

# G. I. R. MARALPIN

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

Secrétariat : 49 avenue Cernuschi - F-06500 MENTON - Tél/Fax (33) 04 93 35 35 17 - Messagerie électronique : jacques.molinari@wanadoo.fr

## BULLETIN D'INFORMATIONS NUMÉRO 12/13 SEPTEMBRE - NOVEMBRE 1998

### ÉDITORIAL

En dépit de son importante pagination (4 pages auxquelles s'ajoute un encart : une innovation !), ce numéro de notre bulletin ne suffira pas à traiter de l'actualité, ni des activités du GIR Maralpin.

Cette situation résulte du parti adopté d'y publier *in extenso* (autre innovation !) deux de nos notes d'actualité qui nous paraissent devoir retenir l'attention de nos lecteurs (nos commentaires sur le récent sommet franco-italien et sur les recommandations en matière d'infrastructures du rapport Brossier) [cf. pages 2 à 4], ainsi que notre memorandum "Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires" [cf. Supplément].

Ce dernier, élaboré à l'adresse de nos ministres D. Voynet et J.-Cl. Gayssot, et du préfet des Alpes-Maritimes, formalise nos analyses antérieures, et précise l'argumentation que nous nous appliquerons à plaider au sein du Comité de pilotage "transports intermodaux" de la directive territoriale d'aménagement (DTA), groupe de travail auquel nous n'aurions pas été conviés à participer sans nos démarches auprès des plus hautes Autorités de l'Etat [cf. Bull. 10/11, page 4].

Ainsi que l'atteste notre éphéméride [cf. page 2], beaucoup d'efforts ont été déployés ces derniers mois pour poursuivre nos analyses et nos investigations, dont l'une d'elles a révélé les déplorables manipulations (biaisage des termes de référence, désinformation et rétention d'informations) auxquelles la prétendue étude alternative ferroviaire au projet Mercantour (rapport Systra) a donné lieu.

L'espace faisant défaut dans le présent bulletin pour commenter cette affaire, pour traiter des projets en cours ou envisagés (Livre blanc sur Nice-Cuneo, Séminaire transfrontalier sur les transports et déplacements, Pôle pilote transfrontalier "Véloroutes et voies vertes"), et rendre compte des démarches et représentations effectuées récemment au nom de notre association, les membres du GIR Maralpin, mais aussi *tous les destinataires de ce Bulletin*, sont très cordialement invités à participer notre prochaine réunion qui se tiendra le mardi 8 décembre ; ils pourront y prendre connaissance de l'ensemble de ces informations et exprimer leur point de vue sur les activités passées, en cours et à venir, de notre groupe de réflexion.

L'attention de chacun est appelée sur le fait que cette réunion tiendra lieu d'assemblée annuelle statutaire dont la formalisation est d'autant plus souhaitable que le GIR Maralpin, *qui aura bientôt satisfait au délai d'épreuve de trois années d'activité*, serait, dès lors, en mesure de postuler à la *reconnaissance d'utilité publique*.

Nous lançons donc un appel à participation à tous, et demandons à ceux qui seraient dans l'empêchement d'y donner suite, de bien vouloir nous adresser leur pouvoir. Qu'ils en soient ici remerciés.

**Le Bureau**

INVITATION (ANNONCE UNIQUE)

PROCHAINE RÉUNION

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

**Mardi 8 Décembre 1998**

à la Faculté de Droit de l'Université de Nice - Sophia Antipolis  
7 avenue Robert Schuman, NICE - Bâtiment principal

de **18 heures** à **20 heures**

**Le numéro et la localisation de la salle seront affichés sur la porte de la Salle du Conseil, au dernier étage**

Pour marquer la fin de l'année, le Bureau vous propose de parachever cette réunion par un

### **dîner amical de clôture**

qui se tiendra à partir de 20 heures à proximité de la Faculté de Droit

Pour l'ordre du jour de cette réunion de travail, se reporter à l'invitation jointe

**Les réunions suivantes se tiendront le mardi 12 janvier 1999 et le mardi 9 Février 1999, au même lieu et aux mêmes heures.**

## SECRETARIAT : ÉPHÉMÉRIDE du 1er SEPTEMBRE au 15 NOVEMBRE 1998

Les activités de la période qui précède (1er mai - 30 août) ont été signalées dans le Bulletin n°10-11)

(Les faits marquants 1996-1997 sont analysés dans le compte-rendu d'activités présenté à la dernière A.G. et qui peut être adressé sur simple demande)

### Septembre

- 02/04.09 Garmisch-Partenkirchen (RFA). Forum Alpin 1998. Participation JM suite à démarches avec organisateurs a/s déroulement de l'atelier transports (G.-P. Torricelli)
- 18.09.98 Marseille. Démarches JM : Région (MM. Gérard Piel [Président Commission Transports & énergie] & Christian Pelicani [Assistant]) ; SNCF Région Marseille (MM. Jacques Bereni [Adjt. Relations publiques] & Jean-Luc Rouan [Trafic voyageurs régional])
- 21.09.98 Nice. DDE. Entretien JM avec MM. Jean-Didier Blanchet (co-auteur Rapport Brossier) & Christian Lebondidier (CETE-Lyon)
- 22.09.98 Marseille. Entretien JM avec M. Hubert Peigné, DRE-PACA & DDE-B. du Rh.
- 23.09.98 Bureau GIR a/s projet séminaire Sidelt (Ch du Saussay, J. Hermann, P.-P. Danna, JM)  
Aix-en-Provence. Colloque ARENE "Air et transport urbain" (Entretien JM avec M. Gérard Piel)
- 25.09.98 St. Pierre de Chartreuse. C.A. & A.G. Cipra-France (JM)
- 26.09.98 Seyssins. C.A. Mountain Wilderness (entretien JM)
- 28.09.98 Modane. SNCF. Entretien JM avec M. André Favre, Responsable production fret Gare internationale de Modane  
Torino. Entretien avec MM. Vittorio Castellazzi et Francesco Pastorelli (Cipra-Italia)
- 29/30.09 Ljubljana (SLO). XII<sup>e</sup> Comité permanent de la Convention alpine. Entretiens JM avec les membres de la délégation française (Mme. Christiane Aveline [MAE], MM. Tahar Ou-Rabah & Claude Brulé [MATÉ], Mme Béatrice Rigaud-Juré [METL/DAEI], M. Noël Lebel [METL/DAEI/Mission alpine], Mme Jeanne Limouzy [MInd])

### Octobre

- 02.10.98 Nice Cadam. Comité de pilotage (4<sup>e</sup> réunion) de l'étude intermodale de la DTA [première invitation au GIR] (JM)
- 07.10.98 Mairie de Nice. Réunion d'associations sur le projet de tramway niçois (G. Nallino, JM)
- 13.10.98 Nice Cadam. Présentation du rapport Systra sur l'alternative ferroviaire Nice-Cuneo au Mercantour (JM)  
Rendez-vous mensuel GIR Maralpin
- 14.10.98 Menton. Entretien JM avec M. Robert Botteghi a/s projet de motion Sidelt sur lignes de Tende
- 16.10.98 Cuneo. Entretiens JM avec MM. Domenico Sanino (Pro Natura) et Michelangelo Daniele (ex-FS)
- 19.10.98 Grenoble-Meylan. C.A. Cipra-France
- 21.10.98 Chambéry. Entretien JM avec M. Philippe Martin, Délégué aux projets alpins de RFF
- 22/24.10 Locarno (CH). C.A., A.G. et Conférence Cipra-International "L'avenir énergétique des Alpes" (P. Loridon, JM)
- 28.10.98 Menton. Entretien JM avec M. Robert Botteghi a/s Projet séminaire Sidelt

### Novembre (01.11-15.11)

- 02.11.98 Paris. Sénat. Colloque 40<sup>e</sup> anniversaire de TOS (Association française pour la protection des eaux et rivières) (JM)
- 03.11.98 Paris. Min ETL. Entretien JM avec M. Yves Salesses, Conseiller de M. Jean-Claude Gayssot  
Bruxelles. Commission européenne. Démarches Cipra-France (J. Manesse, JM) au Comité des régions et à la DG XVI (Politique régionale)
- 04.11.98 Paris. Entretiens JM avec M. Michel Gérard (co-auteur du rapport Brossier) et M. Joël Teissedre (SNCF Fret, Unité d'affaires transport intermodal et messagerie)
- 05.11.98 Paris. Démarches JM : SNCF (MM. Francis Walleth [Conseiller technique auprès du Directeur du Service des nouvelles lignes] & Jean-Pierre Bourgin [Fret - Stratégie et prospective])
- 06.11.98 Paris. Hôtel de Ville. Journées européennes véloroutes et voies vertes [C.A. & Colloque] (JM)
- 10.11.98 Rendez-vous mensuel GIR Maralpin
- 15.11.98 Sospel. Conférence JM sur les lignes ferroviaires de Tende (à l'invitation de l'Association Les Trois Alpes)

## PREMIERS COMMENTAIRES SUR LE SOMMET FRANCO-ITALIEN 1998 ET LA POLITIQUE BILATÉRALE DES TRANSPORTS DANS LES ALPES

La nouvelle politique franco-italienne des transports, qui avait été arrêtée au sommet de Chambéry d'octobre 1997, vient récemment d'être confirmée et affinée à l'occasion de la rencontre entre Jean-Claude Gayssot et Claudio Burlando (\*), ministres en charge de l'équipement et des transports.

Les conclusions de cette rencontre, qui s'est déroulée dans le cadre du sommet franco-italien de Firenze, les 5 et 6 octobre derniers, reprennent très nettement à leur compte certaines des recommandations du rapport Brossier et accordent de ce fait une attention toute particulière aux projets réalisables à court terme.

### Alpes du Nord

Ainsi, le projet ferroviaire Lyon-Turin (articulé sur le tunnel de base sous le massif d'Ambin), "qui sera désormais inscrit dans le Plan général des Transports italien", ne sera entrepris qu'à moyen terme, et ce, à ses deux extrémités : en France avec le tronçon de ligne nouvelle TGV entre Lyon-Satolas et Leypin-le-lac (près Chambéry), en Italie avec une "nouvelle ligne à grande capacité Turin-Milan" dont les travaux débuteraient en 1999.

Ces deux programmes présenteront l'avantage de desserrer les contraintes de circulation pesant sur les accès de la ligne actuelle par Modane dont la partie sommitale (et notamment le tunnel de faite dit du "Mont-Cenis") est encore loin d'avoir atteint son niveau de saturation.

C'est la raison pour laquelle l'amélioration de capacité fret de cette ligne retient l'attention des deux gouvernements. Les aménagements envisagés (infrastructures, traction, harmonisation des procédures) portent sur l'ensemble de la ligne (depuis Dijon jusqu'à Torino) et devront être mis en œuvre dans les deux années à venir.

### Alpes du Sud - Littoral

Pour ce qui concerne le littoral ligure, le ministre italien ne s'est, cette fois, pas risqué à préciser une échéance pour "le doublement de la ligne ferroviaire de Vintimille à Gènes" (doublement dont, en 1997, il avait annoncé qu'il s'achèverait "avant 2003").

En revanche, il a fait part d'un autre projet, devant être prochainement approuvé par décret, celui de la réalisation d'un "troisième tunnel ferroviaire transalpin entre Gènes et Milan" (qui devrait notamment assurer la desserte ferroviaire des immenses installations portuaires nouvelles de Genova-Voltri).

### Alpes du Sud - Secteur alpin

Les deux ministres ont constaté que "la nécessité persistante d'améliorer sans retard les liaisons interrégionales transfrontalières franco-italiennes dans les Alpes du sud, en sécurisant notamment la liaison routière existante par le tunnel de Tende, en utilisant au mieux le potentiel de la ligne ferroviaire Nice/Vintimille-Cuneo, et en remédiant aux difficultés de traversée du col du Montgenèvre, rend nécessaire la poursuite des études et des concertations prévues".

On notera tout particulièrement les instructions très précises données en matière d'aménagements routiers (en accord avec le ministre des Travaux publics italien M. Paulo Costa) :

- sur le Montgenèvre : "*limitation des nuisances et des risques provoqués par le trafic de poids lourds*"...(les études) "*veilleront tout particulièrement à proposer des solutions qui ne conduisent pas à une augmentation du trafic de transit des poids lourds*"
- sur le Col de Tende : "*la mise en sécurité du tunnel routier de Tende constitue une priorité absolue et, à ce titre, une étude technique du réaménagement du tunnel actuel sera conduite dans les six mois par la Direction départementale des Alpes Maritimes pour la partie française, et par les organes techniques compétents du ministère des Travaux publics italiens, sous l'autorité de la Commission intergouvernementale (CIG) Alpes du Sud. Cette solution fera ensuite l'objet d'une étude comparative avec l'hypothèse d'une construction neuve envisagée dans le mandat donné à la CIG en 1993*".

On remarquera que ces instructions, qui reprennent les recommandations du rapport Brossier, confirment la pertinence de nos propres analyses, à savoir la prudence à observer en matière d'améliorations routières et les avantages que présenterait un retubage du tunnel routier de Tende accompagné d'un recours temporaire au ferroutage.

#### **Le cadre institutionnel général - La Mission franco-italienne**

Le précédent sommet avait décidé de la création d'une mission franco-italienne chargée de suivre l'évolution des problèmes de transport entre les deux pays et chargée d'examiner les flux d'échanges et de formuler des recommandations. Hormis le rapport Brossier, contribution française dont les recommandations sont sous-jacentes aux conclusions de la rencontre, les mandats de cette mission ne semblent pas avoir été honorés à ce jour, en attestent les dispositions suivantes "*Pour mener à bien les travaux de la mission franco-italienne..., le ministre français a désigné la Mission des Alpes qu'il vient de créer au sein de son administration. Pour la partie italienne, les ministres des Transports et des Travaux publics se concerteront sous peu pour que la mission puisse se réunir avant la fin de 1998 pour définir son programme de travail*".

#### **Le cadre institutionnel spécifique aux Alpes du Sud**

Pour ce qui concerne les liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud, en accord avec le ministre des travaux publics italien M. Paulo Costa, il a été convenu que "*la CIG Nice-Cuneo prendra dorénavant le nom de <Commission intergouvernementale pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud>. Son mandat sera étendu à l'étude et aux concertations nécessaires pour préparer les choix des deux gouvernements en matière de développement, dans une perspective intermodale, de l'ensemble des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud*"

Bien que ces dispositions innovantes (plurimodalité et globalité d'une approche visant l'amélioration de l'existant) soient parfaitement définies, l'on éprouve quelque inquiétude à voir la même délégation française, qui a jusqu'alors donné les preuves de son attachement aux projets autoroutiers, en charge de responsabilités ainsi élargies à l'ensemble des Alpes du sud.

(\*) Un changement de gouvernement, survenu peu après cette rencontre, a apporté les modifications suivantes : M. Tiziano Treu a succédé à M. Claudio Burlando, ministre des transports, et M. Enrico Micheli à M. Paulo Costa, ministre des travaux publics ; M. Edo Ronchi, reste ministre de l'environnement.

### **LE RAPPORT BROSSIER (suite)**

#### **LES RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES**

##### ***Des avancées décisives pour le secteur maralpin, mais bien des incohérences et des complaisances ailleurs***

Dans notre précédent bulletin (numéros couplés 10/11), nous avons évoqué le caractère novateur des recommandations formulées par les auteurs du rapport en matière de politique française des transports alpins, et tout particulièrement en matière de stratégie internationale, l'ensemble de cette politique se fondant résolument sur la Convention alpine [une analyse détaillée en est donnée dans notre note à la disposition de nos adhérents intitulée "La politique française des transports terrestres dans les Alpes (Les propositions du Rapport Brossier)"].

Nous nous proposons d'examiner ici les recommandations du Rapport Brossier en matière d'aménagement d'infrastructures, en nous bornant toutefois à celles qui nous paraissent les plus justiciables d'attention.

#### **1. Une sérieuse remise en cause des anciens projets sud-alpins**

##### **(a) Sur le projet Mercantour (alias La Lombarde)**

Partant d'un malicieux questionnement : "*...la mission s'est beaucoup interrogée sur les prémises du raisonnement qui avait amené la mission Legrand (1991) à le préconiser, puis la mission Besson (1993) à le valider officiellement*" [p. 17], les auteurs du rapport réfutent point par point l'argumentation de leurs prédécesseurs :

- non pertinence de l'assertion d'un délestage par le Mercantour des autoroutes côtières aux trafics largement urbains et locaux,
- non rentabilité de l'ouvrage,
- rapport coûts/avantages du projet à l'inverse des intérêts économiques italien et français.

En exprimant des doutes sur la réalité des liens économiques entre Piémont et Alpes-Maritimes [p. 18], et des mises en garde sur les conséquences environnementales et socio-économiques de l'ouverture d'une nouvelle route en Tinée (ibidem), le rapport Brossier appelle l'attention sur :

- l'alternative ferroviaire voyageurs par la ligne de Tende et fret par le littoral "*quand le doublement Imperia-Vintimille (sic) aura été réalisé*" [la solution fret par Tende ayant été sans doute occultée aux auteurs par le rapport Systra dont nous avons dénoncé les termes de référence biaisés et les conclusions fallacieuses],
- l'alternative routière liguro-piémontaise par le col de Nava [invoquée dans notre article paru dans Montagnes Méditerranéennes de décembre 1997],
- le vieux tunnel routier de Tende [p. 18].

##### **(b) Sur le tunnel routier de Tende [pp. 16 & 17]**

Reconnaissant la nécessité de "*réparer ou de reconstruire*" le tunnel routier de Tende, "*la mission s'est posé la question de la coexistence éventuelle de ces deux tunnels assez proches l'un de l'autre*".

*La première recommandation est de déconnecter les réparations, ou la reconstruction, du tunnel de Tende du projet de la Lombarde, contrairement à ce qui avait été prévu jusqu'ici (le couplage entre les deux projets allait jusqu'à la concession unique). Les décisions concernant Tende doivent en effet impérativement être prises pour le prochain contrat de plan Etat-région. En outre, éclairée par des expériences récentes de péages instaurés là où il n'y en avait pas auparavant, la mission juge extrêmement risqué de prévoir un péage au passage de Tende, gratuit depuis 130 ans.*

*Il a semblé intéressant de préconiser le retubage du tunnel actuel, solution aussi durable qu'un tunnel neuf, mais sans en améliorer les caractéristiques afin de ne pas favoriser un trafic PL qui viendrait perturber une vallée alpine fort pittoresque et fragile, celle de la Roya. Le coût de réparation, à préciser, serait certainement inférieur à celui d'un tunnel neuf, actuellement évalué à 800 MF. Pendant la durée des travaux, une route roulante à travers le tunnel ferroviaire pourrait être mise en service, son coût étant à inclure dans le devis global. Cette solution est en effet, si elle s'avère possible (ce qui paraît vraisemblable car elle a déjà été pratiquée en 1988/89), probablement moins coûteuse que des travaux de nuit avec installation et repliement quotidien des chantiers.*" [On remarquera que l'ensemble de ces propositions avait été formulé par le GIR maralpin devant le Sidelt en janvier dernier et dans notre bulletin n° 9 d'avril 1998]

(suite page 4)

## **2. Un surprenant encouragement à la poursuite de la politique autoroutière**

En dépit de ses constantes allusions à la Convention alpine et de ses recommandations pour la mettre en pratique sur le sol national [p. 26], le rapport ne remet aucunement en cause les grands projets autoroutiers intérieurs A 51 Grenoble-Sisteron [pp. 82-83] et A 58 (ex A 8bis) Mandelieu-La Turbie [p. 88], et se satisfait de les édulcorer en proposant de les restreindre au trafic VL (restriction dont la mise en œuvre paraît bien aléatoire) sans les remettre aucunement en question. Cette complaisance en faveur de l'autoroute se retrouve dans les Alpes du Nord avec la préconisation de substituer à toute amélioration de la desserte TGV d'Annecy, une desserte autoroutière par un barreau projeté (A 41) entre Annecy et St. Julien en Genevois [pp. 20 et 76].

## **3. Des velléités de remise en question du Tunnel de base ferroviaire "Lyon-Turin"**

### **L'argumentation du Rapport en faveur d'un report de décision**

Considérant que la durée totale de réalisation du tunnel de base serait de 17 ans (à savoir 6 ans d'études et de reconnaissances, 8 ans de creusement et de génie civil, 3 ans de travaux d'équipement, d'essais et de réception) [p. 39], les auteurs du rapport prônent de repousser à 2006 la date de prise de décision définitive en se fondant sur une série d'arguments :

- contraintes financières :  
la part rentable du projet étant au plus de 15 %, les apports publics (indispensables) ne seraient pas disponibles avant 2005 en raison de la résorption de la dette de RFF [p. 39] ;
- existence de réserves de capacité sur tous les passages alpins franco-italiens :
  - au Mont-Cenis (fer) 16 Mt (trafic 1997 : 10,1 Mt) [p. 56],
  - au Mont Blanc (route) 20 Mt (trafic 1997 : 12,7 Mt) [p. 55],
  - au Fréjus (route) 48 Mt (trafic 1997 : 12,6 Mt) [p. 55] ;
- l'impact de la mise en service en 2006 du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg, lequel pourrait détourner à son profit d'importants flux.

Cette stratégie d'attente est résumée ainsi :

*"...il suffit donc de n'avoir aucun besoin capacitaire au delà de 16 Mt avant 2017, ce qui paraît plausible en cas de réussite suisse, et même en cas d'échec suisse dans une hypothèse de développement moyen,...pour attendre 2006"* (pour décider de la construction du nouveau tunnel du Fréjus) [p. 56].

### **Regards sur l'évolution des trafics**

La répartition des trafics alpins marchandises franco-italiens, dressé sous la coordination des autorités helvétiques (DETEC/Service d'études de transports - GVF-News n° 48/1), était, en 1997, la suivante :

- fer : 11,0 Mt (Mont-Cenis : 10,1 Mt ; Ventimiglia : 0,9 Mt),
  - route : 36,9 Mt (Mont-Blanc : 12,7 Mt ; Fréjus : 12,6 Mt ; Ventimiglia : 11,6 Mt),
- pour un trafic total de 47,9 Mt.

En se basant sur le taux de croissance annuelle moyenne globale (2,1 %) retenu pour la période 1992-2015 par nos services ministériels (DAEI/SES), l'on aboutirait aux valeurs suivantes, en supposant atteints, à partir de 2006 et au delà, les plafonds de capacité fret des deux itinéraires ferroviaires traditionnels (Mont-Cenis 16 Mt et Ventimiglia 2 Mt) :

- 2006 - trafic total : 57,8 Mt ; route : ~ 40 Mt
- 2010 - trafic total : 62,8 Mt ; route : ~ 45 Mt
- 2017 - trafic total : 72,6 Mt ; route : ~ 55 Mt

Ces projections se révèlent modérées dans la mesure où des prévisions de trafic établies pour la Commission européenne (étude PROGNOS 1998) avancent, pour l'horizon 2010, un trafic total de 66,4 Mt.

### **Une situation préoccupante à partir de 2006**

Quand bien même la mise en service du Lötschberg de base détournerait à son profit une partie du trafic N-E/S-E, les projections qui précèdent révèlent que :

- la mise à capacité maximale de la ligne du Mont-Cenis s'impose dans les meilleurs délais ;
- au delà de 2006, l'accroissement des trafics routiers dépassera rapidement les seuils de tolérance et imposera des mesures de dissuasion,
- lesquelles ne pourraient être honorées en partie que par réouverture de la ligne à voie unique Evian-St. Gingolf (pour les trafics N/S) et la réouverture au fret de la ligne de Tende (pour les trafics E/W).

Quoi qu'il en soit, aucune de ces mesures ne peut permettre le report sur le rail de la partie croissante du trafic (préconisé par la Convention alpine) et de faire face à une détérioration de la situation actuelle, détérioration aggravée par le report de décision à 2006 (en faisant l'hypothèse que la phase préliminaire d'études et de reconnaissance d'une durée de six ans ait été menée à bien à cette échéance).

### **Quel "Kriegspiel" ?**

En invoquant des réminiscences historiques, les auteurs du rapport ont qualifié de "Kriegspiel" les enjeux économiques qui sous-tendaient les choix de nouvelles percées alpines. Les affrontements diplomatiques et économiques nous paraissent aujourd'hui d'un autre ordre que stratégique, ils portent sur un choix de société et la remise en question de la suprématie des milieux routiers.

L'appropriation du marché des transports par la route a de nombreuses causes, au rang desquelles l'exemption de ses coûts externes mais aussi la mise à sa disposition d'infrastructures modernes dont sont dépourvues les compagnies ferroviaires, contraintes d'acheminer leur fret sur des réseaux dont les caractéristiques techniques datent d'un siècle et demi.

Avec le projet de tunnel ferroviaire de base sous le massif d'Ambin, le chemin de fer disposerait enfin d'une infrastructure moderne, mais, mieux encore, d'un atout dont il a l'exclusivité, celui de pouvoir recourir à de très longs tunnels, interdits à la route en raison des problèmes de ventilation.

L'enjeu est donc de taille, car le projet offrirait au fer, en perforant les Alpes quasiment à leur base, une supériorité incontestable sur la route, irrémédiablement assujettie à les franchir en altitude.

La prolifération de contre-projets n'est donc pas surprenante (sauf quand ces derniers émanent d'associations prétendument écologistes). Ces contre-projets (dont certains sont avancés par les auteurs du Rapport) s'articulent tous sur des percées nouvelles en altitude ainsi que sur l'utilisation partielle des lignes existantes, et laissent dans l'ombre les lourdes servitudes commerciales, techniques, économiques et financières qui grèvent les lignes ferroviaires de montagne dont les caractéristiques de rampes et de tortuosité affectent les conditions de circulation (vitesse), de traction (motrices de renfort), d'exploitation (débit), d'entretien des véhicules (freinage) et des voies (usure de l'armement), et ainsi que l'environnement (nuisances sonores) et les bilans énergétiques.

## **4. Conclusions - Des analyses courageuses, mais aussi des positions à réviser**

Le caractère novateur de ses recommandations en matière de politique française des transports alpins, ainsi que sa remise en question courageuse des projets sud-alpins, confèrent au Rapport Brossier, en dépit de nombreuses approximations et d'erreurs qu'une relecture collective aurait permis d'éviter, une portée incontestable.

Des réserves doivent cependant être formulées à l'encontre de recommandations qui dénotent quelques réticences à remettre en cause certains errements.

Le développement soutenable des transports dans les Alpes, auquel souscrivent les auteurs du rapport, ne peut cependant se concevoir sans une réduction résolue des trafics routiers de marchandises qui en affectent le plus gravement l'environnement, et sans la réalisation rapide du projet de tunnel de base ferroviaire qui dispose des meilleurs atouts concurrentiels pour y parvenir.

Par delà les réticences des auteurs du Rapport, toutes les mesures institutionnelles, financières et techniques devraient être arrêtées dans les meilleurs délais pour mener à bien ce projet dans le cadre d'une politique volontariste de transfert progressif de la route vers le rail des trafics de transit de la partie occidentale de l'arc alpin.

**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**

## **1. Préambule**

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.

En dépit de cette situation alarmante, les pouvoirs locaux n'ont cessé de prôner de nouveaux investissements routiers et autoroutiers, que ce soit pour la desserte locale ou pour des "désenclavements" tous azimuts vers la Provence et la Ligurie (autoroute A58), le Piémont (projet de nouvelle percée alpine du Mercantour) et l'hinterland (202 bis et GLAT Nice-Digne), sans se soucier de leur impact sur la qualité de vie et l'environnement, et sans tenir compte des potentialités offertes par la seule valorisation des infrastructures ferroviaires existantes.

Le présent mémorandum expose une synthèse des analyses et propositions, en faveur de ces dernières, élaborées par le GIR Maralpin sous la forme des nombreux dossiers, études, publications et communications dont certaines figurent en références.

## **2. L'état des lieux - Les caractéristiques du réseau ferroviaire existant**

### **2.1. Desserte urbaine et interurbaine**

La conurbation azuréenne, qui présente un caractère linéaire prédominant, est idéalement desservie par l'axe ferroviaire littoral. Ses extensions majeures, dont certaines en "doigts de gants" sont irriguées (ou susceptibles de l'être) par des voies ferrées inemployées ou insuffisamment valorisées ; ce sont, d'Est en Ouest :

- la ligne SNCF Nice-Sospel-Breil (vers Tende, Cuneo et Turin), desservant la plaine niçoise et la vallée du Paillon ;
- la ligne à voie étroite des Chemins de fer de la Provence (CP), desservant le vallon de La Madeleine, la vallée du Var et sa zone industrielle, et reliant Nice aux Alpes de Haute Provence et à la vallée de la Durance ;
- la ligne Cannes-Grasse, actuellement désaffectée au service voyageurs, qui fut, entre les deux guerres, électrifiée par le PLM pour y expérimenter l'alimentation par caténaires et la traction sous courant alternatif monophasé.

Dans sa configuration actuelle, et du fait de l'importance des trafics longue distance et fret, la ligne littorale, électrifiée et à double voie, ne dispose cependant pas des capacités permettant l'instauration d'un service cadencé de type RER, à la mesure de l'importance de la métropole et des besoins de déplacement.

### **2.2. Liaisons interrégionales, nationales et internationales**

Les liaisons interrégionales et à longue distance, ainsi que trafics de transit (voyageurs et fret) sont entravées par des goulets d'étranglement ou des lacunes du système ferroviaire :

- sur le littoral vers Gênes, au delà de Bordighera (Ospedaletti), subsisteront, après mise en service du contournement souterrain de San Remo de 23,5 km à double voie, plus d'une quarantaine de kilomètres de voie unique dont la mise à double voie nécessitera la réalisation d'une succession ininterrompue de tunnels et de viaducs et requerra de longues années de travaux ;
- sur le littoral vers Marseille, la mise en service du TGV Méditerranée engendrera un accroissement de trafic voyageurs rapide longue distance (TGV directs) aggravant les conflits de circulation et faisant obstacle à l'intensification des dessertes locales ;
- vers Tende, Cuneo et Turin, il ne pourra être tiré parti des importantes capacités offertes par la section de ligne récemment reconstruite en Roya (section Vintimille-Breil-Limone) tant que ne sera pas rénovée en armement, voies d'évitement et signalisation, la section Nice-Sospel-Breil ;
- vers l'hinterland, la ligne Nice-Digne, outre la desserte du moyen pays, offre un débouché vers les Alpes du Nord ; deux handicaps entravent cependant son développement :
  - la différence d'écartement (on notera toutefois que cette ligne à voie étroite avait été pourvue, pendant la guerre de 1914-18, d'une troisième file de rail jusqu'à Puget Théniers, afin d'y permettre l'acheminement de matériel à écartement normal) ;
  - son isolement par deux hiatus résultant de l'assez récente et regrettable déconnection des CP d'avec la SNCF, à Nice d'une part, et à Digne d'autre part (suite à la désaffectation de la ligne SNCF St. Auban-Digne).

### **2.3. Les atteintes au maintien et au développement du transport ferroviaire**

A l'encontre des mesures souhaitables pour leur valorisation, celles qui furent prises eurent pour effet d'amoinrir les potentialités des infrastructures ferroviaires existantes ou d'en compromettre l'essor :

- sur la ligne des CP, les suppressions des barreaux de liaison avec la SNCF (mentionnées ci-avant) et l'éloignement du terminus niçois du centre ville (pour faire place à un projet immobilier) ;
- sur la ligne littorale :
  - la construction de la voie Nord de l'autoroute urbaine qui encadre désormais les voies ferrées à l'ouest de la gare de Nice-Ville, s'est faite au détriment d'emprises SNCF ; ces travaux rendront coûteux et difficile l'aménagement de l'avant-gare et celui d'une halte à Nice-Magnan nécessaire à la desserte de deux facultés, du nouveau centre hospitalier universitaire (CHU de l'Archet) et de deux quartiers populaires ;
  - tout au long de la ligne, le démantèlement récent de voies de service et d'installations marchandises dans plusieurs gares du littoral (très récemment à Golfe-Juan), ainsi que les négociations en cours entre la SNCF et les communes (notamment à Menton, Roquebrune-Cap-Martin, Beaulieu), pour la cession d'emprises et de débords, vont à l'encontre de la nouvelle politique des transports et risquent de faire obstacle définitif à des accroissements de capacité et aux besoins de développement de transports combinés urbains ;
- sur la ligne Nice-Sospel-Breil, des opérations de ravaudage conduites sans perspectives et risquant de compromettre la mise à niveau international de la ligne.

## **3. Pour une démarche volontariste, novatrice et cohérente**

Les propositions que nous avons en grande partie formulées dans une publication de décembre 1997, et que nous présentons ici, regroupées par objectifs et dans leur cohérence, visent à satisfaire tout à la fois aux besoins de transports et de déplacements, tant dans la conurbation azuréenne que dans son environnement proche (Riviera italienne, Piémont, Provence et Alpes de Haute-Provence) et bien au delà, vers l'Ouest de l'Europe comme vers l'Est.

### **3.1. Une priorité incontournable : l'augmentation de capacité de l'axe littoral et la "diamétralisation" de ses dessertes par les antennes vers Grasse et Drap**

La mise à trois voies entre Cannes-la-Bocca et Nice (et, éventuellement, son quadruplement entre Antibes et Cagnes-sur-Mer pour le cas où une analyse prospective en établirait l'intérêt).

Cette opération est hautement prioritaire pour :

- assurer la desserte cadencée, dense et continue (effacement des "blancs travaux") de la conurbation ;
- autoriser le dégagement de sillons directs supplémentaires pour les nouveaux trafics TGV engendrés par le prolongement de la ligne nouvelle jusqu'à Marseille ;

*(suite au verso)*

- le dégagement de sillons fret nécessités par la mise en œuvre de la politique volontariste de transfert progressif du trafic longue distance de la route vers le rail.

Cette augmentation de capacité gagnera à s'accompagner de la mise en service et la réélectrification de Cannes-Grasse et du court prolongement (environ 4 km) de l'électrification de la ligne Nice-Breil, entre Nice-L'Ariane et Drap. L'ouverture de ces antennes aux rames à traction électrique présenterait le double avantage

- d'une "diamétralisation" partielle des circulations interurbaines (allégeant ainsi les contraintes d'exploitation pesant sur les gares de Cannes et de Nice-Ville,
- de diversifier et d'étendre les liaisons offertes sans ruptures de charge.

### 3.2. Les investissements nécessaires à la fois à une politique de transfert du fret longue distance, de la route vers le rail, et au "désenclavement" de la Côte d'Azur

Les dernières statistiques connues (année 1997) établissent que le trafic annuel des poids lourds à Vintimille (880 000) dépasse maintenant largement celui des deux autres points de passage alpestres Mont-Blanc et Fréjus (environ 750 000 chacun), et que le tonnage y transitant y est de l'ordre de 11,6 millions de tonnes dont 50 % de trafic à longue distance avec, pour destination dominante, le Nord de l'Italie et au delà.

La part transportée par le rail y est faible (0,9 millions de tonnes), en raison notamment des difficultés rencontrées par les chemins de fer italiens sur la section de ligne à voie unique subsistant entre Ospedaletti et Finale Ligure.

L'achèvement des travaux de mise à double voie de cet itinéraire ne pouvant être espéré avant une vingtaine d'années, la mise en œuvre de la politique de transfert de la route vers le rail, préconisée par la Convention alpine et les récents sommets franco-italiens, impose un acheminement par la ligne du col de Tende dont les caractéristiques (rampes et altitude de franchissement des Alpes) sont plus favorables que celles de la ligne de Modane où transite l'essentiel du trafic ferroviaire marchandises (10,1 Mt) et dont la saturation est proche.

L'acheminement de fret sur la ligne de Tende, dont la capacité d'acheminement (après réélectrification de Vintimille-Breil-Limone et électrification de Nice-Sospel-Breil) est de plusieurs millions de tonnes, n'est en aucune façon incompatible avec le développement de son trafic interrégional et international voyageurs, l'acheminement du fret devant s'effectuer majoritairement "en saut de nuit" pour les besoins des chargeurs.

A l'autre extrémité de la ligne, vers Toulon et Marseille, subsisteraient deux contraintes à l'accroissement du trafic, contraintes résultant, d'une part de sa saturation (du fait de l'accroissement des besoins de desserte régionale et longue distance), et, d'autre part, des restrictions de gabarit y subsistant (les deux longs souterrains dits du Mussuguet n'étant dégagés qu'au Gabarit A).

La levée conjointe de ces obstacles est offerte par la proposition de RFF de remettre en service, après modernisation, la ligne à voie unique Aix en Provence - Carnoules. Cette ligne, qui court-circuite Marseille et Toulon, permettrait d'alléger la charge de la ligne littorale, et de détourner, *avec un gain de temps d'une demi-heure*, les TGV directs vers la Côte d'Azur, tout en permettant l'acheminement "en saut de nuit" des convois de transport combiné sans restrictions de gabarit de chargement.

### 3.3. Transports en site propre niçois - Pour une approche cohérente

Sur le site de l'agglomération niçoise coexistent séparément deux importants systèmes de transports en site propre : le réseau SNCF et la ligne des CP. La tête de ligne des CP est éloignée de moins de 500 m de la gare SNCF de Nice-Ville, d'où rayonnent les dessertes urbaines et interurbaines dans les trois directions de Vintimille (Gênes), Breil (Turin) et Cannes (Grasse, Marseille).

Le prolongement, jusqu'à la gare centrale SNCF, de la ligne des CP valoriserait cette ligne, tant pour ses dessertes urbaines et interurbaines qu'interrégionales, et pourrait constituer le premier maillon d'un métro niçois.

Par un souci de mise en cohérence avec d'éventuelles lignes de tramway urbain complémentaires à voie normale, la ligne des CP serait, sur son parcours urbain et interurbain, pourvue d'une troisième file de rails et électrifiée.

Cette mesure, d'un coût restreint mais d'un intérêt primordial, devrait remettre en question l'ensemble du projet de tramway niçois, conçu indépendamment des deux systèmes de transport préexistants (et sans desservir aucune de leurs gares !), et dont les tracés font inutilement double emploi avec les infrastructures ferroviaires (particulièrement le long de la vallée du Paillon et du littoral) et ne répondent aucunement aux besoins de déplacement rapides et à moyenne distance qui se sont instaurés avec l'extension de la conurbation.

## 4. Propositions pour un programme

Les mesures d'urgence que nous préconisons sont les suivantes :

### 4.1. Mesures de précaution

Suspension de tout projet d'abandon d'installations ou de cession d'emprises, et soumission de chacun d'eux à une commission pluridisciplinaire ad-hoc et à enquête publique devant prendre en compte les potentialités et besoins à long terme en matière de :

- augmentation de capacité des lignes ferroviaires,
- promotion du transport combiné urbain de marchandises,
- création d'installations intermodales voyageurs (transports en commun, taxis, vélos, cheminements piétonniers, et, *en toute dernière priorité* en fonction des espaces disponibles, véhicules personnels),
- véloroutes et voies vertes (susceptibles d'être implantées le long des voies).

### 4.2. Affichage d'objectifs

Devront être portés à la connaissance des institutions, des collectivités locales et territoriales, ainsi que des mouvements associatifs, les objectifs généraux suivants, à partir desquels pourra être approfondie la réflexion et élargi le débat :

- dessertes urbaines et interurbaines articulées sur l'ossature ferroviaire existante valorisée par des améliorations de capacité, de fréquence, de vitesse et de confort,
- transfert progressif du fret de la route vers le rail, avec une incitation au développement du transport intermodal urbain (qui pourra s'appliquer en première étape au transport des déchets),
- "désenclavement" assuré prioritairement par le ferroviaire (entraînant en conséquence la réduction des nuisances routières et également aériennes).

### 4.3. Etudes nouvelles

En sus des études en cours portant sur les points précités et des études à reprendre (cas notamment de l'étude SYSTRA dont les termes de référence étaient éminemment contestables), entreprendre dans les plus courts délais :

- étude de la réouverture et du réaménagement de la ligne Aix-en-Provence - Carnoules pour l'acheminement de TGVs et trains Grandes Lignes directs, ainsi que de convois fret au gabarit B,
- étude du prolongement de la ligne des Chemins de fer de la Provence sur la section Gare du Sud - Gare SNCF (500 m environ), et de son intégration ultérieure dans un réseau urbain et suburbain niçois à concevoir en cohérence avec les infrastructures ferroviaires existantes.

Jacques Molinari, 1998.11.15

*Ce mémorandum a été élaboré à titre de contribution du GIR Maralpin à l'étude intermodale entreprise dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes*