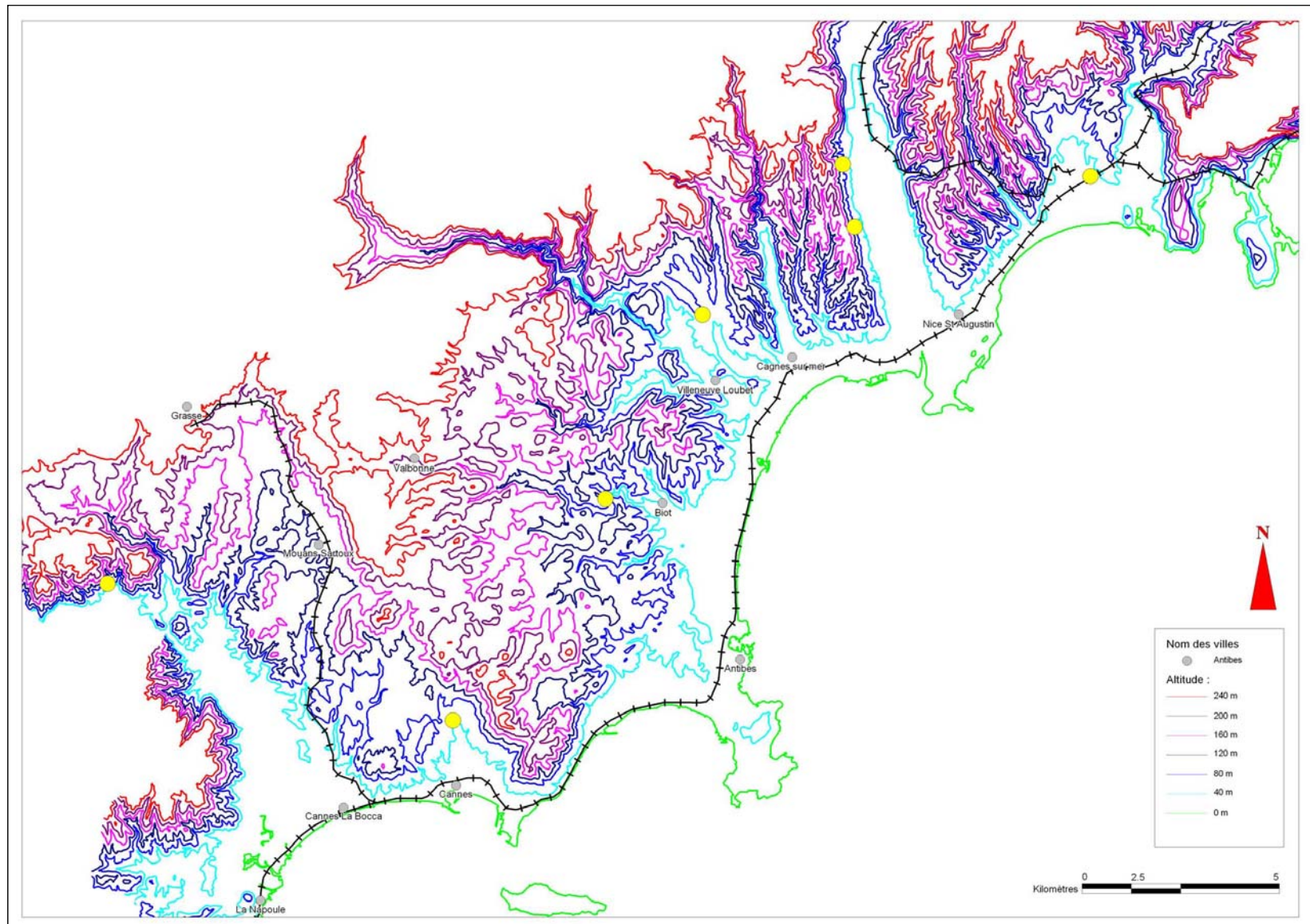
- **Gares-noeuds en coeur de ville** ou au plus près (Cannes-La Bocca, Nice-Thiers, Ventimiglia) sur les grands **sites ferroviaires existants**, avec pour avantages
 - restructuration urbaine
 - économie d'emprises et d'ouvrages
 - interconnexions aisées
 - entre lignes principales
 - avec leurs embranchements et connexions [Cannes vers Grasse, Nice vers Digne (CP) et Breil, Vintimille vers Breil et Cuneo]
- **Mixité fret/voyageurs** de la ligne nouvelle dans sa traversée de la Côte d'Azur, avec pour avantages :
 - versatilité de chacun des tronçons avec possibilité de reports
 - **sécurisation** fret/voyageurs de l'ensemble de la ligne

Traversée et desserte des Alpes-Maritimes

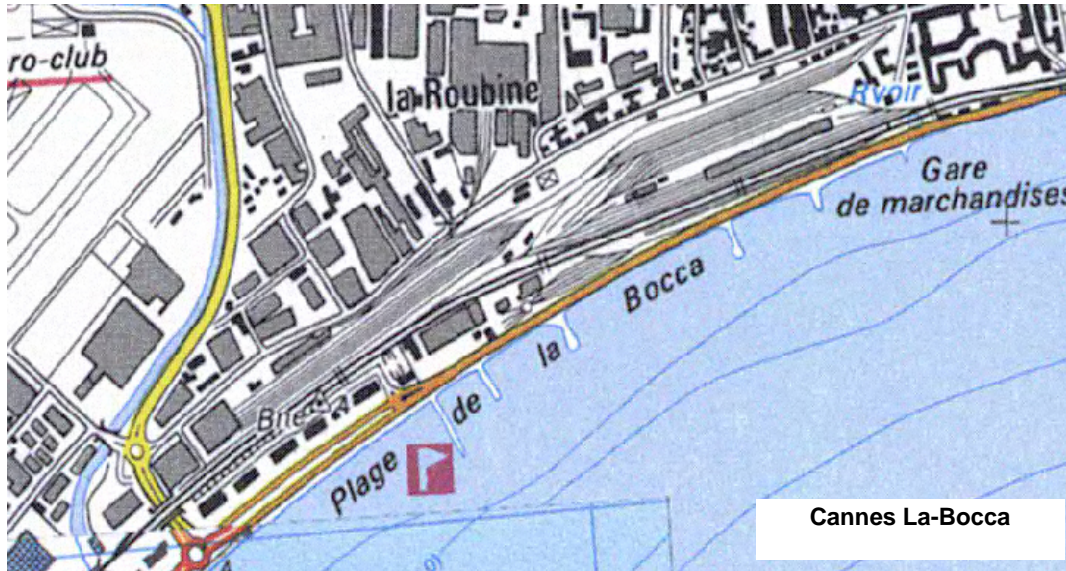
Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice & Xxm



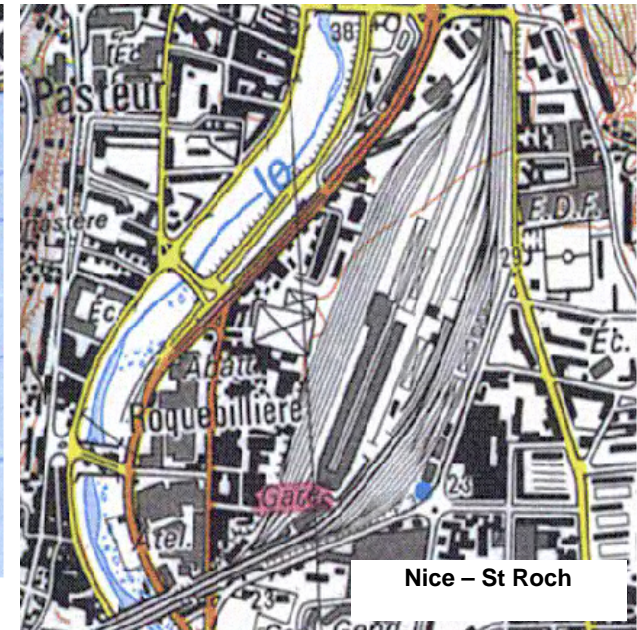
Un tracé en majeure partie souterrain [Isohypsés 40 m]



Les emprises ferroviaires des gares de Cannes-La Bocca, Nice-Thiers et Nice St. Roch



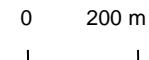
Cannes La-Bocca



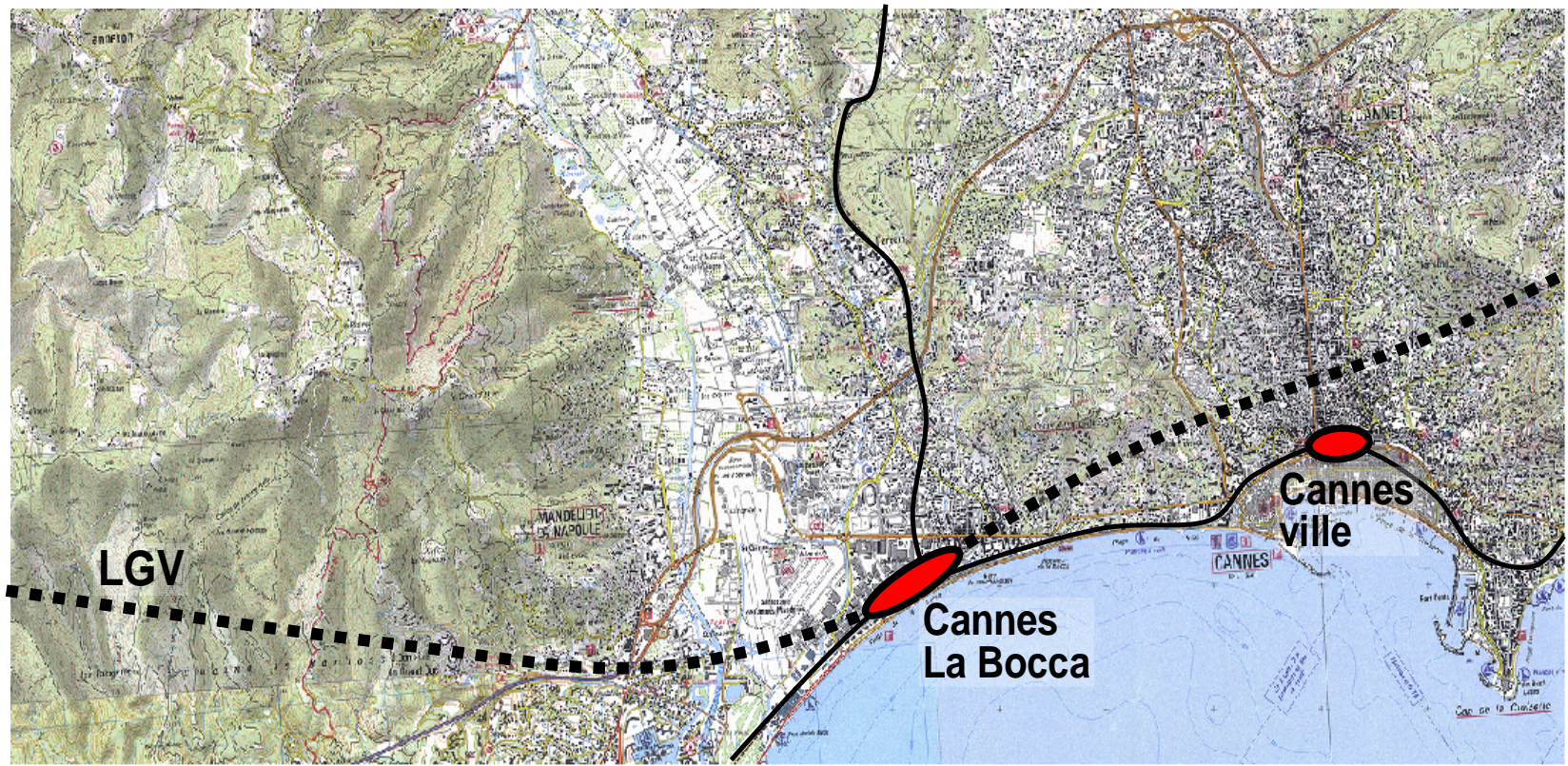
Nice - St Roch



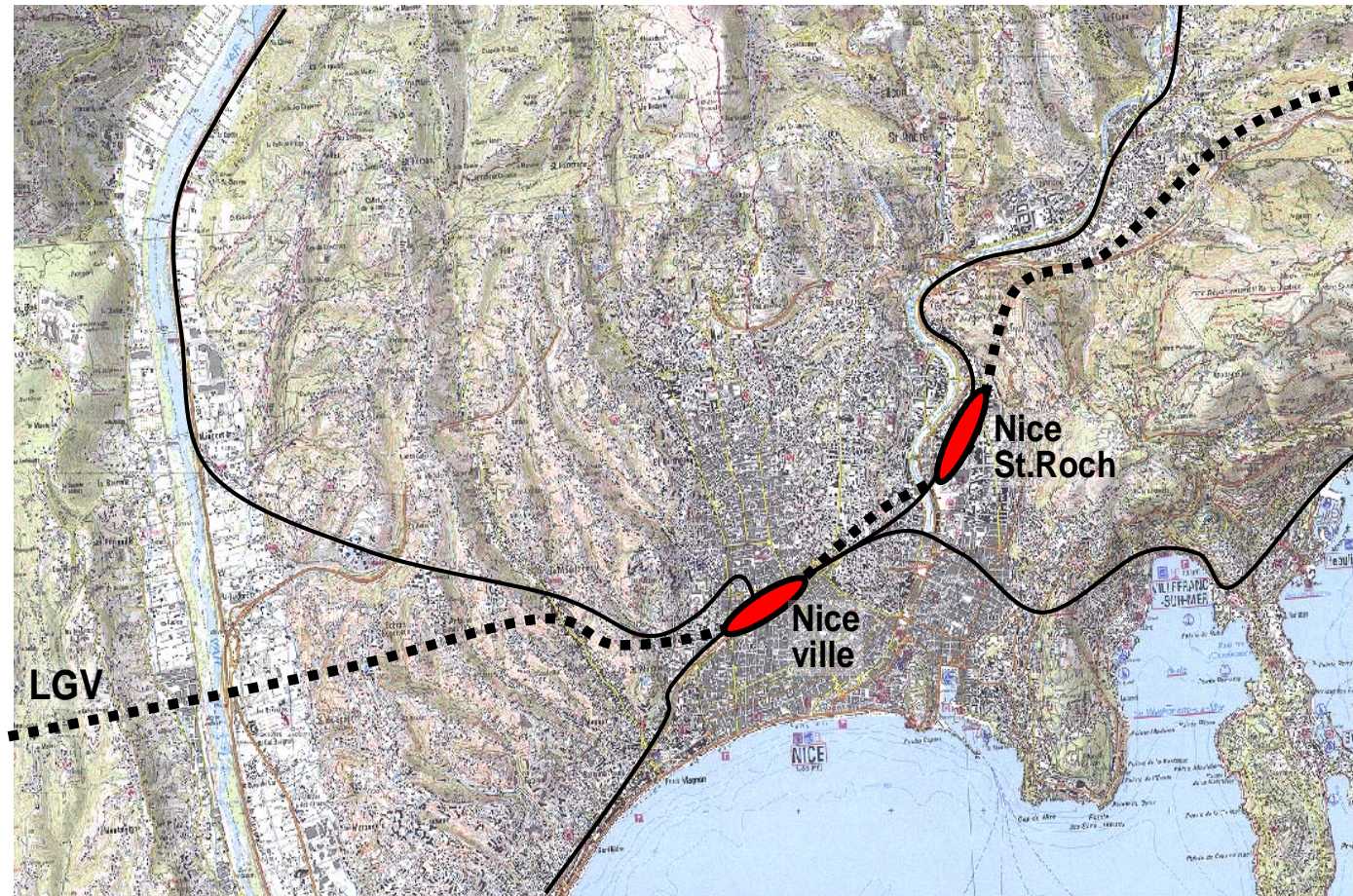
Nice - Ville



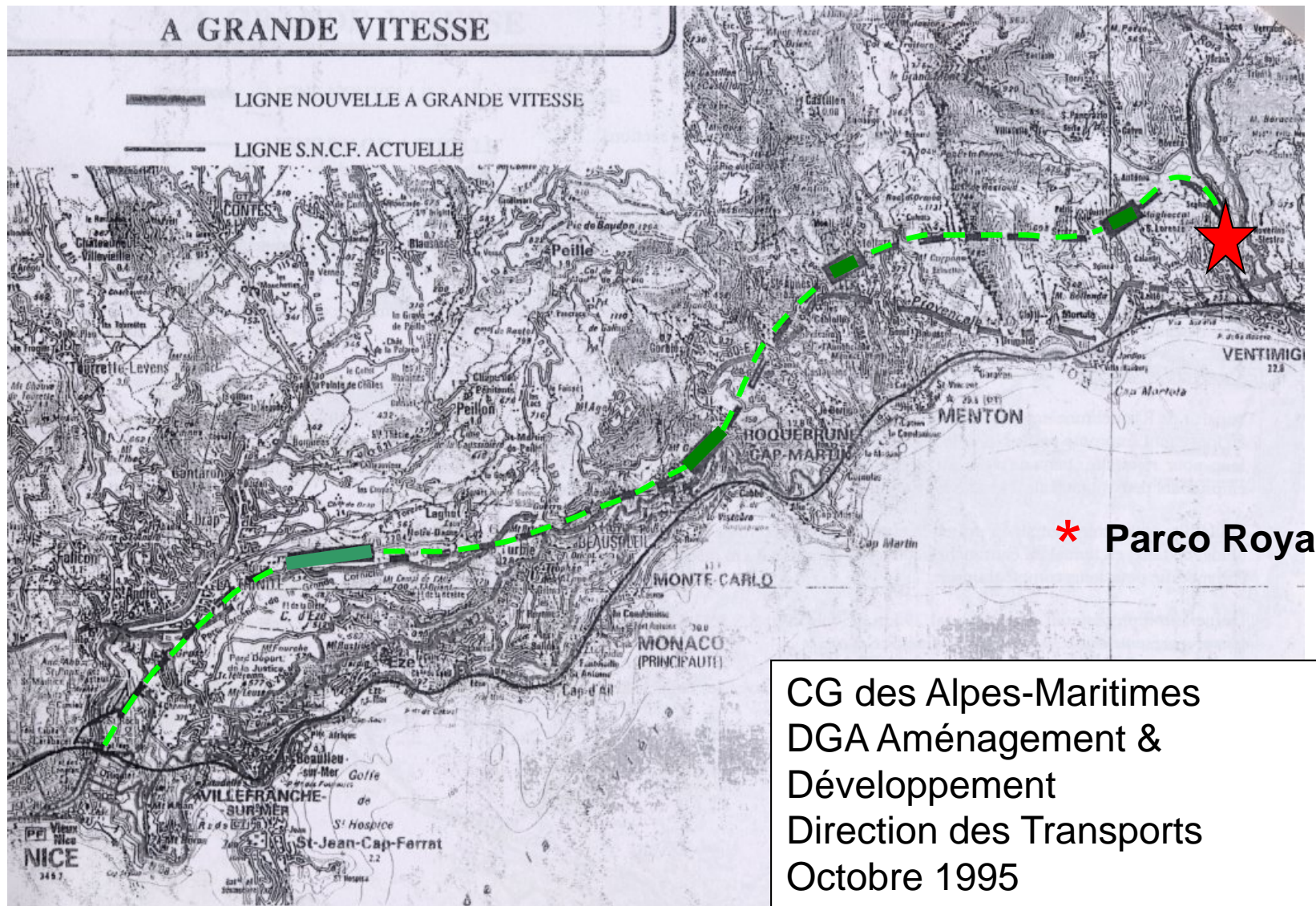
Noeud et gare nouvelle LN-LH de Cannes-La Bocca



Nœud de Nice (Nice-Thiers & Nice St. Roch) et remaniement LN-LH de Nice-Thiers



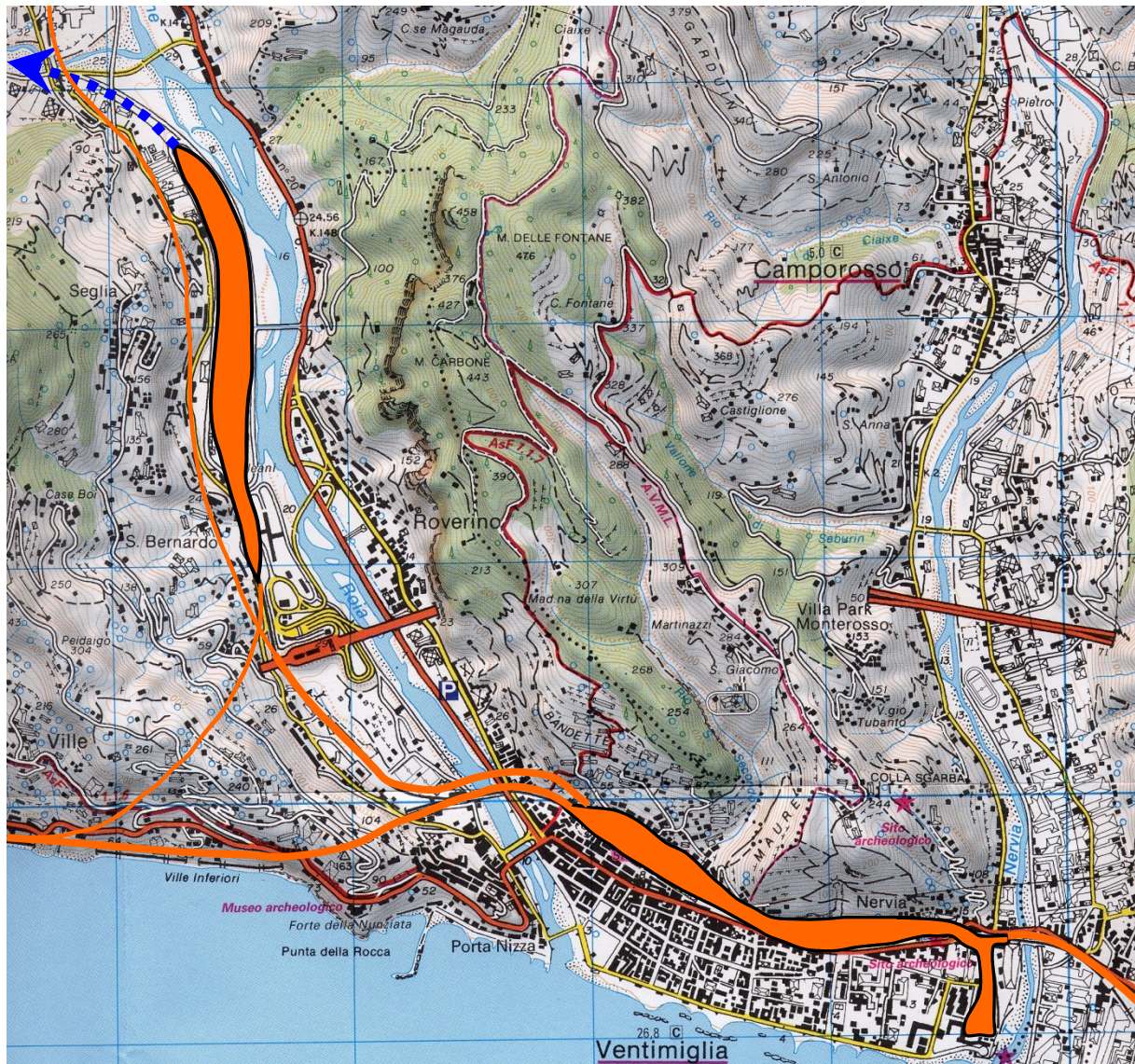
Un tracé proposé en 1995 par le Conseil Général



Emprises ferroviaires de Ventimiglia

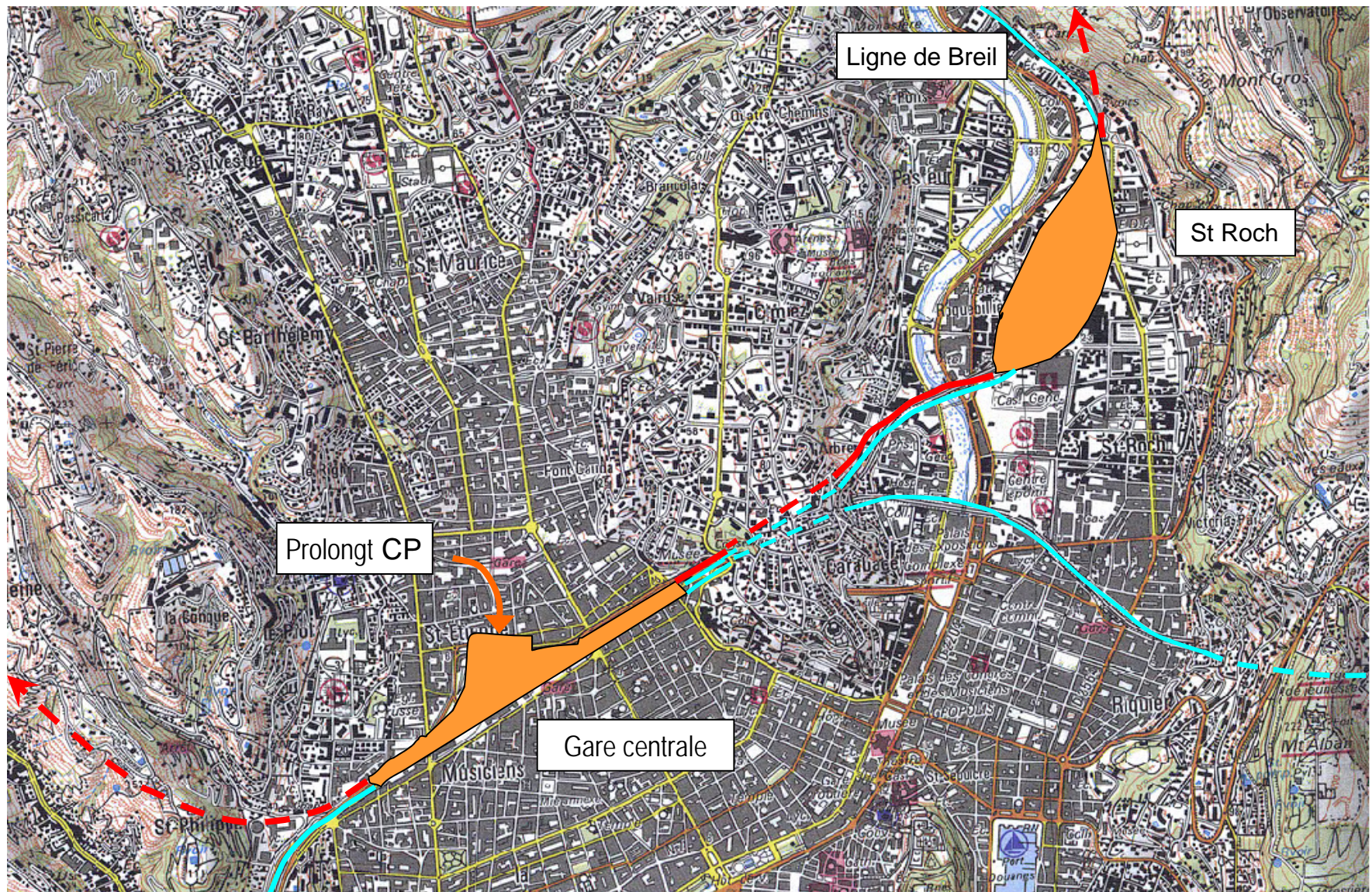
Parco Roya

Raccord
de
Calandre



Gare
internazionale,
Aires de
lavage
et Dépôt

Gare centrale et Traversée ferroviaire de Nice



Evaluation du volume de déblais générés par la traversée du 06 par la Ligne nouvelle

Longueur du tracé de la LN (traversée de l'Estérel exclue) : **60 km**

- Proportion en souterrain : 50 % (par valeur inférieure)
- Section à excaver : 100 m² (par valeur inférieure, en retenant un tracé monotube)
- Volume à excaver : 30 000 x 100 : **3 millions de m³**
- Volume à stocker : **4,5 millions de m³** pour tenir compte d'un foisonnement de + 50 %

À rapprocher de

- **3,8 millions de tonnes** de roches massives extraites annuellement dans les carrières 06
- **3 millions de tonnes** de déchets stockés sur le site de La Glacière
- **822 600 tonnes** de déchets gérés par les EPCI en 2007 dans les Alpes-Maritimes
- **100 000 tonnes** de déchets BTP par an

Carrière de La Roque - Son devenir ?

- "En octobre 2009, j'autoriserai sur l'ancienne carrière de Roquefort-les-Pins un site de stockage de déchets du bâtiment d'une capacité de **2 millions de m³**"
[Préfet 06 (17.07.2009)]

Vue du site de la carrière de la Roque

