

PRÉSERVATION DES EMPRISES FERROVIAIRES ET DES POTENTIALITÉS FRET DANS LA CONURBATION AZURÉENNE

La politique de cession d'emprises conduite jusqu'ici sur la Côte d'Azur par la SNCF, politique qu'elle poursuit encore à ce jour, va dans le sens contraire aux réflexions en cours sur l'aménagement du territoire, et aux directives gouvernementales en faveur de la priorité à accorder désormais aux transports ferroviaires voyageurs et fret dans le département des Alpes-Maritimes, dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et sur l'ensemble du territoire.

Le Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin), ayant appelé en vain depuis plusieurs années l'attention des autorités et institutions locales sur les conséquences désastreuses à court et à long terme de telles pratiques, est conduit à informer de cette situation les autorités et pouvoirs nationaux, et à leur soumettre le projet de proposition qui suit.

(1) La politique de cession d'emprises conduite jusqu'ici et encore poursuivie à ce jour par la SNCF sur la Côte d'Azur aboutit entre autres aux constatations suivantes :

- cessions échelonnées sur vingt années (jusqu'en 1998 inclus) le long de la voie Cannes-Nice au bénéfice de voies autoroutières et routières et au détriment des renforcements de capacité prévus ou envisageables (notamment à l'avant-gare de Nice-Ville) ;
- cessions d'emprises en cours à Menton et à Roquebrune-Cap-Martin ;
- projet immobilier sur les emprises de la gare de Beaulieu-sur-Mer ;
- abandon programmé de la desserte ferroviaire fret de la principauté de Monaco ;
- désarmement du centre intermodal de Nice-S. Roch ;
- démantèlement des installations fret de Golfe-Juan ;
- projets immobiliers sur le site des installations marchandises de Cannes-la-Bocca.

(2) Considérant :

- qu'à raison de 20 tonnes de transports de marchandises et déchets engendrés par habitant citadin, le million d'habitants de la Côte d'Azur génère un trafic fret intrinsèque de 20 millions de tonnes par an,
- la gravité de l'engorgement du trafic automobile azuréen et la nécessité d'y remédier,
- les progrès envisageables à court terme en matière de transport combiné urbain tant pour l'approvisionnement que pour le transport de déchets,

(3) Il est souhaité que des instructions fermes soient données aux entités régionales et locales de la SNCF et de RFF pour que :

- soient suspendus sans délais tous projets ou contrats de cession ou de concessions d'emprises de quelque nature qu'elles soient ;
- soit diligentée la préservation de la desserte potentielle fret de la principauté de Monaco en maintenant opérationnelle sur le territoire français l'une des deux voies actuelles pour une desserte en antenne depuis le raccordement de Cap-d'Ail ;
- soit étudié l'aménagement d'une troisième voie à quai en gare de Beaulieu-sur-Mer dans la perspective d'une intensification et d'une complexification des trafics par conjonction de TER cadencés, de TGV plus nombreux, et de fret international sur la section Nice-Vintimille ;
- soient préservées toutes les installations et potentialités fret (cours et voies de débord notamment) des gares de Menton, Beaulieu, Nice-St. Roch, Nice-St. Augustin, Cagnes-sur-Mer, Antibes, Golfe-Juan, Cannes-la-Bocca ;
- soit diligentée l'étude d'une gare intermodale voyageurs-marchandises à Nice-St Augustin / Aéroport de Nice / Marché MIN de Nice, prévoyant notamment une desserte du Centre de tri postal et, à plus long terme, des installations industrielles et logistiques de la basse vallée du Var.

1999.08.13
