

***Aménagement du territoire
Problématique des transports
et déplacements
Urbanisme et LGV-Paca***

Commission particulière du Débat public LGV-Paca
Audition publique du GIR Maralpin
Nice – 17 mars 2005

1

Le degré zéro de
l'aménagement de notre
territoire

Avant de penser la Ligne...

➤ Pensions la Vie

➤ Pensions la Ville

... et à ce propos, les jugements des experts
ne sont pas laudateurs

À propos de Nice... et de la Côte d'azur

Citations de M. André Bruston, Secrétaire permanent du *Plan Urbain*, le 25 octobre 1996 devant les représentants de "Métropole Azurienne"

- Numéro spécial d'*Urbanisme* consacré à la métropole azurienne
 - "d'un point de vue d'urbaniste, Nice est un désert, *un désert de programmation urbaine*, un désert de responsabilité politique, et un désert psychologique"
- Jean Viard dans "*Les Villes acteurs*"
 - "...la question de la région niçoise... ne pourra être résolue... que par une logique métropolitaine réelle, c'est-à-dire *dotée d'un véritable réseau de transport rapide dans l'agglomération*, d'une politique de logements sociaux, et d'un *classement respecté du caractère de la Côte d'Azur, comme monument*"

Cette situation...

- a-t-elle beaucoup changé ?
- peut-elle changer ?
- ...va-t-elle changer ?

2

Deux débats publics

Une alternative
mais une **unique** et **ultime chance**
de
réaménager
notre territoire

Débat public LGV-Paca

mars - juin 2005



Contournement (autoroutier) de Nice

5 janvier 2005

Saisine de la CNDP

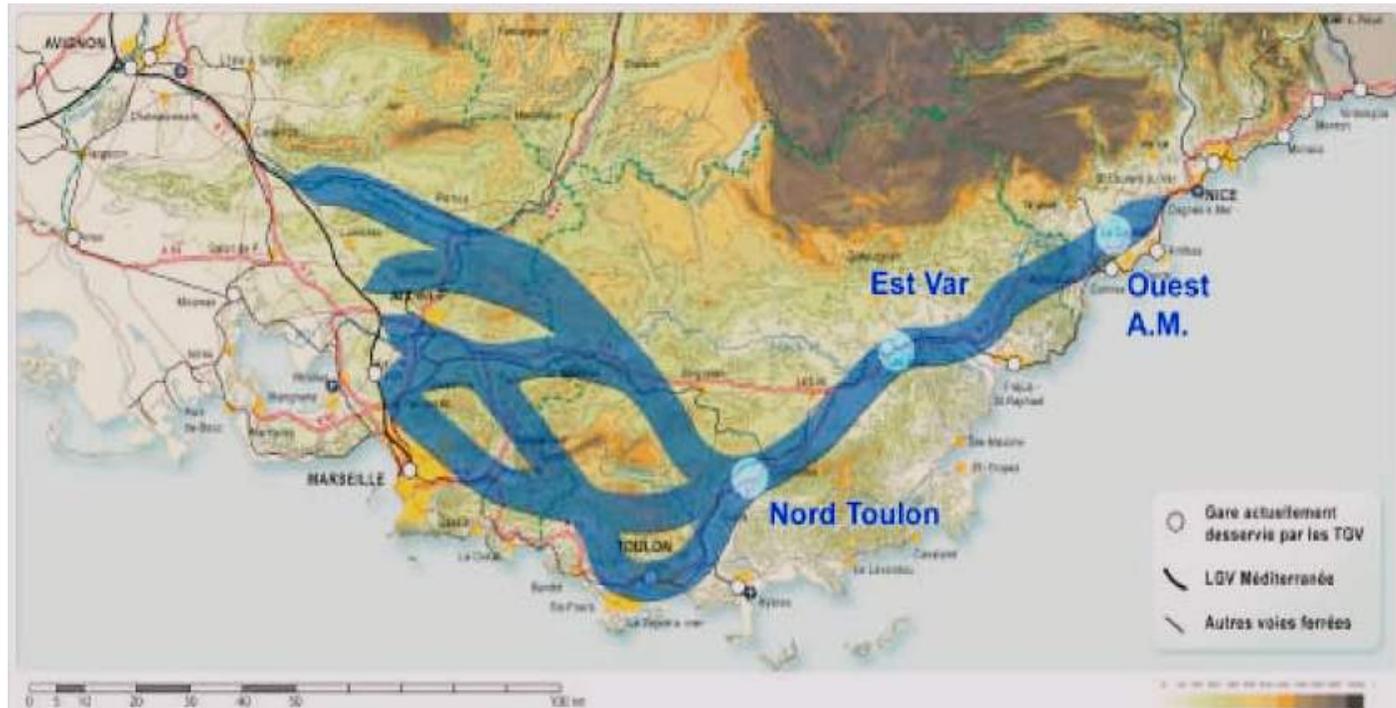
Décision d'organiser un débat public

2 février 2005

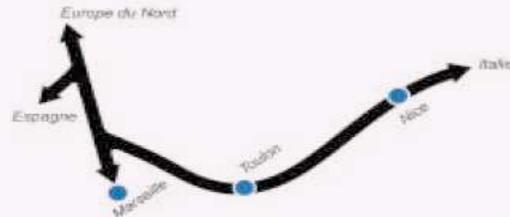
Nomination de M. Jean-Claude Coquet

Président de la CPDP ad hoc

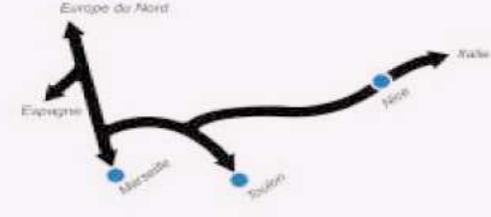
LGV : 3 scénarios débouchant tous à... **Antibes !**



Un axe de desserte
Marseille – Toulon – Côte
d'Azur



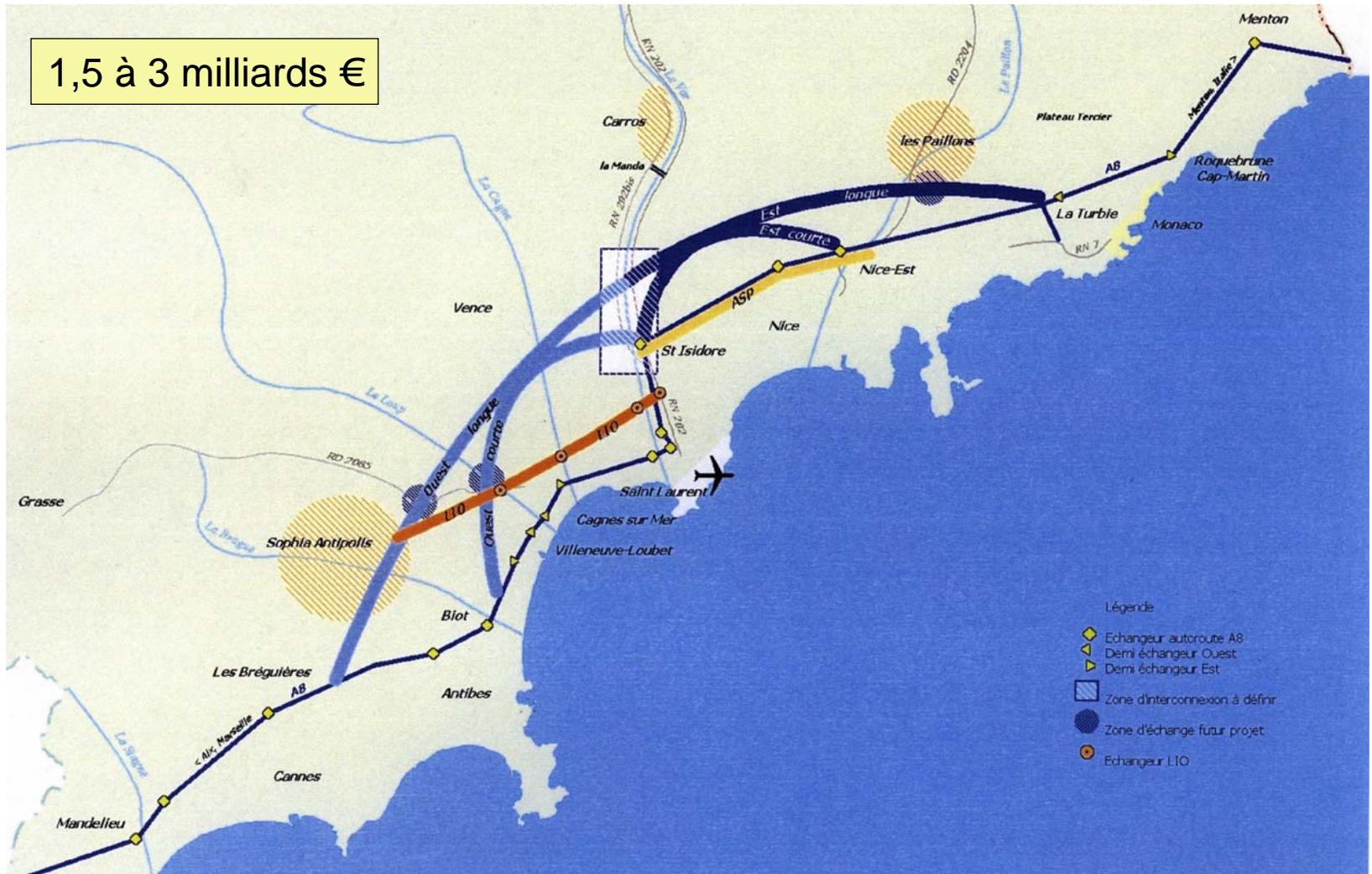
Deux axes de desserte
Marseille et Toulon – Côte
d'Azur



Trois axes de desserte
Marseille, Toulon et la Côte
d'Azur

Contournement de Nice ["Grandes options"] : **une A8 ter !**

1,5 à 3 milliards €



Pour un choix décisif

Une comparaison instructive

- Coïncidence fortuite ? La LGV proposée n'aboutit qu'à Antibes... et le projet d'autoroute en part pour rejoindre La Turbie... en direction de l'Italie
- Les estimations RFF du coût de prolongement de la LGV vers l'Italie sont inférieures à celles du Contournement (autoroutier) sur une distance bien moindre

3

État des lieux

Saturation routière aux heures de pointe

Situation actuelle

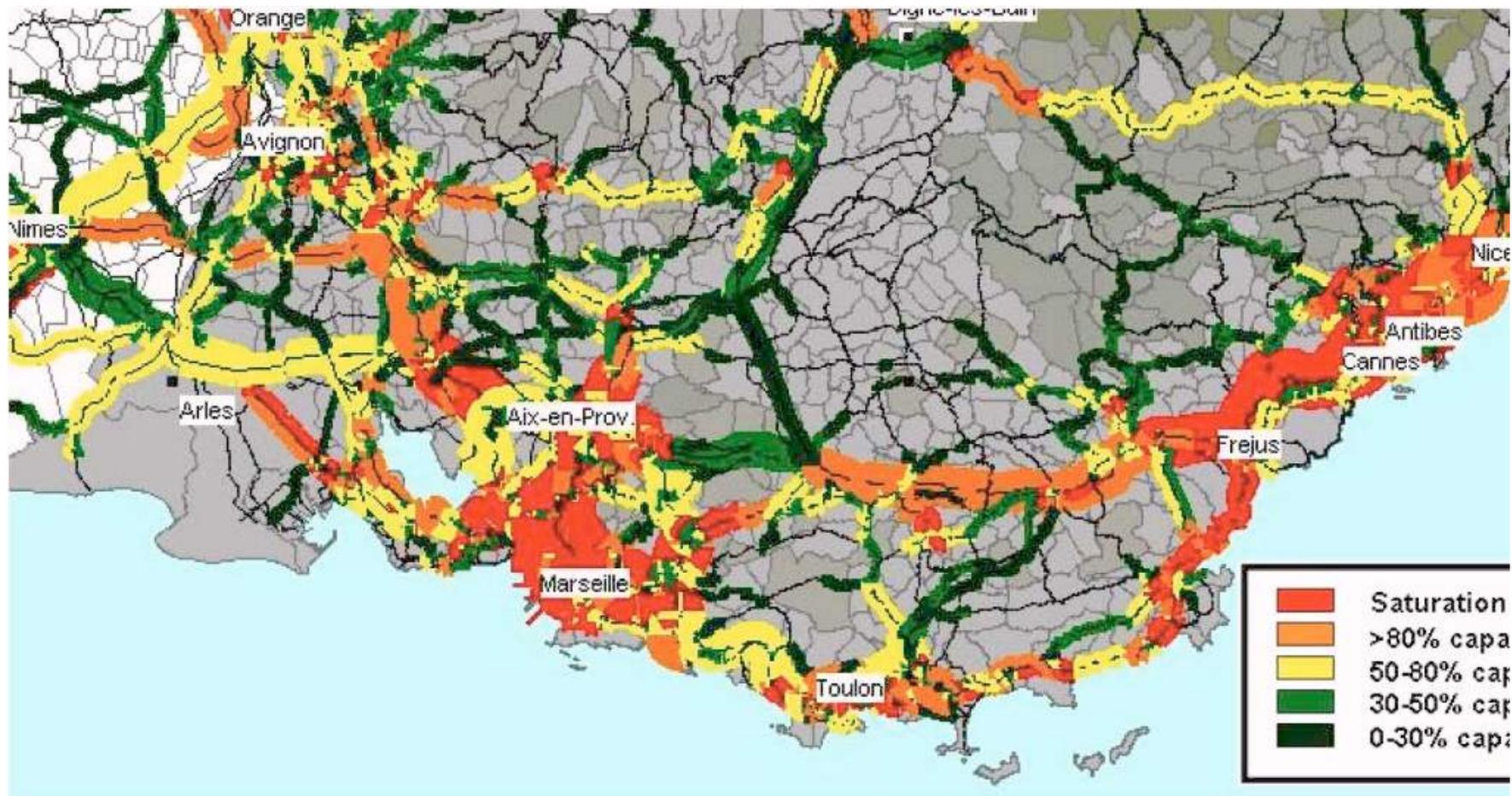


Source : modélisation MVA

Saturation routière aux heures de pointe

Situation en 2020

Dégradation de l'accès aux centre-ville
Augmentation du nombre de PL sur les axes structurants



Combien de contournements (autoroutiers) faudrait-il réaliser d'ici 2020 ?

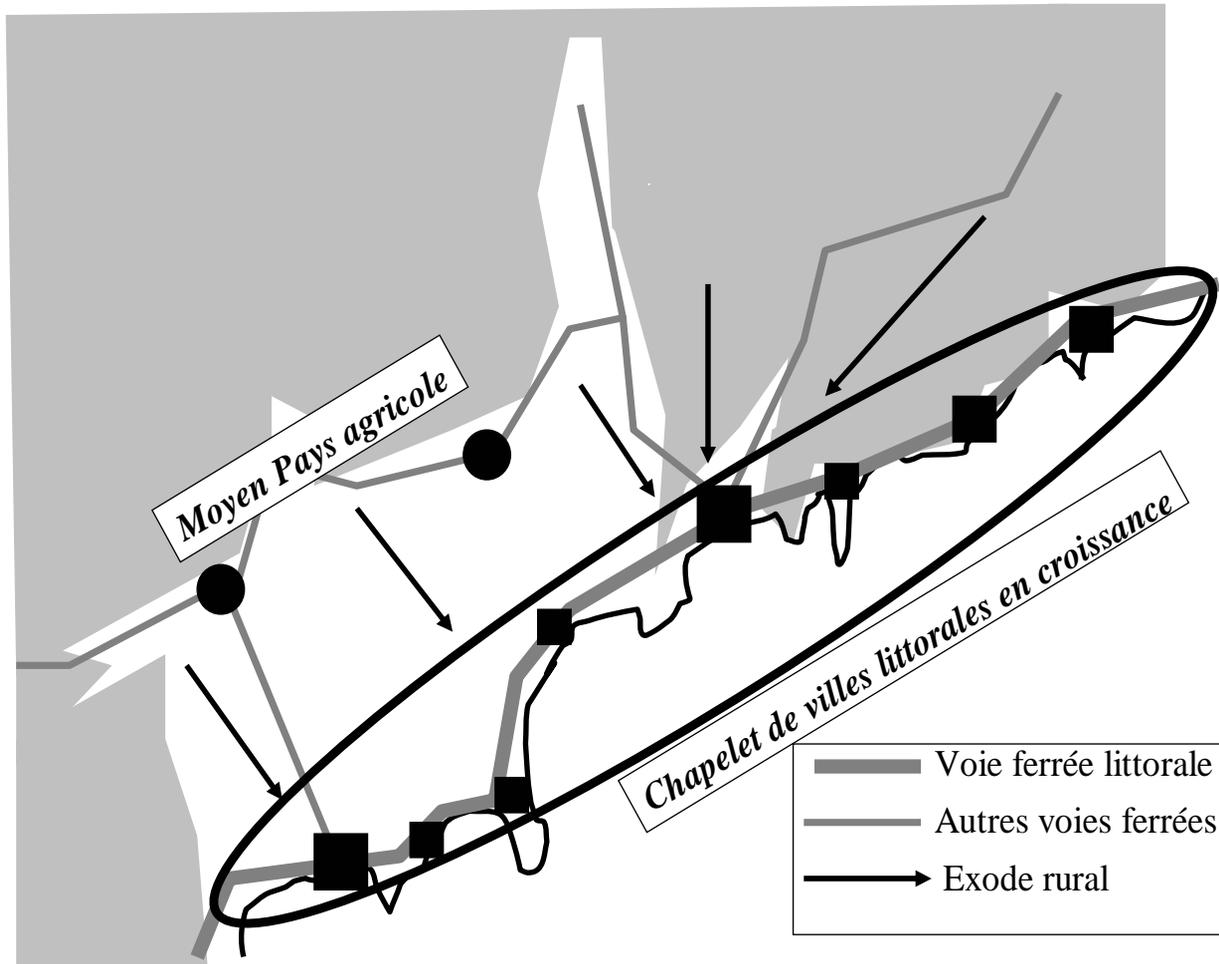
- ...pour se prémunir de la catastrophe annoncée :
 - Dégradation de l'accès aux centre-ville
 - Augmentation du nombre de PL sur les axes structurants

Comment en est-on parvenus à ce point ?

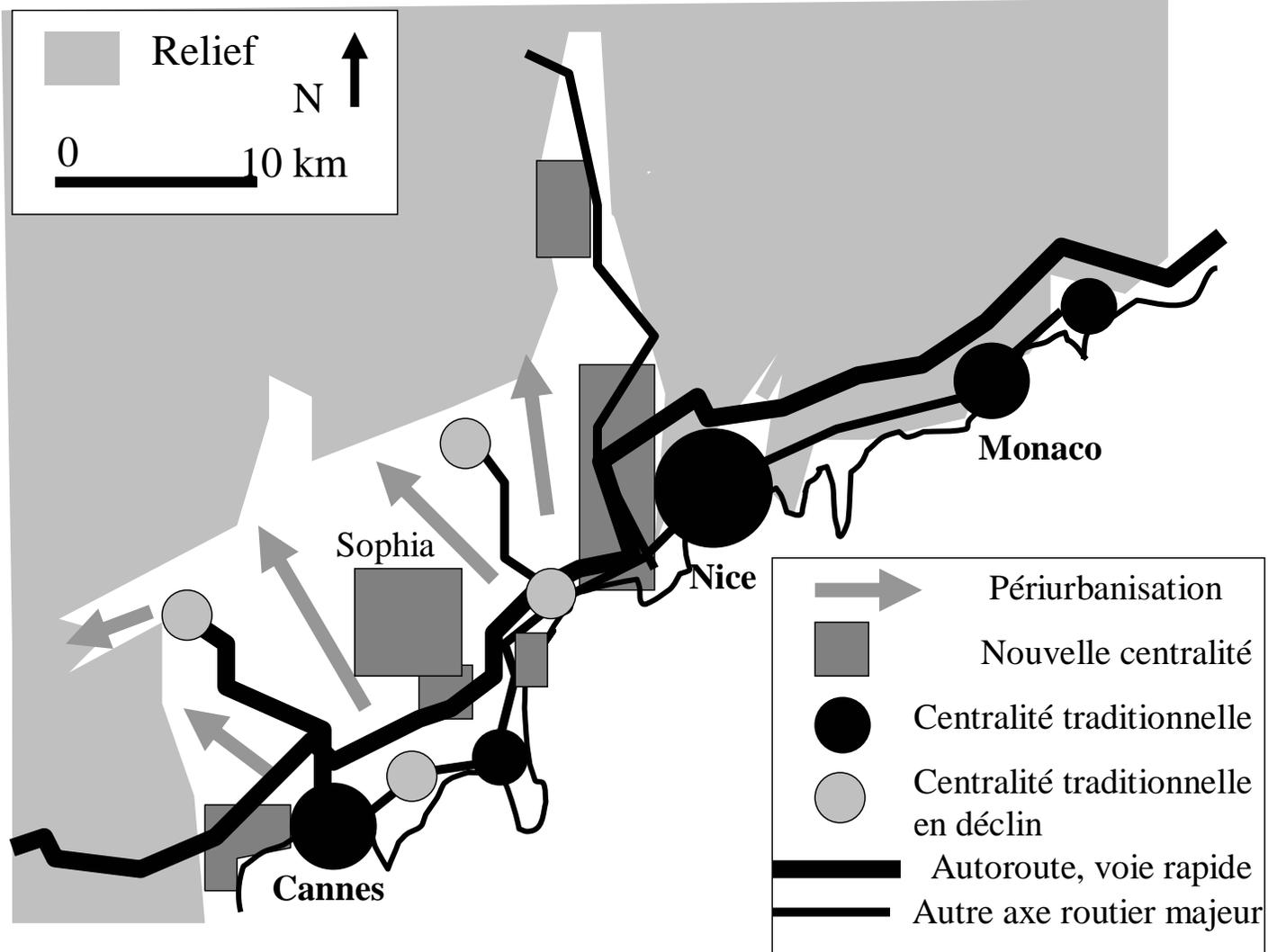
Regards sur

- un passé déjà lointain
 - naissance de la Côte d'Azur le long de la ligne du PLM (Paris Lyon Marseille)
- une violente mutation
 - passage de la "ville piétonne" à la "ville automobile"
- 30 dernières années peu "glorieuses"
 - de dévastation spatiale et environnementale

De la ville piétonne organisée autour des gares de chemin de fer et des lignes de tramway



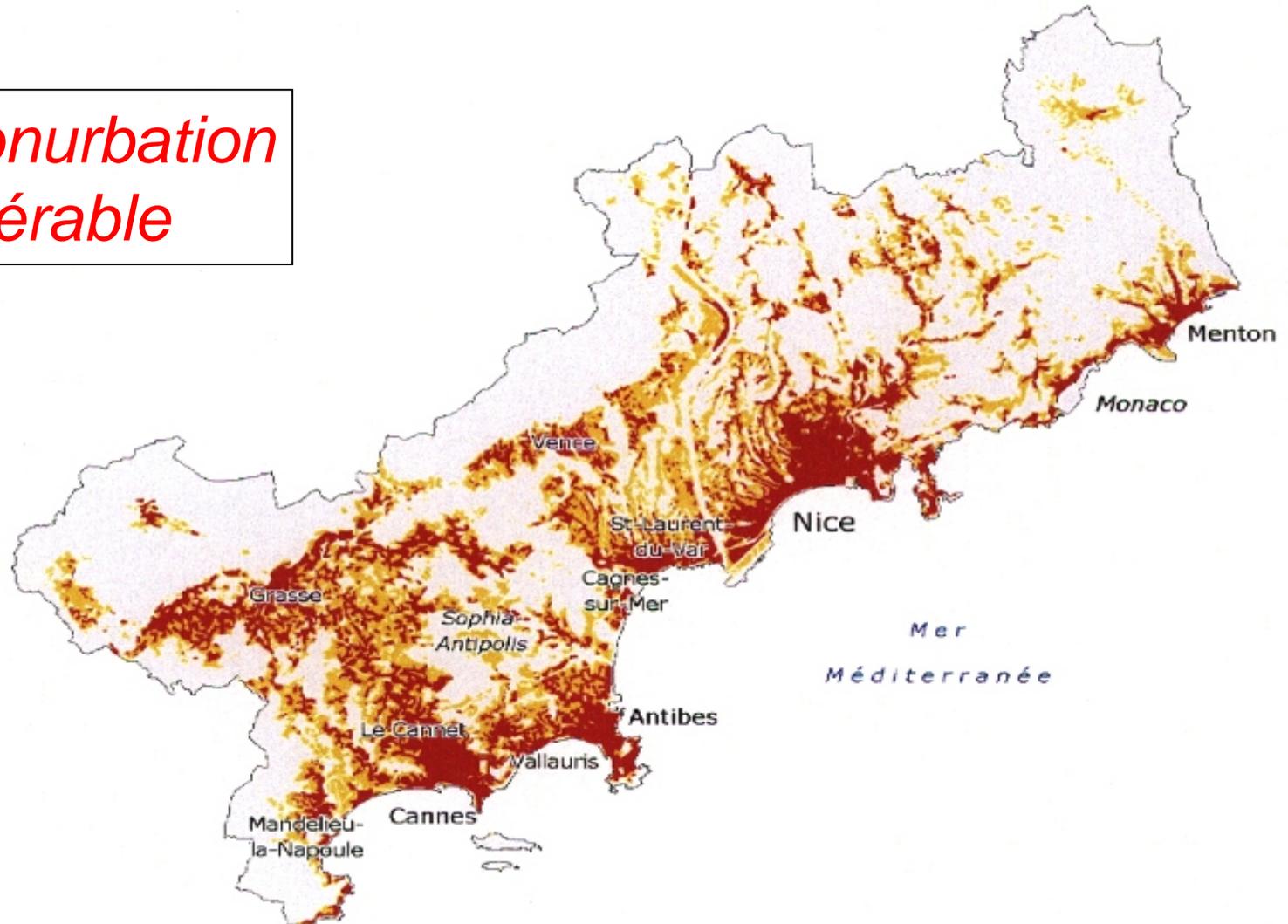
... à la ville automobile



Évolution de l'urbanisation de 1970 à 2000

Mitage de l'espace – Démesure des déplacements

*Une conurbation
ingérable*



La bande littorale azurée

1 million d'habitants + combien de visiteurs ?

Aux prises avec

- un trafic PL croissant
- une asphyxie automobile urbaine et périurbaine
- un déficit majeur d'infrastructures ferroviaires et de transport collectif
 - Ressources consacrées : 3 fois moindres par habitant
 - Dépenses pour les TC : 2 fois moindres par habitant
 - Maillage ferroviaire : 2 à 3 fois inférieur à la moyenne nationale

[Compte Déplacements des Alpes-Maritimes (2001-2002)]

Le verrou maralpin et le trafic de transit



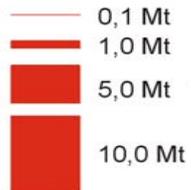
Un verrou incontournable

Pour les liaisons
entre régions méditerranéennes

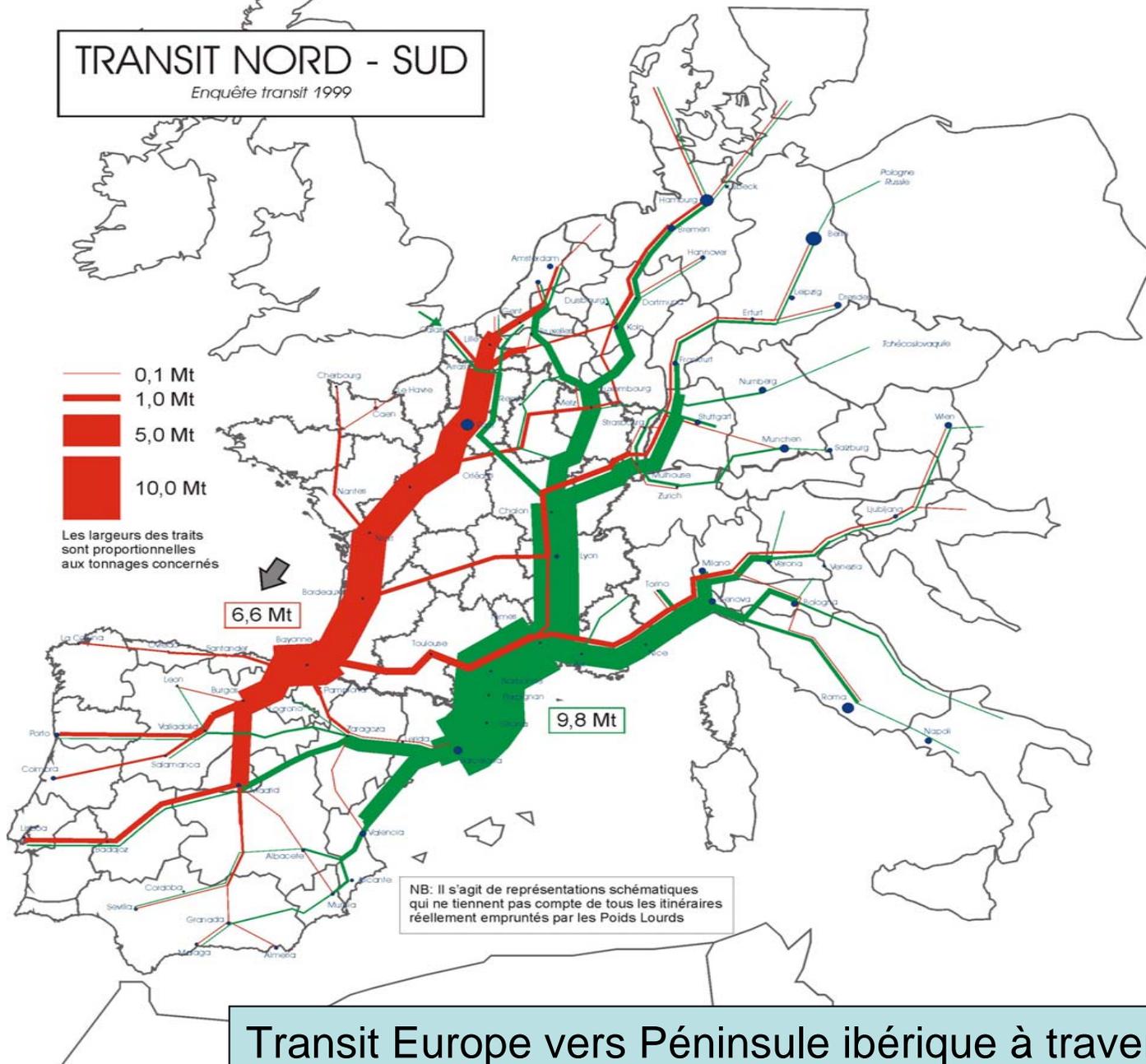
Pour les flux de transit
circumméditerranéens et origine/départ
hors de France entre la péninsule ibérique
et l'Italie (et au-delà l'Europe centrale et
orientale)

TRANSIT NORD - SUD

Enquête transit 1999



Les largeurs des traits sont proportionnelles aux tonnages concernés



Transit Europe vers Péninsule ibérique à travers la France

Le franchissement alpin de Vintimille

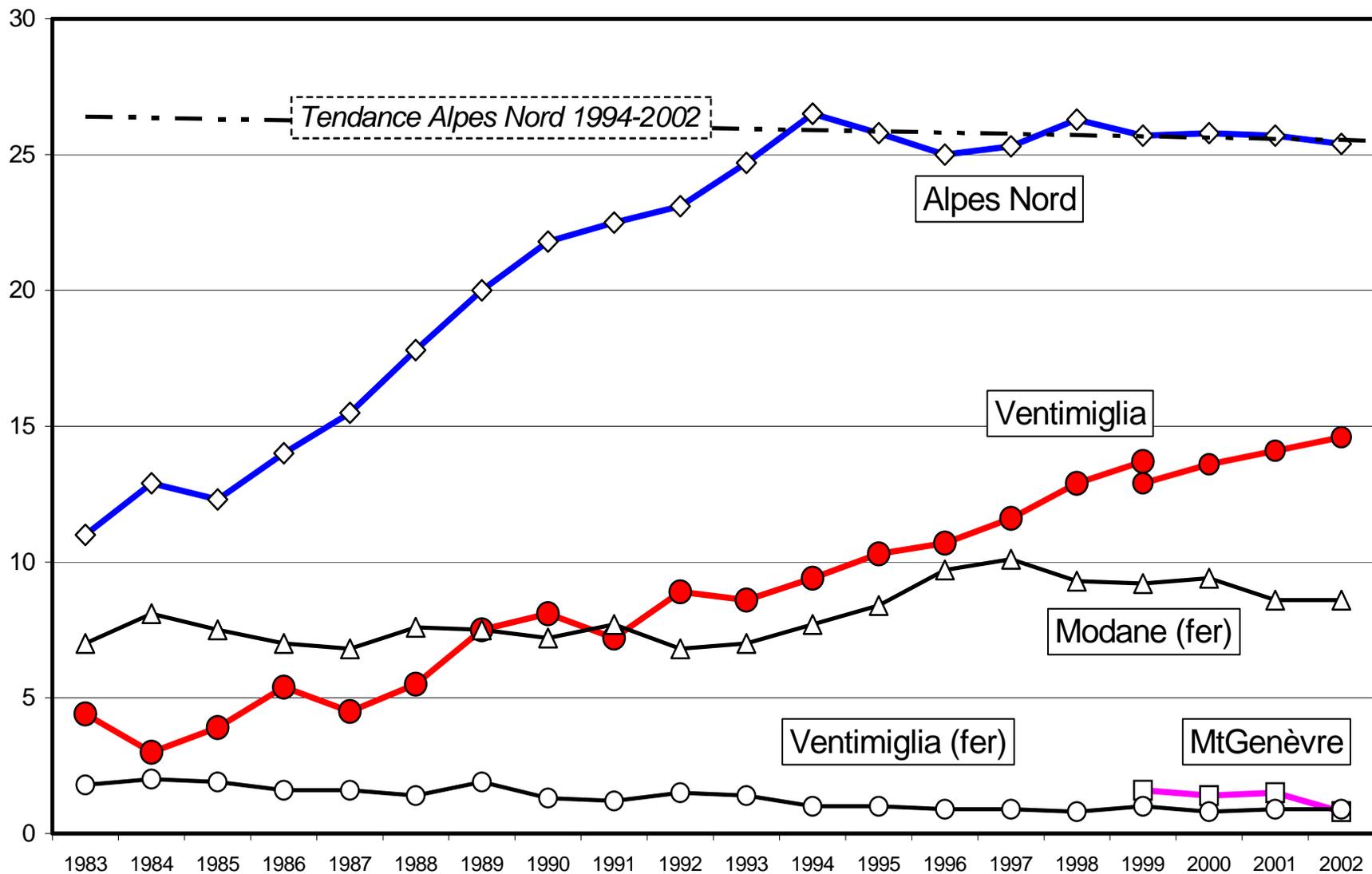
- Part modale *ferroviaire* très faible (6 %), stagnante et restreinte aux échanges [pas de trafic notable en transit (O/D hors de France)]
- Avec 14,6 Mt et 1,14 millions de PL/an, *Vintimille routier* est l'un des principaux franchissements de l'arc alpin
- En matière de transit (O/D hors de France), avec 61 % en tonnage et 51,5 % en nombre de PL, *Vintimille routier* n'est surpassé que par le Brenner
- Sans l'accident du Mont-Blanc (et le report sur le Fréjus), *Vintimille routier* serait en tête toutes catégories (transit & échanges) des franchissements France/Italie
- À l'opposé de la stagnation observée depuis 1994 dans les Alpes de Savoie, *Vintimille routier* affiche une croissance régulière et soutenue...
- ...en étroite corrélation avec les trafics franco-espagnols catalans.

Alpes franco-italiennes

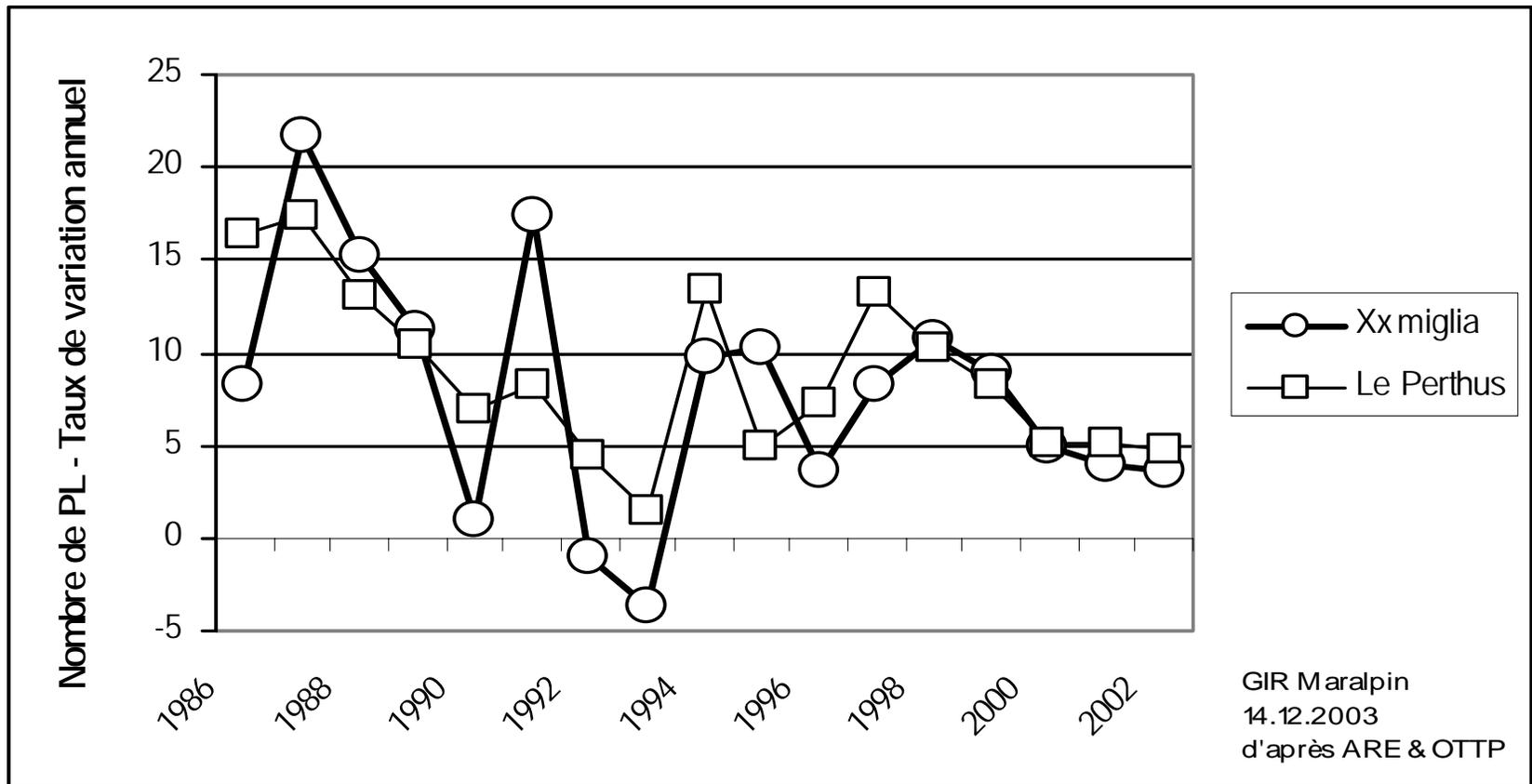
De grandes disparités

- Le rail (part modale 20 %) **stagne** ou **décroît**
- Au nord, la route [Mont Blanc + Fréjus] **stagne depuis 10 ans**
- À Vintimille, **croissance soutenue** de la route, étroitement corrélée avec celle du trafic de transit franco-espagnol du Perthus **en croissance exponentielle**

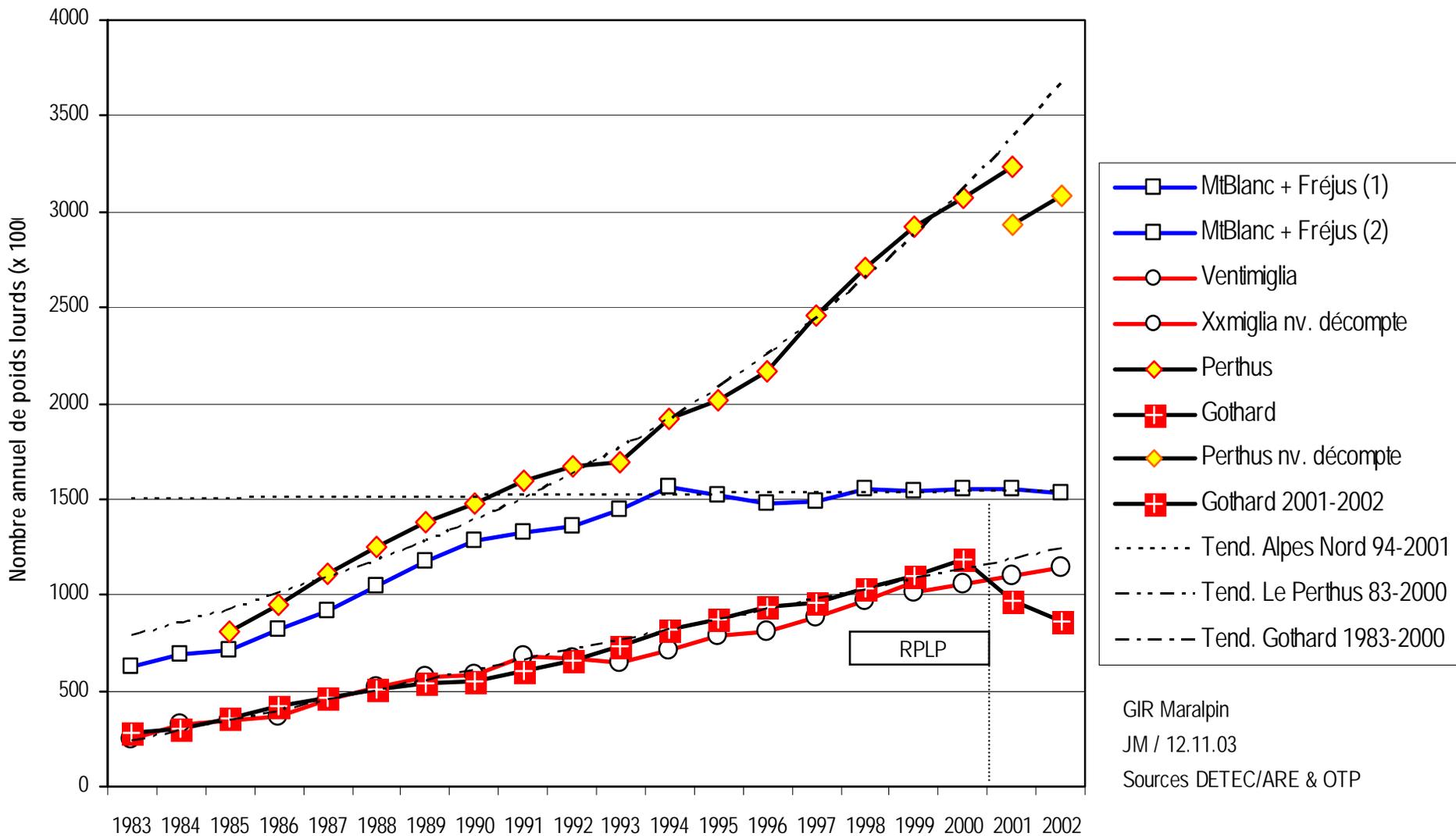
Trafics marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes



Taux d'accroissement annuels du nombre de poids lourds franchissant les Pyrénées Orientales (Le Perthus/Le Bouloud) et le littoral maralpin (Ventimiglia)



ÉVOLUTIONS COMPARÉES DU NOMBRE ANNUEL DE POIDS LOURDS FRANCHISSANT les PYRÉNÉES ORIENTALES (Le Perthus), les ALPES FRANÇAISES (Alpes du Nord & Ventimiglia) et les ALPES SUISSES (Gothard)



4

Confrontés à une situation
analogue
Que font nos voisins proches
?

Les projets infrastructurels ligures

- Terzo Valico (LN mixte) Genova-Milano
 - en fait 4ème liaison ferroviaire transappennine [Giovi (DV), Soccorsale Giovi (DV), Turchino (VU)]
- Achèvement du doublement de la ligne du littoral du ponent
- Augmentation de la capacité du nœud génois
- Augmentation de l'offre de transport régional
 - [2 lignes dédiées NS & EW (lignes historiques)]
- Extension de la ligne du métropolitain

Achèvement du doublement de la ligne du Ponent

Raddoppio e spostamento a monte della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia

- Riqualficazione della fascia costiera sede della tratta ferroviaria dismessa
- Consistente recupero della quota di trasporto ferroviario lungo tutta la riviera
- Sviluppo di relazioni internazionali viaggiatori e merci Italia - Francia - Spagna



La ligne littorale ligure au fil du temps

Vitesses de ligne à l'achèvement : 100 km/h ; 10,5 km ; 150 km/h : 59,5 km ; 200 km/h : 74 km

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 |
|---|--|---------------------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| | <i>Ge. Sampierd. Finale Ligure</i> | <i>Finale Ligure Andora</i> | <i>Andora S. Lorenzo</i> | <i>S. Lorenzo Ospedaletti</i> | <i>Ospedaletti Ventimiglia</i> |
| 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

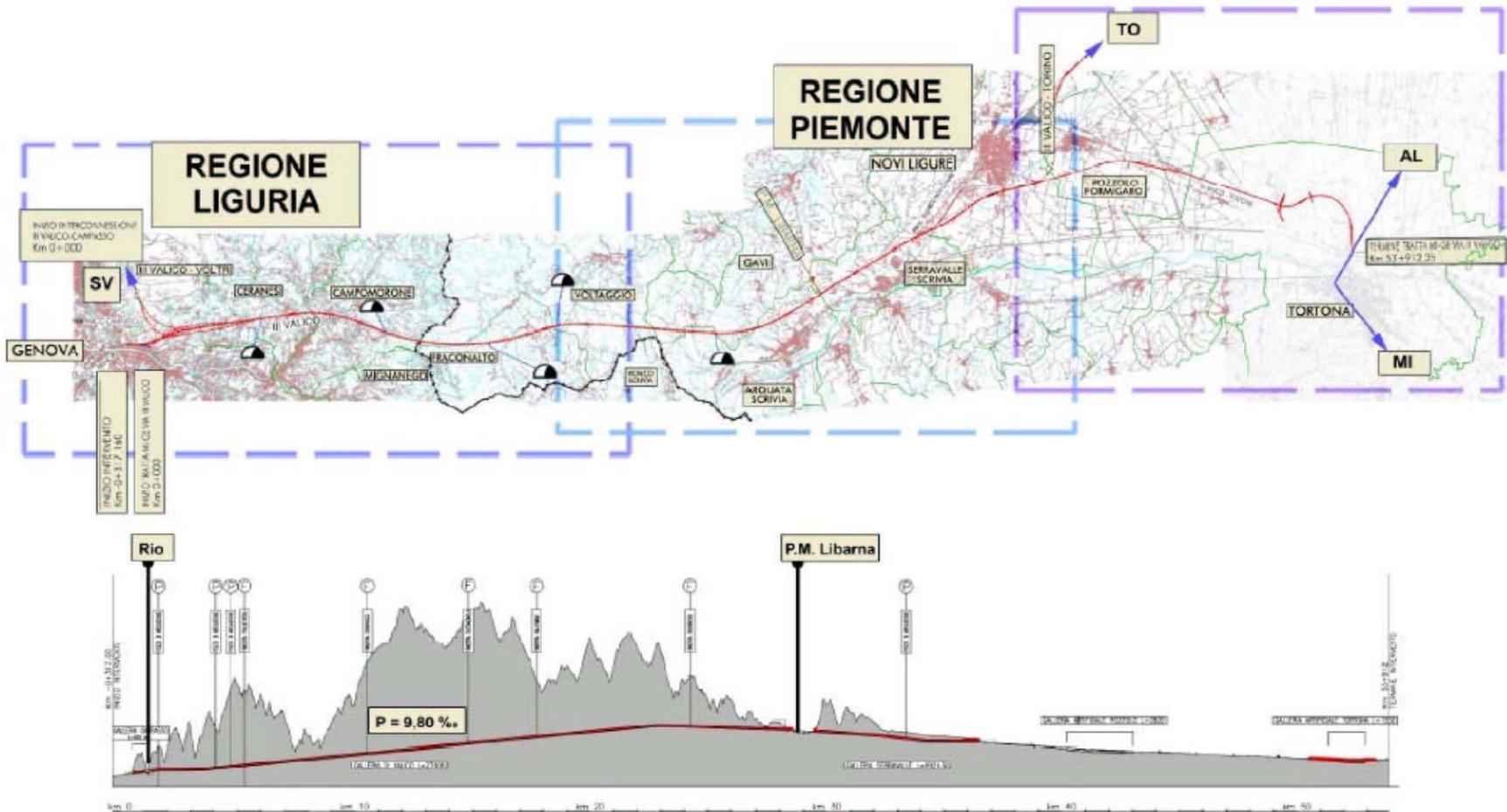
(2) tous les tunnels offrent une section à voûte semi-circulaire de rayon 4,80 m

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

GIR Maralpin/jm/00.12.16

Terzo Valico Genova-Milano

[Ligne nouvelle Alta Capacità]



Extension de la ligne du métropolitain



Le modèle ferroviaire italien

- La AV (Alta Velocità) devient la AV-AC (Alta capacità)
 - Vitesse de ligne : 300 km/h
 - Mixité intégrale marchandises-voyageurs
 - Interconnexions nombreuses et fonctionnelles
 - Traversée des cœurs d'agglomération et création de nœuds ferroviaires urbains restructurant les villes et les agglomérations
- L'ensemble des lignes [Dorsale Torino-Milano-Roma-Napoli, Corridor vénète, Terzo valico] est actuellement soit programmé, soit en chantier, soit en service

Les nouvelles lignes ferroviaires italiennes



Gare centrale de Bologna [niveau -3 (TAV)]



Nœud de Bologna



Gare de passage de Firenze Belfiore



Nœud de Firenze



5

Les aspirations
européenne, nationales
interrégionales, régionale
...et nous
?

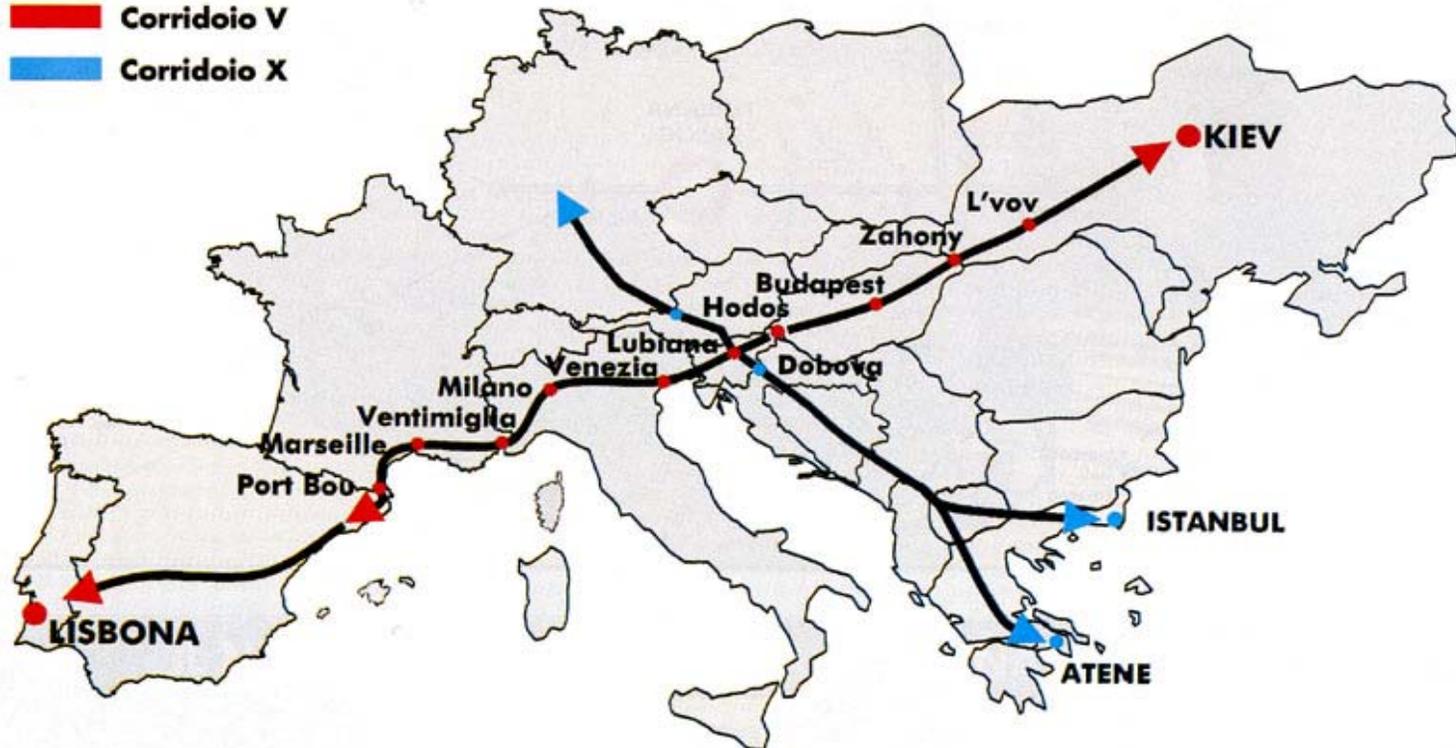
Le Corridor européen V

[Fermerci (Divisione Cargo Trenitalia) Gennaio/Febbraio 2004]

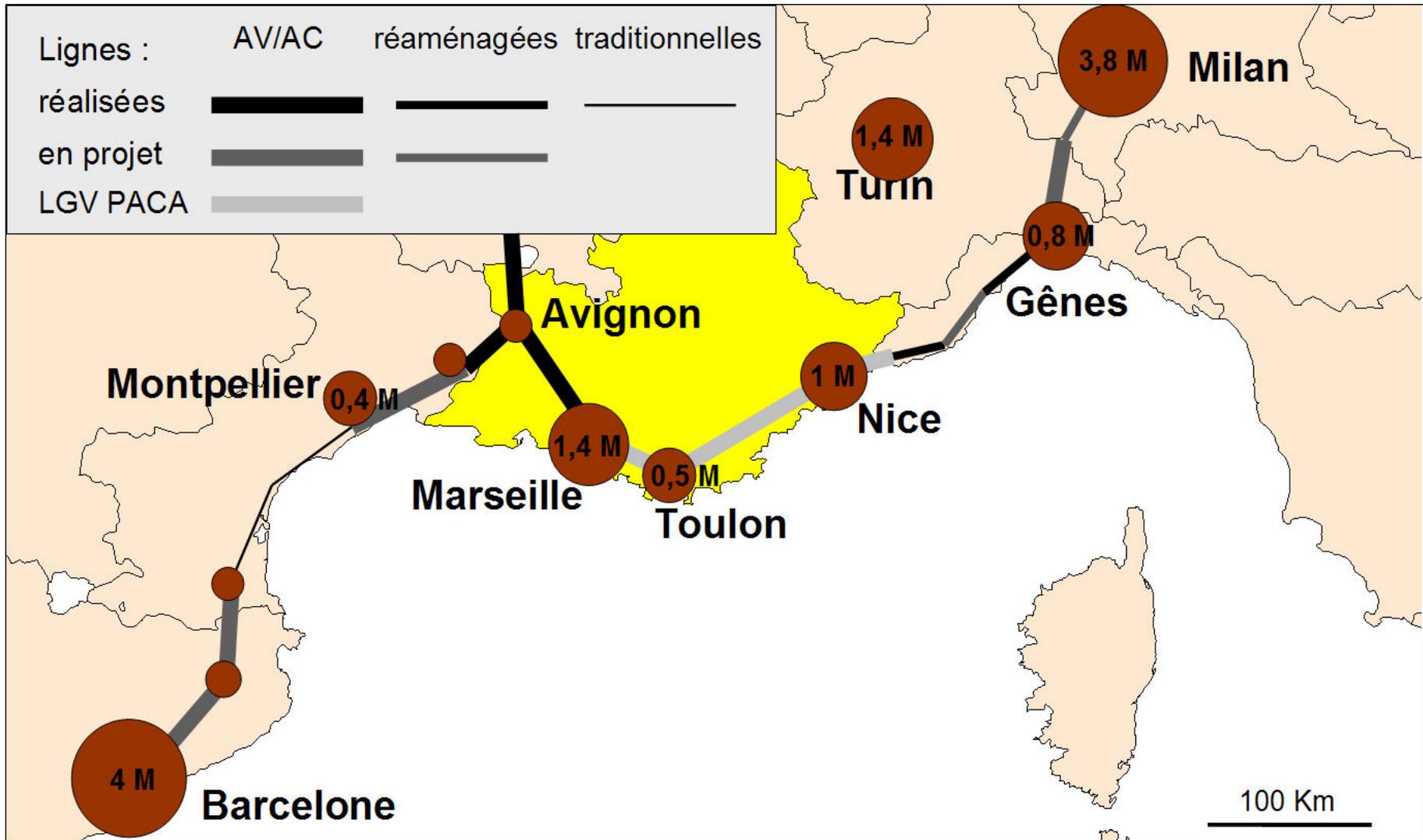
I CORRIDOI EUROPEI

Trenitalia e le SZ sono i cardini del corridoio meridionale paneuropeo (Lisbona-Barcellona-Lione-Milano-Venezia-Lubiana-Budapest-Kiev), definito Corridoio V, sul quale si innesta in Slovenia il Corridoio X, che parte dal centro Europa e arriva in Turchia e in Grecia dopo aver attraversato i Balcani.

 **Corridoio V**
 **Corridoio X**



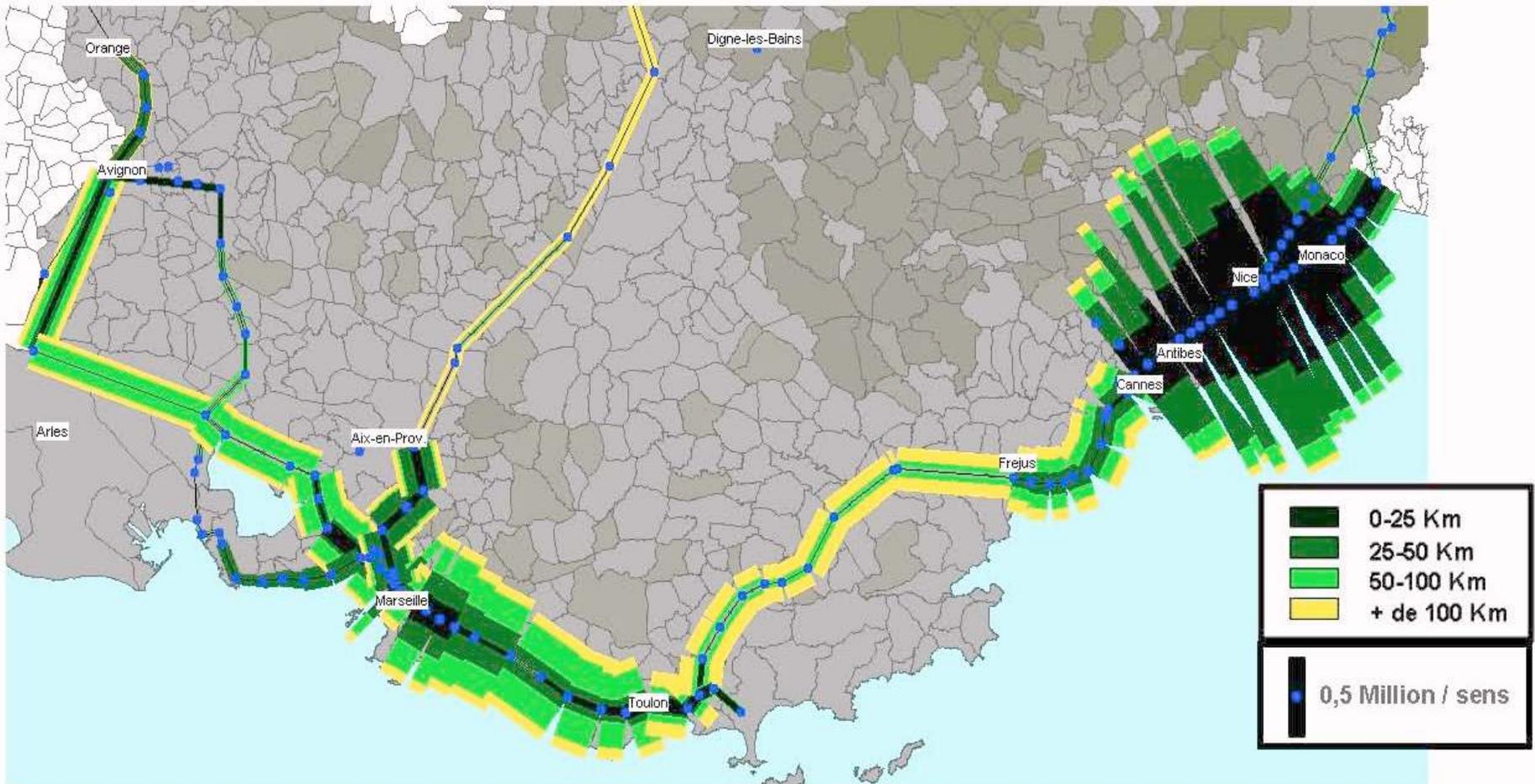
Une desserte au cœur des 3 grandes agglomérations et une dimension méditerranéenne



Besoins de déplacements locaux

- Un trafic local azuréen atteignant déjà un niveau inégalé (hors région parisienne)
 - Un accroissement de l'ordre de 250 % d'ici 2020
- imposent la totale dévolution à la desserte urbaine et métropolitaine de la ligne actuelle dont la capacité devra être renforcée et les gares repensées

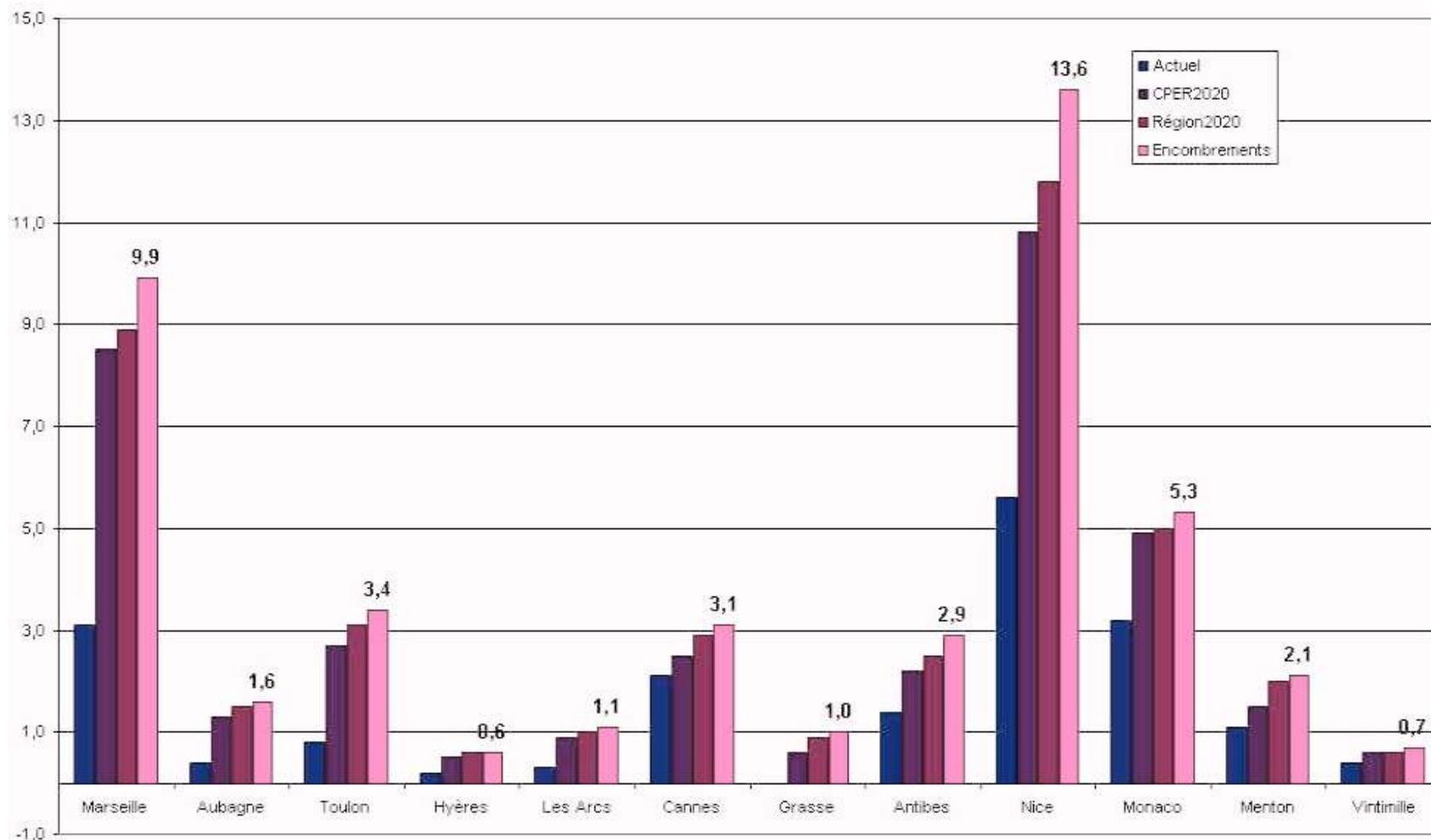
Trafics TER actuels



Voyageurs TER en PACA

Rangs actuels : 1.Nice 2.Monaco 3.Marseille 4.Cannes

2020 : Nice 13,6 millions voyageurs TER

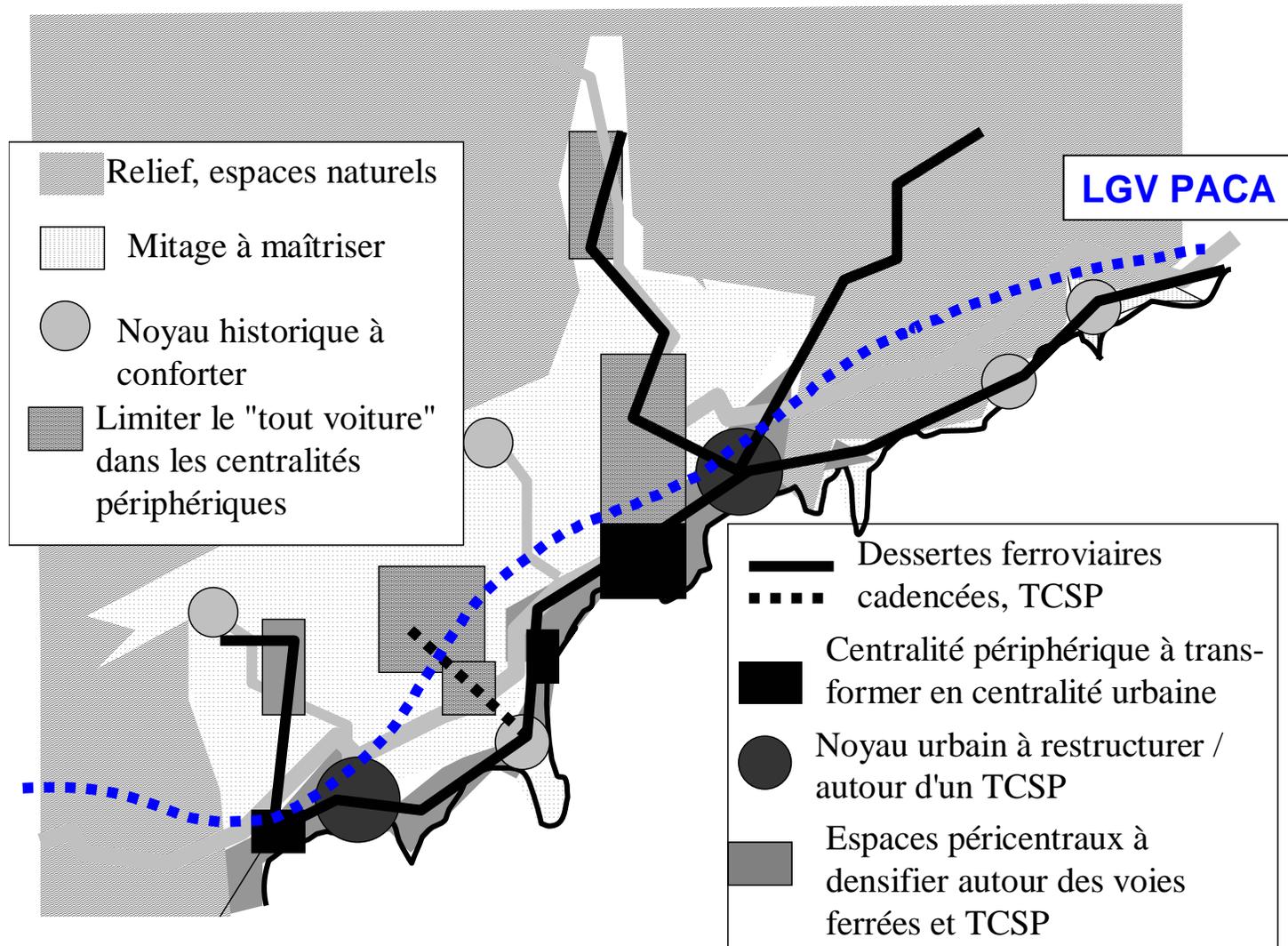


La ligne nouvelle instrument de *réaménagement territorial*

- Libérée par la LGV des circulations longue distance voyageurs et fret, la ligne historique s'articulant à celle-ci par trois gares-pivot (Cannes, Nice et Vintimille) devient l'ossature des lignes régionales (SNCF, FS et CP) et des lignes complémentaires et autres TCSP à créer
- Comme à EuraLille, Turin, Bologne, Florence, la conurbation azuréenne se recentrera sur ses cœurs de villes, redevenus nœuds de réseaux

Un urbanisme maîtrisé

articulé sur un Réseau Express Régional et d'autres TCSP avec la Ligne Nouvelle pour armature

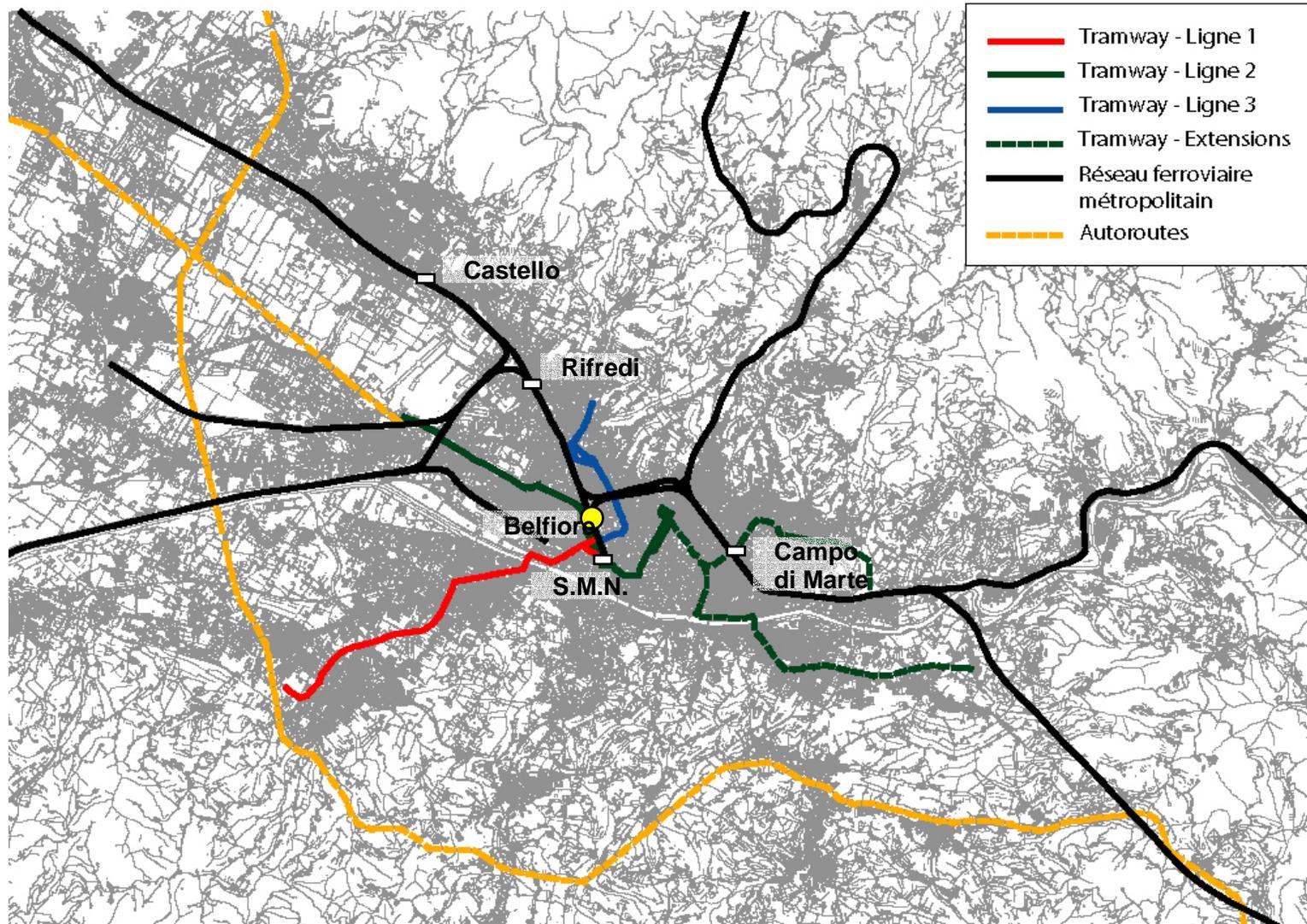


Firenze – Gare AV en centre ville

Une décision des autorités municipales, provinciales, régionales

- "Le parti urbanistique prime sur les préférences du transporteur"
- "Une gare en périphérie aurait aggravé l'étalement urbain et aurait fait perdre sa centralité à la ville historique"
- "Le centre historique ne doit pas devenir un musée, et le pôle des congrès doit s'y situer"
 - Déclarations au GIR Maralpin du Dott. Giuseppe Matulli, 1er Maire adjoint de Firenze, le 8 février 2005

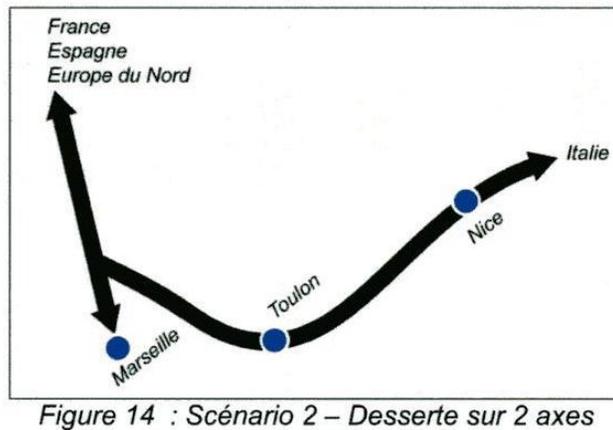
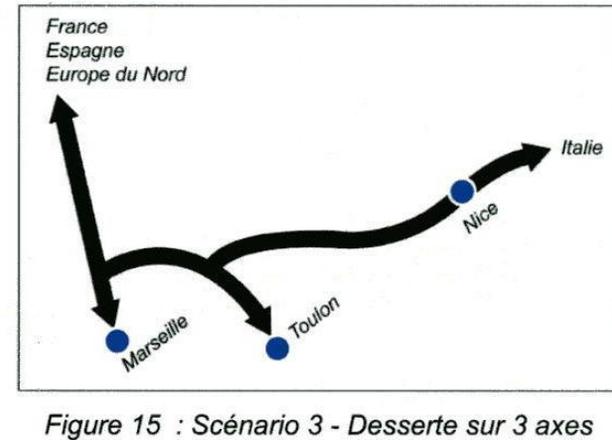
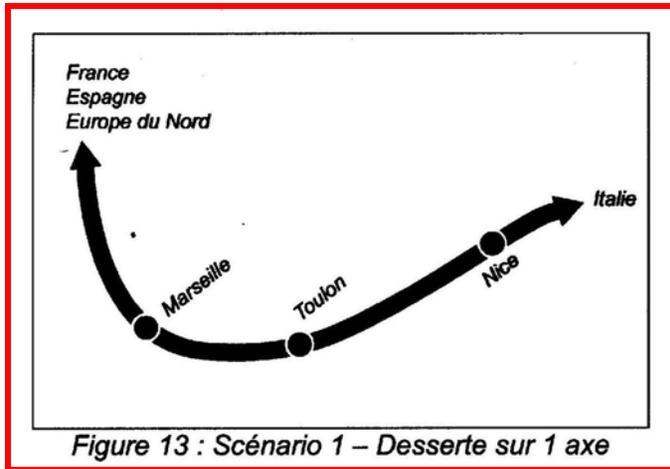
Firenze Belfiore : Gare AV souterraine centre ville au noeud du réseau ferroviaire métropolitain FS (Santa Maria Novella) 3 lignes de tramway dont deux co-financées par TAV



6

Pour conclure...

Le bon scénario : penser l'arc et les villes !



1. Haute capacité = mixité (partielle ou totale)
2. Liaison Italie prioritaire
3. Libérer la ligne historique pour dessertes des conurbations
4. Gares aux centre ville
5. Urgent Préserver les emprises

Sur la bonne voie...

- Jean-François Tonner [Adjt Maire Cannes, Délégué Transports, Pt. du SITP]
 - Les villes **sans voiture**, c'est inéluctable
 - L'**avenir** des zones urbaines dépend de leur capacité à **se débarrasser du trafic automobile**
[Nice-Matin 19 février 2005]
- Christian Estrosi [Député, Président du Conseil général des Alpes-Maritimes]
 - Le raccordement au réseau européen constitue une revendication vitale pour le Département car il favorisera à terme la construction de l'**arc méditerranéen**. La LGV permet en effet un **transfert modal** pour un déploiement européen et international. Il serait d'ailleurs souhaitable de **se raccorder** à la LGV (sic) entre Gênes et Vintimille **dès** sa mise en service en **2009**.
[Réunion générale de lancement du débat public, Nice 3 mars 2005]

Mais bien des progrès restent à accomplir

[cf. ci-dessous le bel avenir consenti aux projets... routiers]

