

***Débat public sur le projet de liaison  
ferroviaire à à grande vitesse en  
Provence-Alpes-Côte d'Azur***

—  
*Réunion publique de proximité  
Menton, le 21 avril 2005*

***Intervention du GIR Maralpin***

***La LGV-Paca  
et sa connexion avec le nouveau  
réseau ferroviaire italien***

***La ligne nouvelle***  
**Une ultime chance de  
réaménagement durable de  
l'espace transfrontalier maralpin**

Menton – 21 avril 2005

# L'espace maralpin : contraintes et enjeux



# L'espace maralpin à la croisée des chemins

- **À la croisée des flux**
  - Est-Ouest (transit international)
  - Nord-Sud (migrations tropiques)
- **Face à l'alternative**
  - Scénario tendancieriel (le "tout automobile")
  - Scénario volontariste (accords internationaux)
    - Maîtrise de l'urbanisme
    - Rattrapage du retard en infrastructures ferroviaires et en modes doux

# Une situation inacceptable

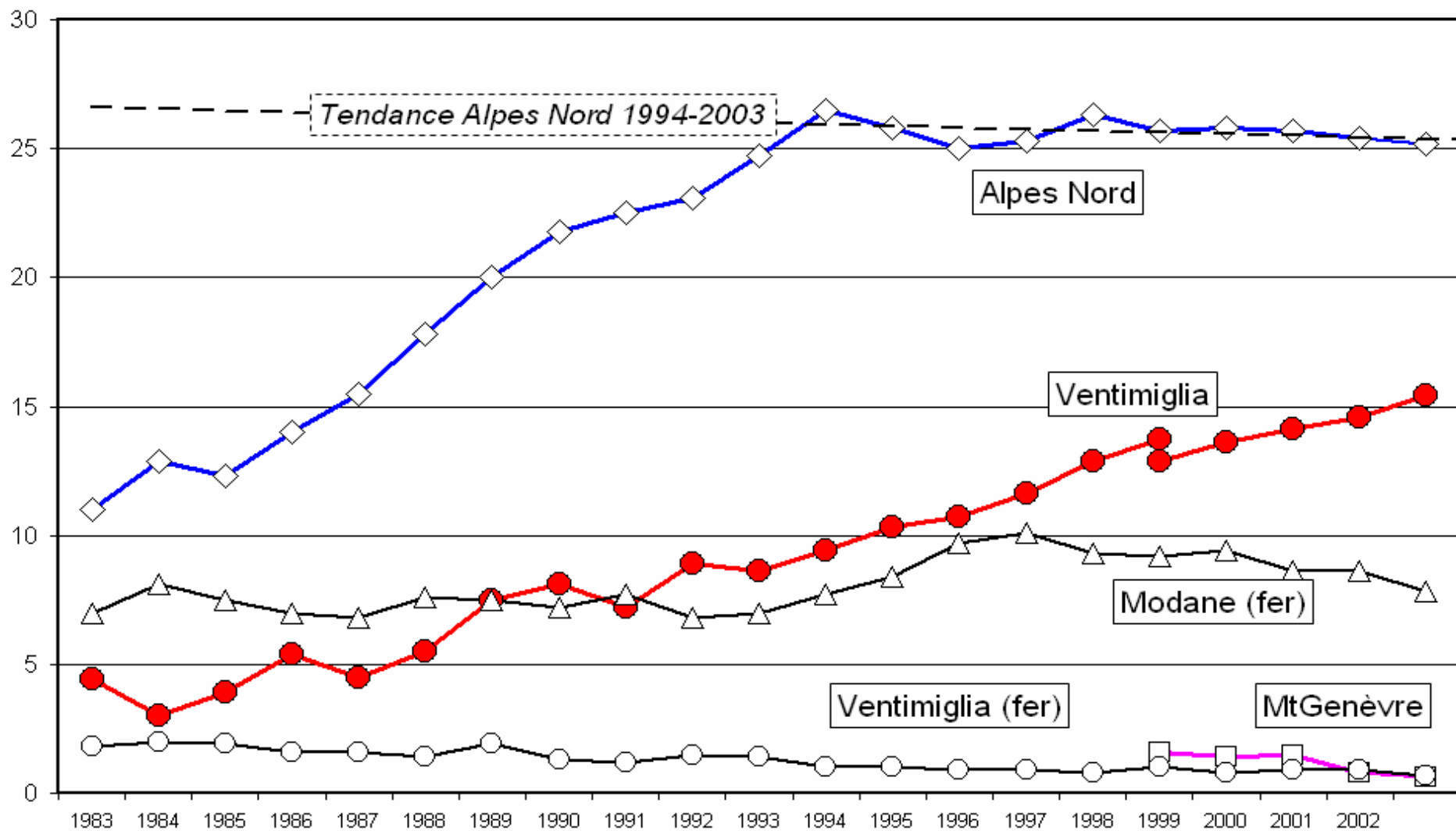
Un million d'habitants  
+ combien de visiteurs ?

- Aux prises avec un chaos automobile urbain auquel se superposent
  - des flux routiers migratoires et pendulaires
  - aggravés par un transit international de poids lourds en très forte croissance
- Flux de transports et de déplacements auxquels l'infrastructure ferroviaire ne peut faire face
  - la ligne historique structurante, par manque de capacité
  - ses antennes (lignes de Tende, Chemin de fer de Provence), par obsolescence

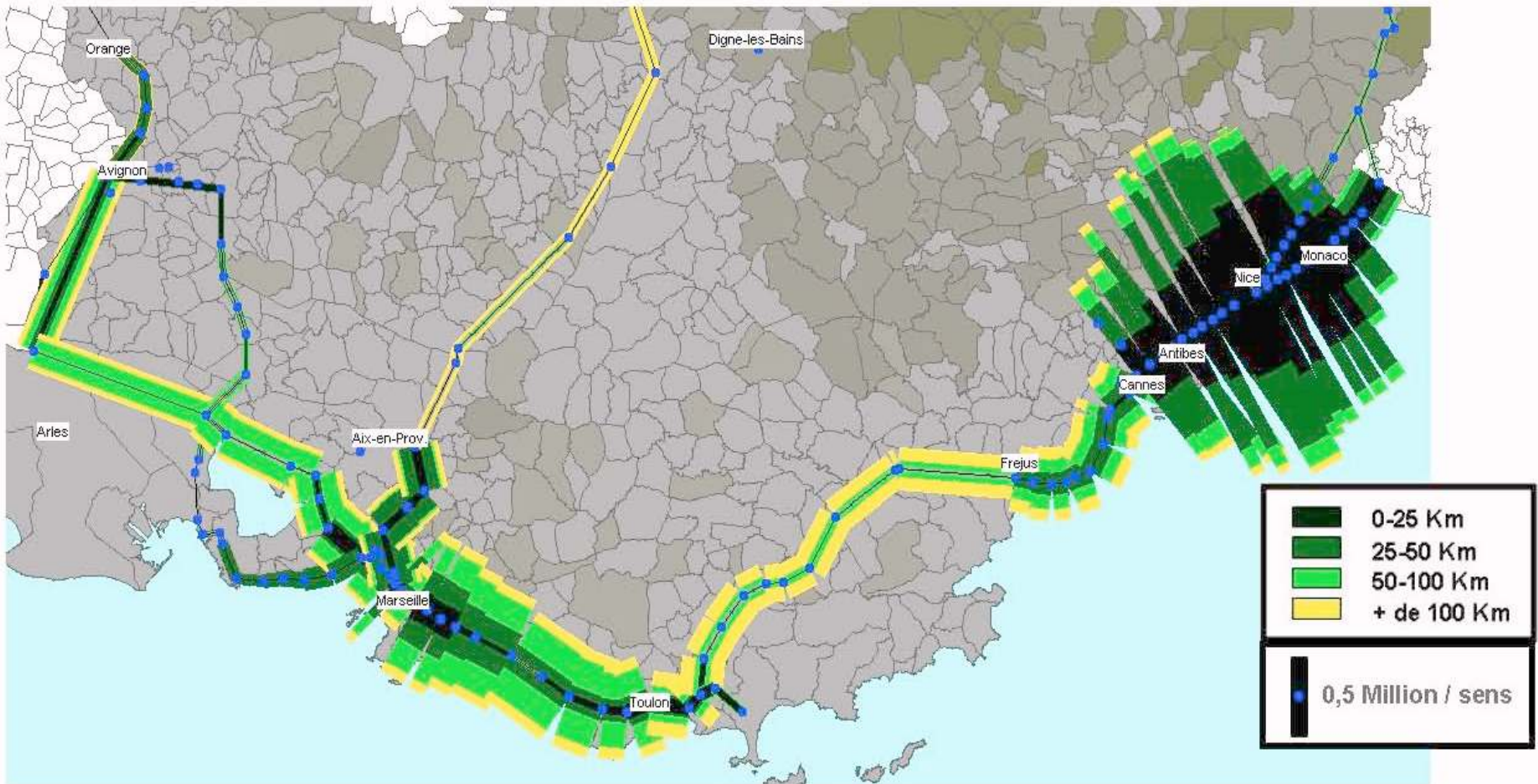
# L'exploitation actuelle du réseau ferroviaire

- **Fret** : la part du ferroviaire est négligeable en dépit de l'accroissement considérable du trafic de transit longue distance. Une des raisons invoquées est le goulet d'étranglement de la ligne ligure (45 km encore à voie unique)
- **TER** : le plus fort trafic de province, mais l'offre n'est pas à la mesure des besoins d'une conurbation linéaire de 70 km de long (compte non tenu de la Riviera Ligure qui la prolonge)

# Évolution 1983-2003 du trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes



# Trafics TER actuels



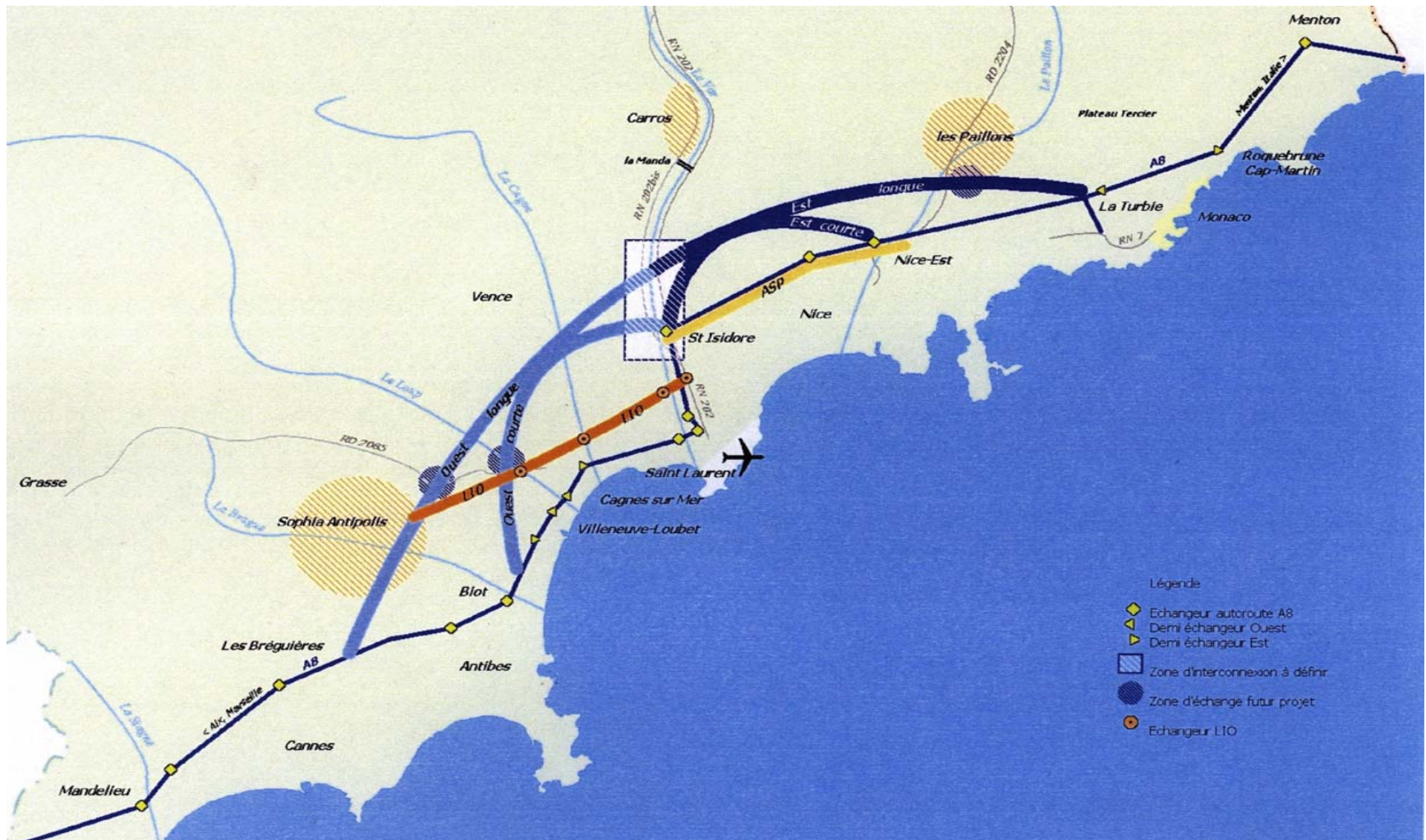


# La poursuite du scénario tendanciel

- Le considérable retard en infrastructures ferroviaires ne peut être atténué par les mesures palliatives que sont :
  - la réouverture de Cannes-Grasse
  - la réalisation entre Cagnes et Antibes d'une troisième voie littorale de conception surannée
- Les arguties financières pour faire obstacle au prolongement de la LGV jusqu'à la frontière ne sont pas invoquées pour les projets routiers
- Dans quelques mois s'ouvrira un débat public sur un contournement (autoroutier) de Nice dont le coût sur 30 km revient à 100 km de LGV-Paca
- Dans les Alpes littorales, qui disposent pourtant d'une ligne ferroviaire moderne à valoriser, trois projets de percements routiers/autoroutiers sont à l'étude

# Le contournement (autoroutier) de Nice

1,5 à 3 milliards d'Euros





# Qu'a-t-on fait ? Que faire ?

- Que sont devenues de bonnes résolutions ?
  - Motion des élus du SIDELT en faveur de la valorisation des lignes ferroviaires du Col de Tende (22 février 1999) [Nice-Torino en 2 h 30]
- Quelles mesures prendre pour juguler le transit international Poids Lourds ?
- Comment faire face au chaos automobile ?
- Comment mieux desservir la Principauté de Monaco ?

... des réponses avec la Ligne nouvelle LGV-Paca

# Pourquoi d'emblée une ligne nouvelle jusqu'en Italie ?

- La mise à haute performance (200 km/h) ligure sera achevée à très court terme (2012), bien avant la LGV [cf. les 3 planches suivantes]
- L'ensemble de la ligne historique (de Ventimiglia à Cannes) doit être libérée pour les besoins de la desserte interne et périphérique de la conurbation azuréeenne
- La ligne nouvelle pourra assumer, outre la grande vitesse et la longue distance voyageurs, un transfert modal fret substantiel, ainsi que les circulations de service

# En Riviera Ligure

## Bond en avant ferroviaire

- Un réseau ferroviaire en grands travaux
  - Reconstruction d'un l'axe ligure à haute performance (double voie et **200 km/h**) [*seconde tranche en cours*]
  - Augmentation de la capacité du nœud ferroviaire génois [*en cours*]
  - Liaison à grande vitesse (**300 km/h**) vers Milano [*engagé*]

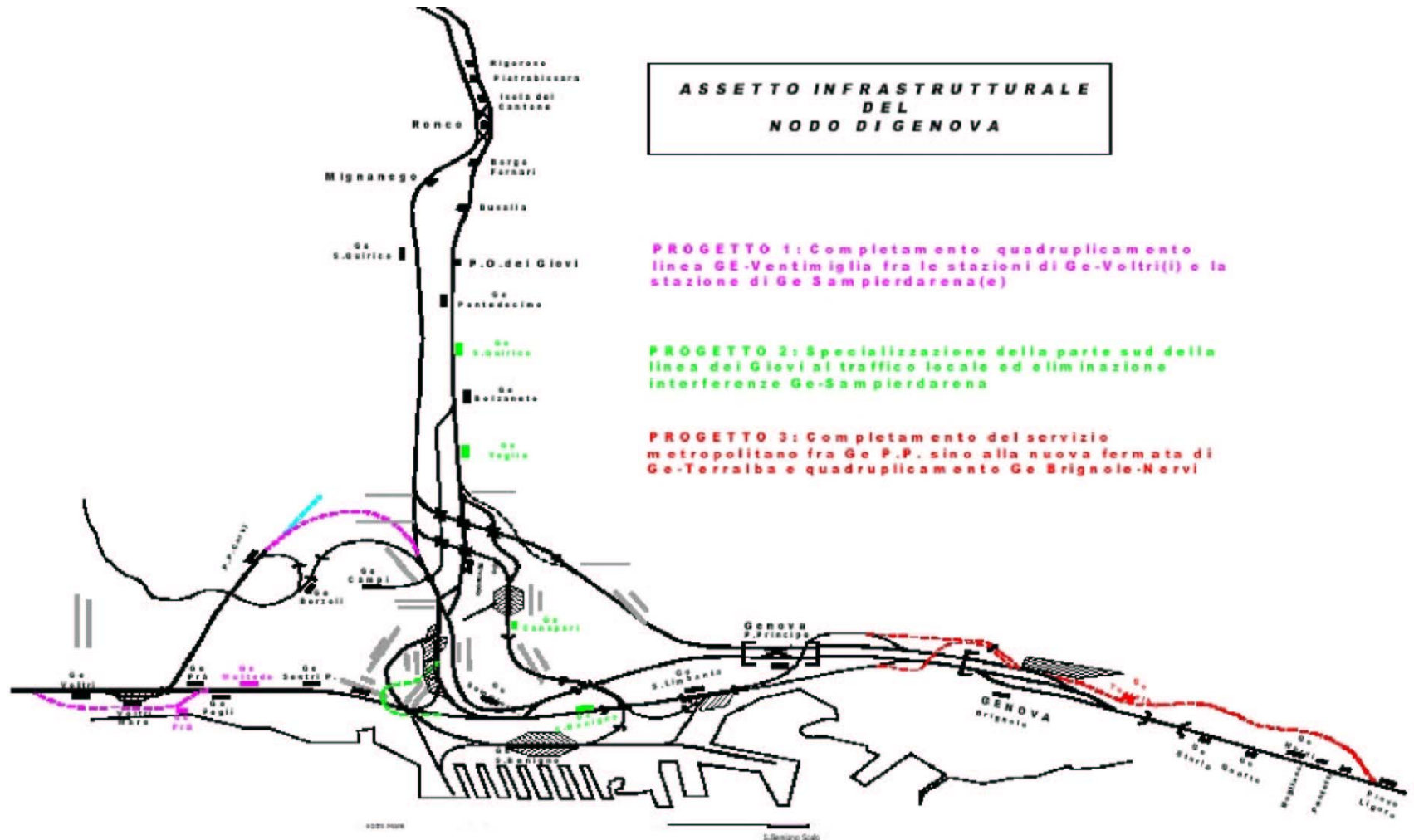
# Achèvement du doublement de la ligne du Ponent

## **Raddoppio e spostamento a monte della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia**

- Riqualficazione della fascia costiera sede della tratta ferroviaria dismessa
- Consistente recupero della quota di trasporto ferroviario lungo tutta la riviera
- Sviluppo di relazioni internazionali viaggiatori e merci Italia - Francia - Spagna



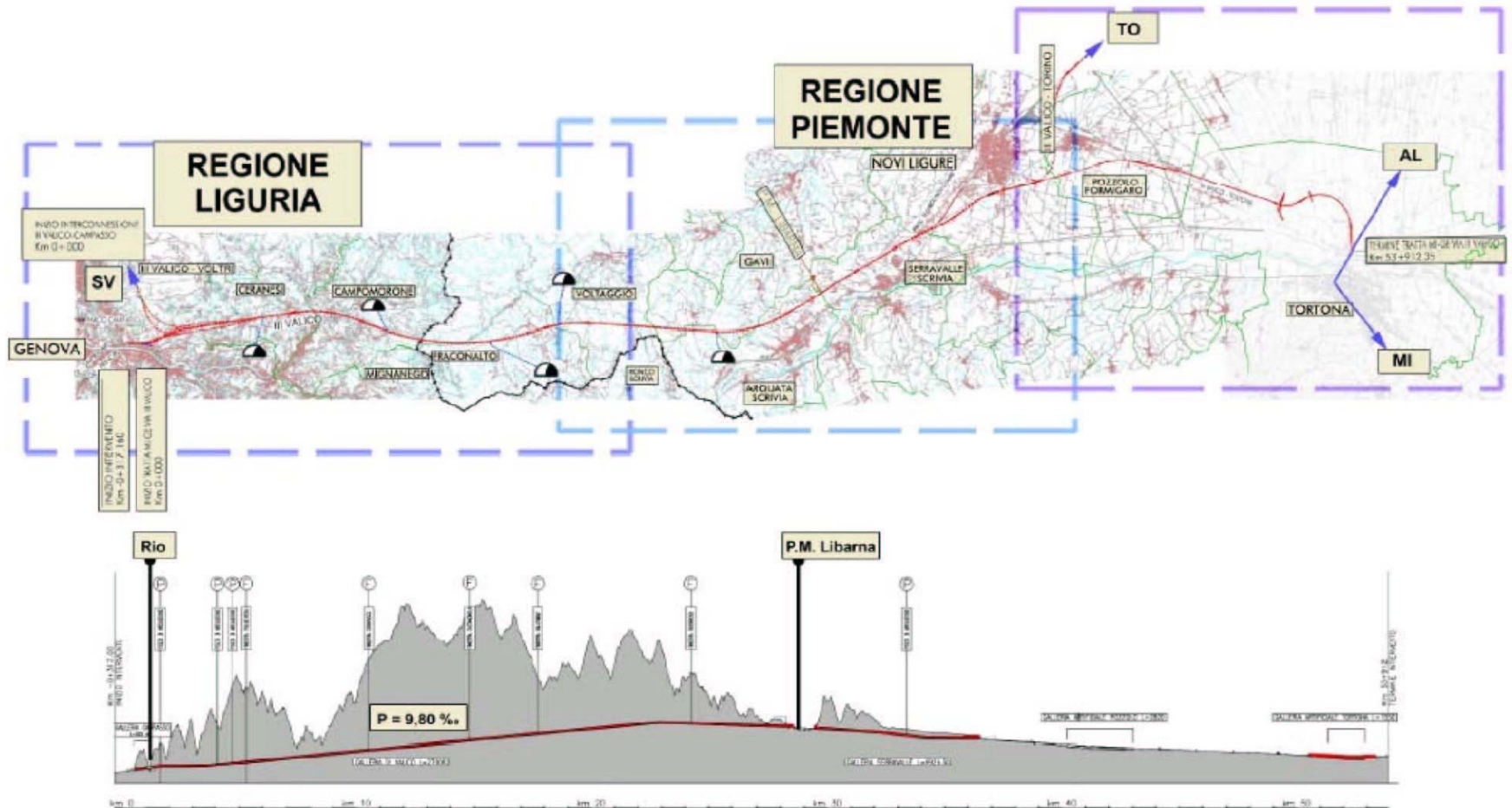
# Augmentation de la capacité du nœud ferroviaire génois





# Terzo Valico Genova-Milano

[Ligne nouvelle Alta Capacità]



# La proposition du GIR Maralpin

- Gares 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 avec 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



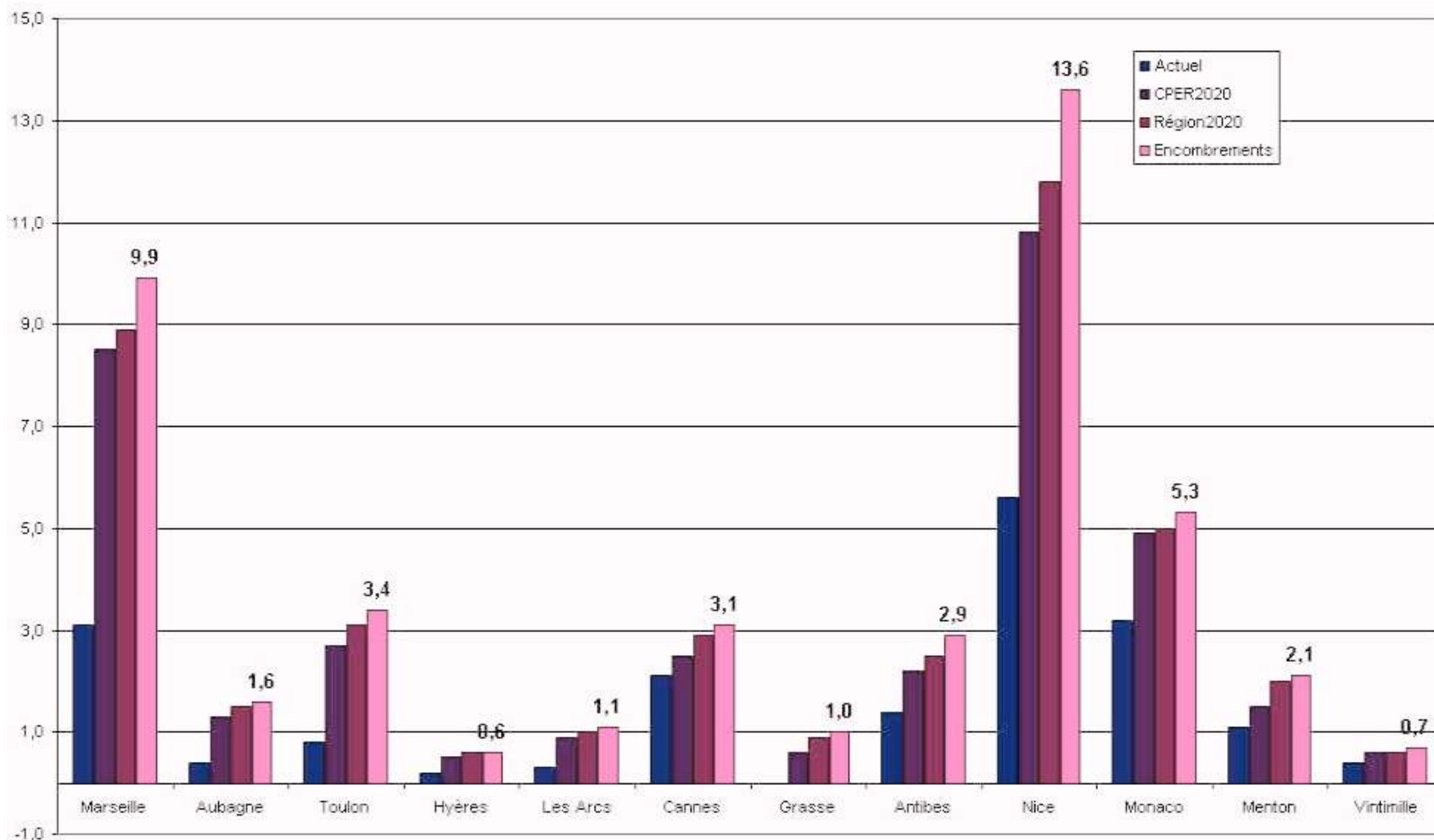
# La traversée de l'Est du département des Alpes-Maritimes

- La réalisation de ce tronçon est **prioritaire** en raison de la nécessité de disposer sur la ligne historique de la totalité des sillons pour une **desserte de grande qualité** [dense et cadencée (grandes lignes & TER directs et omnibus en alternance)] de la **Principauté de Monaco** (seconde gare voyageurs de la Région Paca) [cf. Planche suivante]
- La traversée de l'Est du département des Alpes-Maritimes a déjà été esquissée par les Services du Conseil Général
- Elle s'impose pour la concrétisation de l'Arc Méditerranéen

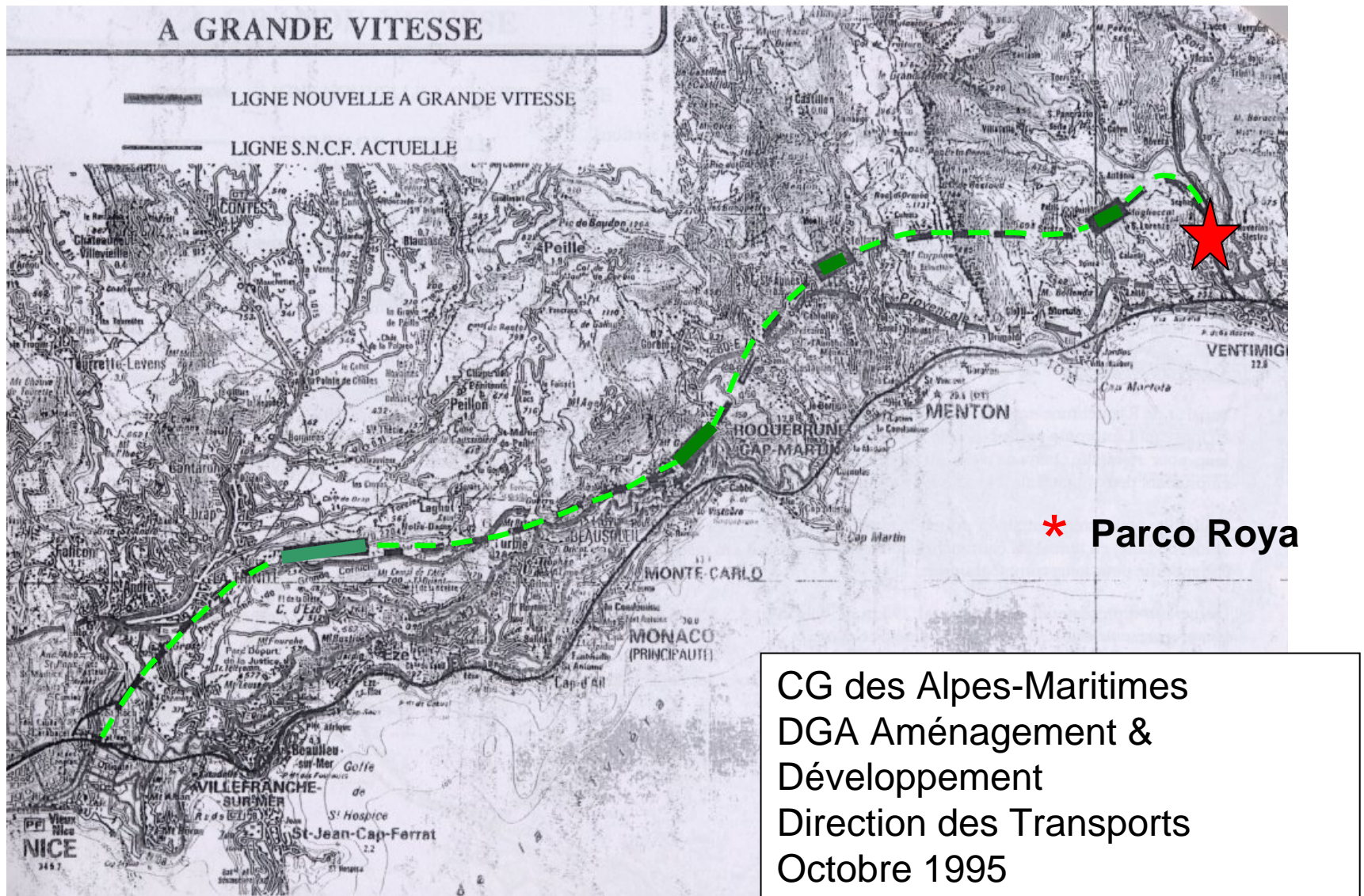
# Voyageurs TER en PACA

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

2020 : Nice 13,6 millions voyageurs TER



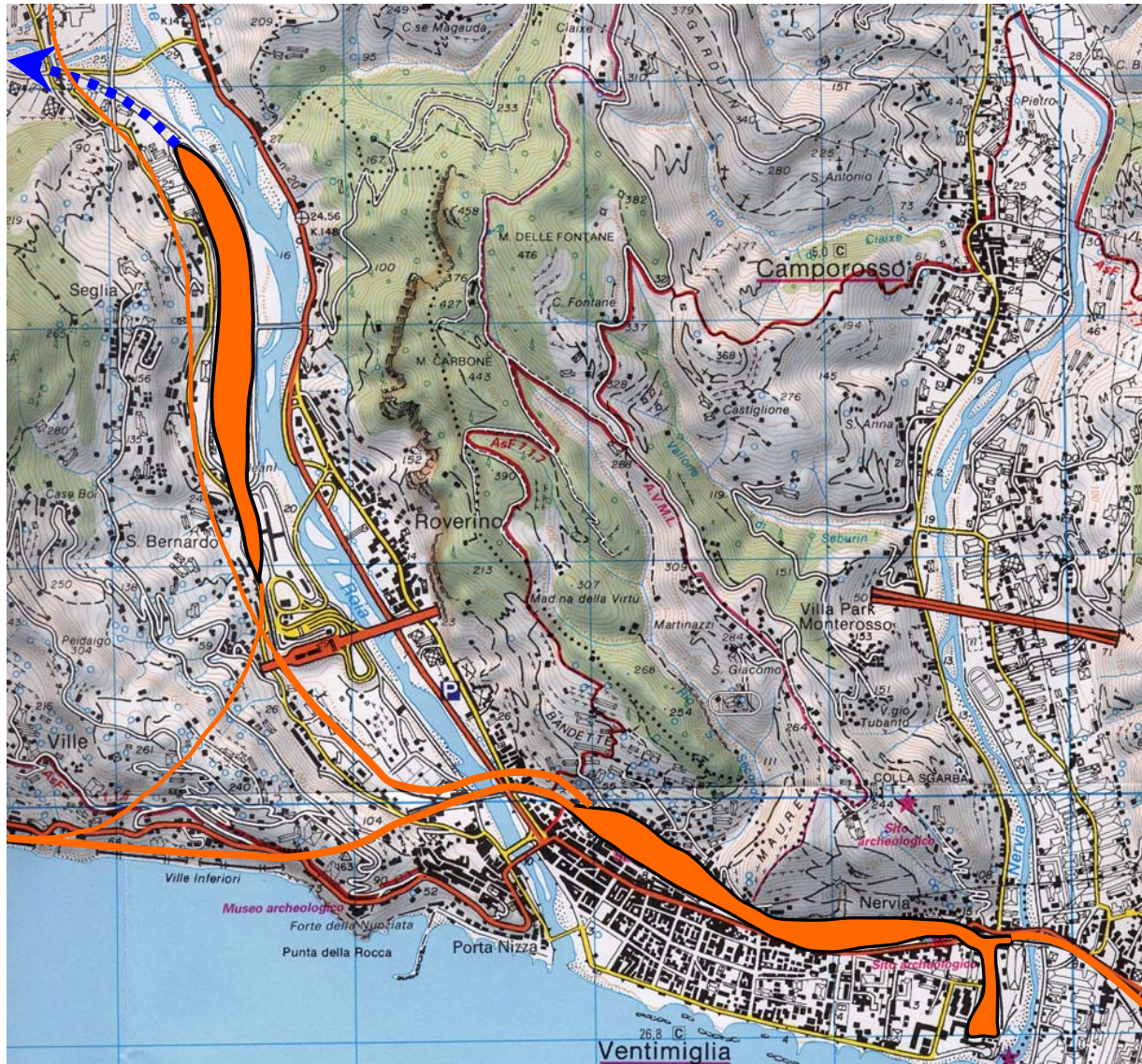
# Un tracé proposé en 1995 par le Conseil Général



# Emprises ferroviaires de Ventimiglia

Parco Roya

Raccord<sup>t</sup>  
de  
Calandre



Gare  
internazionale,  
Aires de  
lavage  
et Dépôt

# Changer de cap en s'adossant au projet LGV-PACA

- Absolue priorité aux investissements d'infrastructure respectueux de l'environnement (traversées N-S et E-W) au détriment de l'A8ter" et du second tunnel routier de Tende]
- Faire aboutir le projet Interreg Arc Méditerranéen lancé par l'Association TGV-Paca [Pt. Préfet Leblond]
- Préservation absolue de toutes les emprises ferroviaires existantes (Nice, Beaulieu, Menton, Ventimiglia, etc.)
- Articuler l'aménagement du littoral et du moyen pays sur les lignes historiques dédiées TER et interrégional [Cannes-Grasse, CP, Nice-Breil, Ventimiglia-Cuneo, et TCSP à concevoir] constitutives d'un RER azuréen



# Assumer nos engagements internationaux

- Convention de Rio sur les changements climatiques  
Signée en 1992. Du texte de cette Convention, est découlé le **Protocole de Kyoto** sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre ; adopté cinq ans plus tard et entré en vigueur le 16 février 2005
- Convention sur la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen  
Adoptée à Barcelone le 10 juin 1975 ; assortie d'un **Plan d'action pour la Méditerranée** (PAM) ; ratifiée par la France le 16 avril 2001 ; en vigueur le 9 juillet 2004
- Convention alpine  
Signée en novembre 1995 par tous les pays de l'Arc alpin (dont Monaco) ; entrée en application en France le 15.04.96 et en Italie le 27.03.00 ; **Protocole Transports** signé par la France & l'Italie le 31.10.00