

SCHÉMA DE SERVICE COLLECTIF DE TRANSPORT RÉGION PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

Complément aux propositions formulées par le GIR Maralpin dans le cadre de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes

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 memorandum 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 memorandum.

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 service collectif de transport de la Région

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 azurée 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 maralpine).

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 le 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 dégagement, et (iii) une importante capacité résiduelle pour le développement de la desserte azurélienne 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 oeuvre 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.

Jacques Molinari, 1999.06.23

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.