

complémentaires, et, éventuellement, de réajustement.

Plus encore, ces études devraient pouvoir susciter au sein de chacune des universités provençales, et, pourquoi pas, de leurs proches et même lointaines voisines (Gênes, Montpellier, Perpignan, Barcelone) une réflexion pluridisciplinaire (transports, urbanisme, aménagement du territoire, sociologie) stimulée par l'urgence et l'importance des enjeux. De telles études pourraient d'ailleurs être conduites en concertation et co-tutelle et parrainées par un *comité scientifique* à constituer pour la circonstance.

[cf. Annexe 3 - Proposition adressée le 17 juin à M. Olivier Della Sudda, Conseiller du Président Vauzelle]

B.3.2. Questions non abordées dans les dossiers et à prendre en considération dans les prochains débats

3.2.1. Rôle de la Commission intergouvernementale (CIG) sous sa nouvelle configuration

La récente décision de fusionner les CIG(s) Alpes du Nord et Alpes Sud sous la dénomination "Grands massifs" devrait mettre un terme à un clivage qui laissait libre cours à une politique de clochers incompatible avec des analyses stratégiques à l'échelle de l'Arc alpin. De surcroît, la prise en compte des Pyrénées inscrira enfin la réflexion dans son cadre légitime et sa problématique la plus prégnante, ceux des flux de transit à travers notre territoire national, approche que préconisait déjà l'étude interassociative "*Transport international en montagne – Sortir de l'impasse*" à laquelle le GIR avait en son temps collaboré [TIM (1997)].

La question se pose donc de l'implication de cette CIG dans les deux débats publics annoncés où le plus grand parti devra être tiré des études conduites par l'Observatoire des trafics au travers de Pyrénées depuis 2000 et par l'Observatoire des trafics à travers les Alpes du Sud, dont on peut légitimement inférer qu'ils fusionnent également.

3.2.2. La liaison avec le Piémont ou l'inconstance des passions

L'époque paraît déjà lointaine où le devenir de la Côte d'Azur était piémontais et son sort subordonné à la réalisation de la percée autoroutière du Mercantour. Condamné non pas pour son irréalisme mais par le désastre du Mont Blanc et le grave accident du Gothard, ce projet n'a guère laissé de trace dans la mémoire des collectivités territoriales azuréennes sinon à l'occasion d'une mémorable assemblée transfrontalière où les représentants consulaires, découvrant la réussite du TGV Méditerranée, s'entichèrent d'une transposition du projet, cette fois ferroviaire et à grande vitesse, devant relier Nice à Paris via le Mercantour et Turin.

Retour à la raison ou convergence d'intérêts avec les administrations ferroviaires confortées dans les retombées économiques d'une liaison à grande vitesse vers Nice, c'est avec une non moins grande unanimité que les regards azuréens se sont détournés de Turin pour Paris, puis, tout récemment, vers l'horizon méditerranéen.

Qu'en est-il aujourd'hui de l'axe Nice-Turin ?

(a) La ligne de Tende

Lâchant la proie pour l'ombre, les responsables azuréens n'ont eu cesse de se désintéresser de la ligne existante pour la revalorisation de laquelle le GIR Maralpin a été seul à plaider. À la veille des Jeux Olympiques d'hiver à Turin, des élus locaux se sont contentés de renouveler leur demande de desserte directe de la Riviera française réalisable aisément par un remaniement de voie sur les emprises du Parco Roya à Vintimille. Un tel aménagement ne suffirait cependant pas à offrir un service attrayant sans réélectrification de la ligne entre Limone Piemonte et Vintimille (65 km) et sa fluidisation (par mise en place d'une section de croisement actif entre Limone et Vievola et redécoupage des cantons de signalisation).

(b) Ligne nouvelle

Alternative au projet Mercantour [cf. B.1.2.1.], la ligne nouvelle proposée par nos collègues turinois [ABATE, MANFREDI, NICOLA (1996)] franchissait le massif du Mercantour à l'aplomb du Col de Ciriega par un tunnel de 32 km pour déboucher en Vésubie et aboutir en basse vallée du Var selon un tracé à la fois compatible avec la grande vitesse (rayon minimal des courbes 3700 m) et le fret (rampes maximales 18 ‰). Le coût estimé de ce projet mixte avoisinait par valeur inférieure celui du projet autoroutier.

Invoquée avec insistance par le GIR Maralpin tout au long du déroulement de l'Étude intermodale de la DTA 06, cette éventualité n'a été prise en compte, ni dans le cadre de la réalisation de la RN 202 bis (en rive droite du Var), ni dans celui d'aménagement de la basse vallée du Var. En l'absence de réservations d'emprises, ce tracé semblant donc compromis, des variantes plus à l'Est ont été étudiées par notre collègue turinois Sergio NICOLA. Amorcées en basse vallée du Paillon et donc compatibles avec une gare nouvelle en Centre Nice (St. Roch) et

une liaison de proximité avec Monaco [cf. B.1.4.2.], elles se révèlent réalisables dans des conditions similaires aux projets précédents.

Dans la perspective où s'inscrit notre réflexion à l'échelle de l'arc méditerranéen et sur le long terme, de tels projets ne relèvent pas de l'utopie mais d'une sage programmation. Dans un contexte économique où l'espace fait l'objet d'une consommation effrénée et inéluctablement irréversible, la réservation de couloirs et de nœuds d'interconnexion doit constituer une priorité majeure à afficher d'emblée dans les débats publics qui s'instaurent.

3.2.3. Prise en compte de la desserte de l'État souverain monégasque

La continuité de la liaison circumméditerranéenne nécessite une ligne nouvelle traversant de part en part le secteur azuréen et se raccordant nécessairement aux infrastructures italiennes modernes au niveau de Ventimiglia. La configuration orographique de la Riviera française implique que le tracé épouse le sillon de Laguet (affluent du Paillon) pour s'engager dans un tracé essentiellement souterrain débouchant en basse vallée de la Bevera et/ou de la Roya. Un tel tracé qui fut esquissé en avant projet [CG-06 (1995)] ne tangenterait que de loin la Principauté et rend impensable pour des raisons de sécurité l'implantation d'une gare souterraine voyageurs profonde.

La desserte de la Principauté pourrait certes s'envisager par détournements des rames sur la ligne historique, selon des dispositions retenues en France, pour la desserte de Lyon-Part Dieu par exemple et devant être systématisées en Italie sur le tracé de la ligne "*alta capacità*" Milano-Firenze pour la desserte des villes d'importance moyenne. Une telle solution présenterait cependant un double inconvénient, celui de péjorer toutes les liaisons concernées par un arrêt à Monaco du trajet à accomplir sur la ligne historique entre Nice et Ventimiglia, et celui de surcharger cette dernière.

Dans le cas contraire, la desserte de la Principauté ne peut guère se concevoir que par une liaison intermodale rapide avec la future gare TGV niçoise, pour autant que celle-ci soit géographiquement proche, par exemple au niveau de Nice Saint Roch.

Une réflexion à ce sujet nous semble devoir d'autant plus s'engager que la Ville de Nice persiste à ne voir de débouchés vers Villefranche et au-delà vers l'Est que sous la forme de percées routières sans examiner la possibilité d'y substituer des transports guidés plus économes d'espaces.

3.2.4. Mise en sécurité des tunnels autoroutiers existants et contraintes pesant sur des ouvrages futurs

La mise en application de la circulaire interministérielle "Mont Blanc"¹³ oblige à des travaux de sécurisation importants dans les tunnels de l'A8 (ils sont tous situés entre le Var et la frontière).

Le dossier de saisine affirme qu'à ce sujet un programme important de mise à niveau est prévu sur les dix prochaines années mais que celui-ci ne sera pas suffisant pour faire face à terme à l'augmentation prévisible du trafic de véhicules légers et lourds.

Cet aspect particulier nous semble devoir être regardé de très près (connaissance de l'ampleur des travaux, de leurs effets sur les trafics à écouler, de l'écart, s'il existe, entre cette situation et la situation optimale recherchée).

¹³ Circulaire n° 2000-63 "Mont-Blanc" du 25 août 2000 relative à la sécurité des tunnels