

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
(Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT*

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org*

**Schémas de desserte ferroviaire sur le territoire régional PACA
aux horizons 2012, 2015, 2023 et 2040**

●
**Observations du GIR Maralpin
sur les réticulaires de dessertes proposés par RFF
et propositions sur les aménagements d'infrastructures
devant conférer la robustesse requise
à l'exploitation du secteur Est**

●
Claude BRULÉ¹, Jacques MOLINARI²
●

La définition des schémas de desserte ferroviaire régionale aux différents horizons temporels constitue l'étape première des études préliminaires de la LGV-Paca ; elle doit faire l'objet d'un accord préalable du Comité de pilotage du projet.

Les présentes observations s'inscrivent dans les réflexions conduites par le GIR Maralpin depuis sa création en 1996 et se réfèrent à ses études, analyses et propositions formulées dans le cadre du Schéma régional des transports, des Traversées sud-alpines, de la DTA 06 et de la LGV-Paca. Elles concernent le Projet LGV-Paca dont un état d'avancement est dressé en ANNEXE et portent sur le secteur Est de la Région, secteur pivot des activités déployées par le GIR Maralpin autour des problématiques transfrontalières alpine et méditerranéenne.

Ces observations mettent l'accent sur quelques questions laissées à ce jour sans réponse et susceptibles de mettre en cause une partie des propositions de RFF, tant pour ce qui concerne les projections de desserte que les projets et aménagements à réaliser.

Elles n'abordent cependant pas l'enjeu majeur, invoqué vainement par le GIR Maralpin depuis la genèse du projet, celui de l'aménagement du territoire, en dehors duquel les projets d'infrastructure resteraient dépourvus de fondement.

21 janvier 2011

¹ Administrateur délégué du GIR Maralpin auprès des administrations centrales

² Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

TABLE DES MATIÈRES

A. LE CADRE

1. Procédures

2. Calendrier

B. LE CONTEXTE

1. Sur la capacité de la ligne historique dans sa traversée des Alpes-Maritimes

1.1. La troisième voie littorale - Rêves et réalité

(a) Le projet de mise à trois voies de la ligne littorale (Antibes – Nice)

(b) La troisième voie Antibes-Nice considérée par RFF comme substitut à la Ligne nouvelle

1.2. L'étude du GIR Maralpin

1.3. Retour à la raison ?

2. Sur les futures dessertes TER des Alpes-Maritimes

2.1. Le cas de la ligne Cannes-Grasse

(a) Accroissement de la robustesse d'exploitation

(b) Valorisation de son exploitation

2.2. Est du département des Alpes-Maritimes

(a) Ligne Vintimille-Breil-Tende-Cuneo

(b) Ligne Cannes-Vintimille et desserte de Monaco

3. Liaisons avec la Riviera Ligure et la Ligurie

3.1. Le repliement des dessertes ferroviaires littorales franco-italiennes

3.2. Sur l'interpénétrabilité littorale

3.3. Sur l'Arc méditerranéen

4. La question du fret ferroviaire et de la logistique

4.1. L'éviction du fret des débats sur la LGV-Paca

4.2. L'argumentaire du GIR Maralpin en faveur de la prise en compte du fret dans les projections

4.3. La logistique métropolitaine et le rail

5. Le maillage et les réseaux complémentaires

5.1. Maillage intrinsèque

(a) Des mailles...

(b) ...et des noeuds

5.2. Maillage inter-réseaux

(a) Le cas des Chemins de fer de Provence (CP)

(b) Les TCSP du Schéma national des transports (SNIT)

C. LES RÉTICULAIRES

1. Horaire 2012

1.1. Ligne de Grasse

1.2. Mission Cagnes-Menton

1.3. Section Nice-Vintimille

2. Objectifs 2015

2.1. Section Antibes-Nice

2.2. Section Nice-Vintimille

3. Objectifs 2023

3.1. Un échéance préoccupante

(a) Une conjonction redoutable

(b) Une transition laborieuse

(c) Une anticipation souhaitable de projets programmés à l'échéance suivante

3.2. Goulets d'étranglement

(a) Cannes-Antibes

(b) Nice St Augustin-Nice Thiers-Nice St Roch

4. Objectifs 2040

- 4.1. Mailles nouvelles et lacunes du maillage
 - (a) Carnoules-Gardanne
 - (b) Nice St Augustin-Nice Thiers
 - (c) Nice-Vintimille
- 4.2. Noeuds manquants
 - (a) Intermodalité Nice CP/ Nice Thiers SNCF
 - (b) Nœud Ouest Alpes-Maritimes
- 4.3. Sur l'occultation abusive des sillons fret

SOURCES & RÉFÉRENCES

ANNEXE - État d'avancement du projet LGV-Paca

PLANCHES



A. LE CADRE

1. PROCÉDURES

Les présentes observations se réfèrent aux schémas de desserte ferroviaire de la région Paca élaborés par Réseau Ferré de France sous forme de propositions d'objectifs aux horizons 2023 et 2040 devant être soumises à examen du Comité de pilotage (COFIL) de la LGV-Paca de janvier 2011 [RFF/DRPaca/DPC (2010)].

Point de départ des études préliminaires, la définition des schémas de desserte en heure de pointe aux différents horizons temporels aurait fait l'objet d'un travail en commun en 2010 dans le cadre des premiers travaux du Comité thématique "*Services et fonctionnalités*" sous la coordination de RFF, maître d'ouvrage du projet.

Ces propositions auraient repris très largement à leur compte les recommandations qui avaient préalablement fait l'objet d'un exercice prospectif conduit par les services du Conseil régional PACA (6 mai 2009) et annexé au dossier des travaux du secrétariat permanent ayant conduit au choix par l'État du tracé des Métropoles du Sud et à sa décision d'engager la phase d'études [cf. Annexe].

On ne sera donc pas surpris qu'elles aient, dans leur principe, été retenues et adoptées par l'assemblée plénière du Conseil régional PACA en sa session du 10 décembre 2010 [PACA/TCM (2010.12.10)].

Ce dernier a toutefois pris soin de solliciter l'avis de ses interlocuteurs de la société civile³ sur ces propositions avant qu'elles ne fassent l'objet d'engagements décisifs lors de la réunion du COFIL de janvier 2011.

2. CALENDRIER

C'est pour répondre à cette attente que le GIR Maralpin a examiné à son tour les propositions d'objectifs de desserte 2023 et 2040 tels qu'ils ont été préparés par RFF, tout en se référant à l'horaire 2012 qui ne diffèrera pas sensiblement des dessertes actuelles, ainsi qu'au réticulaire 2015 qui répondra aux objectifs de desserte après réalisation des travaux inscrits au CPER en cours, dispositions dont les trames de base semblent avoir été reconduites, à l'ampleur près, dans les dessertes futures.

En s'en tenant aux hypothèses initiales, l'échelonnement ainsi considéré correspond, pour les seules Alpes-Maritimes, aux étapes suivantes :

- 2012 - Mise en service de la desserte cadencée de Nice-Breil rénovée
- 2015 - Mise en service de la 3ème voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer
- Augmentation de capacité de Cannes-Grasse (1er niveau)
- 2023 - Mise en service de la ligne nouvelle jusqu'à Nice (en fait St Augustin)
- Augmentation de capacité de Cannes-Grasse (2ème niveau)
- Desserte au 1/4 d'heure de la section Nice-Drap/Cantaron de Nice-Breil
- 2040 - prolongement de la ligne nouvelle jusqu'à l'Italie

Cet ordonnancement semble devoir être bousculé avec le tout récent engagement ministériel "*d'intégrer la modernisation de la ligne ferroviaire existante entre Nice Saint-Augustin et Vintimille et sa prise en compte dans la déclaration d'utilité publique prévue en 2014 de la section Nice à Vintimille de la LGV Paca*"⁴

³ le 7 décembre 2010, à l'occasion de la Rencontre des associations sur la LGV PACA et le projet régional de transports qui s'est déroulée dans le cadre d'une visioconférence à Marseille, Toulon, Digne et Nice, le GIR étant représenté à cette dernière par P. Desriaux et J. Molinari

⁴ selon la teneur de la lettre adressée le 21.01.2011 par Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Écologie, de l'Environnement, du Développement Durable, des Transports et du Logement, à Christian Estrosi, député-maire

La mise en application de cet engagement aurait en effet pour conséquence d'avancer à 2023 l'échéance du prolongement de la ligne nouvelle à l'Italie et dans le même temps de précipiter la réalisation des mesures accompagnatrices envisagées à l'horizon 2040.

Quoi qu'il en soit, ainsi que l'ont révélé les échanges de vues entre le GIR Maralpin et les instances en charge de l'élaboration de la grille des dessertes TER, il est apparu que celle-ci gagnerait à être remaniée avant de servir de canevas aux projections à venir.

B. LE CONTEXTE

1. SUR LA CAPACITÉ DE LA LIGNE HISTORIQUE DANS SA TRAVERSÉE

DES ALPES-MARITIMES

1.1. La troisième voie littorale - Rêves et réalité

(a) Le projet de mise à trois voies de la ligne littorale (Antibes – Nice)

Se fondant sur la volonté exprimée dans le Contrat de plan 2000-2006 de développer la desserte TER entre Cannes et Nice, le 5 décembre 2000, l'État, le Conseil régional PACA, le Conseil général des Alpes-Maritimes et RFF ont décidé d'engager les procédures administratives sur le projet de troisième voie entre Antibes et Nice.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable qui s'est déroulée en octobre 2001, a été soumis à enquête publique au printemps 2002, et a été déclaré d'utilité publique le 8 septembre 2003.

La première tranche, dont les travaux devaient débiter fin 2006, porte sur le tronçon Antibes - Cagnes sur Mer (8,6 km) ; ses co-financeurs considéraient, qu'à sa mise en service en 2007⁵, elle devrait permettre "une desserte de :

- un TER semi-direct toutes les ½ heures avec arrêts à Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice
- un TER omnibus toutes les ½ heures avec arrêt à toutes les gares" [RFFSNCF/Dup3°Voie (2002)].

Une seconde phase du projet porte sur la section Cagnes-sur-Mer – Nice (11,4 km) ; ses travaux étaient considérés comme devant s'achever en 2009 pour une mise en service en 2010 afin de :

- "rendre possible une circulation de trains régionaux "omnibus" au rythme d'un train tous les quarts d'heure entre Cannes et Nice,
- sans empêcher le développement de trains "grandes lignes", des TGV et des trains de marchandises" [RFFSNCF/Dup3°Voie (2002)].

(b) La troisième voie Antibes-Nice considérée par RFF comme substitut à la Ligne nouvelle (LN)

Dans le dossier du projet de LGV-Paca soumis à débat public, le maître d'ouvrage RFF a présenté de nombreuses options où présidait l'intention d'éviter une difficile et coûteuse traversée des Alpes-Maritimes en visant au plus près (Nice-St Augustin) et en tirant le meilleur parti de l'augmentation de capacité de la ligne littorale par sa mise à trois voies entre Antibes et Nice financée par Contrat de Plan [GIR/LL(2005)] cf. B.1.1.(a) & B.1.2.(b)].

Dans toutes les variantes envisagées, l'augmentation de capacité résultant d'une mise à trois voies de la ligne historique a été considérée comme acceptable au point que s'était posée la question d'un

de Nice, Président de Nice Côte d'Azur et Eric Ciotti, député, Président du Conseil général des Alpes-Maritimes, lettre selon laquelle elle aurait également "demandé à RFF de saisir la commission du débat public pour intégrer dans l'enquête publique de la LGV la section Nice-Vintimille et que le financement des études et de la réalisation portant sur la modernisation de la ligne Nice-Vintimille s'inscrivent dans le cadre de la révision du Contrat de Plan État-Région" [source: communiqué de presse de Nice Côte d'Azur en date du 21.01.2011].

⁵ elle serait désormais annoncée pour 2013

prolongement de la troisième voie d'Antibes à Cannes pour permettre un débouché à Cannes de la LGV.

Cette variante n'a été écartée que pour une unique raison, à savoir la difficulté d'insertion de la 3^{ème} voie dans le tissu urbain dense [SNCF/Insert3^ovoie (2004)].

La difficulté ne pouvant être levée que par contournement de ce secteur contraint, une seconde variante envisageait le débouché de la LN au niveau d'Antibes [EP4]. Les difficultés d'insertion des franchissements dénivelés des raccordements (sauts de mouton) ont conduit le maître d'ouvrage à envisager un prolongement de la LN jusqu'au niveau de Villeneuve-Loubet, réduisant d'autant la portion de ligne à 3 voies devant faire face à la conjonction de trafics longue distance et de dessertes locales [GIR/LL(2005)].

1.2. L'étude du GIR Maralpin

Dès la mise à disposition des dossiers d'étude de RFF et SNCF (automne 2004) et avant même l'ouverture du débat public sur la LGV-Paca⁶, le GIR Maralpin a mis en question les assertions du porteur de projet relativement aux augmentations de capacité attendues de la création d'une troisième voie entre Antibes et Nice, pour étayer un tracé de ligne nouvelle débouchant au niveau d'Antibes.

Se fondant sur les données techniques fournies par les deux administrations ferroviaires, le GIR a appelé l'attention sur les difficultés, sinon l'impossibilité, d'établir une troisième voie entre Nice-St Augustin et Nice-Ville, sinon au prix de la démolition partielle de la voie rapide nord dont la construction venait de s'achever, ainsi que sur les difficultés qui surgiraient lors des opérations de grand entretien sur la section à trois voies à plate forme contrainte du secteur Est (Cagnes-St Augustin).

Pour ce qui concerne l'exploitation, des diagrammes-type ont été établis à partir de grilles constituées de rafales successives de trois missions voyageurs (omnibus, semi-directs et directs) dont la dernière correspond à la fois aux circulations longue distance (TGV, Grandes lignes) à arrêts longs mais peu fréquents et au fret (sans arrêts). Compte tenu de la robustesse d'exploitation requise, seules deux rafales de ce type peuvent s'inscrire dans le graphique par heure et par sens.

Il est aisé de montrer que pour une desserte parfaitement symétrique, incontournable sur la Côte d'Azur, une troisième voie, fut-elle réalisable de Nice à Antibes ne peut guère que favoriser une insertion dans un seul sens, et ce, au prix d'une domestication du sillon lent à rattraper en bout de course [GIR/LL(2005)].

1.3. Retour à la raison ?

Ce n'est qu'après l'intervention de l'État, que le maître d'ouvrage a cessé de prétendre insérer le futur trafic TGV dans les flux locaux en convenant de faire déboucher la ligne nouvelle projetée au plus près (St Laurent-du-Var) de son aboutissement à Nice-St Augustin [cf. ANNEXE].

En revanche, l'examen des objectifs de desserte proposés par RFF aux horizons 2015 et 2040 dénote un certain optimisme quant aux capacités de la ligne historique, fut-elle portée à 3 voies entre Cagnes et St Augustin.

Certes, cette capacité peut être considérablement relevée au prix d'une domestication radicale de l'ensemble des circulations, ce qui répondrait au souhait de quelques stratèges peu soucieux des besoins ressentis par les usagers et la clientèle des transports ferroviaires qui se verraient, pour ce faire, imposer des temps de transit démesurés, à l'échelle d'un territoire métropolitain de 70 km de développement, et même de 100 km si l'on y rattache la proche Riviera italienne.

Le GIR exprime les plus expresses réserves sur une telle dérive, d'autant qu'il a appelé l'attention, dans son étude, sur l'intérêt à attacher à une desserte accélérée de l'aéroport depuis les principales villes du domaine métropolitain proche, au nombre desquelles, Monaco, Grasse, Cannes et San Remo [GIR/LL(2005)].

⁶ il s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005

En cela les analyses du GIR viennent d'être entérinées par les récentes déclarations d'élus locaux⁷.

2. SUR LES FUTURES DESSERTES TER DES ALPES-MARITIMES

Faute de disposer de la grille de desserte actuelle, les propos qui suivent se rapportent à l'horaire 2012 [cf. Planche 3 - RFF/DS/3B (juillet 2010)] qui ne doit pas en différer notablement.

2.1. Le cas de la ligne Cannes-Grasse

(a) Accroissement de la robustesse d'exploitation

Lors du Comité de ligne qui s'est tenu le 9 décembre 2010 à Mouans-Sartoux, a été évoquée une nouvelle fois la difficulté d'exploitation de la ligne Cannes-Grasse, difficulté qui ne sera surmontée, en premier temps, qu'après réalisation (dans le cadre du CPER 2007-2013) de l'évitement des Bosquets et de l'allongement des quais.

Le représentant du GIR Maralpin s'est étonné que, depuis la refonte des horaires pour la mise en oeuvre du cadencement, la desserte de cette section de ligne à voie unique soit assurée en antenne du plus long des parcours littoraux, à savoir Vintimille-Cannes. Faisant remarquer que la longueur d'une telle mission en fragilisait l'exploitation de bout en bout, il en préconiserait la troncature, en un premier temps à Nice-Ville, de manière à lui conférer une meilleure robustesse.

L'objection faite par le représentant de la SNCF à cette proposition, d'ailleurs jugée par lui pertinente, réside dans la saturation de la gare de Nice, laquelle, selon lui, impose la diamétralisation des circulations.

Pour sa part, le GIR Maralpin considère que la réduction de la mission "Grasse" peut s'opérer progressivement en trois temps :

- (1) Mission raccourcie à Menton (à défaut de Monaco, dont le troisième voie est à préserver pour incidents d'exploitation et événementiels)
- (2) Fin de mission à Nice-Thiers par utilisation de la voie en impasse Y (entrée ouest de la gare) desservie par le quai A⁸ [cf. planche 1]
- (3) Diamétralisation sur Drap (ligne de Nice à Breil) [cette solution sera retenue à l'horizon 2040 - cf. Planche 6]

En ce qui concerne la solution (3), rappelons que cette ligne est électrifiée jusqu'à l'ex-embranchement Gerland (Pk 5,5), et que la gare de Drap-Cantaron, déjà aménagée en gare terminale de la desserte banlieue de Nice, se situe au Km 9,0 de la ligne [cf. Planche 2 (SNCF/RT5922)].

L'opération (3), qui porte sur un court tronçon de ligne en cours de totale rénovation, ne nécessite qu'un investissement modique. Elle offrirait en outre l'extrême avantage de supprimer le rebroussement à Nice des navettes Nice-Drap et de libérer d'autant le quai de Nice-Thiers affecté à cet usage.

(b) Valorisation de son exploitation

Il y a lieu d'être surpris que la mission dévolue aux dessertes de cette ligne ne soit pas du type en usage depuis près de trois quarts de siècle sur la ligne de Sceaux (ligne B du RER parisien), où la branche longue (St Rémy-les-Chevreuse) est exploitée en semi-direct sur le tronçon d'approche. Une telle disposition soulignerait les atouts du TER dans la desserte des pôles urbains de Grasse, Cannes, Antibes, Nice, et plus tard Monaco et Menton, lorsque l'infrastructure de Cannes-Grasse disposera de la capacité et de la robustesse d'exploitation pour assurer les dessertes à la demi-heure, puis au 1/4 d'heure, affichées aux horizons 2023 et 2040 [cf. Planches 5 & 6].

⁷ cf. Nice Matin du 11.01.11 "Lgv : Estrosi se tourne vers l'Italie et s'associe au projet de ligne à grande vitesse (sic) entre Nice et Gênes"

⁸ deux autres voies (voies 6 & 8) restant disponibles pour le service des trains auto-couchettes, ainsi d'ailleurs que les voies 10 & 12

2.2. Est du département des Alpes-Maritimes

(a) Ligne Vintimille-Breil-Tende-Cuneo

Bien que relevant de l'exploitation essentiellement *Trenitalia* (FS), cette ligne constitue à la fois un élément (le seul *stricto sensu*) du maillage Est-Paca et une liaison interrégionale, sinon internationale. Elle figure à juste titre sur les Réticulaires 2015, 2023 & 2040, avec, chaque fois, une sous-estimation de sa desserte. Celle-ci, de caractère cadencé, approche la cadence d'une heure (11 paires de circulations jusqu'à une date récente) et devrait au moins s'y maintenir, sans doute dans le cadre d'une coopération interrégionale Paca/Piémont/Ligurie, afin de rétablir les liaisons Nice-Cuneo-Turin qui n'intéressent qu'épisodiquement les instances niçoises.

(b) Ligne Cannes-Vintimille et desserte de Monaco

La gare de Monaco est la seconde du littoral par ordre d'importance de trafic⁹, dont une part notable est constituée de travailleurs transfrontaliers¹⁰. Ce trafic est encore susceptible de fort accroissement, à la mesure de l'amélioration des conditions de desserte¹¹.

Le renforcement de la desserte de Monaco par l'instauration de "navettes" TER Omnibus entre Cagnes-sur-Mer et Menton est une disposition récente, qui répond certes au souci d'optimiser l'exploitation des rames mais réduit en valeur relative la fréquence de liaison avec le terminus de Vintimille.

Cette disposition a pour effets, contreproductifs, de priver des améliorations espérées vers Menton, Monaco et au delà

- les habitants de la vallée de la Roya,
- les pendulaires italiens.

3. LIAISONS AVEC LA RIVIERA LIGURE ET LA LIGURIE

3.1. Le repliement des dessertes ferroviaires littorales franco-italiennes

L'amoindrissement relatif de la desserte TER de Vintimille résultant de la disposition précédente, récemment adoptée et retenue aux horizons 2012, 2015 et 2023¹², a été précédé de longue date par la suppression du TEE Avignon-Bâle, l'effacement progressif des missions grandes lignes au départ de Vintimille, et, plus récemment, des liaisons de jour au départ de Nice vers l'Italie.

Ces dispositions vont à l'encontre :

- des améliorations d'infrastructure devant être apportées au réseau ferroviaire ligure ;
- de l'affichage souhaitable vis-à-vis des autorités italiennes de l'instauration de liaisons de qualité entre les deux pays ;
- des souhaits formulés par les instances niçoises d'une desserte transfrontalière étoffée¹³.

3.2. Sur l'interpénétrabilité littorale

La modernisation de la ligne littorale ligure, dont le tronçon Ospedaletti-Finale Ligure était resté majoritairement à voie unique, est désormais en voie d'achèvement par mise à double voie d'un nouveau tracé à hautes caractéristiques (vitesse de ligne 200 km/h et gabarits B1 et C) [GIR/IFL (2001) & GIR/IFL(2005)].

⁹ avec près de 4 700 000 voyageurs en 20059, elle se classe en 3ème position des gares les plus fréquentées de la Région Paca, après Marseille et Nice Ville

¹⁰ de l'ordre de 30 000 français et de 3 500 italiens

¹¹ Chaque jour, près de 100 000 véhicules accèdent et sortent de la Principauté de Monaco [source Gouvernement monégasque]

¹² elle pourra être en partie compensée en 2040 par les liaisons Vintimille-Monaco par la LN

¹³ cf. note infrapaginale du § 1.3.

La mise en service en septembre 2001 de la première tranche de 23,5 km (Ospedaletti-San Lorenzo al Mare) avec celle de la station souterraine de San Remo et de la Gare d'Arma di Taggia, a suscité un intérêt légitime pour une éventuelle interpénétration des dessertes locales littorales.

La préétude initiée et manifestement conduite par la seule partie italienne dans le cadre du programme Interreg II¹⁴ n'a abouti qu'à l'inacceptable préconisation d'un service à assumer par engins thermiques.

La mise en service, annoncée pour 2013¹⁵, d'une nouvelle section de 19 km, de San Lorenzo al Mare à Andora, pourvue de deux gares, celles d'Imperia et d'Andora, ouvre de nouvelles possibilités d'exploitation, notamment pour la desserte de l'agglomération d'Imperia (42 000 habitants et chef-lieu de province).

Elle devrait relancer l'étude de l'interpénétrabilité et déboucher à court terme sur l'établissement de dessertes transfrontalières semi-directes de Cannes à Imperia.

3.3. Sur l'Arc méditerranéen

Dans le cadre de la signature d'un accord le 10 janvier 2010 avec les représentants de la municipalité de Gênes et dans la perspective d'une convention entre les parties, le maire de Nice, se fondant sur l'achèvement du "Raddoppio" ligure en 2018, annonce "*Nice à deux heures de Gênes et 3 h 30 de Milan à l'horizon 2018... en modernisant la ligne Nice-Vintimille (sic)*".

Le quotidien local Nice Matin¹⁶ précise même que "*le Vintimille-Nice desservira le futur pôle multimodal de Saint-Augustin, en pratique il ne s'agit pas de construire une nouvelle voie mais de moderniser celle utilisée actuellement, soit 30 km. Les travaux commenceraient en 2013. Côté français, ils pourraient être financés à hauteur de 50 % par l'État (sic)*".

On doit se poser de très sérieuses questions sur la nature de la modernisation envisagée, étant entendu que l'exploitation actuelle et les dernières cessions d'emprises (le long de la tranchée de Saint Philippe à Nice et en gare de Beaulieu notamment) laissent peu de prise à des aménagements nouveaux sur la ligne historique¹⁷.

Quoi qu'il en soit, ces propositions doivent être affichées dès le réticulaire 2015 [cf. Planche 4].

4. LA QUESTION DU FRET FERROVIAIRE ET DE LA LOGISTIQUE

4.1. L'éviction du fret des débats sur la LGV-Paca

Tant dans leurs études préliminaires qu'au cours des débats, les deux administrations ferroviaires se sont appliquées à contrarier toute tentative de prise en considération du fret dans le projet, arguant d'une part des coûts décriés rédhitoires de la mixité et, d'autre part, de la modicité des trafics fret potentiels. Or, si les motifs techniques invoqués sont en partie recevables pour ce qui concerne les tronçons de ligne nouvelle à grande vitesse, ils ne le sont pas pour les sections de celle-ci où la très grande vitesse ne s'impose pas.

Quant aux motifs économiques et commerciaux, ils sont fondés sur le report des trafics de transit sur la future ligne Lyon-Turin, reports auxquels s'agrègent ceux qui s'opèreraient sur la percée du Montgenèvre prônée par le CR-Paca.

4.2. L'argumentaire du GIR Maralpin en faveur de la prise en compte du fret dans les projections

¹⁴ Étude pour améliorer l'interopérabilité ferroviaire entre l'Italie et la France – Document de synthèse – Avril 2001 (bilingue français/italien) Regione Liguria – Italferr ; Réf. D015 00 F 75 SD.RZ.00.00 007 A ; 29 pages

¹⁵ par Claudio Burlando, Président de Regione Liguria, le 15 juillet 2010 à Imperia, à l'occasion du percement du dernier ouvrage souterrain de la section en travaux

¹⁶ Nice Matin du 11 janvier 2011, pages 2 & 3

¹⁷ Cette ambiguïté sera nécessairement levée s'il est donné suite à l'intégration du secteur Nice-Vintimille dans le calendrier des études préalables à l'enquête d'utilité publique à échéance 2014 [cf. A.2 & note infrapaginale 2]

En hypothèse basse, c'est-à-dire celle d'une stagnation du trafic actuel, l'acheminement du fret sur la ligne historique se heurtera à des réticences croissantes à la traversée des agglomérations, tant pour ce qui est des nuisances que des risques. En hypothèse moyenne, qui correspondrait au seul report de la route vers le rail des transports dangereux interrégionaux¹⁸, des sillons supplémentaires seraient à ménager. En hypothèse haute, qui correspondrait, soit à un important report modal du trafic routier de transit, soit à un détournement du futur Lyon-Turin en cas de coupure temporaire, des acheminements très nombreux pourraient se révéler nécessaires, même avec l'allongement des rames projeté.

Ces considérations ont conduit le GIR à prôner la mixité pour la LN à la traversée-desserte des Alpes-Maritimes, l'évitement des deux autres secteurs métropolitains (Marseille et Toulon) pouvant être assuré par la ligne Carnoules-Gardanne dont la réouverture complète est programmée à l'horizon 2040 seulement.

4.3. La logistique métropolitaine et le rail

Avec la création récente du Cluster PACA Logistique et les efforts qu'il déploie¹⁹ pour susciter pour la conception de projets collectifs, l'essor de bonnes pratiques et la rationalisation des transports²⁰, la mise en œuvre des projets²¹ devrait aboutir dans le secteur Est de la Région à la reprise, cette fois à l'échelle de la métropole azurienne et sur des bases novatrices, des centres et sites intermodaux en déshérence et déboucher sur une reprise et un essor du transport ferroviaire.

Les formes nouvelles qu'il pourrait adopter (notamment fret grande vitesse) requerront des espaces dédiés et des conditions d'acheminement qui se surimposeront aux autres types de desserte.

5. LE MAILLAGE ET LES RÉSEAUX COMPLÉMENTAIRES

5.1. Maillage intrinsèque

(a) Des mailles...

On entendra sous cette désignation une configuration d'interconnexion entre lignes offrant suffisamment de caractéristiques communes pour autoriser des reports de circulation. Dans le cas des LGV actuelles les reports entre LN et le réseau classique ne sont pas bi-univoques, les rames classiques ne pouvant circuler sur lignes nouvelles, tant en raison des fortes rampes de ces dernières que de leur signalisation spécifique.

Dans le cas de la traversée et desserte de la Région Paca, le maillage intrinsèque apparaît doublement souhaitable, pour optimiser la répartition des dessertes locales, régionales, nationales et internationales, mais aussi pour permettre le déport du fret des secteurs fortement urbanisés.

Mais l'intérêt majeur d'une telle banalisation réside dans le report des circulations en cas de surcroît de trafic, de travaux de voie ou d'incidents, ainsi que dans la *sécurisation* apportée de la sorte à l'exploitation d'une liaison internationale.

C'est d'ailleurs dans cette optique de *sécurisation* de la desserte de la Base navale de Toulon que le ministère des Armées a, à ce jour, maintenu en état la ligne Carnoules-Gardanne dont la pérennisation semble désormais acquise à l'horizon 2040 [cf. Planche 6].

(b) ...et des nœuds

La souplesse d'exploitation dont la nécessité a été soulignée ci-avant, est irréalisable sans les interconnexions que sous-entendent le maillage préconisé.

¹⁸ ce report a été invoqué à l'occasion du grave accident survenu le 16 décembre 2010 sur le contournement autoroutier de Nice avec l'explosion d'un camion citerne chargé de propane [Nice Matin (17.12.2010)]

¹⁹ 2ème Journée Régionale de *consacrée à la logistique urbaine* [Nice, le 06.12.2010]

²⁰ depuis le 21.01.2011, le Cluster Paca Logistique est lauréat de l'Appel à Projets Datar "Grappes d'entreprises"

²¹ Schéma Multimodal des Transports et des Déplacements des Alpes-Maritimes

Les graphes des Planches 5 & 6 (Objectifs 2023 & 2040) affichent obstinément la gare "Ouest Alpes-Maritimes" revendiquée par RFF mais que récusent notre argumentaire et celui de l'État.

5.2. Maillage inter-réseaux

(a) Le cas des Chemins de fer de Provence (CP)

Un maillage formel du point de vue des voyageurs et même des marchandises peut être attendu de connexions entre réseaux incompatibles. C'est le cas des Chemins de fer de Provence (CP) à voie métrique en ses deux terminaux de Digne et de Nice.

À ce sujet il ya lieu de s'étonner qu'ait été programmée, dès l'horizon 2023 [cf. planche 5] par le CR Paca la réouverture des 22 km de la ligne à voie normale St Auban-Digne pour assurer à Digne la correspondance CP/SNCF, sans que soit envisagé à Nice le prolongement de 450 m rétablissant une correspondance autrement plus valorisante en gare de Nice-Thiers SNCF, pôle intermodal ferroviaire TER et longues distances [GIR/RefondCP (2004), GIR/PLU Nice (2010)].

(b) Les TCSP du Schéma national des transports (SNIT)

Dans le contexte du réexamen radical des transports dans la région PACA, la consistance des propositions formulées par les autorités locales dans le cadre de l'appel à projets du SNIT, apparaît dérisoire face aux enjeux de la métropolisation azurée.

Des observations sévères ont été formulées à ce sujet par le GIR Maralpin à propos du projet de BHNS Antibes-Sophia Antipolis qui n'est pas à la mesure des besoins de maillage inter-réseaux résultant de l'urbanisation du Moyen Pays azuréen [GIR/TCSPAntibes (2010)].

C. LES RÉTICULAIRES

1. HORAIRE 2012

1.1. Ligne de Grasse

Comme recommandé en 2.1., une meilleure robustesse devra être recherchée par exploitation restreinte à la section Grasse-Nice.

1.2. Mission Cagnes-Menton

La troisième voie devant être en service à l'échéance 2013, la mission ne peut plus dès lors être amorcée à Cagnes, sa troisième voie étant désormais active. Le rebroussement de la mission devra donc être repoussé à Antibes dont la quatrième voie devra être réalisée à cette échéance.

1.3. Section Nice-Vintimille

Le réticulaire ne tient pas compte du fait que la seule circulation TGV O/D Vintimille est (légitimement) programmée en heures de pointes matinale et de soirée. Son sillon doit donc figurer en trait continu sur le réticulaire.

Comme suite à notre recommandation, un demi-sillon horaire TER devrait être prolongé de Menton à Vintimille pour assurer une desserte suffisante entre Monaco et l'Italie

2. OBJECTIFS 2015

2.1. Section Antibes-Nice

Sur l'ensemble de la section, sont affichées 8 circulations horaires [4 TER omnibus, 1 TER semi-direct, 3 GV], ce qui implique une exploitation tendue, et sans doute domestiquée pour certaines, sur la courte section à 3 voies Antibes-Cagnes (8,6 km) dont la mise en service sera acquise.

L'acheminement de ces 8 circulations horaires sur la section Cagnes-Nice (11,4 km) dont, au mieux, la section Cagnes-St Augustin pourrait être en service, semble fort problématique d'autant que la troisième voie de Cagnes, devenue active, ne permettra pas de rétention en cas de difficultés.

Cette dernière observation rend hautement souhaitable la réalisation d'une 4ème voie à Cagnes comme cela est, semble-t-il, prévu à Antibes

2.2. Section Nice-Vintimille

À l'horizon 2015, avec l'achèvement de la seconde tranche du "*raddoppio*" ligure et l'amélioration corrélative des performances en Italie, devraient être instaurées des liaisons Nice-Gênes à une cadence d'au moins deux heures, cadencement observé de longue date en Ligurie entre Vintimille et Gênes et ses au-delà (Milan et Rome), ce qui devrait être affiché sous la forme d'un sillon GV-SRGV en trait interrompu rouge.

3. OBJECTIFS 2023

3.1. Un échéance préoccupante

(a) Une conjonction redoutable

L'échéance 2023 verra l'achèvement de la LN jusqu'à l'orée de Nice mais aussi les surcroûts de trafic résultant de l'intensification des dessertes horaires de Cannes-Grasse et Cannes-Nice [cf. 3.2.], avant même que cette mise en service ne soulève d'énormes difficultés inhérentes à l'étranglement des emprises entre Nice St Augustin et Nice Thiers [cf. 3.2.(b)] et l'impossibilité d'y implanter, avant l'échéance suivante, les voies additionnelles souhaitables.

(b) Une transition laborieuse

L'ampleur des travaux à entreprendre pour la réalisation de la ligne nouvelle entrainera d'importantes et durables répercussions sur les sections chevauchantes [nœuds (dont celui de Cannes-la-Bocca dont nous démontrons la nécessité depuis la naissance du projet)] et mutualisées avec la ligne historique (sur la section littorale retenue). On peut espérer que des enseignements seront tirés des traumatisantes opérations de renouvellement de voie de Cagnes-sur-Mer²² et du confortement du Tunnel de Monte-Carlo pour que l'opération lourde à venir (mise en service de la 3ème voie Cagnes-Antibes) constitue une référence tant pour la conduite des chantiers de la LN que pour la préservation de la qualité des dessertes.

(c) Une anticipation souhaitable de projets programmés à l'échéance suivante

L'impact des chantiers du secteur Ouest de la LN pourrait être allégé par réouverture anticipée de Carnoules-Gardanne dans la perspective d'assurer la continuité de certaines circulations lors d'inévitables interruptions de trafic sur la ligne historique.

Sur le secteur Est où l'on ne dispose d'aucun maillage, des mesures anticipées d'augmentation de capacité (voies d'évitement et/ou d'attente, cantons de bloc, supplémentaires), telles que préconisées en des circonstances récentes [GIR/TunnelFerMonaco (2010)] mériteraient d'être examinées.

²² ainsi, une nouvelle fois depuis l'engagement des travaux de la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice, pour le seul réaménagement de la signalisation, la circulation ferroviaire sera totalement interrompue du 29 janvier au 31 janvier 2010 entre Cannes et Nice [cf. Nice Matin (25.01.2011)]

3.2. Goulets d'étranglement

(a) Cannes-Antibes

Tandis qu'à l'échéance 2015, la section à deux voies Cannes-Antibes impose le rebroussement à Antibes de deux TER omnibus en O/D Nice, en situation 2023, la même section toujours à deux voies se voit assigner 4 TER omnibus, 2 TER semi-directs, 1,5 GV/SRGV, soit 7,5 circulations horaires, sensiblement le trafic dévolu en 2015, en limite de capacité, à la section Antibes-Cagnes à 3 voies.

Une telle charge de trafic ne peut se concevoir sans réalisation de la quatrième voie à quai en gare de Cannes, celle du saut de mouton de La Bocca et, sans doute un doublement au moins partiel de Cannes-Grasse.

(b) Nice St Augustin-Nice Thiers-Nice St Roch

Selon le schéma d'aboutissement de la LN à St Augustin, obstinément et conjointement imposé par RFF et les autorités niçoises, la section de ligne St Augustin-Thiers, étranglée par les deux voies rapides récemment construites par la municipalité niçoises sur les emprises PLM, ne pourra qu'être fort difficilement portée à trois voies.

Or l'objectif de desserte 2023 y prévoit 11,5 circulations [4 TER, 2 SD, 1,5 GL, 3 + 2 x 0,5 GV], sans tenir compte d'éventuelles circulations de service.

Ces circulations de service (entretien/lavage/mises en tête), d'une toute autre ampleur puisque associées à toutes mises à quai des circulations grande distance, ne pourront pas être assurées sur les deux seules voies de la section Thiers-St Roch en charge des 4 TER et des rames fret que l'on espère voir desservir le renouveau urbain du centre intermodal dédié à la logistique urbaine.

4. OBJECTIFS 2040

4.1. Mailles nouvelles et lacunes du maillage

(a) Carnoules-Gardanne

Tandis que les réouvertures d'Aix-Vitrolles (Étang de Berre) et de Gardanne-St Maximin (qui auront été mises en service dès l'horizon 2023) figurent aux titres respectifs de dessertes TER semi direct et TER Omnibus, la liaison St Maximin-Carnoules mériterait d'être qualifiée Fret (pour 1/2 sillon horaire), l'ensemble pouvant constituer une liaison fret d'évitement du littoral d'autant plus justifiée par la desserte industrielle du Bassin de Gardanne.

(b) Nice St Augustin-Nice Thiers

La charge de trafic affectée à la section [soit 17 circulations, à savoir 7 GV/SRGV, 6 TER omnibus, 2 TER semi-directs, 2 TER/GL Intercités] est absolument incompatible avec la capacité offerte par les deux voies existantes, lesquelles auront de surcroît à assumer des circulations de service.

- *L'engagement anticipé d'un chantier de renforcement de capacité apparaît inéluctable dans ce secteur au titre du prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie.*

(c) Nice-Vintimille

Les dix sillons horaires [6 TER omnibus, 2 TER semi-directs, 2 GV/SRGV] programmés sont incompatibles avec la capacité de la ligne historique dont le renforcement est très problématique depuis les dernières cessions d'emprise.

4.2. Nœuds manquants

(a) Intermodalité Nice CP/ Nice Thiers SNCF

Elle est d'autant plus justifiée, à la fois par celle rétablie à grand frais et modique efficacité au Nord avec la réouverture de St Auban-Digne, et par l'importante rénovation de la Gare de Nice Thiers et de son quartier engagée dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) [GIR/PLU Nice (18.06.2010)]

(b) Nœud Ouest Alpes-Maritimes

Il ne peut être implanté ailleurs que sur le tracé PLM et au mieux à Cannes La Bocca sans lequel ni la sécurisation de la traversée-desserte des Alpes-Maritimes, ni le déport hors la ville des circulations fret ne peuvent être assumés.

4.3. Sur l'occultation abusive des sillons fret

À l'Est de Fos et de l'Étang de Berre, les réticulaires de desserte ne font aucune mention de sillons fret. L'objection selon laquelle ces réticulaires sont établis pour l'heure de pointe ne peut cependant être retenue sur les secteurs métropolitains où les trafics sont étales et à leur maximum sur des très longues périodes en début, milieu et fin de journée.

Par ailleurs les contraintes d'acheminement sur de longues distances, de bout en bout, notamment en transport combiné, imposent des contraintes horaires susceptibles d'interférer avec les circulations voyageurs, tel est d'ailleurs le cas d'une circulation matinale fret en conflit avec le cadencement TER sur Nice-Vintimille.

Dans un souci d'objectivité et de réalisme, l'affichage d'un demi ou quart de sillon fret tout au long de la traversée-desserte de l'Est Paca apparaît hautement souhaitable.

SOURCES & RÉFÉRENCES

GIR/IFL (2001)

Données sur les infrastructures ferroviaires ligures - Compléments

A - Les liaisons ferroviaires entre le bassin portuaire de Genova et l'Italie du Nord

B - Mise à double voie de la ligne littorale ligure

GIR Maralpin ; Jacques Molinari ; Avril 2001 ; 29 pages

GIR/IFL (2005)

Données sur les infrastructures ferroviaires ligures - Mise à jour & Compléments 2005

GIR Maralpin ; Jacques Molinari ; Novembre 2005 ; 45 pages

GIR/LL (2005)

Desserte de la conurbation azurée par la ligne littorale - Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future

GIR Maralpin - Jacques Molinari ; octobre 2005 (rév. décembre 2005) ; 17 pages

GIR/PLU Nice (2010)

Plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Nice - Observations et propositions du GIR Maralpin déposées le 18 juin 2010 en clôture de l'enquête publique ouverte le 10 mai 2010 ; 16 pages

GIR/RefondCP (2004)

Refondation des Chemins de fer de Provence - Aspects économiques

Mémoire présenté le 24 juin 2004 par Marjory Merello ; Jury : Louis Job, Professeur à l'Unsa & Jacques Molinari ; GIR/UNSA ; 24.06.04 modif. 06.01.05 ; 47 pages

GIR/TCSPAntibes (2010)

Position du GIR Maralpin sur le projet de TCSP Antibes-Sophia Antipolis - Mémoire à l'attention des membres du CD Casa

GIR Maralpin ; 27 octobre 2010 ; 5 pages

GIR/TunnelFerMonaco (2010)

Comité de ligne Riviera - Monaco, le 16 décembre 2010 - Observations du GIR Maralpin sur les situations d'exploitation dégradées de la desserte ferroviaire de la Riviera - Propositions pour y remédier, améliorer la robustesse d'exploitation et augmenter la capacité de la ligne

GIR Maralpin ; 16 décembre 2010 ; 5 pages

PACA/TCM

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur/Transports et Communications - Mobilité

Avis de la Région sur les schémas de desserte aux horizons 2023 et 2040

RFF/DPC

Dossier de prise en considération - La LGV-Paca, clé de voûte d'un système ferroviaire global et performant en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

10 pages ; Annexes ; Schémas des dessertes : proposition d'objectifs de desserte PACA 2023 et 2040 avec LGV - v5

RFF/DS/3B (Juillet 2010)

Direction des Sillons - Horaire 2012 - Plan des sillons PACA en heure de pointe - Edition du 30 juillet 2010 - Projet

RFF Mission LGV Paca/COTHEM Services et Fonctionnalités (11.11.2010)

Objectifs de desserte PACA 2015 après réalisation des travaux inscrits au CPER

C - Réticulaire des dessertes 2015-03 - Projet

RFF Mission LGV Paca/COTHEM Services et Fonctionnalités (11.11.2010)

Proposition d'objectif de desserte PACA 2023 avec LGV

D - Réticulaire des dessertes 2023-05 - Projet

RFF Mission LGV Paca/COTHEM Services et Fonctionnalités (11.11.2010)

Proposition d'objectif de desserte PACA 2040 avec LGV

E - Réticulaire des dessertes 2040-05 - Projet

RFFSNCF/Dup3°Voie (2002)

Document analysé et commenté en Réf. GIR/LL (2005) à laquelle on voudra bien se reporter

SNCF/RT5922

Renseignements techniques 5922 Nice-Ville - Breil-sur-Roya

Édition du 29 septembre 1996



ANNEXE État d'avancement du projet LGV-Paca [pour mémoire]
--

Les processus décisionnels ayant précédé au lancement du projet

À l'issue du débat public sur la LGV-Paca (juillet 2005), la décision de poursuite du projet (décembre 2005) "avec pour référence le scénario des métropoles", a été assortie de celle d'engager des *études complémentaires*²³.

Cette phase préalable du projet a été ouverte le 29 juin 2006, avec l'approbation, par le comité d'orientation (CODOR), de ce programme, ainsi que des modalités de son financement par les différents partenaires institutionnels²⁴.

Les *études complémentaires*, dont la conduite et les conclusions ont été largement controversées au sein des acteurs institutionnels, ont fait l'objet d'un rapport de synthèse daté de juin 2008.

De nombreuses objections formulées par d'importants acteurs institutionnels, tant à la conduite des études complémentaires qu'à leur résultats, ont conduit l'État à intervenir en décidant, le 11 février 2009, de la mise en place d'un *Secrétariat permanent*, associant l'ensemble des parties prenantes, pour aboutir, le 29 juin 2009, au choix par l'État du scénario des Métropoles du Sud et à sa décision d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur un projet considéré comme "*devant constituer l'armature d'un système ferroviaire global et performant, appelé à répondre aux futurs besoins de déplacements des habitants de la Région PACA*" [RFF/DPE p. 4]²⁵.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique

(a) La gouvernance des études

À l'issue de cette phase décisive qui a donné lieu à ce que RFF qualifie d'*études d'approfondissement*, débutent les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EUP)

Ces études sont financées dans le cadre d'une convention de financement d'un montant de 86 M€ (conditions économiques de janvier 2008) regroupant l'État, RFF, la région PACA, les départements des Bouches-du-Rhône, du Var, et des Alpes-Maritimes, la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur, la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, et les participations de l'Union Européenne et de Monaco.

La direction des études est assurée par un Comité de Pilotage (COFIL) présidé par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. RFF est le maître d'ouvrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

(b) Le déroulement des études

Au terme de quatre années d'études et de concertation, RFF soumettra à l'enquête d'utilité publique (EUP), une bande de passage d'une largeur d'environ 500 m sur les sections de ligne nouvelle, les aménagements à prévoir sur le réseau existant et les programmes des gares.

²³"pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des diverses solutions et, parallèlement, examiner les conditions de prolongement vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen, proposer un programme d'études et de réalisations pour améliorer dans les meilleurs délais les dessertes régionales et le transport de marchandises"

²⁴ auxquels s'est associée la Principauté de Monaco

²⁵ "Plus qu'une LGV, alternative à la route et à l'aérien, il s'agit de bâtir un système, complétant et modernisant la voie ferrée historique du littoral, pour constituer au 21ème siècle le réseau ferroviaire maillé dont la région a besoin pour à la fois : (a) développer des services TER en 2020, 2040 et au-delà, et (b) améliorer radicalement l'accessibilité du territoire, notamment dans les Alpes-Maritimes, au réseau grande vitesse... [Conclusion du Rapport de Yves Cousquer, Secrétaire permanent (ibidem)]

Les études sont organisées selon deux grandes phases :

- **Les études de la phase 1, de 2010 à 2012**, ont pour objectifs de définir le programme ferroviaire à l'horizon 2040 et le projet qui sera réalisé en 2023 en déterminant d'une part les aménagements à prévoir sur le réseau existant ainsi que les programmes de gares, et d'autre part, pour les sections de ligne nouvelle, les fuseaux de passage d'une largeur d'environ un kilomètre.

Cette phase doit permettre de retenir une solution sur laquelle seront ensuite poursuivies et approfondies les études.

A l'issue de cette phase, la solution retenue par le Comité de Pilotage LGV Paca sera soumise à approbation ministérielle.

- **Les études de la phase 2, de 2012 à 2014**, ont pour objectif d'approfondir les études sur le périmètre retenu par le gouvernement, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. Elles conduiront à définir :
 - une bande de passage d'environ 500 mètres de large sur les sections de ligne nouvelle ;
 - les aménagements de lignes classiques et les mesures de réduction ou de compensation d'impact ;
 - le programme des gares nouvelles et des aménagements de gares existantes ;
 - les projets complémentaires, notamment en termes d'intermodalité et d'aménagements publics des collectivités.



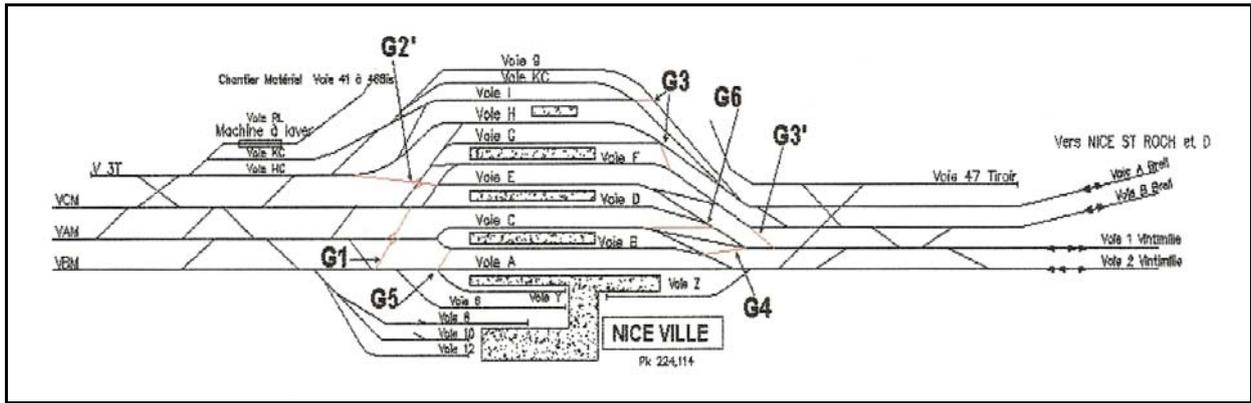


Planche 1 - Gare de Nice - Plan des voies [Dossier d'études LGV-Paca - 10.3 Capacité réseau et LGV - p. 13]

Edition du 29 Septembre 1996

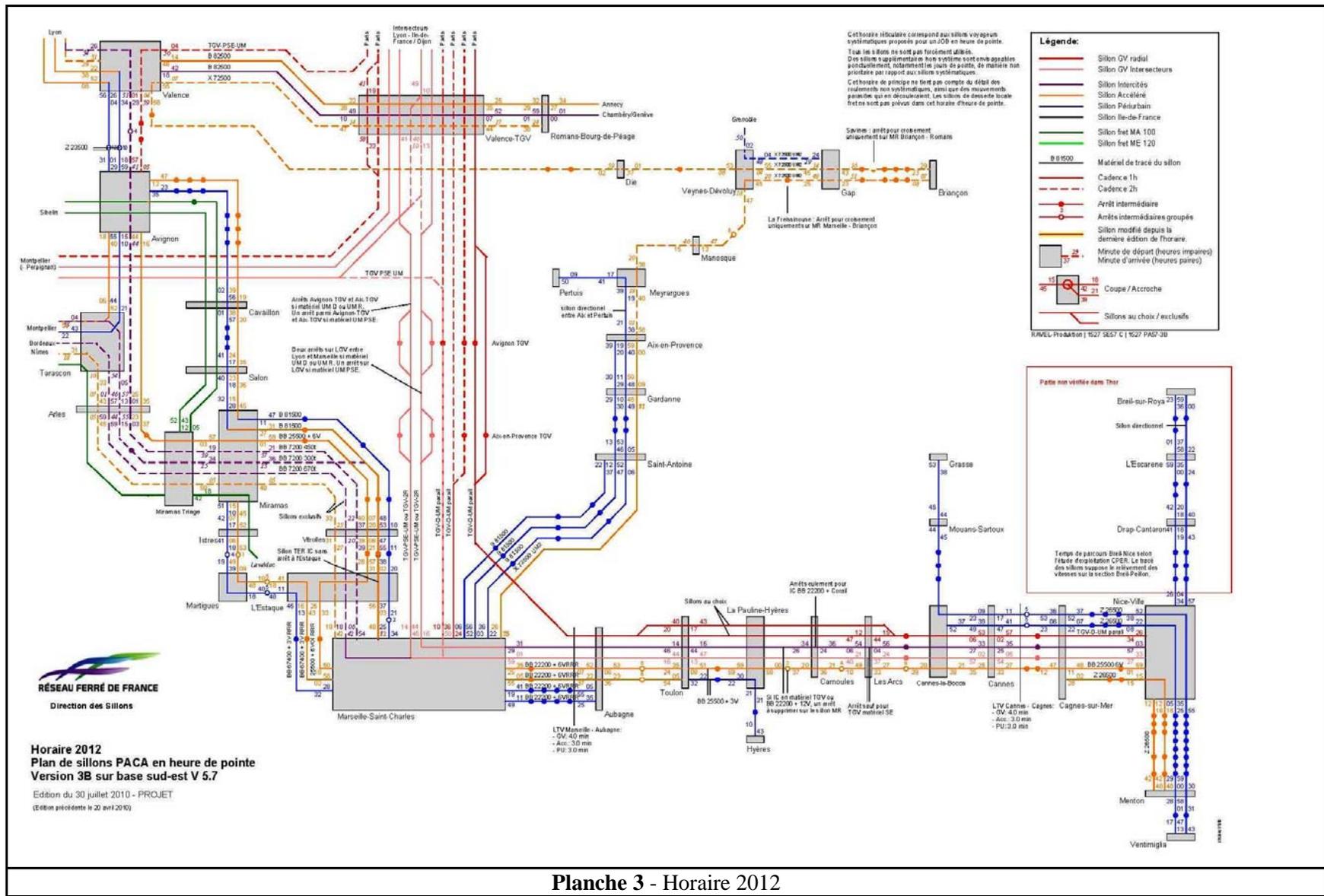
2 . Distances - Installations - Cantonnement NICE-VILLE - BREIL-SUR-ROYA

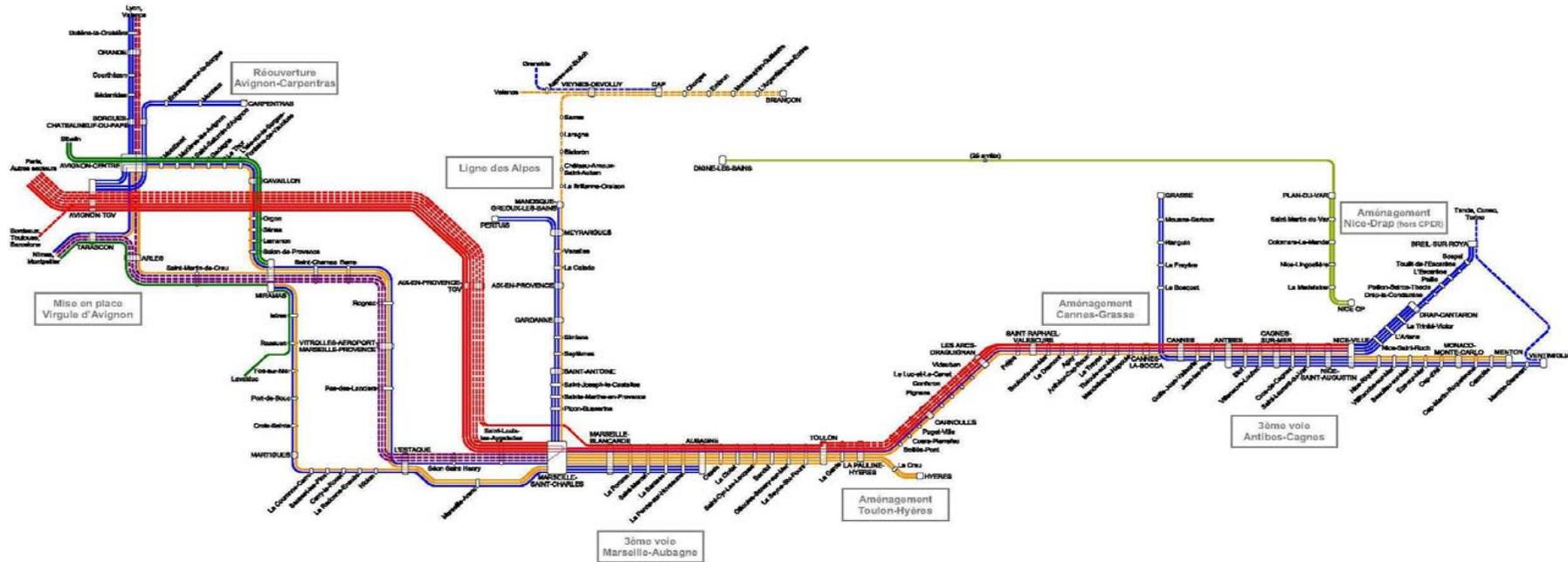
Etablissements			Schéma de ligne	Mode de cantonnement		Radio
Désignation	km	Observations		Sens Pair	Sens Impair	
NICE-VILLE	Voyageurs	0,0				
	Poste 1	2,2				
NICE-ST-ROCH	Voyageurs	2,3				
	Aiguille km 2,7	2,7				
	Poste A (triage)	3,1				
	Signal S 40 Signal C 59	3,7 3,8				
EP Gerland	N° 2 Sud	4,9				
	N° 1	5,1				
L'Ariane-La Trinité PL	N° 2 Nord	5,5				
	La Trinité-Victor PL	5,6				
EP Récup. Métaux	30	7,4				
DRAP-CANTARON	30	9,0				
Peillon-Sainte-Thècle PL		13,4				
Peille PL	30	16,7				
L'ESCARÈNE	30	23,4				
Touet-de-l'Escarène PL		24,9				
Sospel PL	30	33,4				
BREIL-SUR-ROYA	Bif.	43,4				
	Voyageurs	78,3(2) 44,0 77,7(2)				

(1) Installé au poste central de NICE-VILLE
(2) Kilométrage de la ligne LIMONE - VINTIMILLE
RT 5922

Rectificatif "A"

Planche 2 - Ligne Nice-Breil - Installations [SNCF/RT 5922]





RFF Mission LGV PACA
COTHEM Services & Fonctionnalités

Objectifs de desserte PACA 2015
après réalisation des travaux inscrits
au CPER

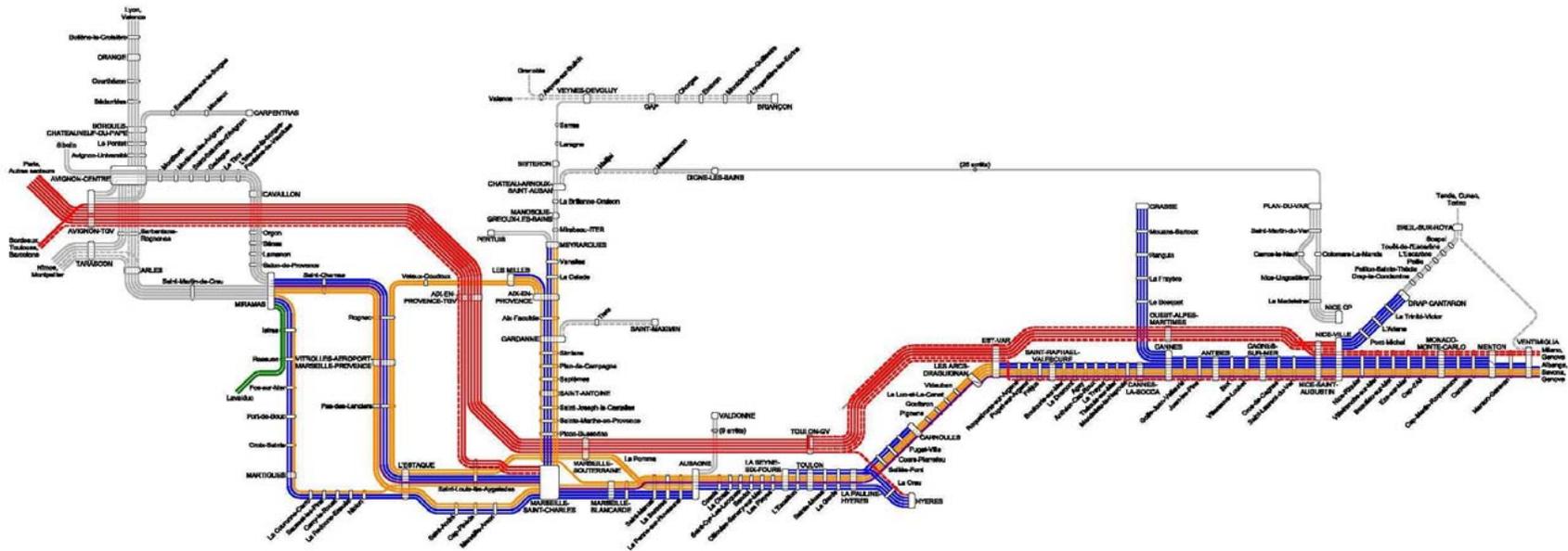
1494.3 | Prop.CjyDes-PA15 | 1.06 | 11.11.2010 | al

Créculaire des dessertes 2015-03 - PROJET

sma+

- Légende :**
- Types de sillons :**
- Sillon GV / SRGV
 - Sillon TER / GL Intercités
 - Sillon TER Semi-Direct
 - Sillon TER Omnibus
 - Sillon Fret
 - Sillon indépendant
 - Sillon en cadence 1h
 - Sillon en cadence 2h
 - Sillon hors-système
- Desserte des nœuds de référence :**
- Passage sans arrêt
 - Passage avec arrêt
 - Arrêt terminus de la mission (aucune administration)
- Desserte des gares intermédiaires :**
- Passage sans arrêt
 - Passage avec arrêt
 - N arrêts commerciaux

Planche 4 - Objectifs de desserte 2015



RFF Mission LGV PACA
COTHEM Services & Fonctionnalités

Proposition d'objectifs de desserte
PACA 2023 avec LGV

1494.3 | PropObjDes-PA23 | 1.00 | 11.11.2010 | sl
D réticulaire des dessertes 2023-05 - PROJET

sma+

Remarques :

Ce schéma représente la **desserte cible** pour l'horizon indiqué, et ne se base pas conséquemment sur aucun choix de variante ou d'option d'infrastructure a priori. Cette donnée d'entrée permet l'évaluation de la satisfaction des critères de desserte par les différentes variantes en comparaison.

Les indications relatives au **service cible** ont été volontairement omises (répartition dans l'heure des sillons cadencés, respect de correspondances prioritaires, etc.).

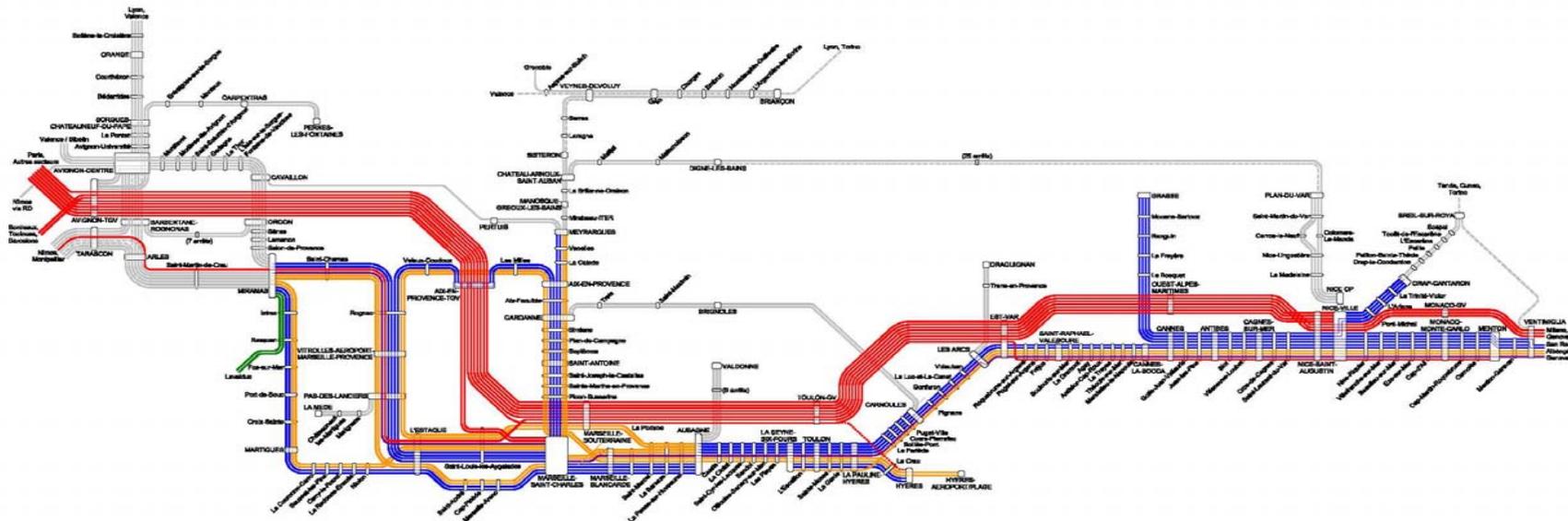
Légende :

- Types de sillons :**
- Sillon GV / SRGV
 - Sillon TER / GL intercity
 - Sillon TER Semi-Direct
 - Sillon TER Omnibus
 - Sillon hors périmètre*
 - Sillon Fret
 - Sillon en cadence 1h
 - Sillon en cadence 2h
 - ... Sillon hors-système

- Desserte des nœuds de référence :**
- Passage sans arrêt
 - Passage avec arrêt
 - Arrêt terminus de la mission (aucune diamétrisation)
- Desserte des gares intermédiaires :**
- Passage sans arrêt
 - Passage avec arrêt
 - N arrêts commerciaux (N arrêts)

* Objectifs de desserte de la Région PACA conformes aux orientations du SRIT (Schéma Régional des Infrastructures de Transport) et découlant de projets d'infrastructures actuellement à l'étude, indépendants et hors périmètre d'influence du projet de LGV PACA.

Planche 5 - Objectifs de desserte 2023



RFF Mission LGV PACA
COTHEM Services & Fonctionnalités

Proposition d'objectifs de desserte
PACA 2040 avec LGV

1494.3 | PpopOjDes-PA40 | 1.10 | 11.11.2010 | al

E réticulaire des dessertes 2040-05 - PROJET

sma+

Remarques :

Ce schéma représente la **desserte cible** pour l'horizon indiqué, et ne se base pas conséquent sur aucun choix de scénario ou de variantes d'infrastructure a priori. Cette donnée d'entrée permet l'évaluation de la satisfaction des critères de desserte par les différentes variantes en comparaison.

Les indications relatives au **service cible** ont été volontairement omises (répartition dans l'heure des sillons cadencés, respect de correspondances prioritaires, etc.).

- Légende :**
- Types de sillons :**
- Sillon GV / SRGV
 - Sillon TER / GL Interctés
 - Sillon TER Semi-Direct
 - Sillon TER Omnibus
 - Sillon Fret
 - Sillon hors périmètre*
 - Sillon en cadence 1h
 - Sillon en cadence 2h
 - Sillon hors-système
- Desserte des nœuds de référence :**
- Passage sans arrêt
 - Passage avec arrêt
 - Arrêt terminus de la mission (aucune diamétrisation)
- Desserte des gares intermédiaires :**
- Passage sans arrêt
 - Passage avec arrêt
 - N arrêts commerciaux (N=0,1,2,3)
- * Objectifs de desserte de la Région PACA conformes aux orientations du SRTI (Schéma Régional des Infrastructures de Transport) et découlant de projets d'infrastructures actuellement à l'étude, indépendants et hors périmètre d'influence du projet de LGV PACA.

Planche 6 - Objectifs de desserte 2040