

B.2.2. Faire mieux connaître nos propositions et affiner notre analyse de la problématique azurienne et maralpine

2.2.1. Notre argumentaire

Pour le secteur azurien, l'enjeu est de taille. Le projet ferroviaire, qui n'a fait à ce jour l'objet d'aucune étude préalable et n'a même pas été envisagé dans le cadre d'uns DTA 06 prétendument prospective sur vingt années, surgit au moment où les services de l'État, se fondant sur cette même DTA, s'apprêtent à soumettre à débat une nouvelle version du doublement autoroutier dont l'origine est lointaine [Rapports BOURGES (1990) & LEGRAND (1991) notamment] et les avatars nombreux.

La position du GIR Maralpin, est claire sur le plan des principes, à savoir :

- remédier d'urgence à la carence d'infrastructures ferroviaires à la mesure des besoins de transit internationaux et de dessertes régionales et locales ;
- s'opposer à l'ouverture de nouveaux axes routiers générateurs de trafics motorisés et d'expansion urbaine.

Elle s'appuie sur les recommandations formulées notamment :

- dès 1990, par le Rapport BOURGES sur l' A8 bis : "maîtriser l'urbanisation de la Côte d'Azur", "développer les transports en commun en site propre", "sauvegarder l'environnement" ;
- récemment par la DATAR [cf. A.3.]

Elle se réfère à l'exemple ligure [cf. A.2.] caractérisé par :

- l'énormité des investissements ferroviaires ligures de niveaux international, national, régional et urbain ;
- le positionnement fret/voyageurs de ligne internationale littorale rénovée, en connexion avec le réseau à "alta capacità" ;
- le renoncement à l'augmentation de capacité de l'axe autoroutier littoral.

Elle peut être étayée de solides arguments financiers, économiques et sociaux :

- en l'absence actuelle d'évaluation une bonne estimation du coût de la traversée ferroviaire des Alpes-Maritimes est fournie par les coûts de réalisation des déviations souterraines de la ligne littorale ligure [cf. Tableau A.2.2.1.] ;
- ces coûts sont de l'ordre de 1,1 milliard d'Euros (G€) pour les 74 km de déviation, gares (dont l'une souterraine) incluses ;
- ce coût est à mettre en balance avec celui du projet autoroutier dont l'enveloppe (pour le seul contournement niçois) serait au moins comprise entre 2 et 3 milliards d'Euros (G€) [cf. A.1.2.] ;
- sont à prendre en compte les économies en coûts externes, toutes nuisances et impacts inclus⁸, générées par une LN drainant la Côte d'Azur en infléchissant trafics terrestres et aériens et en restructurant l'urbanisme.

2.2.2. Affiner et expliciter notre analyse de la problématique azurienne et maralpine

(a) Le tracé plausible

La nouvelle traversée de la Côte d'Azur devrait nécessairement s'effectuer en large retrait du littoral et très majoritairement en souterrain, à l'ouest du département, selon un tracé sensiblement situé au cœur du fuseau des études de l'A8 bis, et, à l'est, sous le Mont-Agel en bénéficiant de la trouée du Paillon. Pour des raisons d'exploitation, compte tenu des vitesses commerciales souhaitables, le nombre de gares ne devrait pas devoir dépasser 4 (Vintimille incluse).

(b) Les ouvrages souterrains

Les longueurs relativement modérées des souterrains (le tracé devant être ponctué de débouchés aux franchissements de vallées ou thalwegs) ne devrait pas s'opposer à la réalisation de tunnels monotubes en dépit du durcissement récent des normes de sécurité⁹

Du fait du resserrement des stations, la vitesse maximale de ligne sur ce parcours peut être raisonnablement fixée à 240 km/h ce qui ramène à des dimensions raisonnables et moins coûteuses les débouchés d'ouvrages.

⁸ cf. à ce sujet les études de G. Jourdan sur les comptes transports dans la bande littorale [JOURDAN (2002)]

⁹ comme c'est le cas en Ligurie sur la section nouvelle S. Lorenzo-Ospedaletti dont les galeries ont pour longueur 7853 m et 13135 m, cette dernière comprenant, sensiblement à mi-parcours, la station souterraine de San Remo [ZARBA et All. (2004)]