

## ***La participation du GIR Maralpin à l'élaboration d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire***

### ***La mise en place d'une nouvelle politique régionale d'aménagement du territoire LES SCHÉMAS DE SERVICES COLLECTIFS***

#### **1. Le cadre des Schémas de services collectifs**

##### **Genèse**

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a lancé, le 15 décembre 1997, une nouvelle planification d'aménagement du territoire à laquelle le projet de Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, adopté par le Gouvernement le 29 juillet 1999, a donné une assise légale.

Les choix stratégiques de cette nouvelle planification sont mis en œuvre par le biais des huit schémas de services collectifs (SSC) suivants : SSC de l'enseignement supérieur et de la recherche, SSC culturels, SSC sanitaires, SSC de l'information et de la communication, SSC de l'énergie, SSC du sport, SSC multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises, et SSC des espaces naturels et ruraux. Les deux derniers de ces SSC sont ceux auxquels on sera amenés à s'intéresser plus directement.

L'élaboration de ces schémas de services collectifs, qui seront approuvés par décret, doit s'appuyer sur une concertation conduite par l'Etat, associant les collectivités territoriales et les autres partenaires concernés. Cette concertation (ouverte aux associations) est conduite au niveau régional par le Préfet de région.

##### **Objectifs stratégiques**

S'adossant à une perspective à 20 ans (horizon 2020), les schémas de services collectifs (SSC) doivent identifier au niveau régional les priorités à prendre en compte dans les prochains contrats de plan. Ils seront réactualisés au moins tous les 7 ans (durée des futurs contrats de plan) selon le même processus.

À terme, les priorités déterminées dans les SSC deviendront celles des futurs contrats de plan Etat-région (CPER).

##### **Echelle spatiale**

Etabli au 1/1 000 000ème, le SSC doit principalement fixer le cadre pour la déclinaison territoriale des politiques publiques. Il est un élément concourant à leur mise en cohérence et contribue à l'établissement du contrat de plan.

Rappelons que l'échelle spatiale des analyses à conduire dans le cadre des CPER est du même ordre, tandis que celle des directives territoriales d'aménagement (DTA) est fixée au 1/50 000ème.

##### **Procédure d'élaboration et calendrier**

- Validation nationale par le CIADT, au cours de l'année 1998, de documents de cadrage national réalisés par les services ministériels concernés,
- à partir desquels ces autorités donnent instruction aux Préfets de région sur la conduite à tenir ;
- au cours du premier semestre 1999 et jusqu'à juin inclus, concertation en Région menée par les Préfets de région, les services décentralisés de l'Etat concernés en assurant le pilotage ;
- à partir de juin 1999, avis de la conférence régionale d'aménagement du territoire.

##### **Directives générales**

- Dégager les priorités régionales,
- hiérarchiser les projets par des critères économiques, sociaux et environnementaux,
- évaluer les besoins exprimés par la population et les acteurs socio-économiques ;

#### **2. Le Schéma de Services Collectifs de Transport (SSCTr)**

Dans le domaine des transports est prévue l'élaboration simultanée de deux schémas multimodaux de services de transports, l'un pour les voyageurs, l'autre pour les marchandises, devant se substituer aux schémas d'infrastructure déjà établis en application de la loi du 30 décembre 1983 d'orientation des transports intérieurs.

A partir d'un document de cadrage en date du 22 juillet 1998 élaboré par un Comité stratégique interministériel ad-hoc mis en place sous la présidence de M. Christian Brossier, le ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement a adressé le 19 août 1998 aux Préfets de région, assortie de ce document de cadrage, une lettre de mission stipulant notamment de "donner la priorité aux équipements des agglomérations, notamment en matière de transports collectifs, ainsi qu'aux actions permettant de développer le fret ferroviaire... en privilégiant les opérations à forte rentabilité économique et sociale, et réalisables par étapes".

#### **3. Le Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux (SSCENR)**

C'est sous le double sceau des ministères de l'Agriculture et de la Pêche d'une part, et de celui de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement d'autre part, qu'à été adressée, le 14 janvier 1999, aux Préfets de région la lettre de mission relative à l'élaboration du SSCENR.

Cette lettre de mission, préconisant de "s'interroger d'abord sur les services attendus rendus par les espaces naturels et ruraux à la société dans son ensemble",

était accompagnée d'une série de documents, à savoir un cahier des charges daté du 30.11.98, un guide pratique, ainsi qu'un jeu de cartes d'inventaires.

#### **4. Débat public instauré en Région PACA et participation du GIR Maralpin**

Tardivement informé de l'ouverture des débats sur les transports (SSCTr), le GIR n'a participé qu'aux trois dernières des quatre réunions qui se sont déroulées à Aix-en-Provence et se sont échelonnées sur à peine un mois (du 6 mai au 15 juin). Ces réunions-débat, réunissant essentiellement des institutionnels (les seules associations représentées étant la FNAUT, FARE-Sud et le GIR), ont porté successivement sur le port de Marseille et son hinterland, l'accessibilité aux grands axes et aux régions voisines, ainsi que les services internes des quatre grandes agglomérations (Avignon, Marseille, Toulon et Nice).

Le GIR a fourni pour contributions son mémorandum rédigé dans le cadre de la DTA [cf. Bulletin n° 12/13 (supplément, pages 1 & 2)], ainsi qu'une note complémentaire intégralement reproduite dans le présent encart [cf. pages E2 à E4].

Aucune information n'est parvenue au GIR sur le déroulement de débats sur les espaces naturels et ruraux (SSCENR).

# **Analyses et propositions du GIR Maralpin** **en faveur de la prise en compte des besoins maralpains dans la stratégie régionale des transports** **Contribution à l'élaboration du Schéma de services collectifs de transports PACA**

Ces analyses et propositions ont été formulées sous la signature du Secrétaire du GIR Maralpin (J. Molinari), en complément du Mémoire mentionné ci-infra [cf. § 1.2], au titre de contribution écrite du GIR Maralpin au débat public instauré dans le cadre des réunions d'échange organisées sous l'égide de la Direction régionale de l'Équipement (DRE) de la région PACA [cf. page E1, § 4]

## **1. Rappels sur l'étude intermodale des Alpes-Maritimes**

### **1.1. Les Alpes-Maritimes, la Directive territoriale d'aménagement du département et son "étude intermodale"**

L'absence de maîtrise de l'urbanisation et des modes de déplacements, ainsi que la politique du "tout automobile" pratiquée dans les Alpes-Maritimes depuis plusieurs décennies ont abouti à transformer l'ensemble du littoral azuréen et son proche arrière-pays en une conurbation d'un million d'habitants, dépourvue de pôles structurants, comme de systèmes de transport, et en proie aux encombrements à la pollution.

Cette situation alarmante a conduit l'Etat à suspendre les procédures engagées en faveur de nouveaux investissements routiers et autoroutiers et à engager "une étude approfondie de propositions alternatives présentées par des élus et des associations, et une concertation... en cohérence avec la procédure d'élaboration de la directive territoriale d'aménagement (DTA)... (sous la forme d') une réflexion intermodale traitant l'ensemble des déplacements aux différentes échelles, depuis le grand transit jusqu'aux déplacements urbains,... en cohérence avec la mission portant sur l'analyse multimodale des problématiques de déplacement dans les Alpes".

### **1.2. L'étude intermodale et la contribution du GIR Maralpin**

Dans le cadre de sa participation au Comité de pilotage de cette étude désignée "Etude intermodale des Alpes-Maritimes", le GIR Maralpin a formulé [cf. Réf. 1], sous la forme d'un mémorandum intitulé :

***Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires  
dans la perspective d'une politique de transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes***

une synthèse des analyses et propositions qu'il avait précédemment élaborées sous la forme des nombreux dossiers, études, publications et communications dont certaines figurent en références du dit mémorandum.

Au présent stade d'avancement de cette "étude intermodale", il semble que quelques unes des idées-force plaidées par le GIR Maralpin se soient imposées auprès de la quasi-totalité des partenaires de la concertation, ce sont notamment :

- la volonté d'accorder désormais la priorité aux transports en commun,
- la prise en compte du rôle majeur, en matière de transport interurbain et périurbain, que doivent désormais jouer les infrastructures ferroviaires existantes (la ligne littorale et ses deux antennes Cannes-Grasse et Nice-Drap (en direction de Breil),
- la nécessité d'augmenter la capacité de la ligne ferroviaire littorale (création d'une 3ème voie entre Cannes et Nice).

## **2. L'étude intermodale des Alpes-Maritimes et le Schéma de services collectifs de transports PACA**

### **2.1 Les carences de l'étude intermodale et son réajustement possible à la lumière du Schéma de service régional des transports**

A son stade d'avancement actuel, l'étude intermodale ne s'est cependant toujours pas située dans une approche refondatrice et globale.

Ainsi n'a-t-elle :

- réexaminé *ni* la validité de projets routiers engageant le long terme (la 202 bis dans la basse vallée du Var notamment), *ni* le projet TCSP de Nice dont sont signalés ci-infra [§ 3.1.] les insuffisances ;
- pris en compte,
  - *ni* les déplacements doux (sous le prétexte d'absence de projets en la matière),
  - *ni* les transports de marchandises (et de déchets) nécessités ou générés par l'ensemble de la conurbation (à raison d'une valeur moyenne de 20 t par an et par habitant, les flux ainsi engendrés par l'agglomération azuréenne sont de l'ordre de 20 millions de tonnes/an) ; cela étant, l'étude intermodale ne pouvait de ce fait accorder d'intérêt aux potentialités du transport combiné urbain (au stade pourtant des premières réalisations en France),
  - *ni* les effets transfrontaliers (avec l'enclave monégasque et l'Italie),
  - *ni* les transits internationaux (dont l'impact sur l'environnement est particulièrement accusé en zone maralpaine).

La note de synthèse provisoire "*Enjeux et orientations des schémas de service collectif de transport en région Provence - Alpes - Côte d'Azur*" (réalisée par les soins de la Direction régionale de l'Équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur) appelle fort judicieusement l'attention sur deux points qui n'ont pas été abordés dans le cadre de l'étude intermodale des Alpes-Maritimes : (i) l'avenir (sinon le devenir) de l'aéroport de Nice (au cœur d'une grande ville), et (ii) l'essor des trafics voyageurs et touristiques du port de Nice (pour ce dernier type d'activités, devront également être pris en compte les effets d'escale en baie de Villefranche et dans le futur port de Monaco).

### **2.2. Esprit de la présente démarche**

Sous ces nouveaux éclairages, et dans le souci d'inscrire ses analyses dans le cadre plus vaste du Schéma collectif de transport de la Région, le GIR Maralpin a estimé nécessaire de reformuler ci-après, dans une approche plus globale et plus hiérarchisée, une partie des propositions qui figuraient notamment dans son mémorandum relatif à l'étude intermodale et à la DTA des Alpes-Maritimes [cf. Réf. 1].

Ces propositions, estimées primordiales pour le devenir de l'Est de la Région, portent essentiellement sur le mode ferroviaire qui, depuis plusieurs décennies, a pâti d'absence d'investissements, sinon de désinvestissements, et dont les infrastructures assurent, ou sont susceptibles d'assurer, à la fois des fonctions urbaines, interurbaines, régionales, interrégionales, nationales et internationales, tant pour les personnes que pour les marchandises.

L'intrication de ces missions a conduit à présenter les présentes propositions par projet, au risque de redites, certes, mais dans le souci d'appeler une attention particulière sur chacun des thèmes invoqués.

### **3. Les propositions primordiales du GIR Maralpin**

#### **3.1. Mise en cohérence du projet de TCSP niçois avec les réseau ferroviaire "métropolitain"**

S'impose le réexamen critique d'un projet d'un **TCSP niçois conçu in abstracto**, dont le réseau *ne desservirait aucune des gares ferroviaires niçoises* : Nice-Ville (gare centrale SNCF et embranchement ferroviaire de la ligne vers le Piémont), gare terminale des Chemins de fer de la Provence, gare SNCF de Nice-Riquier (desservant un quartier populaire et la nouvelle Université sur la ligne de Vintimille), *et ne desservirait pas non plus le Port* (origine de la plupart des liaisons entre le Continent et la Corse).

En revanche, dans le souci non dissimulé de capter à son profit le maximum de clientèle, et au mépris de toute intermodalité, le tracé de ses lignes fait manifestement double emploi avec certaines des lignes ferroviaires existantes.

#### **3.2. Valorisation des Chemins de fer de la Provence (CP) et mise en cohérence de l'ensemble du réseau ferroviaire inter- et périurbain**

La ligne, qui dessert une série de vallons niçois densément peuplés mais fortement enclavés par les reliefs, la basse vallée du Var (extension périurbaine de Nice), puis le moyen pays jusqu'à Digne (sur le tracé dévolu à la GLAT Digne-Nice) pâtit de sa relative inaccessibilité dans Nice.

Son prolongement sur les 450 m qui la séparent de la gare centrale SNCF la mettrait en connexion directe avec l'ensemble des relations ferroviaires périurbaines de la conurbation.

Ce prolongement pourrait être réalisé en interpénétration avec la ligne Nord-Sud du TCSP niçois dont l'ensemble du projet est à reconsidérer [cf. § 3.1].

Afin de ne pas compromettre les capacités structurantes de cette ligne pour le moyen pays et les perspectives de développement durable qu'elle lui offre, il serait souhaitable que les investissements réservés en faveur de la GLAT prévue le long de son tracé (RN 202) soient plutôt consacrés à l'amélioration de la RN 85 (Barrême-Grasse) ; cette réorientation des aménagements routiers aurait pour effet de mieux satisfaire aux besoins régionaux et de répartir plus harmonieusement les flux touristiques intéressant la Côte d'Azur.

#### **3.3. "Désenclavement" ferroviaire régional et national de la Côte d'Azur vers l'Ouest**

Deux fonctions doivent être distinguées.

- (1) La liaison "au plus court" qui répond aux besoins :
  - voyageurs grande vitesse (TGV) vers le centre et le Nord de l'hexagone (et permettra d'alléger la charge de l'aéroport de Nice) ;
  - fret de transit [pour le transfert sur le fer d'une part croissante du trafic routier entre la péninsule ibérique et l'Italie (lequel atteint 56 % des 11,6 MT en transit international à Vintimille)].
- (2) La liaison régionale entre la Côte d'Azur et les métropoles régionales de Toulon et Marseille.

Deux investissements prioritaires à court terme semblent s'imposer.

- **(a) La réouverture** [avec recalibrage pour vitesse de circulation 120/140 km/h et gabarit GB1 (ex B+)] **de la ligne à voie unique Aix-Carnoules**, dont l'utilisation sera réservée en alternance aux trafics voyageurs (diurnes) et fret (en "saut de nuit"). Cette réouverture répondra aux fonctions (1) et libérera de nombreux sillons indispensables à l'amélioration de la desserte régionale entre Marseille et Toulon.
- **(b) La construction d'un barreau "saute Estérel" de ligne à grande vitesse** (aux caractéristiques spécifiques TGV avec rampes à 35 ‰). Cet investissement, d'un rapport coût/avantage élevé, autorisera à la fois (i) des gains de temps voyageurs notables, tant sur les parcours nationaux que régionaux, (ii) une ouverture vers une liaison entre l'aéroport de Nice et son futur aéroport de décollage, et (iii) une importante capacité résiduelle pour le développement de la desserte azuréenne locale et du fret.

#### **3.4. Liaisons internationales**

##### **(a) Le court terme : Nice-Breil-Cuneo par Tende**

La ligne, récemment rénovée et reconstruite sur son parcours Vintimille-Cuneo, ne nécessite que la remise à niveau de sa section Nice-Breil (actuellement en son état d'origine de 1928) et son électrification-réélectrification qui ne pose aucun problème de génie civil (tous les ouvrages ayant été conçus à cette fin).

Sous ces conditions, assorties de l'interopérabilité des rames et engins moteurs, la ligne offrira à la fois des liaisons voyageurs diurnes accélérées entre la Côte d'Azur et le Piémont, et une importante capacité d'écoulement de fret de transit en "saut de nuit".

**N.B. :** Le GIR Maralpin achève l'élaboration d'un *Livre Blanc* sur cette ligne.

##### **(b) Le très long terme : une ligne ferroviaire de base sous le Mercantour**

Au delà des réalisations qui s'imposent à court terme, à savoir :

- nouvelle percée ferroviaire Lyon-Turin (avec le tunnel de base sous le massif d'Ambin),
- doublement intégral de la ligne ferroviaire ligure,

la question se posera inéluctablement à long terme de satisfaire à un nouvel accroissement de demande de transport le long du littoral méditerranéen et à travers les Alpes du Sud.

Une réponse ferroviaire s'offre avec l'avant projet élaboré par un bureau d'études piémontais portant sur une ligne mixte à haute performances [très grande vitesse, transport combiné accompagné (voitures et camions), et fret] entre Turin et Nice, réalisable avec un tunnel de base de moins de 40 km de long entre Borgo San Dalmazzo et Lantosque, pour un coût sensiblement identique à celui de l'ancien projet routier du Mercantour [cf. Référence 2].

Un tel projet relève naturellement du très long terme (au delà de 20 ans) ; il apparaît néanmoins indispensable d'en réserver d'ores et déjà les emprises, notamment en basse plaine du Var.

#### **3.5. L'axe ferroviaire fret "Méditerranée Ouest-Italie Padane" : la ligne existe !**

Avant 20 années, échéance probable de réalisation des projets Lyon-Turin (ligne nouvelle et tunnel de 53 km) et de doublement de la ligne ligure (40 km de tunnels), Marseille risque de ne disposer d'aucun débouché ferroviaire fret autre que la ligne de Modane (déjà saturée et dont on ne pourra augmenter la capacité que d'au plus 50 %, moyennant des investissements lourds s'échelonnant de Dijon à Turin).

La mise en œuvre d'une nouvelle politique de transfert progressif de la route vers le rail du trafic de transit [35 millions de tonnes par la route (dont 11,6 à Vintimille) contre 11 millions de tonnes par le rail] requiert la valorisation des infrastructures existantes, au Nord, la ligne à voie unique du Sud-Léman vers le Simplon (par l'itinéraire cependant très chargé de Culoz-Bellegarde) ; et au Sud, la ligne de Tende.

Le Livre Blanc dont l'élaboration par le GIR Maralpin est en cours, démontre que cette ligne Nice-Cuneo présente des caractéristiques de tracé meilleures que celle de Modane et est capable d'écouler d'importants flux de transport combiné Est-Ouest en "saut de nuit".

Sa capacité de transit ne pourra que s'améliorer dans le temps avec les inévitables renforcements de capacité de l'axe littoral (3ème voie Cannes-Nice, réouverture du "schunt" Aix-Carnoules et "saut LGV de l'Estérel").

### 3.6. Préservation des emprises ferroviaires

Des mesures immédiates doivent être prises pour suspendre tout les projets en cours d'abandon d'installations ou de cession d'emprises ferroviaires, quels qu'en soient les motivations, jusqu'à adoption définitive de la DTA des Alpes-Maritimes et du schéma de service collectif de transport de la Région.

## 4. Références

[1] Mémoire - Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires dans la perspective d'une politique de transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes.

GIR Maralpin, 15.11.1998 ; 4 pages.

Sont adjoints à ce mémoire

- une liste de publications et documents produits par le GIR Maralpin,
- un tiré à part de la Revue *Montagnes Méditerranéennes*, n° 6, décembre 1997, pp. 122-123 et 145-152.

[2] ABATE Giovanni (Dott. Ing.), MANFREDI Gabriele (Dott. Ing.), NICOLA Sergio (Arch.)

Projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour le trafic des passagers et des marchandises sur l'itinéraire Turin-Nice.

Ingenieria per i Sistemi del Traffico e del Trasporto ; Torino Juillet 1995 ; traduction du GIR Maralpin 17.02.1996 ; 13 pages, 4 planches dont 2 couleurs.

## ***Réunion-Débat du GIR sur les potentialités des lignes ferroviaires de Tende***

Le 20 septembre s'est tenue à Menton, dans les salons de la prestigieuse résidence communale Maria Serena, et accueillie par M. Jean-Claude Guibal, député-maire de la Ville, une table ronde du GIR Maralpin sur le thème "Quel avenir pour les lignes ferroviaires du Col de Tende".

### 1. Le cadre

Cette réunion de travail, préparée par les artisans du Livre Blanc (GIR Maralpin et ses associés de Pro Natura Cuneo notamment), s'est déroulée

(1) dans le cadre de la **Semaine des transports publics**,

(2) sous le **Patronage** du **Conseil Régional de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** et de **Monsieur Gérard PIEL**, Président de la Commission Politique décentralisée des Transports et Energie,

(3) avec la **participation** du **Conseil Général des Alpes-Maritimes** (dont le Président M. Charles GINÉSY était représenté par M. Gilbert MARI, Conseiller général et Maire de Breil-sur-Roya), et de **l'Agence des Déplacements des Alpes-Maritimes** (représentée par sa Directrice Mme Michèle PERON),

(4) et avec le **soutien** de **Monsieur Jean-Claude GUIBAL, Député-Maire de Menton**, Président du Syndicat Intercommunal pour le Développement Economique Local Transfrontalier (regroupant près d'une vingtaine de communes de l'Est du département des Alpes-Maritimes).

### 2. Les participants

Cette réunion s'adressait aux décideurs des trois provinces mitoyennes (Côte d'Azur, Ligurie et Piémont) et de la principauté de Monaco. Elle avait pour objet de présenter et de soumettre à discussion les analyses du GIR Maralpin sur les potentialités des lignes Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo (Torino), avant leur publication dans un Livre Blanc dont la préparation est en cours.

Ont notamment participé à cette réunion, outre les personnalités ayant accordé leur patronage, des élus des Alpes-Maritimes, des provinces de Cuneo et d'Imperia, une délégation du Conseil économique et social de la Principauté de Monaco, des représentants des administrations ferroviaires française et italienne (SNCF et FS), ainsi que des universitaires des deux pays et des représentants de diverses associations.

### 3. L'argumentaire

L'argumentaire, présenté par le secrétaire du GIR, est bien connu des lecteurs de notre Bulletin, il souligne l'importance décisive, dans les trafics futurs de notre zone transfrontalière, de la valorisation de l'ensemble du réseau ferroviaire, lequel, tout à la fois, dessert littoral, moyen et haut pays, relie les trois provinces mitoyennes, la Côte d'Azur, la province d'Imperia et celle de Cuneo, offre une voie de désenclavement à la Côte d'Azur, et, enfin, peut jouer un rôle international majeur pour le fret.

Localement, ce réseau peut répondre à un double questionnement, celui des déplacements locaux dont les flux majeurs (littoral avec ceux des 30 000 travailleurs migrants de la Principauté, et radial sur l'axe du Paillon) coïncident avec les lignes ferroviaires existantes, et celui de la maîtrise du trafic poids lourds de transit, dont il faut rappeler l'importance extrême [le trafic à Vintimille, sans cesse croissant, occupe le 1er rang des traversées alpines franco-italiennes pour le nombre de véhicules et le second rang pour le tonnage transporté (dont plus de 50% en transit à travers la totalité du territoire français)].

Ces considérations s'appuient sur un examen enfin objectif et rigoureux des caractéristiques de l'ensemble du réseau, tant de celles des lignes de Tende (Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo) [faussement sous-estimées pour légitimer le projet autoroutier du Mercantour], que de celle du littoral ligure dont la mise à double voie, sur plus de 24 km, entre Ospedaletti et San Lorenzo al Mare, est presque achevée.

Dans la perspective d'un transfert progressif du trafic fret de la route vers le rail [sous l'effet conjugué d'une prise en compte des coûts externes du transport routier et de mesures incitatives, comme la perception d'une redevance au franchissement des Alpes (positions autrichienne et suisse maintenant soutenues sinon partagées par la France)], la valorisation de "l'Etoile de Breil" offrirait la possibilité d'écouler par Tende l'accroissement de trafic fret auquel la saturation prochaine de la ligne de Modane (qui ne pourra écouler guère plus de 14 Millions de tonnes) et celle actuelle de la ligne ligure (dont près de 45 km resteront encore longtemps à voie unique) ne permettront pas de faire face.

Cette valorisation pourrait s'opérer à un coût modéré (en regard de travaux routiers nouveaux) par quelques aménagements et leur électrification (Nice-Sospel-Breil) et réélectrification (Vintimille-Limone). Cette électrification-réélectrification débarrasserait les liaisons Piémont-Ligurie des ruptures de charge voyageurs préjudiciables à l'exploitation italienne d'un trafic important et toujours croissant, et offrirait la possibilité d'établir des relations rapides entre le Piémont et les deux Riviera par Vintimille (avec raccordement direct vers Menton pour la Riviera française), et entre le Piémont et Nice par Sospel. Les potentialités d'un trafic fret par le col de Tende reposent sur l'excellent compatibilité des trafics fret, en "saut de nuit" pour le transport combiné, et des trafics voyageurs (essentiellement diurnes) ; elles tireront parti de la mise à 3 voies de la section de ligne Cannes-Nice (imposée par la desserte cadencée de la métropole azurienne) et de la réouverture (envisagée par RFF) de la ligne à voie unique Aix-en-Provence - Carnoules permettant à la fois aux TGV directs vers Nice de gagner 1/2 heure en évitant Toulon et d'offrir des sillons en "saut de nuit" au fret.

### 4. Des perspectives

A l'issue des échanges de vues qui s'en suivirent, lesquels complétèrent et confortèrent l'argumentaire du GIR, les autorités présentes, participants et observateurs, semblent être unanimes convenus de l'intérêt et de la faisabilité d'un projet dont il revient au GIR de conforter l'assise grâce au dossier technique dont sera assorti le Livre Blanc (on peut en laisser espérer la finalisation vers la fin de la présente année).