

**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 (DATAR) et de la COFHUAT

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

| | |
|---|--|
|  <p style="text-align: center;">ASSOCIATION FRANÇAISE DES TUNNELS ET DE L'ESPACE SOUTERRAIN</p> | <p>ASSOCIATION FRANÇAISE DES TUNNELS ET DE L'ESPACE SOUTERRAIN</p> <p>Conférence SNCF Réseau</p> <p>Fédération Nationale des Travaux Publics Paris, 3 rue de Berri (8^{ème}) Mardi 15 décembre 2015</p> |
|---|--|

Conférence SNCF RÉSEAU « Préparation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur »
Franchissement de Marseille en souterrain et liaison en tunnels entre Cannes et Nice
soumis à enquête d'utilité publique en 2018
par **Alain PRÉA (SNCF Réseau)**¹

●
Compte-rendu de *Claude Brulé*² et *Jean Piraud*³
●

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

L'assemblée générale de l'Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain (AFTES) s'est tenue au siège de la FNTP à Paris le 15 décembre 2015. Cette association (environ 800 membres) regroupe la plupart des ingénieurs français actifs dans le domaine des travaux souterrains (entreprises, maîtres d'œuvre et principaux maîtres d'ouvrage). Cette AG s'est poursuivie par une conférence technique présentée par M. Alain Préa (SNCF Réseau), responsable du pôle technique du projet LN-PACA, sur « *la préparation de la ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur : principalement le franchissement de Marseille en souterrain et la liaison en tunnel Cannes et Nice, devant être soumis à enquête d'utilité publique en 2018* ».

2. QUELQUES POINTS CLÉS RELEVÉS AU COURS DE LA CONFÉRENCE

Bien que fort intéressante et bien documentée (dates des principales étapes et décisions ministérielles, coût et avancement des études, fuseaux étudiés, etc.), cette conférence n'a révélé aucune donnée vraiment nouvelle susceptible d'alimenter les débats préalables à la DUP des deux tronçons de priorité 1 (Marseille-Aubagne et Siagne-Var). Seule exception (de

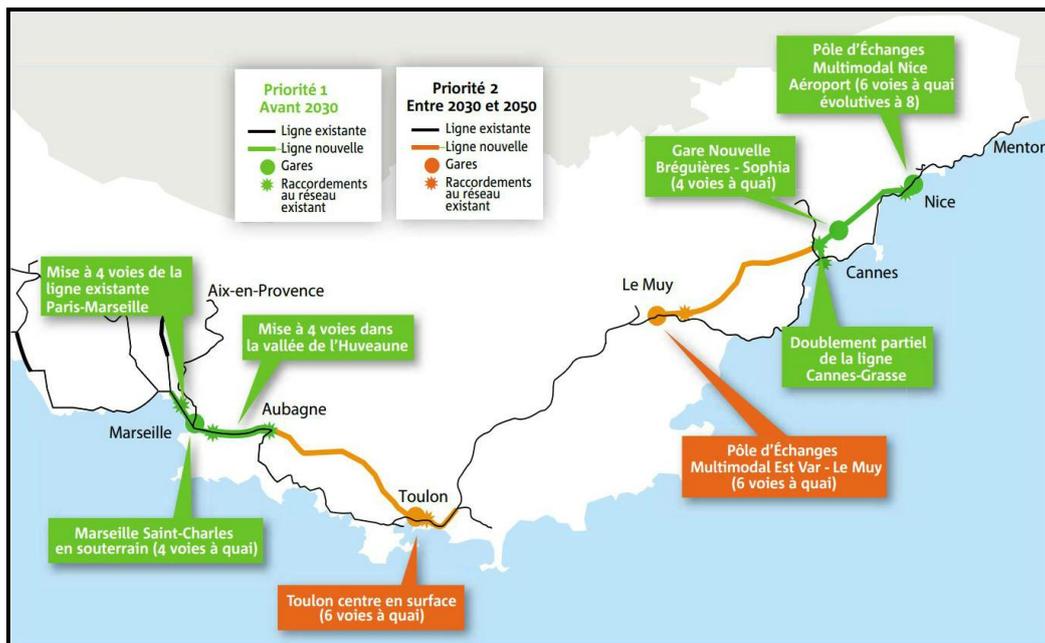
¹ Alain PRÉA, Responsable du pôle Etudes Techniques (Pilotage des bureaux d'études techniques en charge de la définition des infrastructures ferroviaires) – SNCF Réseau - Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA)

² Administrateur délégué du GIR auprès des administrations centrales

³ Expert Tunnels GIR Maralpin

taille !), M. Préa a clairement affirmé que **les études en cours excluaient la prise en compte du transport de marchandises sur la ligne nouvelle**, à l'exception du fret express.

Le conférencier s'est contenté de préciser que fin 2015, les études préalables nécessaires à la constitution du dossier d'enquête publique étaient arrivées à mi-chemin ; elles ont notamment pour objectif de comparer les variantes de tracé à l'intérieur de « zones de passage préférentielles » (ZPP) larges de 7 à 8 km, qui ont été déjà définies et approuvées en 2013. Pour l'étude des zones de priorité 1 et 2, SNCF Réseau dispose d'un budget de 86 M€ et s'est associé les capacités du groupement d'ingénierie SETEC-SYSTRA.



La carte ci-dessus indique en vert les tronçons de priorité 1 à réaliser pour l'horizon 2030 ; leur coût est grossièrement estimé à 2,5 Md€ pour le « nœud ferroviaire marseillais » et à 4,2 Md€ pour le « nœud ferroviaire azuréen ». Les tronçons de priorité 3, non mentionnés sur la carte, comprennent le doublement sur place de la ligne actuelle entre Toulon et Le Muy et la création d'une ligne entièrement nouvelle Nice-Menton.

3. AUTRES INFORMATIONS

3.1. Géologie

Les sondages de reconnaissance en cours de réalisation sont répartis sur l'ensemble des fuseaux étudiés (26 sondages dans les Alpes-Maritimes). Deux traversées karstiques délicates ont été identifiées, dont l'une sur la descente vers Toulon (*NB : il y en aura certainement d'autres ; cela fait partie des difficultés à prendre en compte dans un tel projet, mais elles sont rarement insurmontables*). SNCF-Réseau a d'ailleurs prévu d'activer un COTHEM (Comité thématique associant les acteurs locaux) relatif à ces problèmes de karst.

3.2. Terrassements

La mise en œuvre du projet conduirait à terrasser environ 4 à 5 millions de m³ de matériaux sur le tronçon de priorité 1, et 3 à 4 millions de m³ pour la priorité 2. Vu les volumes en jeu et leur impact sur l'environnement et sur l'industrie des carrières, un COTHEM spécifique Matériaux est également prévu.

3.3. Ouvrages d'art (tunnels)

La réalisation du projet complet entre Marseille et Nice demanderait la construction d'environ 65 ouvrages d'art (viaducs et tunnels), sur un linéaire total de 240 km. Les tronçons de priorité 1 et 2, objet des présentes études, représentent 130 km de ligne nouvelle à construire, dont la moitié se ferait certainement en tunnel. Ces tunnels se répartiraient comme suit :

- Entre Marseille et Aubagne (21 km) : 12,8 km de tunnels, dont 2 tunnels de 6 km en ouvrage bitube ;
- Entre Aubagne et Toulon (39 km) : 19,5 km de tunnels (3 en bitubes et 3 en monotube), dont un de 8,6 km ;
- Section Est Var-Siagne (40 km) : 11,3 km de tunnels (5 tunnels dont 1 de 8,3 km et 3 ouvrages bitubes) ;
- Entre la Siagne et Nice (32 km) : 26 km de tunnels comprenant 7 ouvrages bitubes, dont un de 8,5 km.

Les longueurs indiquées se réfèrent au tracé, que les tunnels soient réalisés en bitube ou en monotube ; en règle générale, les tunnels d'une longueur supérieure à 2 km seront réalisés en bitube au tunnelier, tandis que ceux inférieurs à 2 km seraient des monotubes creusés en méthode traditionnelle. Le génie civil des tunnels représente à lui seul environ 54 % du coût total des tronçons considérés.

Les tunnels devront satisfaire à la réglementation européenne UE n°1303/2014 du 28 novembre 2014, remplaçant les STI de 2008 (Spécifications techniques d'interopérabilité) ; cette nouvelle directive, applicable à la sécurité dans les tunnels ferroviaires de l'Union Européenne, a notamment pour conséquence d'imposer la construction d'accès-pompiers sécurisés et indépendants pour tous les tunnels de plus de 1 (un) km, ce qui pose des problèmes difficiles à la traversée de secteurs protégés.

4. LA FUTURE GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE

Une nouvelle solution est envisagée pour cette gare souterraine de 400 m de longueur, pourvue de 4 voies à quai et située à 35 m de profondeur : on creuserait une grande fouille à l'air libre au Sud-Est immédiat de la gare St.-Charles actuelle, sur des emprises ferroviaires peu utilisées, en alternative au projet initial qui prévoyait une gare creusée entièrement en souterrain. Cette option permettrait un tracé plus direct et des courbes de plus grand rayon à la sortie de la gare souterraine ; celle-ci serait encadrée par deux tunnels bitubes de 6 km chacun, qui se brancheraient sur la ligne PLM classique, d'une part au Nord en direction de l'Estaque, d'autre part à l'Est en direction d'Aubagne ; il est envisagé que cette nouvelle gare permette le passage de TER « traversants », c'est-à-dire sans rebroussement à St-Charles.

