

**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

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

LGV Paca - Études préliminaires de tracé - Phase 1



**Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca
et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre
dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire**

**Mémoire sur les analyses et propositions
du GIR Maralpin
à l'attention des Services de l'État**

28 mars 2011

Claude BRULÉ¹ & Jacques MOLINARI²

¹ Administrateur délégué du GIR Maralpin auprès des administrations centrales

² Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

LGV-Paca - Étude préliminaires Phase 1

● Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire

● Mémorandum sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État

1. Bref rappel chronologique

La LGV-Paca, qui fut originellement conçue comme branche orientale du prolongement de la Ligne nouvelle Paris-Lyon (LN 1) vers le sud³, a ouvert un nouveau champ de questionnements en matière de ligne nouvelle, en soulevant de manière incontournable des enjeux majeurs d'aménagement du territoire.

Avant même que ne se soit relancé le projet, le GIR Maralpin avait dénoncé l'esprit d'un tracé court-circuitant deux des trois grandes métropoles de l'arc méditerranéen provençal, et faisant fi de la double nécessité de renforcer l'armature ferroviaire de la région et de faire face à ses enjeux territoriaux.

C'est en invoquant ces enjeux que le GIR a apporté une contribution décisive en attestant le 19 décembre 2008 devant la CCIMP⁴, puis le 4 février 2009 à Meyreuil⁵ devant un aréopage d'élus, que le débat ne se restreignait pas à des choix partisans mais pouvait rallier l'ensemble des acteurs, pour autant qu'il se fonde à la fois sur une claire analyse de l'intérêt général et sur une solide argumentation.

Cette argumentation en faveur du tracé dit "des Métropoles du Sud" (MDS), fut formulée par le GIR dans une note de synthèse⁶ assortie de développements techniques⁷, qui donna l'élan au grand rassemblement organisé à l'encontre du tracé Côte d'Azur (CDA), le 11 février 2009 à Paris devant le ministère de l'écologie, par la maire d'Aix-en-Provence Maryse Joissains entourée d'une délégation de 86 élus, avant une réunion sur la future ligne à grande vitesse Paris-Nice, manifestation qui déboucha aussitôt sur la mise en place le même jour par le ministre Jean-Louis Borloo d'un secrétariat permanent dirigé par Yves Cousquer, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, et chargé d'étudier les conditions de poursuite du projet.

2. L'argumentaire stratégique du GIR [Réf.GIR Oct. 2008]

Aménagement du territoire

³ (cf. historique RFF)

⁴ le 19 décembre 2008 au Palais de la Bourse à Marseille

⁵ à l'invitation du Conseil communautaire du Pays d'Aix et du Maire de Meyreuil

⁶ Jacques Molinari "Les fausses routes de la LGV Paca, ou Comment remettre le tracé des Métropoles sur la bonne voie" (Synopsis) ; 5 pages ; 18 octobre 2008

⁷ se référant à de nombreuses études du GIR Maralpin dont mention est faite en fin de document

Face à la métropolisation anarchique, à l'extension urbaine et à la consommation immodérée de l'espace, constatées par les études académiques de l'*Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'espace méditerranéen* (OTM) et les états des lieux dressés par les services de l'État, à l'occasion notamment des *directives territoriales d'aménagement* (DTA) et de leurs suivis [*Prospective territoriale 06* et *Suivi-évaluation de la DTA*], la réalisation d'une ligne nouvelle est en mesure de répondre à la fois au renforcement

- de la liaison internationale circumméditerranéenne
- des liaisons entre pôles métropolitains
- des liaisons internes aux di/tripôles majeurs que constituent
 - Marseille-Aix-Toulon
 - Cannes-Nice-San Remo (Riviera Ligure)

avec, pour impératif catégorique, celui d'implanter les gares en centres ville aux fins de valoriser leur cœur, de favoriser leur densification en "reconstruisant la ville sur la ville", et de mettre un frein à l'étalement urbain.

Report modal fret

La prise en compte du fret doit également faire partie intégrante du projet aux niveaux :

- international, afin de faire face aux acheminements⁸ présents et futurs (au-delà même de la réalisation du Lyon-Turin, ne serait-ce que pour la sécurisation de cet itinéraire),
- interportuaire (Marseille-Toulon-Gênes),
- de la logistique métropolitaine pour l'approvisionnement-desserte des cœurs de métropoles.

Maillage et sécurisation du fuseau [cf. Planche 1]

Du fait de la configuration des zones à desservir et des modulations des dessertes qu'elle implique (dessertes locales fines, régionales espacées et interrégionales à longue distance), la ligne nouvelle et la ligne historique doivent être en mesure de se compléter l'une l'autre et de se suppléer en cas de surcharge ou d'indisponibilités temporaires du fait d'incidents ou de travaux. Une telle complémentarité ne peut être obtenue que par un maillage serré et une certaine intercompatibilité.

La mixité de la ligne nouvelle s'imposerait ainsi, sauf sur le seul segment Marseille-Centre Var disposant d'un itinéraire de détournement, celui de Carnoules-Gardanne, préservé jusqu'ici de la fermeture par le ministère des Armées pour des raisons stratégiques, et désormais promu à réouverture pour la desserte régionale.

Un réseau aux caractéristiques modulées

A ces considérations, RFF, maître d'ouvrage, a opposé l'élévation considérable des coûts imputables aux difficultés accrues d'insertion du tracé et à la mixité, argumentation reprise avec force par les adeptes de la concurrence Fer/Air et autres tenants de la liaison directe (CDA).

Il y avait pourtant été objecté par avance par le GIR que la mixité ne concernerait que les seules sections où elle s'impose (traversée-desserte de la Côte d'Azur), et que, sur de nombreuses sections de ligne, des raisons majeures d'exploitation (distances entre gares

⁸ en 2009, près de 50 % du trafic routier annuel entre la France et l'Italie était actuellement acheminé par la route au franchissement de Vintimille (17,1 millions t) contre 10,2 Mt au Fréjus et 7,6 au Mont-Blanc [Alpinfo 2009, DETEC, Office fédéral des transports (27.10.2010)]

d'arrêt général), rendaient vaines l'adoption de vitesses de ligne très élevées et en réduiraient corrélativement le coût de construction.

3. Le cas très particulier de la Côte d'Azur

Une ligne historique à la limite de sa capacité

Entre Cannes et Vintimille, la ligne historique du PLM est l'une des plus chargées et des plus complexes à exploiter du réseau ferroviaire français, tant du fait de la diversité des missions à assumer que de sa fragilité. En effet, son tracé l'expose sévèrement aux risques naturels (maritimes, géologiques, sismiques) et anthropiques, ces derniers aggravés par l'urbanisation massive de ses abords, laquelle pèse sur les précautions, sinon les contraintes, d'acheminement [notamment de transport de marchandises dangereuses (TMD)].

Hormis les modiques augmentations de capacité pouvant résulter d'une domestication de l'ensemble des circulations, préjudiciables aux services à rendre à une métropole dont la population maximale peut largement dépasser 1,5 million d'habitants⁹, la seule opération réalisable est la mise à trois voies de la trop courte section de 14,6 km Antibes - Nice Saint-Augustin, actuellement en chantier, que le récent doublement précipité de la voie rapide urbaine¹⁰ aura amputée des 5,4 km de son prolongement souhaitable à l'Est, la section Nice Saint Augustin - Nice Ville [cf. réf. GIR déc. 2005].

Le verrou niçois

L'amélioration du système ferroviaire actuel est ainsi obérée par cet étranglement de la plateforme entre Saint Augustin et Nice Thiers¹¹ [cf. Planche 2], étranglement d'autant plus préjudiciable que les autorités niçoises, responsables de cet état de fait, ont exigé dans le même temps l'implantation de la gare TGV niçoise à Nice Saint Augustin, en amont du goulet la séparant ainsi du nœud ferroviaire Nice Thiers/Nice Saint Roch et des ses amples emprises pourtant plus propices à la réalisation d'une importante gare centrale [cf. Planche 3].

C'est d'ailleurs à la fois pour surmonter le hiatus Saint Augustin - Nice Thiers, renforcer pour cette dernière gare son rôle de gare centrale, et ne pas compromettre le prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie, que tous les schémas de tracé proposés par le GIR y situent la gare TGV [cf. réf. GIR sept. 2007] [cf. Planches 4].

Une discrétion de circonstance de la part du GIR à ce sujet

À l'exception de l'Atelier-Table Ronde GIR/SFU/UIC qui s'est tenu à Mouans-Sartoux le 3 juin 2009¹², le GIR s'est gardé de soulever ces questions au moment où l'enjeu majeur résidait dans le choix entre les deux tracés CDA et MDS.

4. Le second enjeu de la LGV-Paca : l'Arc méditerranéen et sa césure azurienne en souffrance

Les grandes avancées et les lacunes du Rapport Cousquer

⁹ À la population résidente (1 million d'habitants) s'ajoute la population touristique dont la moyenne annuelle est de l'ordre de 0,25 million

¹⁰ ces travaux ont débuté alors que s'ouvrait le débat public sur la LGV-Paca

¹¹ comprenant notamment la Tranchée de Saint Philippe

¹² Organisé sous le titre "Arc méditerranéen ferroviaire - L'incontournable traversée-desserte de la Côte d'Azur" en collaboration avec la municipalité

Ce fut sans aucun doute une attitude partagée par Yves Cousquer, qui connaissait bien, notamment pour avoir participé à un de nos séminaires¹³, notre double souci de faire adopter le tracé des Métropoles du Sud sans heurter les sensibilités azuréennes en mettant de surcroît en cause la "directissime" niçoise et son "atterrissement" aéroportuaire.

Ainsi, si grâce à la pertinente projection à l'horizon 2040 des investissements lourds nécessaires à la Région avancée par Yves Cousquer, la décision de retenir le tracé des métropoles assorti du réseau maillé le complétant a pu être prise, la question de la traversée-desserte des Alpes-Maritimes restait irrésolue, comme d'ailleurs celle du devenir du fret.

Ouvrir un nouveau débat, cette fois sur le secteur oriental du projet

En mars 2011, alors que les études préliminaires de tracé sont formellement engagées depuis le COPIL du 17 janvier, et alors que la Ville de Nice ne prend vraiment conscience le 11 février 2011 (avec quelque retard) de sa proximité avec la Ligurie et la met en balance avec sa préférence passée pour Paris¹⁴, la traversée des Alpes-Maritimes, *réplique fractale de la traversée de la Provence*, reste donc en attente d'un choix décisif.

En effet, à l'image de la situation qui prévalait encore en décembre 2008 où il fallait trancher entre deux tracés, l'un direct vers Nice et l'autre desservant les métropoles, à l'orée 2011, il faudra bien trancher à nouveau, à partir de l'Estérel, entre deux sous-tracés, l'un direct vers Nice (avec une gare intermédiaire du type de celle d'Aix-Tgv) et l'autre desservant d'abord Cannes, puis Nice.

Une fois encore, le GIR, qui se prononce fortement en faveur du second et aussi fortement en défaveur d'une gare hors-la-ville en moyen pays azuréen, taira ses expresses réserves à l'encontre de la gare TGV à l'aéroport (en fait Nice Saint Augustin) afin de ne pas porter ombrage au nouveau choix décisif.

L'*image fractale* serait respectée en tous points si l'homothétie du poids des acteurs l'était. Or, ce n'est plus tout à fait le cas dans les Alpes-Maritimes où le doublet niçois [Ville de Nice/Communauté urbaine de Nice (CUNCA)], renforcé du Conseil général des Alpes-Maritimes, (où siègent les mêmes acteurs), se prévalent de leurs positions de co-financeurs, tandis que la Ville de Cannes, comme la Ville de Grasse, qui ont certes constitué un SCoT Ouest¹⁵, mais n'ont pas le poids politique et culturel de la Communauté du Pays d'Aix¹⁶, ont été exclus d'emblée du tour de table initial par décision du Préfet des Alpes-Maritimes, du fait, semble-t-il, de leur moindre influence dans les prises de décisions d'aménagement du territoire azuréen.

5. Une étroite "fenêtre de tir" et des cibles qui se dérobent

Les intérêts du maître d'ouvrage

Moins bien armés, sauf à bénéficier de l'intervention d'un nouveau médiateur missionné par l'État, les partenaires de la politique d'aménagement du territoire telle qu'elle a été définie par les récentes lois d'urbanisme et les lois Grenelle, seront confrontés à la position du maître

¹³ Séminaire GIR/IIC/SFU "La LGV-Paca et le développement durable de l'Arc méditerranéen", Nice le 26 mars 2009

¹⁴ signature par les maires de Gênes et de Nice, le 11 février 2011 au Palazzo Tursi à Gênes, d'un accord de partenariat économique entre les villes de Gênes et de Nice, portant notamment sur la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre la capitale ligurie et Nice Côte d'Azur d'ici 2018

¹⁵ 250 502 habitants

¹⁶ 361 836 habitants

d'ouvrage enclin à réaliser le seul tracé réellement étudié sous ses directives, celui de la trajectoire directe vers St Laurent-du-Var, agrémentée d'une gare intermédiaire (souterraine) qui serait située vers Mouans-Sartoux¹⁷.

L'intérêt d'une telle configuration pour le maître d'ouvrage est multiple :

- ne pas affronter ses partenaires niçois,
- mettre à la charge du projet la réalisation de la gare intermédiaire,
- tirer parti des redevances de stationnement générées par une gare qui sera essentiellement desservie par automobile,
- tirer le maximum de profit de la cession des emprises ferroviaires de Cannes-la-Bocca convoitées par la spéculation immobilière.

A contrario, du point de vue du GIR, l'implantation à Cannes-La-Bocca d'une gare nouvelle présenterait les avantages suivants [cf. Planche 3] :

- ses emprises sont disponibles,
- sa localisation vis-à-vis du coeur de ville de Cannes n'est pas différente de celle de St Augustin vis-à-vis du coeur de ville de Nice,
- l'intermodalité avec la ligne Cannes-Grasse y est aisément réalisable,
- les basculements de circulation entre sections de lignes nouvelles et historiques sont aisés à établir du fait des larges emprises disponibles,
- son implantation à l'air libre élude les servitudes de sécurité imposées par le fret en l'acheminement de matières dangereuses (TMD)¹⁸.

Des procédures accordant peu d'ouvertures et bien peu de temps

Bien que le MO se soit engagé dans une procédure de concertation, il pousse les feux pour que les bureaux d'études qu'il a commissionnés affinent les pré-études réalisées au cours de la phase d'études complémentaires pour les soumettre au COPIL de juin 2011 « devant identifier les scénarios à étudier »¹⁹.

Or, selon les seules informations disponibles hors le cénacle du COPIL, parmi toutes les esquisses de tracés envisagées lors des pré-études, aucune ne concerne le tracé par la zone littorale de Cannes, la desserte de Cannes n'étant proposée que par débranchement depuis la ligne principale, proposition aussi coûteuse et dommageable qu'irrationnelle [cf. note 17].

Une demande forte des élus de l'Ouest des Alpes-Maritimes

Le 23.10.2009, lors de la seconde conférence Interscot, les élus de l'Ouest du département (représentant une population de 425 000 habitants)²⁰ ont déploré de ne pas être associés au comité de pilotage du projet (COPIL) et précisé à l'unanimité que la gare TGV prévue dans l'ouest devait être implantée « sur la façade littorale cannoise ». Pour sa part, dès juillet 2009,

¹⁷ Cf. *Études complémentaires suite au débat public (Synthèse)* - RFF Mission LGV Paca ; juillet 2008 (selon RFF, ces études auraient en fait été achevées en septembre/octobre 2008)

¹⁸ un des plus sérieux problèmes à résoudre dans les Alpes-Maritimes, siège d'importants trafics de transit de TMD

¹⁹ Cf. Cahier des charges du Comité thématique Environnement et Développement durable (COTHEM E&DD) ; RFF ; janvier 2011

²⁰ La conférence Interscot a été lancée en juillet 2009 par la réunion des élus du SCoT Ouest (Cannes et Grasse regroupant 250 000 habitants) et du SCoT de la Communauté d'agglomération d'Antibes Sophia Antipolis (CASA) regroupant 175 000 habitants

Michèle Tabarot, député-maire du Cannet (majorité présidentielle) demandait à ce que la gare soit implantée à Cannes-la-Bocca [sources Nice Matin des 13.07.2009 & 24.09.2009].

6. Sur les modalités d'intervention avant que l'irréversible ne soit commis

Du point de vue du GIR, l'enjeu prioritaire consiste donc à porter l'accent sur le lancement de la préétude des tracés desservant le littoral cannois, ainsi que l'ont vainement réclamé les élus de l'Ouest des Alpes-Maritimes.

Dans le cadre de la concertation

Parmi les dispositifs offerts dans le cadre de la concertation, bien peu d'entre eux sont accessibles et selon des modalités aussi restrictives qu'imprécises, aux représentants de la société civile.

COPIL (Comité de pilotage)

Il se réunit en principe au moins une fois par semestre à l'initiative de son Président afin de valider le périmètre de l'opération, les grandes orientations du programme des études, le planning général et la situation financière.

Au titre de la Charte de concertation²¹, y assiste le représentant de la CNDP co-désigné par cette dernière et le MO.

COTEC (Comité technique)

Il a pour mission l'appui au COPIL et la préparation de ses réunions. Il est composé d'un représentant désigné de chacun des signataires de la convention de partenariat.

Il se réunit préalablement à chaque réunion du Comité de Pilotage et se réunit également, tous les deux mois en moyenne, pour faire le point, avec RFF, sur le déroulement des études et les travaux des Comités Territoriaux et Thématiques.

COTER (Comités territoriaux)

Ils sont l'homologue des COPIL au niveau territorial départemental et sont présidés par les Préfets correspondants et inclut, dans le comité territorial azuréen, le représentant de la Principauté de Monaco

SNCF Gares et Connexions est invitée à participer aux réunions des comités territoriaux lorsque des points concernant les gares seront inscrits à l'ordre du jour.

COTHEM (Comités thématiques)

Mis en place par le COPIL du 24 juin 2010, ils sont au nombre de quatre :

- Comité *services et fonctionnalités* ;
- Comité *environnement et développement durable* [Cothem E&DD];
- Comité *gares* ;
- Comité *des entreprises ferroviaires* (en particulier services grandes lignes et fret).

COTER et COTHEM disposent de latitude pour constituer des Groupes de Travail, ainsi c'est dans le Cothem E&DD est annoncée la constitution d'un très modeste et discret Groupe de Travail « Aménagement du territoire ».

Ainsi, ce n'est guère que dans des dispositifs de second ordre, auxquels à ce jour le GIR n'a même pas été convié à participer, que peuvent être plaidées des propositions propres à effacer les inconvénients marqués décrits ci-avant.

L'attente de salutaires interventions de l'État

²¹ Adoptée au COPIL du 17 janvier 2011, au comité de rédaction de laquelle a participé le GIR

(1) Au niveau de la concertation, le GIR espère des Services de l'État qui ont apprécié et tiré parti de ses contributions, qu'ils pèsent au sein des COPIL, COTER et COTHEM pour que le GIR soit invité à participer aux entités traitant des domaines de sa compétence, notamment

- COTHEM Gares
- Groupe de travail Aménagement du territoire du Cothem E&DD
- COTER Alpes-Maritimes

(2) Saisine de l'État pour l'incorporation de droit aux COTER du SCoT Ouest et/ou de l'Interscot de l'Ouest du département. Une telle saisine pourrait tirer justification de la récente décision de l'État d'étendre à l'Est les procédures d'Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique (E.P.E.U.P) assorties du débat public à engager à l'Est du département.

(3) Engager au plus tôt ce débat public, qui permettra de redéfinir le parti à adopter pour assurer, dans de bonnes conditions, la desserte de Nice, la diffusion des trafics avec les réseaux ferroviaires locaux existants ou projetés et la continuité ferroviaire jusqu'en Italie, de façon à prendre le plus rapidement possible toutes mesures conservatoires relatives aux préservations des emprises existantes et à réviser les projets urbains.

(4) Tirer au plus tôt les retours d'expérience en matière de gares nouvelles, notamment ceux des gares de Valence-TGV/Valence Ville, Avignon-TGV et Aix-TGV, afin de les mettre à profit dès le colloque programmé à l'automne 2011 sur ce thème par l'*Observatoire régional des transports (ORT) Paca*.

Jacques Molinari & Claude Brulé, le 28 mars 2011



Principaux travaux du GIR Maralpin sur lesquels se fonde cette analyse

[Réf. GIR Oct. 2008]

Les fausses routes de la LGV Paca, ou Comment remettre le tracé des Métropoles sur la bonne voie (Synopsis)

Auteur : Jacques Molinari ; 5 pages ; 18 octobre 2008

Texte [cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/MolinariConfCcimpLgvPacaRefondSynopsis812.pdf>]

Diorama [cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/MolinariConfCcimpLgvPacaRefondDiaporama812.pdf>]

[Réf. GIR Sept. 2007]

Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle LGV-PACA

A – Enjeux et Perspectives (Synopsis)

B - Les fondements d'une prise de décision motivée

C - Nouvelles précisions sur les propositions du GIR Maralpin

Rapport d'étape établi à la date du 20 juin 2007

Auteur : J. Molinari ; 67 pages ; 17 septembre 2007

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLgv06EtudeGirMaralpin709.pdf>]

[Réf. GIR Déc. 2005]

Desserte de la conurbation azurée par la ligne littorale

Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future

Auteur : J. Molinari ; 37 pages ; 12 décembre 2005

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLigneLittorale06Capacite512.pdf>]



Planches

Planche 1

Traversée et desserte des Alpes-Maritimes [Schéma de principe]

Planche 2

L'entrée ouest de Nice Une autoroute urbaine aménagée au détriment de la capacité ferroviaire

Planche 3

Les emprises ferroviaires de gares de Cannes-la-Bocca, Nice-Thiers/Nice-St Roch et Vintimille

Planche 4

Schémas des nœuds ferroviaires de (a) Cannes La Bocca et de Nice-Thiers

Esquisse de la traversée Est du département et son débouché par la vallée de la Bevera sur le Parco

Roya de Vintimille

Noeud voyageurs de Nice-Thiers (détails)



Le corridor ferroviaire circumméditerranéen

Les travaux de la LN le 15.06.2005 ?

NON ! Ceux de l'autoroute urbaine de Nice (2ème Chaussée)



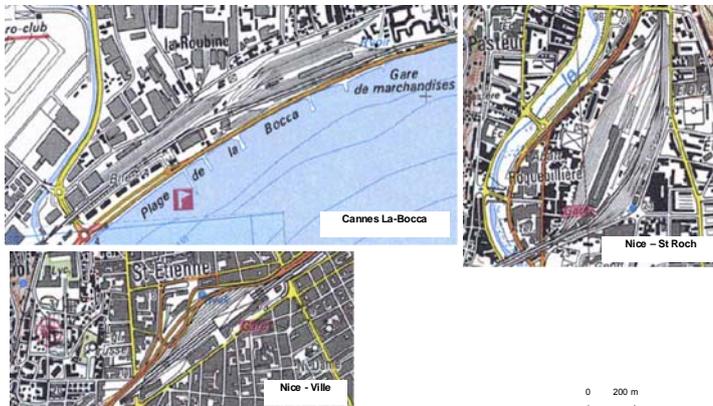
GIR Maralpin/J.Molinari - Problématique ferroviaire azuréenne - Mousans-Sartaux 27.03.2007

Planche 2

L'entrée ouest de Nice
Une autoroute urbaine aménagée au détriment de la capacité ferroviaire

[présentation GIR au débat public (*Atelier de présentation des solutions alternatives*, Marseille, 16 juin 2005)]

Les emprises ferroviaires des gares de Cannes-La Bocca, Nice-Thiers et Nice St. Roch



GIR Maralpin/J.Molinari - Problématique ferroviaire azuréenne - Mousans-Sartaux 27.03.2007

Planche 3

Des emprises disponibles et d'extension suffisante pour l'implantation des installations d'accueil et de services LGV, Fret & TER

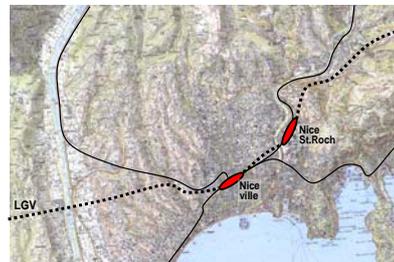
[pour les installations de Ventimiglia, cf. Planche 18 (d)]
[GIR-Lgv/NT (09.04.05)]

Noeud et gare nouvelle LN-LH de Cannes-La Bocca



GIR Maralpin / Midra - Problématique ferroviaire azuréenne - Moares Sarbaux 27.03.2007

Nœud de Nice (Nice-Thiers & Nice St. Roch) et remaniement LN-LH de Nice-Thiers



GIR Maralpin / Midra - Problématique ferroviaire azuréenne - Moares Sarbaux 27.03.2007

Un tracé proposé en 1995 par le Conseil Général



GIR Maralpin / Midra - Problématique ferroviaire azuréenne - Moares Sarbaux 27.03.2007

Emprises ferroviaires de Ventimiglia



GIR Maralpin / Midra - Problématique ferroviaire azuréenne - Moares Sarbaux 27.03.2007

Gare centrale et Traversée ferroviaire de Nice



GIR Maralpin / Midra - Problématique ferroviaire azuréenne - Moares Sarbaux 27.03.2007

Planches 4

En haut (a) & (b)

Schémas des nœuds ferroviaires de (a) Cannes La Bocca [correspondance hectométrique Cannes-Grasse] et (b) de Nice Thiers [cf. (e)]

Au milieu (c) & (d)

(c) Esquisse de la traversée Est du département
(d) Débouché par la vallée de la Bevera sur le Parco Roya de Vintimille

En bas à gauche (e)

Nœud Voyageurs de Nice Thiers [TGV, TER littoral et Breil-Cuneo, CP (prolongement)] [GIR Maralpin]