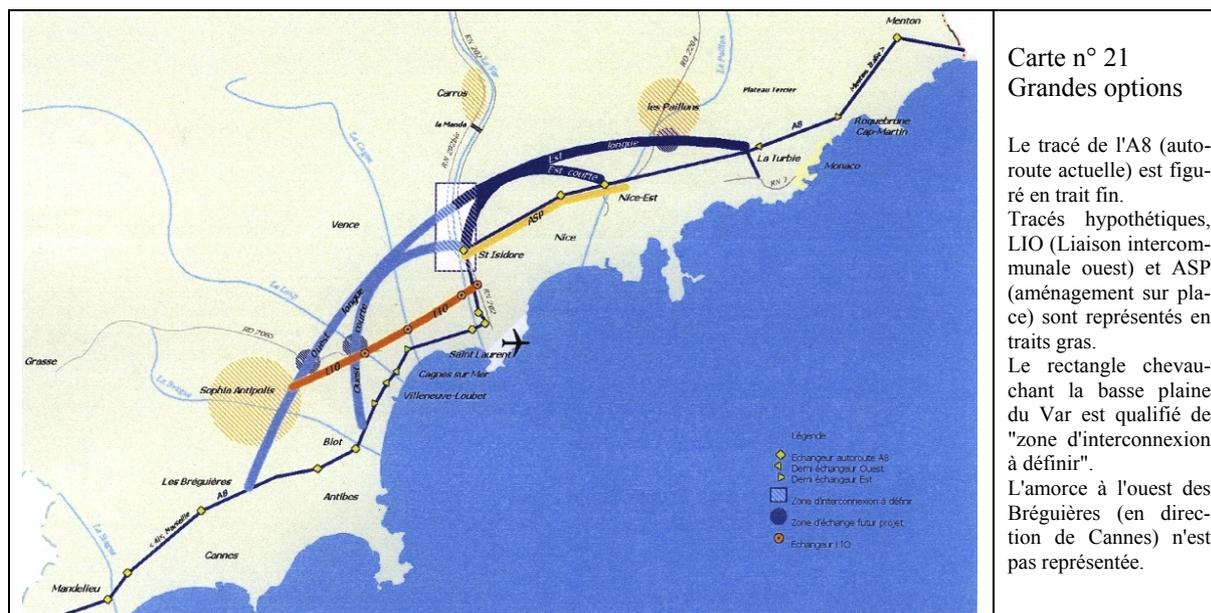


(ASP) coiffe la conurbation d'une résille autoroutière qui supplante largement la défunte A8bis, laquelle était originellement confinée à l'ouest du Var.



(a) Points positifs du dossier

Tirant les leçons du débat public sur le projet d'extension du port de Nice, les Services de l'État présentent un large éventail de variantes, se préparent à un débat ouvert et prévoient d'éclairer le public au moyen de maquettes tridimensionnelles de chacune d'elles.

(b) Points faibles et/ou préoccupants

- Le dossier de saisine s'appuie pour l'essentiel sur les conclusions de la DTA, et plus précisément sur l'étude intermodale de transport conduite du 6 février 1998 au 7 janvier 2000 par l'Ingénieur général Jean-Didier Blanchet. Cette dernière a largement montré en son temps, ses insuffisances, ses omissions, voire ses biais, tous à même de jeter le doute sur la crédibilité de ses résultats. Sa simple actualisation, retenue par le maître d'ouvrage de la future infrastructure autoroutière, ne paraît pas *a priori* suffisante pour asseoir tant la prospective que la conduite à tenir à terme.
- Une fois encore, on déplore le peu d'attention réservée aux transports de marchandises, tant en transit qu'en desserte locale, ainsi qu'à leur incidence sur les trafics observés et prévisibles.
- Dans sa section Est, le projet répond de façon très claire au dessein de desservir la zone d'activités fort controversée du Plateau Tercier ; par son tracé nécessairement largement déporté au nord (compte tenu de l'impossibilité de recourir à de longs tunnels routiers) il offre à l'urbanisation diffuse un considérable champ d'expansion.
- Dans sa section Ouest, se dessine la perspective d'une amorce à l'ouest des Bréguières [cf. 1.2.5.], sorte de retour au projet d'origine A 8bis sous sa version A58.

A.2. Les grands projets infrastructurels ligures

A.2.1. L'insertion de la Région Ligurie dans un réseau européen des transports

L'Architecte Giuliano Tonelli, Responsable du *Servizio Informatici e Progettazione* au Département Infrastructures de transport et Protection civile de la Région Ligurie, a bien voulu répondre favorablement à l'invitation du GIR de présenter, dans le cadre d'une de ses récentes réunions mensuelles, les grands projets infrastructurels ferroviaires de Gênes et de la Région Ligurie.

Cette rencontre s'est déroulée le mardi 11 mai 2004, à la Faculté de Droit et de Sciences économiques de Nice sous le patronage de Monsieur Gianluca Cortese, Consul général d'Italie à Nice.

Les grands projets infrastructurels ligures portent à la fois sur les secteurs portuaire, routier et ferroviaire ; tous s'inscrivent dans la perspective de l'insertion de la Région dans un réseau européen des transports.

2.1.1. Le secteur portuaire

Couvrant l'ensemble des trois grands ports de la Spezia, Gênes et Savona, le système portuaire ligure n'a pas d'équivalent hors Marseille-Fos. Les investissements qui y sont prévus portent sur le confortement de leur rôle de "hubs" Europe du Nord/Méditerranée avec renforcement de leurs infrastructures de desserte routières et ferroviaires.

2.1.2. Le secteur routier

Aux fins de décongestionner le cœur génois de ce dispositif portuaire, un nouveau nœud autoroutier sera constitué d'une nouvelle rocade génoise et d'une radiale sud-nord destinée à suppléer les caractéristiques archaïques des autostrades pionnières.

Une comparaison avec les projets autoroutiers niçois serait cependant déplacée dans la mesure où ces deniers ne s'appuient pas sur des besoins aussi prégnants que ceux du plus important des ports italiens.

En Ligurie occidentale, on relèvera que figure au plan l'achèvement de la liaison Imperia-Ceva (Torino) sous forme de voie rapide par le tunnel d'Arma Cantarana dont la galerie exploratoire est achevée depuis des lustres (qui rend bien superflu le percement d'un second tunnel routier à Tende), tandis que les projets autoroutiers se circonscrivent à de courtes dérivations autour des centres urbains les plus importants et ne prévoient pas de doublement de l'autoroute littorale (*Autostrada dei Fiori*).

Ce parti délibéré vise à faire porter tout l'effort sur les modes maritime et ferroviaire.

2.1.3. Le secteur ferroviaire

Les énormes moyens budgétaires consacrés en Italie au rail [cf. Bulletin GIR n° 25/26, septembre 2001, p. E3 "*Le plan national italien des transports – Une politique des transports autrement plus ambitieuse et volontariste que son homologue français*"] se transcrivent en Ligurie par des projets ferroviaires d'une ampleur exceptionnelle, particulièrement exemplaires en regard de la situation azurée et provençale, et justiciables de ce fait d'un examen attentif grâce à la présentation qui en a été faite le 11 mai 2004 au GIR Maralpin par l'Architecte Giuliano Tonelli.

A.2.2. Les grands projets infrastructurels ferroviaires

La Région Ligurie s'est engagée dans un programme extrêmement ambitieux de nouvelles infrastructures ferroviaires ayant pour objet d'inscrire la métropole génoise et son bassin portuaire dans une logique de réseau européen et de répondre aux besoins de la population en matière de déplacements.

Ce programme se décline en quatre volets :

- achèvement de la mise à double voie, selon les normes les plus exigeantes, de la ligne littorale du Ponent ;
- construction d'une ligne nouvelle mixte à grande vitesse "Terzio valico" de liaison avec la plaine padane ;
- augmentation de capacité du nœud ferroviaire de Gênes ;
- augmentation de l'offre de transport régional et du transport métropolitain génois (Métro).

2.2.1. Achèvement de la mise à double voie de la ligne littorale du Ponent

(a) Rappel historique [Molinari (2001)]

La ligne Genova-Ventimiglia se développe sur près de 160 km. Construite entre les années 1856 et 1871 aux fins d'assurer la liaison internationale entre l'Italie, la France et l'Espagne, elle fut réalisée à voie unique et au plus près du rivage, compte tenu du relief, des possibilités limitées de l'époque et des faibles perspectives de trafic.

Dès le début du XXème siècle, sa mise à double voie fut entreprise, mais par tronçons et avec lenteur. Dès l'après seconde guerre mondiale, fut retenu le principe d'abandonner le tracé d'origine pour un tracé plus amont, majoritairement souterrain, autorisant une plus grande vitesse et libérant les agglomérations des contraintes occasionnées par leur traversée ferroviaire.

Depuis la mise en service de la section de 23,8 km, S. Lorenzo al Mare – Ospedaletti, à l'issue de travaux s'étant échelonnés de 1980 à 2001, 50 km environ restent à reconstruire (de Finale Ligure à S. Lorenzo).

(b) Vers l'achèvement du programme

Comme la précédente, cette phase terminale se fonde sur les objectifs suivants partagés par *Regione Liguria* (RL) et *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI) :

- requalification du fuseau littoral concerné par les emprises à désaffecter ;
- reconquête de la part de marché ferroviaire sur l'ensemble de la Riviera ;

- développement des relations internationales voyageurs et fret Italie-Franc-Espagne.



Le marché de la seconde tranche [Andora – S; Lorenzo (18 km)] a été récemment attribué ; dans le même temps, Regione Liguria validait le projet de la troisième [Finale Ligure –Andora (32 km)]. On peut inférer des volontés affirmées de l'État italien (au travers des sommets bilatéraux franco-italiens), de RL et de RFI, que ces travaux pourront être menés à bien dans des délais considérablement plus courts que les précédents.

(c) Des caractéristiques inhomogènes mais d'excellent niveau

Au fil du temps et au fur et à mesure des mises à double voie, les caractéristiques retenues par l'administration ferroviaire italienne ont assez largement évolué entre celles de la seule section établie avant-guerre à double voie [Ospedaletti – Ventimiglia (10,5 km)] autorisant une vitesse de ligne de 100 km/h et celles des sections restant à construire tracées à 200 km/h au gabarit GC [cf. Tableau synoptique ci-dessous (équivalence : 2000 Lires ~ 1 €)].

Ligne littorale ligure (Genova - Ventimiglia)					
Caractéristiques futures de l'infrastructures (à l'achèvement de la mise à double voie)					
	Tracé moderne	Déviations en cours ou prévues			Tracé d'origine
	Ge. Sampierd. Finale Ligure	Finale Ligure Andora	Andora S. Lorenzo	S. Lorenzo Ospedaletti	Ospedaletti Ventimiglia
Longueur totale (m)	59 493	32 000	18 000	23 862	10 542
Longueur cumulée souterrains (m)		23 000	16 000	21 886	
Longueur cumulée viaducs & ponts (m)		1 500	1 000	331	
Gares nouvelles (nb.de voies & longueurs)		Borghetto Albenga	Andora (4 ; 650 m) Imperia (4 ; 650 m)	Taggia (7 ; 650 m)	
Stations nouvelles (longueur de quai)		Pietra L. & Alassio	Diano Marina (250 m)	Sanremo [souterr.] (550 m)	
Rayon de courbe minimum (m)	non communiqué	à préciser	2 190 m	2 200 m	à préciser
Rampe maximale	6 ‰	à préciser	7,2 ‰	3 ‰	6 ‰
Gabarit	P/C 22 ; P/C 341	GC	GC	GB1 ; P 80 (2)	P/C 22 ; P/C 341
Entraxe de voies		4,00 m	4,00 m		
Armement (catégorie UIC)	C3	D4	60UIC ; D4 (22,5 t/m)	60UIC ; D4 (22,5 t/m)	C3
Vitesse maximale	150 km/h	200 km/h	200 km/h (ranghi C & P)	200 km/h	100 km/h
Longueurs de convois admissibles	550 m	650 m	650 m	650 m	380 m (1)
Coût estimé (milliards de lires)		1 000	670	570	
Financement accordé (milliards de lires)		30	670	570	
Début des travaux	en service	non précisé	annoncé pour 2001	1980	en service
Fin des travaux			non précisé	Septembre 2001	

(1) sur l'ensemble du tracé d'origine, de Finale Ligure à Ventimiglia

(2) tous les tunnels offrent une section à voûte semi-circulaire de rayon 4,80 m

Sources : FS/DC/SGL/Savona (1992) ; Italferr/IV12 (2000) ; Pedemonte, Pesce, Valdembrini (1998) ; Vido (2000)

GIR Maralpin/jm/00.12.16

Au stade final, la ligne autorisera l'acheminement de convois fret de 650 m de long, au gabarit GB1, et autorisera des vitesses de 100 km/h sur 10,5 km, de 150 km/h sur 59,5 km et de 200 km/h sur 74 km.

2.2.2. La LN mixte Genova-Milano ("Terzo valico")

(a) Les liaisons entre Genova et la plaine padane

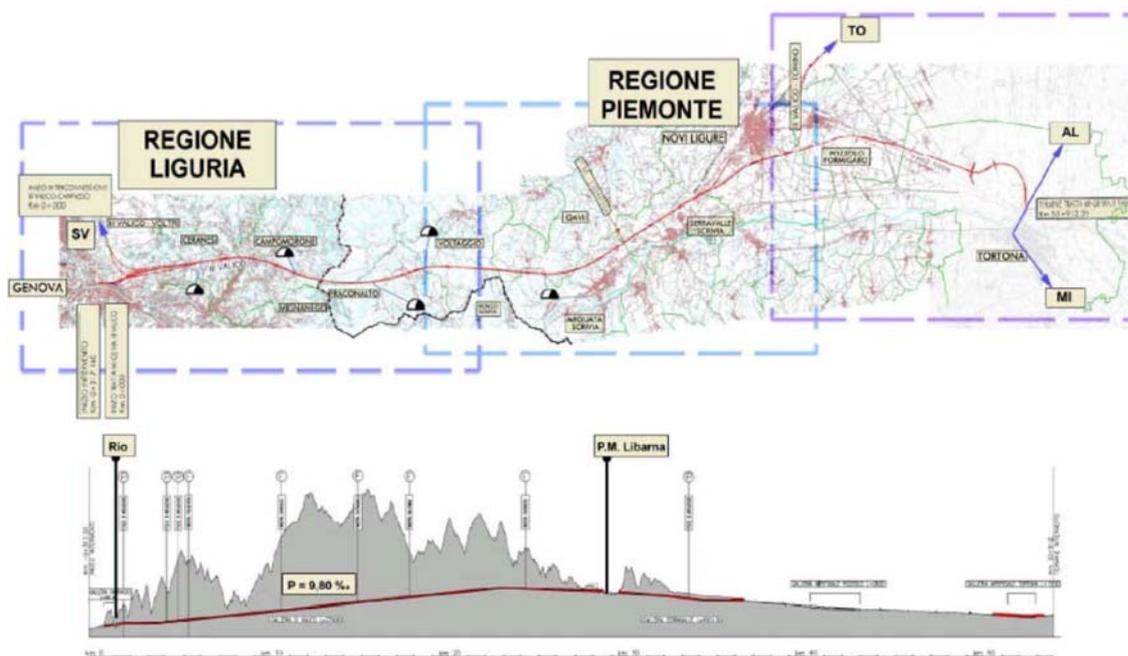
La ligne nouvelle Genova-Milano s'inscrit dans le programme national de lignes à grande vitesse "Alta capacità". Elle constitue une quatrième liaison vers la plaine padane en sus des lignes suivantes :

- ligne historique Genova-Arquata via Busalla, dite des "Giovi" ; mise en service en 1853, elle fut le prototype des lignes alpines avec son long souterrain de 3265 m et ses rampes de 35 ‰ [cette ligne achemine essentiellement un trafic voyageurs de desserte locale et régionale] ;
- ligne Genova-Arquata via Mignanengo, dite "Soccorsale dei Giovi" ; mise en service en 1889 pour faire face aux difficultés de traction et à l'augmentation de trafic, elle franchit la ligne de crête à plus basse altitude par un souterrain de 8292 m avec des rampes de 16 ‰ seulement [cette ligne achemine l'essentiel du trafic fret et des liaisons directes voyageurs] ;
- ligne Genova-Ovada-Alessandria ; mise en service plus tardivement, elle est à voie unique et franchit la ligne de crête sous le col du Turchino par un souterrain de 6448 m avec également des rampes maximales de 16 ‰ [depuis son raccordement direct avec le Port de Genova-Voltri (réalisé tout récemment en 2002), cette ligne constitue un itinéraire pratiquement dédié fret pour l'acheminement du trafic combiné avec la Suisse (via Novara et le Simplon)].

(b) La ligne nouvelle

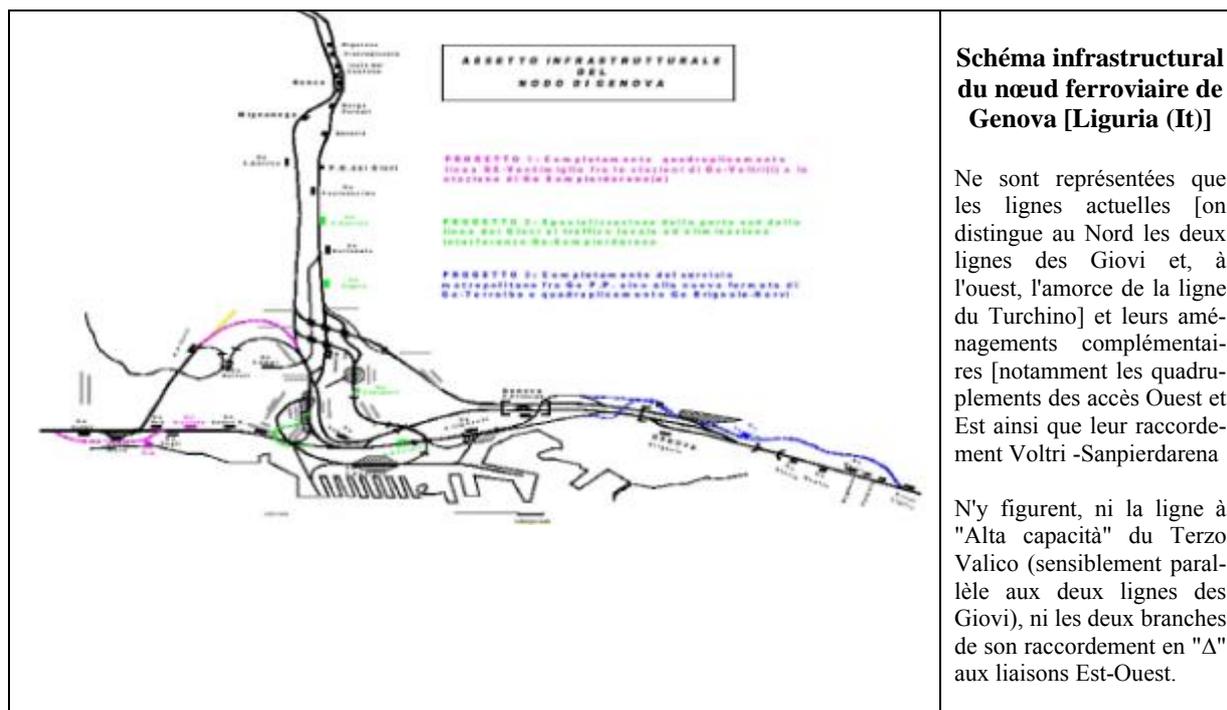
La ligne, dont le tracé est déjà approuvé, s'amorce à Gênes par convergence de deux raccordements en provenance des secteurs littoraux ouest et sud, franchit les Apennins ligures par un tunnel de base bitube d'une trentaine de kilomètres culminant non loin de son débouché nord (non loin de Serravalle-Scrvia). Son profil (en rampe maximale de 9,8 ‰) et son tracé (à très faibles inflexions) autorisent les plus grandes vitesses ainsi que l'acheminement de tous types de convois de fret.

Ce tracé ainsi que ses insertions dans le réseau maillé existant satisfont en tous points au concept de "Alta Capacità (AC)".



2.2.3. Augmentation de capacité des lignes littorales et du nœud ferroviaire de Gênes

Conjointement à l'augmentation de capacité des infrastructures nord-sud (ainsi portées à 1 + 3 x 2, soit 7 voies dont 2 à très haut débit), un effort du même ordre est déployé sur l'axe est-ouest (avec les *quadruplements* des sections Est "Voltri-Sanpierdarena", Ouest "Brignole-Nervi"), et le nœud ferroviaire de Gênes considérablement renforcé (les liaisons s'effectuant en son cœur par non moins de quatre et même cinq lignes à double voie). [cf. Schéma infrastructurel en page suivante]



2.2.4. Augmentation de l'offre de transport régional et du transport métropolitain génois (Métro)

Un tel dispositif permet de dissocier les flux. Ainsi, le trafic moyenne/longue distance voyageurs et marchandises des trois directions cardinales (est, nord, ouest) sera aiguillé sur les infrastructures nouvelles en forme de "Δ" constitué, au nord, par les deux branches convergeant vers le Terzo Valico et, au sud, leur raccordement est-ouest.

Tandis que les dessertes portuaires et industrielles bénéficieront de leurs propres aménagements, les lignes historiques nord-sud (Giovi) et littorale est-ouest seront réaménagées, de Pontedecimo à Genova-Brignole pour la première et de Genova-Voltri à Pieve Ligure (peu après Nervi) pour la seconde, soit sur plus d'une soixantaine de kilomètres, pour être dédiées à la desserte locale et en intensifier l'offre à un niveau de type RER.

Parallèlement, la ligne du métro qui reliait le bassin portuaire historique à la vallée de Polcevera est en cours de prolongement jusqu'à la gare de Genova-Brignole (reliant dès lors, avec 5 stations intermédiaires, les deux gares principales de la Ville) et devrait ultérieurement achever en Val Bisagno un parcours dessinant un "U".



Le système métropolitain, RER + métro ainsi constitué devrait apporter une contribution importante à la maîtrise des déplacements de la conurbation.

A.3. Étude prospective de la DATAR sur la politique des transports

À l'été 2002, le Gouvernement a initié une réflexion globale sur les transports devant déboucher sur un débat parlementaire prévu au printemps 2003. Afin de contribuer à nourrir ce débat, il a demandé à la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) de réaliser à ce sujet une étude prospective récemment publiée par la Documentation Française [DATAR (2003)].

En guise d'introduction à sa lecture approfondie, en ont été reproduits les quelques extraits suivants dont on a veillé à respecter la forme originale, tout en procédant à quelques réarrangements n'ayant pas d'autres fins que