

**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)

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

LGV-Paca

Note de synthèse sur la traversée des Alpes-Maritimes

AVERTISSEMENT

L'ensemble de la problématique ne pouvant y être traité, la présente note renvoie à une série de documents du GIR Maralpin, parmi lesquels :

- [1] *Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle – Proposition du GIR Maralpin* [note technique du 18.03.05 (rév. 09.04)] où sont présentés le cadre général du projet et sa description
- [2] *Présentation en images du projet* [exposé en débat public à l'Atelier de présentation des solutions alternatives du 16.06.2005 à Marseille]
- [3] *La desserte de la Côte d'Azur : un projet gravement insuffisant* [exposé en débat public du 12.05.2005]
- [4] *Proposition du GIR Maralpin – Notice explicative* [état provisoire au 13.06.05] où sont reportés quelques uns des principaux éléments techniques de l'argumentaire

Termes de référence du projet présenté par le GIR Maralpin [1]

- Le projet de ligne nouvelle (LN) doit être *conçu d'emblée et en totalité dans son insertion circuméditerranéenne (liaison avec l'Italie)*.
- À la traversée de la Côte d'Azur, la LN est la seule réponse possible à sa congestion croissante en **libérant la ligne historique** pour un service de type RER et de desserte TGV diffuse.
- Dans ces conditions, le maintien, sinon le développement, des liaisons internationales fret *demandées par les autorités consulaires de Gênes et de Marseille* exige la **mixité de la LN entre Cannes-La Bocca et Vintimille**

Gares LGV [1] [4]

- L'aménagement du territoire et la politique de la ville *excluent toute gare en rase campagne* et militent pour des **gares de centre-ville** au nœud d'un réseau de transports en commun (TC).
- L'extension de la conurbation (70 km) conduit à préconiser **2 gares-nœud** l'une à l'ouest, l'autre à l'est, d'où diffuseront les dessertes.
- Les nœuds ferroviaires urbains de **Cannes-La Bocca** et de **Nice-Thiers** satisfont à ces conditions.
- L'irréremédiable étranglement de ses accès (3^{ème} voie insuffisante) et l'urbanisation *proscrivent le passage de la LN à St Augustin/aéroport* qui sera néanmoins, sur la ligne historique (LH), une *gare intermodale locale d'arrêt général pour les TER et les TGV de cabotage*.

Tracé [1] [2] [4]

- Le tracé de la ligne nouvelle serait en forme de **deux** anses de panier articulées sur les **trois** gares-nœuds **Cannes-La Bocca, Nice-Thiers** et, en Italie, **Vintimille** [cf. *Planches du Document 2*] :
 - la section La Bocca-Nice épousant sensiblement et majoritairement en souterrain le tracé de l'ex-A8 bis, traverse le Var en viaduc au niveau de Lingostière, puis les collines niçoises en un tunnel débouchant à l'avant-gare ouest de Nice-Thiers ;
 - la section ouest épousant le tracé déjà esquissé en 1995 par le Conseil général des Alpes-Maritimes [cf. *Notice explicative*]

Chacune des deux sections s'écarte suffisamment du littoral pour pénétrer dans les contreforts collinaires et préalpins littoraux sans affecter notablement les espaces concernés.

- Leur tracé tiendra compte de deux types de contraintes :
 - disposer de fenêtres (franchissements de thalwegs) adéquatement espacées pour réduire la longueur des tunnels ;
 - respect des rampes maximales admissibles pour le fret [12,5 ‰ (CEE/UN) ou, à défaut, 18 ‰ [retenues pour Perpignan-Figueras et sur les LGV italiennes (toutes mixtes)].
- La liaison entre ces deux branches est particulièrement aisée et économique : les emprises ferroviaires de Nice-Thiers et de Nice-St. Roch, en quasi continuité sur près de 5 km, offrent à la LN toute latitude d'insertion, sans nécessité d'extension ni autre ouvrage majeur que le percement d'un second tunnel de liaison de 650 m sous la colline de Cimiez.

Exploitation [3] [4]

- Le **réseau maillé** ainsi constitué garantit la **totale sécurisation** des dessertes locales et du transit international.
- **Fret** [cf. "Acheminement du fret entre Marseille et l'Italie à la réalisation du projet" in *Notice explicative*]
- **TGV "drapeaux"** : deux types de dessertes directes pour Cannes ou pour Nice depuis Paris peuvent être assurées avec un respect garanti des horaires :
 - "Direct Cannes-Centre" par LN (puis LH depuis La Bocca) se poursuivant en cabotage (Antibes, Cagnes, Aéroport) par la LH jusqu'à Nice ;
 - "Direct Nice-Thiers" par LN se poursuivant en cabotage (Monaco, Menton) par la LH jusqu'à Vintimille.
- L'aménagement d'une station mixte LN/LH à La Bocca permettrait à **Cannes** et son hinterland de disposer d'une **seconde gare** et d'avoir accès à l'ensemble des services ferroviaires (internationaux, nationaux, interrégionaux et locaux).

Économie du projet

Un tel parti présente un très grand nombre d'**avantages socio-économiques** :

- Les **nœuds et gares** de ce réseau maillé sont tous placés en **cœur de ville** avec de considérables potentiels de rabattement par les **transports en commun**
- Les emprises ferroviaires actuelles y sont largement suffisantes et ne nécessitent *aucune acquisition notable*.
- Les aménagements ferroviaires à y réaliser seront de plain-pied avec les aménagements existants (*pas de gare souterraine*).
- En s'accommodant d'un franchissement sans arrêt à vitesse modérée (100 à 120 km/h) peu péjorant pour les trains directs, les raccordements se négocient à niveau, épargnant les dispositifs de pleine ligne (sauts de moutons) coûteux et dévoreurs d'espace.
- Les courtes interstations (de l'ordre de 30 km) ne justifiant pas une mise en vitesse maximale, la **vitesse de ligne** peut être **réduite à 200-230 km/h** sans affecter sensiblement les temps de parcours.
- En découlent de sensibles réductions :
 - du rayon minimum des courbes facilitant l'insertion du tracé dans le paysage ;
 - de la section libre (lame d'air) des tunnels [réduction de 100 m² à 63 m²] ¹atténuant d'autant le coût de réalisation des ouvrages.
- Le report du fret sur la ligne nouvelle, *imposé par le développement des services voyageurs locaux* facilitera l'acceptation de ces derniers par les populations riveraines, de plus en plus sensibilisées aux nuisances sonores.

J. Molinari, 13.06.2005

¹ Les sections courantes des tunnels monotubes de la LGV Méditerranée sont de deux types : (1) profil 100 m² pour les sections de pleine ligne parcourues à 320 km/h ; (2) profil 63 m² pour les ouvrages parcourus à 230 km/h [tunnels de Marseille (7834 m) et de Pennes-Mirabeau (1530 m) [ANDRÉ (2002)]