

CONSEIL GENERAL DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LES ALPES DE HAUTE- PROVENCE, ACTEUR DU DEVELOPPEMENT DE LA REGION

Le CIADT du 18 décembre 2003 a confirmé la volonté de l'Etat de construire une ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur (LGV PACA) vers Toulon, Nice et l'Italie, cette réalisation s'inscrivant dans un schéma de liaison ferroviaire à grande vitesse le long de l'arc méditerranéen, reliant la Catalogne à l'Italie.

La LGV PACA, chaînon manquant de l'Arc méditerranéen, améliorera l'accessibilité du Var et de la

Côte d'Azur depuis le Nord et facilitera les déplacements à l'intérieur de la région.

Construite jusqu'aux environs de Nice, elle devrait offrir des temps de parcours de 3h30 à 4h entre Paris et Nice. C'est sur cette base que le débat public sur ce projet a été ouvert.

Les objectifs du projet ont été déclinés par le comité d'orientation dans le cadre des études menées par Réseau Ferré de France (RFF):

CONTACT

13, rue du Docteur Romieu
04000 Digne-les-Bains
Jean Louis BIANCO

Président du Conseil Général

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LGV PACA : D'AUTRES SCENARIOS...

...possibles pour développer les Alpes-du-Sud

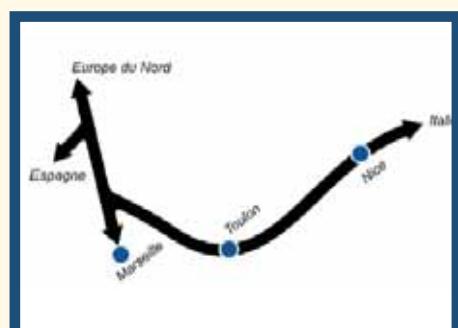
RFF a étudié une vingtaine de scénarios appartenant à trois grands types de desserte, puis a approfondi 3 scénarios. Ces trois scénarios approfondis permettent de rejoindre par des itinéraires différents la gare nouvelle au Nord de l'agglomération toulonnaise, à partir d'un raccordement sur la LGV Méditerranée positionné autour de la gare d'Aix-TGV (au Nord ou au Sud) ou au Nord de Marseille. Ils concernent :

- pour le scénario 1 : Nord Arbois-A8-Nord Toulon- Ouest Nice,
- pour le scénario 2 : Sud Arbois - A8 – Nord Toulon – Ouest Nice,
- pour le scénario 3 : Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice

D'autres scénarios possibles

Il est à regretter que le comité d'orientation n'a pas pris en compte l'étude approfondie des deux scénarios à deux axes suivants:

- "Durance – Nord Toulon ", et
- "Nord Aix – Nord Toulon".



En effet, ces scénarios présentent des avantages qui ne semblent pas avoir été pris en compte, à savoir :

Les temps de parcours et la fréquentation :

Les meilleurs temps de parcours entre Toulon - Nord et Paris (3h 05), et entre Nice et Paris (3h 40) sont obtenus sur les scénarios à 2 axes avec 3 millions de voyageurs supplémentaires. Ces scénarios offrent les gains de trafics les plus importants sur les relations longues distances. Les tests de sensibilité aux temps de parcours montrent la forte influence des variations de temps, notamment sur l'Île de France, sur les trafics du projet. L'activité longue distance à elle seule, dans les TGV représente entre 92 à 97 % de la fréquentation, dans les scénarios à 2 axes, avec une croissance de la clientèle grandes lignes de l'ordre de 40% dans les configurations d'une gare située au Nord de Toulon.

Une étude de fréquentation pour les scénarios, "Durance - Nord Toulon", et "Nord Aix - Nord Toulon" devrait en toute logique augurer d'une bonne compétitivité pour ceux-ci, car ils présentent les meilleurs temps de parcours sur les liaisons Toulon Nord - Paris et Nice - Paris.

Les coûts de réalisation :

Les scénarios à deux axes sont évalués entre 4,9 et 5,5 milliards d'euros. il s'agit des scénarios les moins chers.

La solution au Nord d'Aix en Provence est la moins chère avec 4,9 milliards d'euros. Celle dans la Durance offre un coût de

5,5 milliards d'euros. Elle se situe à un niveau de coût équivalent au scénarios approfondis Nord Arbois et Nord Marseille.

La rentabilité socio-économique et financière :

Les scénarios à deux axes présentent les meilleurs taux de rentabilité interne (TRI) ou rentabilité socio-économique avec des taux qui varient de 4,4 à 5,6%. Ceci tient au fait qu'ils sont les moins coûteux des scénarios évalués au plan socio-économique et qu'ils offrent les gains de trafic les plus importants sur les relations de longue distance.

A lui seul, le gain de trafic longue distance, dans les TGV, représente entre 83% et 97% des avantages nets du projet, car il génère les plus importants gains de temps et économies de prix de transport.

L'avantage le plus important pour l'ensemble des variantes est, classiquement, le gain de temps dont bénéficient les usagers de trains en référence.

Par voie de conséquence, il apparaît pour les solutions testées, que le meilleur taux de rentabilité économique est atteint pour le scénario Nord Arbois – Nord Toulon avec un taux qui se situe à 5,6%.

Il est vraisemblable que les scénarios se développant soit dans la vallée de la Durance ou au Nord d'Aix en Provence, obtiendraient des taux de rentabilité similaires voir supérieurs dans le cadre d'un

LGV PACA : D'AUTRES SCENARIOS...

...possibles pour développer les Alpes-du-Sud

approfondissement des études. En effet, avec des coûts de réalisation évalués à 4,9 et 5,5 milliards d'euros et des gains de trafic de l'ordre de 3,3 millions de voyageurs, les taux de rentabilité économique de ces deux solutions devraient se situer parmi les plus performants.

Les enjeux environnementaux :

Les scénarios à 2 axes avec débranchement au Nord d'Aix-en-Provence présentent l'intérêt de traverser des zones modérément habitées, ils s'insèrent dans un milieu naturel de grande valeur (la Durance ou le Nord de la montagne Sainte Victoire). Il est à noter que l'évaluation à posteriori des impacts de la LGV Méditerranée (cf. rapport de synthèse principaux impacts et les mesures d'insertion mises en œuvre pour la LGV entre Avignon et Marseille) juge que "l'insertion de l'infrastructure entre Avignon et Marseille au sein de territoires particulièrement sensibles avec des enjeux environnementaux et paysagers très forts est globalement une réussite.

Les grandes richesses naturelles, agricoles et patrimoniales des territoires traversés ainsi que les risques importants d'incendies et d'inondations ont bien été pris en compte dans la conception et la réalisation du projet."

Les études de conception d'une nouvelle ligne LGV PACA riche de ces enseignements ne peuvent qu'aboutir à une meilleure prise en compte des effets recensés et à une amélioration technique de

l'insertion environnementale. Compte tenu de ces enseignements il peut paraître étonnant d'avoir écarté très rapidement les deux scénarios, Durance et Nord Aix sur des motifs purement environnementaux, sans au préalable avoir évalué les impacts réels des solutions approfondies, notamment sur le milieu humain et en matière de bruit, qui traversent des zones particulièrement denses en matière d'habitat.

L'ensemble de ces observations, amènent le Conseil Général des Alpes de Haute Provence à regretter que les deux scénarios à deux axes de desserte

"Durance-Nord Toulon" et "Nord d'Aix en Provence – Nord Toulon" n'ont pas été approfondis car ils offrent des potentialités qui ne semblent pas avoir été explorées.

En effet, ces deux scénarios:

→ Offrent des temps de parcours qui se situent parmi les plus performants pour les liaisons entre Paris Nice et Toulon.

Ils devraient de ce fait, apporter des fréquentations conséquentes se situant au niveau des meilleures évaluations réalisées sur les divers scénarios approfondis.

→ Se situent dans les coûts de réalisation les moins élevés.

De ce fait, compte tenu des taux de fréquentation escomptés, ils offriront certainement les meilleurs taux de rentabilité économique.

→ Pourraient offrir l'opportunité de la construction d'une gare supplémentaire à vocation régionale (cf. : propositions

scénario Nord Arbois-A8- Nord Toulon) au nord d'Aix en Provence. Cette gare TGV – TER permettrait de relier les centres villes d'Aix en Provence et de Marseille très rapidement, et de connecter les Alpes du Sud directement au réseau TGV. Cette idée nouvelle qu'il conviendrait d'approfondir, permettrait de dynamiser d'une part les Alpes du Sud en favorisant l'ouverture des territoires sur l'Europe, et de conforter le développement économique de l'arrière pays aixois et du bassin de Basse Durance qui va connaître un essor important en matière socio-économique du fait de la construction du réacteur expérimental de fusion nucléaire ITER à Cadarache.

En effet, la LGV PACA peut devenir un atout supplémentaire pour l'attractivité des pôles de développement puisqu'il est constaté que les emplois qui bénéficient le plus du réseau à grande vitesse sont ceux du tertiaire supérieur.

En matière de tourisme, l'expérience prouve que le TGV dope l'intérêt pour les lieux reconnus qui ont su organiser une offre adaptée. En outre, la grande vitesse ferroviaire peut être synonyme d'une hausse sensible des courts séjour en week-end, et favorise le déplacement de nouvelles catégories sociales, comme les jeunes, les seniors ou les touristes étrangers. Autant d'atouts qui pourraient apporter un développement hautement nécessaire pour les territoires de Haute Provence.

EN CONCLUSION . . .

La construction de la LGV PACA peut constituer un atout essentiel du développement socio-économique des Alpes du Sud, en offrant une desserte adaptée à un territoire qui souffre d'un déficit de desserte important. Une telle infrastructure peut dynamiser d'une façon durable les territoires alpins et leur offrir une chance de développer leur potentiel économique et touristique.

En conséquence, Le Conseil Général des Alpes de Haute Provence demande à la commission particulière du débat public :

- d'approfondir les deux scénarios à deux axes de desserte "Durance -Nord Toulon" et "Nord d'Aix en Provence – Nord Toulon" avec l'étude de l'implantation d'une gare supplémentaire à vocation régionale au nord d'Aix en Provence,*
- la tenue d'une réunion de proximité avec les élus et acteurs socio-économiques du département, afin de pouvoir faire valoir ses arguments et promouvoir en toute équité les intérêts du Département.*