

***Débat public sur le projet de  
LGV PACA***

***Atelier de présentation des solutions  
alternatives***

*Marseille, le 16 juin 2005*

***Proposition du GIR Maralpin***

***Proposition du GIR Maralpin pour  
La traversée des Alpes-Maritimes***

***La ligne nouvelle***

**Une ultime chance de  
réaménagement durable de  
l'espace azuréen**

**N.B.** La présentation qui suit se réfère aux documents GIR Maralpin ci-après auxquels le lecteur est prié de se reporter

- Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle - Proposition du GIR Maralpin  
[Projet présenté à RFF le 18 mars 2005 et soumis à la CPDP LGV-Paca le 25 mars 2005]
- LGV-Paca - Proposition du GIR Maralpin – Notice explicative  
[Document support à la présentation du 16 juin 2005 – État provisoire]
- LGV-Paca – Note de synthèse sur la traversée des Alpes-Maritimes  
[Document support à la présentation du 16 juin 2005 – État provisoire]

# La bande littorale azurée

## 1 million d'habitants + combien de visiteurs ?

### Aux prises avec

- un trafic Poids lourds 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

[Cf. ADAAM - G. Jourdan - Compte Déplacements des Alpes-Maritimes (2001-2002)]

# Les réponses apportées jusqu'ici

- Une directive territoriale d'aménagement
  - Qui n'a pris en compte
    - ni le fret routier et la croissance du trafic de transit
    - ni même la perspective d'une LGV
  - Qui n'est pas même pas respectée en matière d'urbanisme [le mitage de l'espace azuréen s'est emballé depuis]
- L'appropriation insidieuse des emprises ferroviaires au profit des routes et autoroutes
- Des projets routiers... et autoroutiers

# Le corridor ferroviaire circumméditerranéen

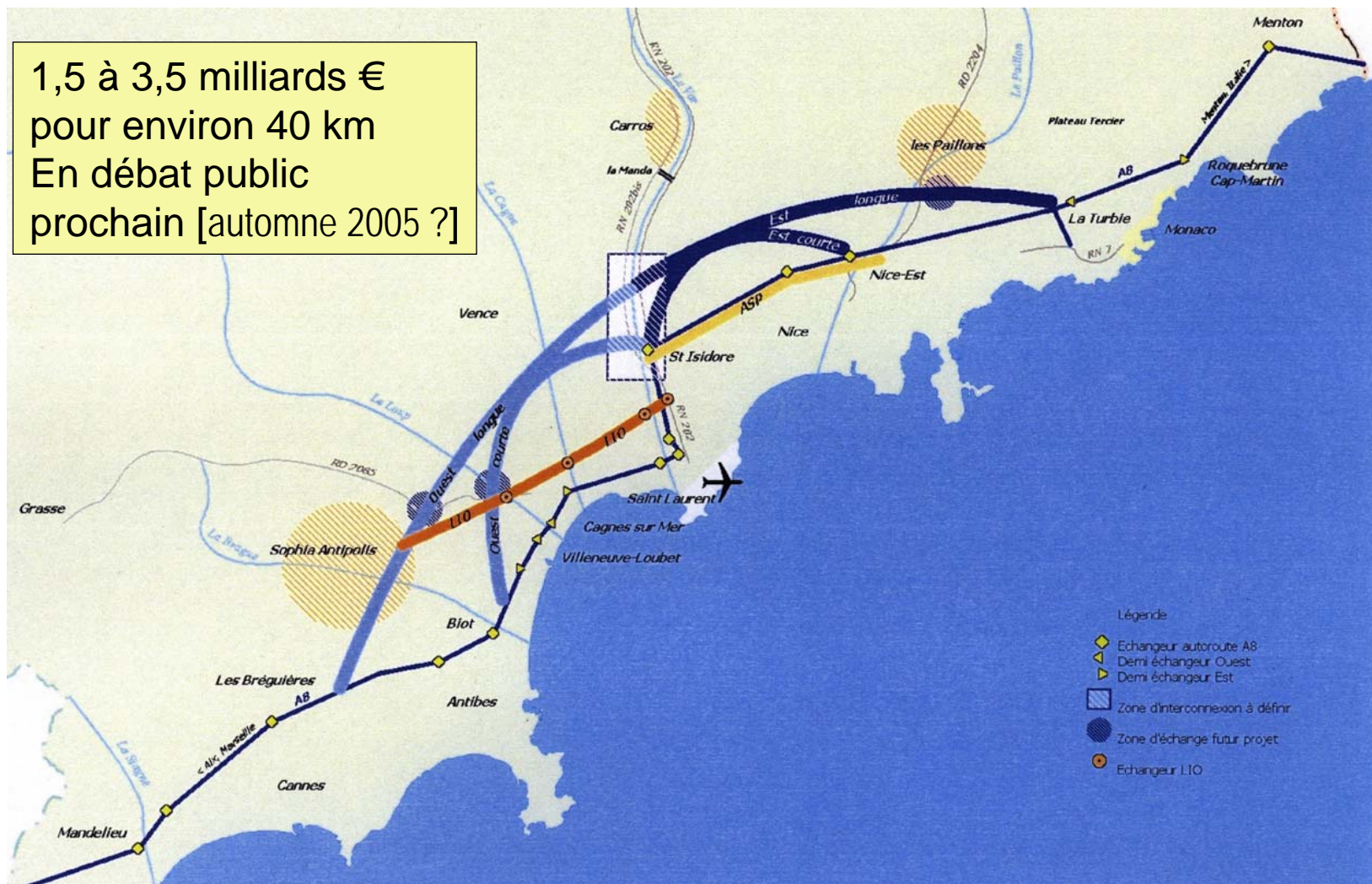
Les travaux de la LN le 15.06.2005 ?

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



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

1,5 à 3,5 milliards €  
pour environ 40 km  
En débat public  
prochain [automne 2005 ?]

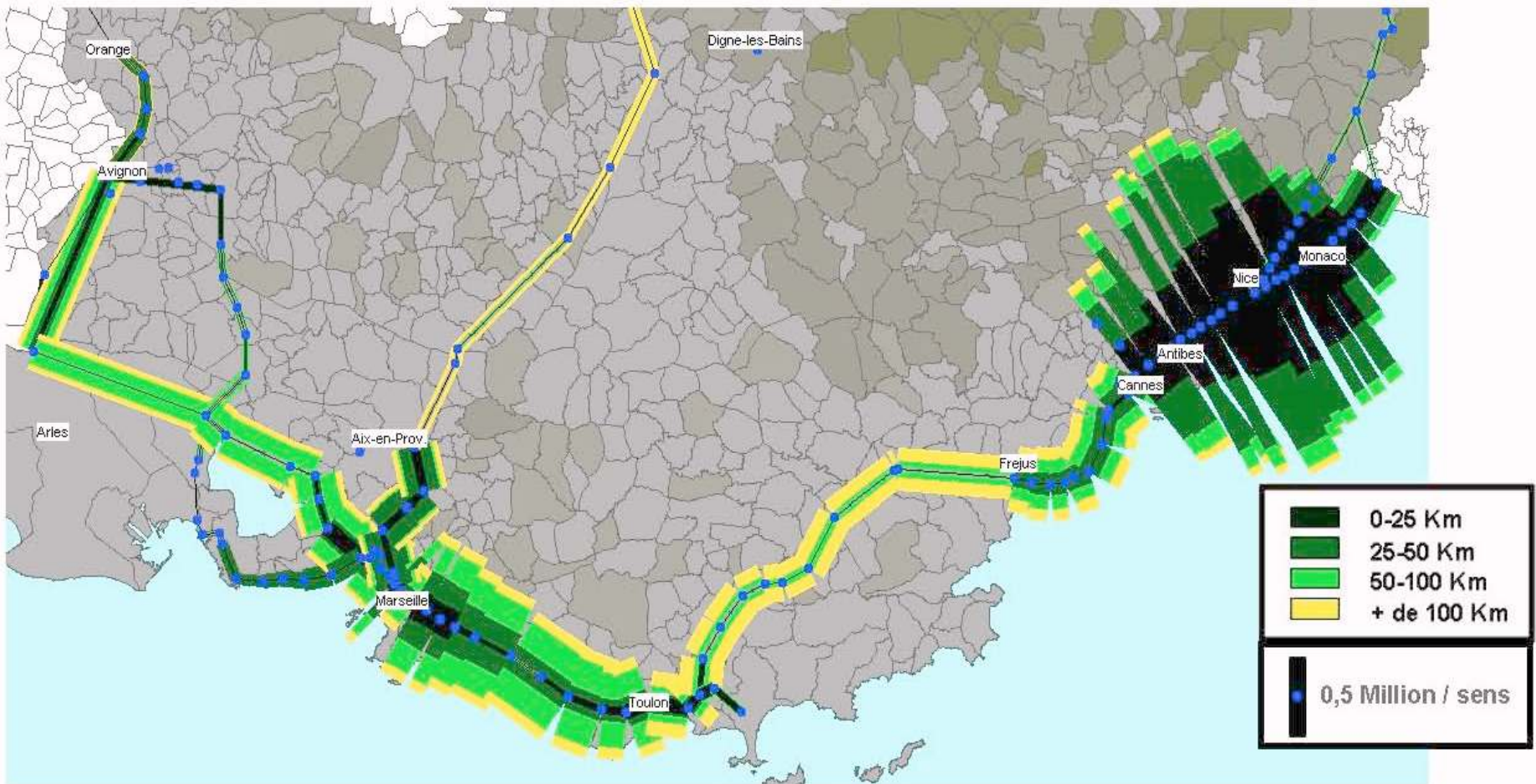


# Changer radicalement de cap

- En se dotant d'une infrastructure ferroviaire nouvelle [LN] permettant
  - de libérer des capacités sur la ligne historique [LH] pour le développement d'une desserte TER locale dont les potentialités sont énormes [cf. Diapos 9 & 10]
  - d'offrir des liaisons locales, intercités, inter-régionales et internationales (arc méditerranéen) à grande vitesse
  - de juguler par transfert modal le transit routier international [cf. Diapo 11]



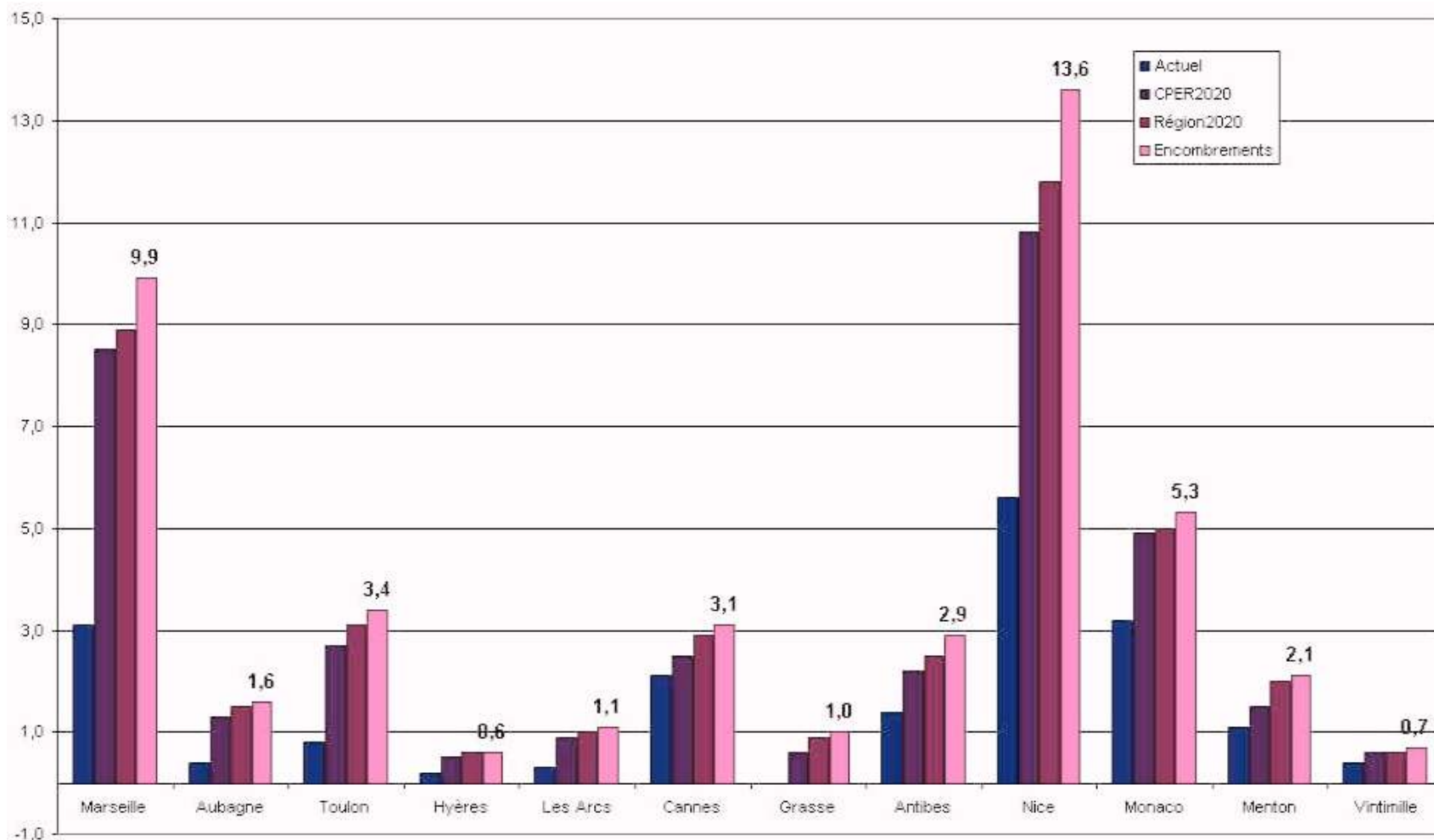
# Trafics TER actuels



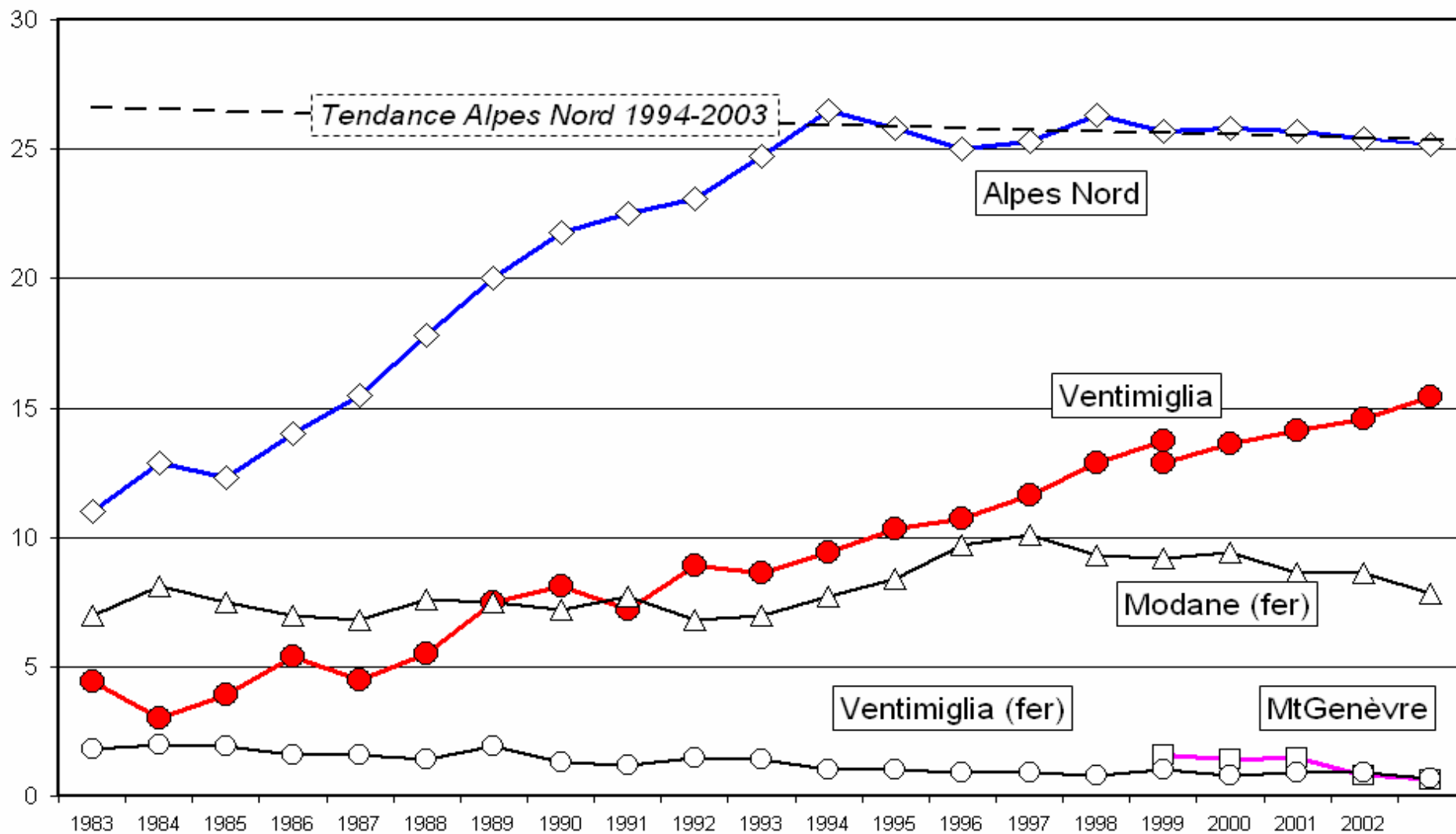
# Voyageurs TER en PACA

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

2020 : Nice 13,6 millions voyageurs TER



# Évolution 1983-2003 du trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes



# ***Termes de référence de la proposition***

- **LN** conçue **d'emblée** et **en totalité** dans son insertion circumméditerranéenne (**liaison avec l'Italie**)
- **LN** (seule réponse possible à la congestion de la Côte d'Azur) **libérera la ligne historique** pour les services locaux TER et LGV de desserte fine
- Le maintien, *sinon le développement*, des liaisons fret internationales exige la **mixité** de la **LN entre Cannes-La Bocca et Vintimille**

# La proposition du GIR Maralpin

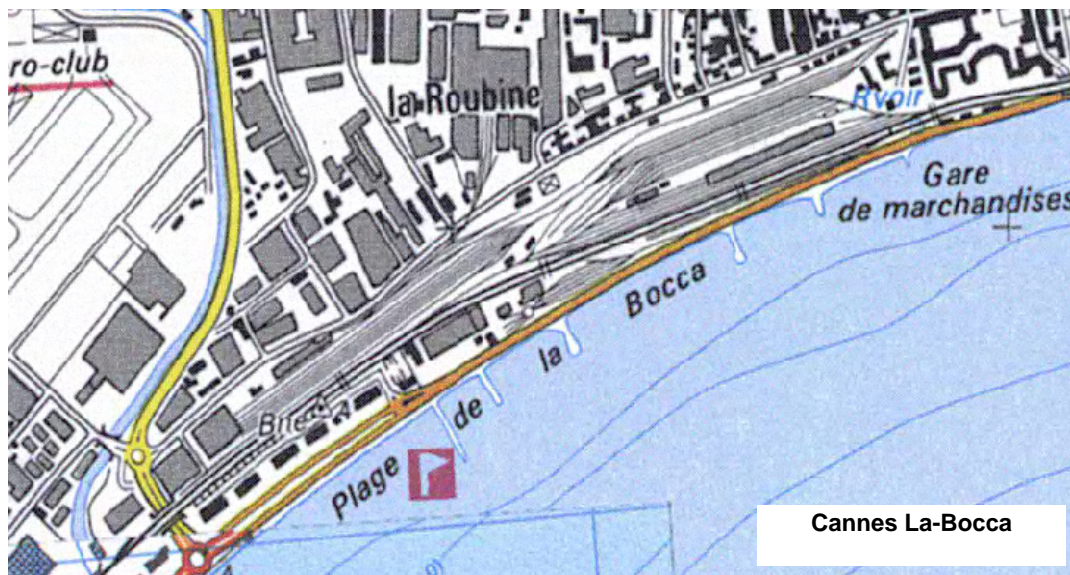
- **Gares-noeuds en coeur de ville** ou au plus près (Cannes-La Bocca, Nice-Thiers, Ventimiglia) sur les grands **sites ferroviaires existants**, avec pour avantages
  - restructuration urbaine
  - économie d'emprises et d'ouvrages
  - interconnexions aisées
    - entre lignes principales
    - avec leurs embranchements et connexions [Cannes vers Grasse, Nice vers Digne (CP) et Breil, Vintimille vers Breil et Cuneo]
- **Mixité fret/voyageurs** de la ligne nouvelle dans sa traversée de la Côte d'Azur, avec pour avantages :
  - versatilité de chacun des tronçons avec possibilité de reports
  - **sécurisation** fret/voyageurs de l'ensemble de la ligne

# Traversée et desserte des Alpes-Maritimes

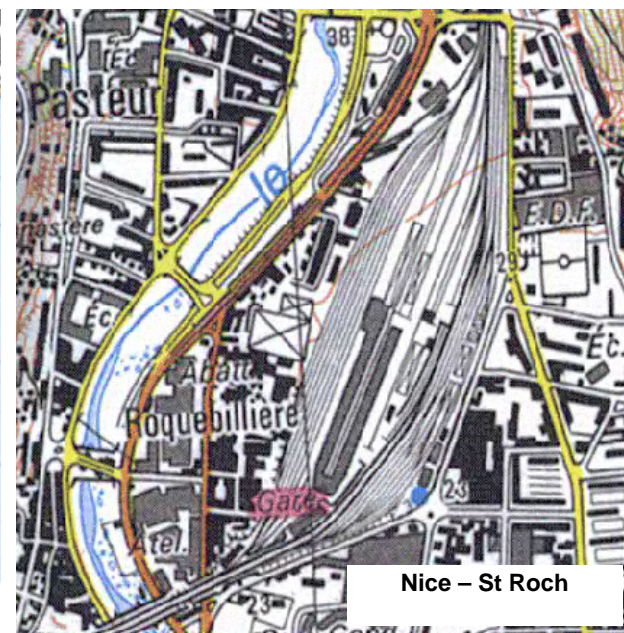
## Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice & Xxm



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



Cannes La-Bocca



Nice - St Roch

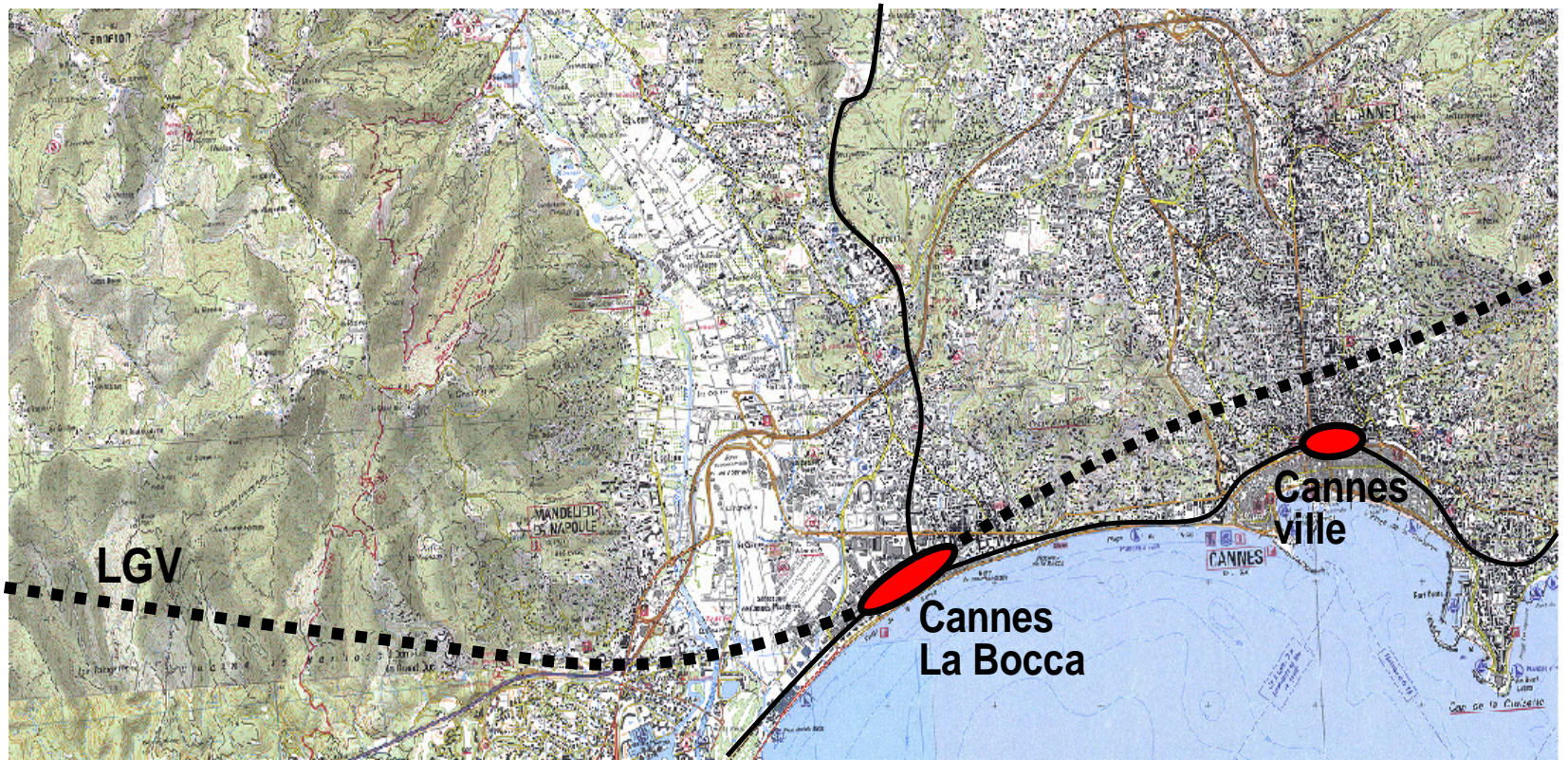


Nice - Ville

0 200 m

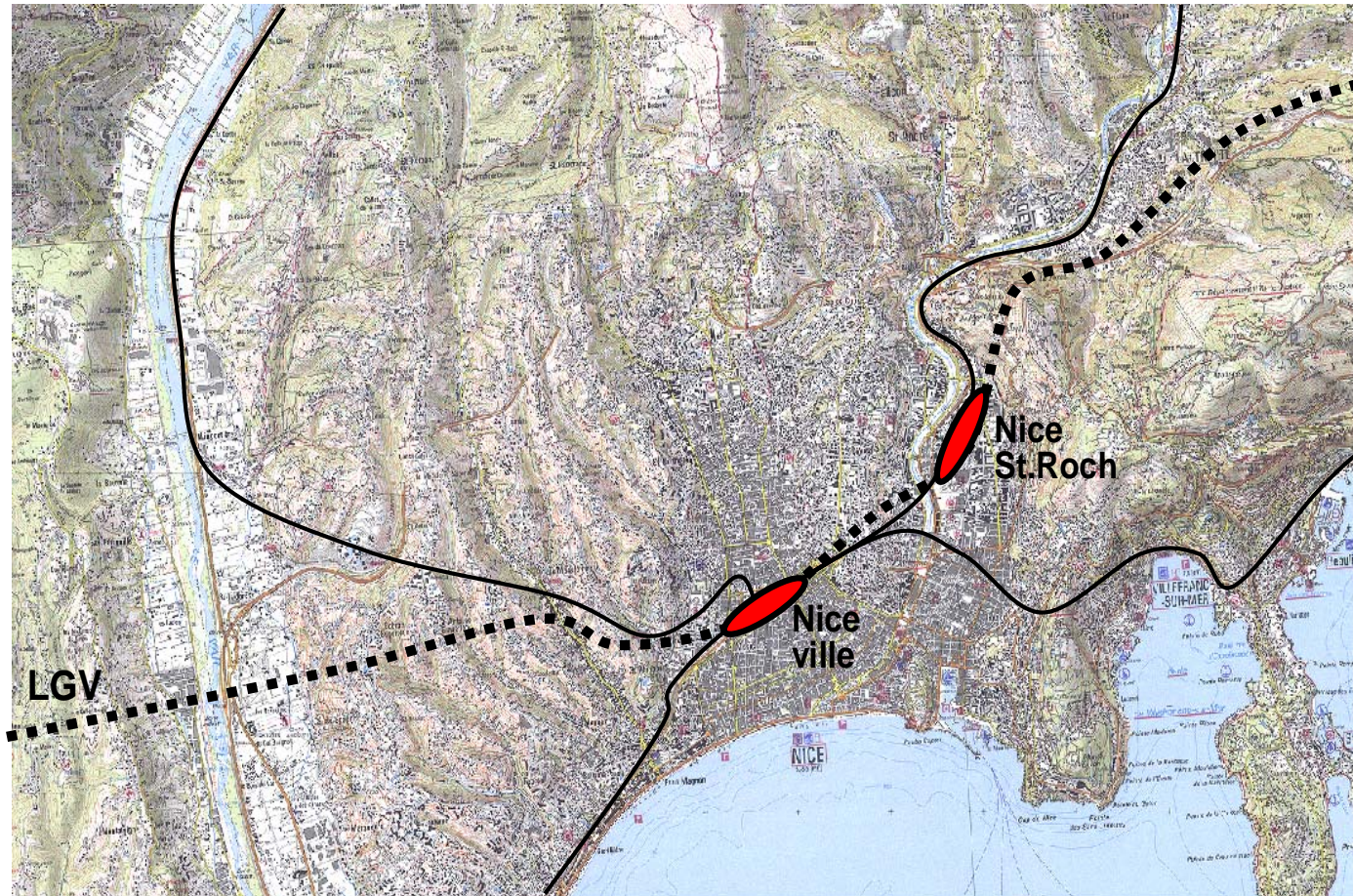


# Noeud et gare nouvelle LN-LH de Cannes-La Bocca

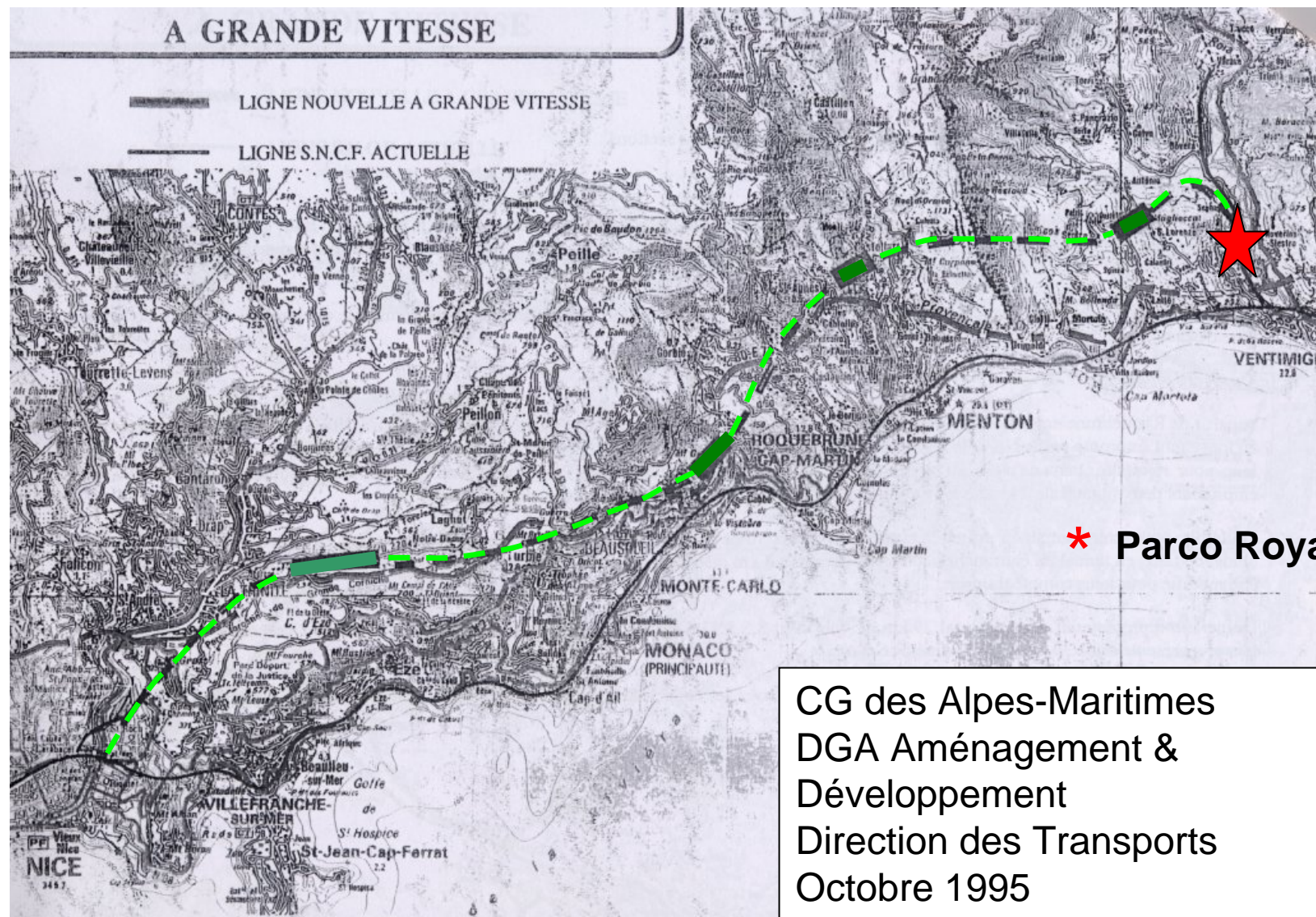




# Nœud de Nice (Nice-Thiers & Nice St. Roch) et remaniement LN-LH de Nice-Thiers



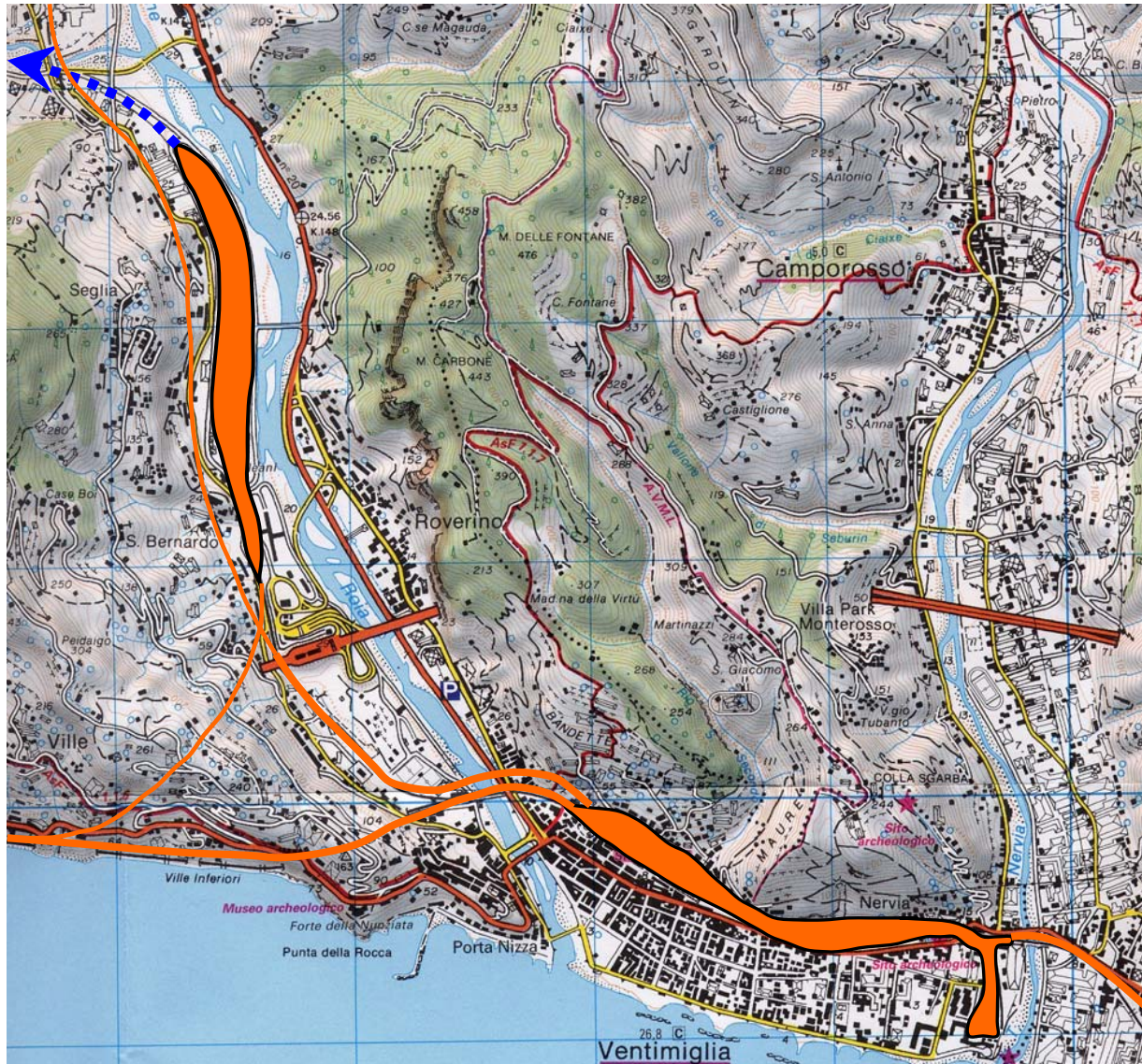
# Un tracé proposé en 1995 par le Conseil Général



# Emprises ferroviaires de Ventimiglia

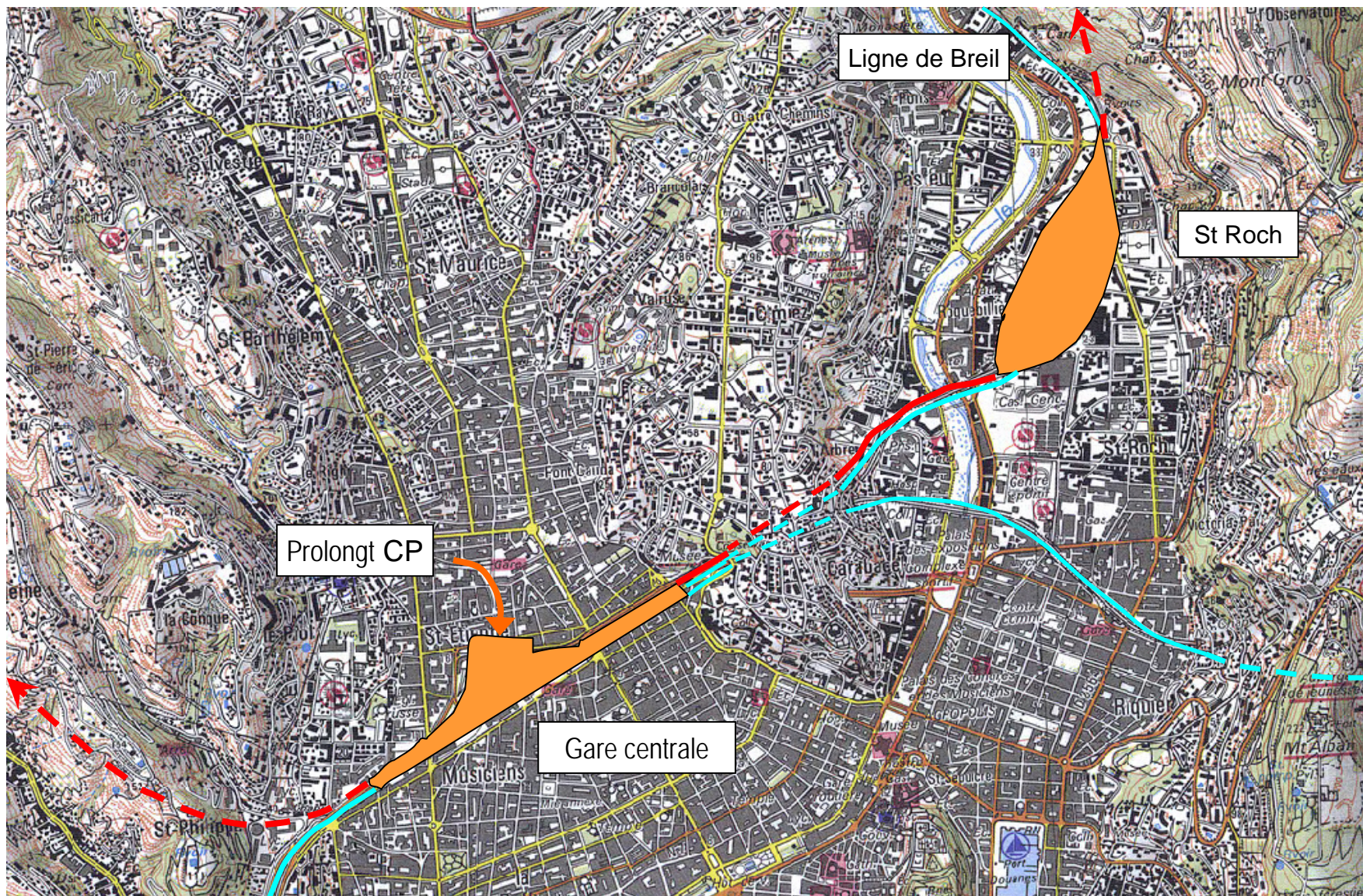
Parco Roya

Raccord<sup>t</sup>  
de  
Calandre



Gare  
internazionale,  
Aires de  
lavage  
et Dépôt

# Gare centrale et Traversée ferroviaire de Nice



# Économie du projet

- Les courtes interstations (env. 30 km) ne justifient pas la mise en vitesse maximale, et la vitesse de ligne peut être ramenée à 200-230 km/h
- Utilisation des emprises ferroviaires existantes aux traversées des 3 gares (La Bocca, Nice, Xxm) toutes de plain-pied [pas de gare souterraine]
- En résultent de sensibles réductions
  - du rayon minimum des courbes
  - de la section libre des tunnels [réduction de 100 m<sup>2</sup> à 63 m<sup>2</sup>]

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

