

INTERCONSULAIRE DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE

juin 2005



les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Chambre de Métiers
et de l'Artisanat

Alpes de Haute-Provence



CHAMBRE
D'AGRICULTURE

CONTACT

INTERCONSULAIRE DES ALPES DE HAUTE PROVENCE

60, bd Gassendi
04000 Digne-les-Bains

Tél : 04 92 30 80 80

Fax : 04 92 32 04 73

E mail : accueil@digne.cci.fr

ENJEU STRATÉGIQUE POUR LA RÉGION PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

La réalisation de la LGV
Provence Alpes Côte d'Azur est
indispensable pour
l'accessibilité et le
développement de la façade
méridionale française. Cette
infrastructure constituera un
maillon clef du réseau à
grande vitesse de l'Arc
Méditerranéen. Toutefois, pour
s'inscrire pleinement dans une
logique d'aménagement du
territoire, cet équipement, à la
vocation structurante, doit
irriguer l'ensemble des
départements composant la
région PACA.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

DESENCLAVER LES ALPES DU SUD

I - Enjeux spécifiques pour le Val de Durance et les départements Alpains

Le Val de Durance, les Alpes de Haute-Provence constituent un authentique réservoir d'espaces préservés à proximité immédiate des grands centres urbains où la pression exercée sur le foncier et l'immobilier représente un obstacle tant à l'implantation de nouvelles entreprises qu'au développement du tissu existant. Dans ces conditions, les territoires alpins ont naturellement vocation à accueillir le contingent d'industriels et d'actifs aspirant à s'établir dans le sud-est de la France ; or, pour l'heure, la spéculation à l'œuvre sur la bande littorale et les métropoles représente un frein rédhibitoire à la concrétisation de leur projet.

Dans le cadre d'une politique régionale dynamique de croissance, les départements alpins ont un rôle fondamental à assumer, eu égard à leurs disponibilités spatiales, assorties au surplus d'une qualité de vie apte à convaincre d'éventuels investisseurs.

Or, force est de constater que le Val de Durance, les Alpes du Sud en général et les Alpes de Haute-Provence en particulier souffrent d'un enclavement persistant qui entrave leur expansion.

Le déficit en matière d'équipements de transport, ferré notamment, qui caractérise le Val de Durance et les départements alpins, obère les efforts consentis par les acteurs institutionnels, dans le domaine de la promotion territoriale et de la prospection d'investisseurs.

Le développement exogène s'en trouve donc contrarié.

De la même manière, les atouts déterminants que recèlent nos territoires dans le secteur touristique ne peuvent être promus comme il conviendrait.

Plus globalement, il y a lieu d'affirmer que les territoires alpins ne sauraient se satisfaire du statut de "conservatoire" que leur confère de facto leur isolement imputable à un retard criant en matière de voies de communication.

II - Perspectives à court et moyen terme

À ces éléments objectifs d'appréciation de nature structurelle, il importe d'agglomérer une donnée conjoncturelle, appelée à modifier substantiellement sur une période significative, le modèle socio-économique des Alpes de Haute-Provence.

La décision des autorités politiques compétentes **d'implanter au sein du C.E.A situé à Cadarache** dans le Val de Durance en Pays d'Aix-en-Provence, **le projet ITER**, va avoir pour effet direct de conforter le capital marchand et démographique des Alpes de Haute-Provence.

Il ressort des études effectuées pour mesurer l'impact du déploiement de ce programme expérimental de dimension internationale, que sa mise en œuvre se traduira par les résultats suivants :

2-1 Au plan de l'emploi

→ 500 emplois directs en phase de construction (équipe ITER)

→ 1 000 en phase d'exploitation (600 équipe ITER + 400 collaborateurs en mission)

→ 3 000 emplois indirects créés en France pour la construction dont 1 400 en PACA

→ 3 250 emplois indirects créés pour l'exploitation d'ITER dont 2 400 en PACA.

2-2 Au plan économique

Le chiffre d'affaires généré équivaut à 1,8 milliard € en France en phase de construction dont 1 milliard € en PACA.

Par conséquent, il serait logique que le projet d'équipement considéré intègre les conséquences socio-économiques et démographiques structurelles liées à ce programme.

2-3 Au plan éducatif et culturel

La création à Manosque d'une école internationale en accompagnement de la mise en œuvre du programme scientifique ITER, participera au rayonnement du département. En tout état de cause, l'accueil d'ITER par le CEA Cadarache exacerbe la nécessité d'améliorer la desserte du Val de Durance et des Alpes du Sud par des infrastructures de transport modernes et adaptées.

III - La LGV Provence Alpes Côte d'Azur : une opportunité pour l'aménagement de l'espace régional

Pour que cet équipement remplisse parfaitement les fonctions qui lui sont assignées, nous requérons expressément que les scénarios Durance-Nord Toulon et Nord Aix – Nord Toulon fassent l'objet d'une étude approfondie.

UNE SOLUTION RAISONNABLE...

...les tracés nord

Effectivement, ces scénarios présentent des avantages qui semblent avoir été ignorés :

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 engendrent les gains de trafics les plus élevés sur les relations longues distances. Les deux scénarios, "Durance - Nord Toulon", et "Nord Aix - Nord Toulon" présentent des temps de parcours qui se situent parmi les plus performants pour les liaisons entre Paris Nice et Toulon. Ils devraient donc générer des flux de fréquentation conséquents, atteignant le niveau le plus haut des évaluations réalisées par ailleurs au titre des divers scénarios approfondis.

Les coûts de réalisation

La solution au Nord d'Aix en Provence est la moins onéreuse avec 4,9 milliards d'euros. L'option "dans la Durance" est estimée à 5,5 milliards d'euros et s'établit à un coût équivalent à celui des scénarios étudiés par RFF. Eu égard aux taux de fréquentation attendus, ces deux scénarios devraient logiquement dégager les taux de rentabilité économique les plus probants.

La rentabilité socio-économique et financière

Les scénarios à deux axes présentent les meilleurs taux de rentabi-

lité interne (TRI) ou rentabilité socio-économique avec des taux qui varient de 4,4 à 5,6%.

Ce résultat procède de la conjugaison de deux facteurs, à savoir :

→ leur coût d'investissement respectif,

→ la progression du trafic qui leur est raisonnablement affectée.

Les scénarios se développant soit dans la vallée de la Durance ou au Nord d'Aix en Provence, obtiendraient des taux de rentabilité similaires voire supérieurs dans le cadre d'un 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, ces deux solutions s'avèrent parmi les plus performantes.

Les enjeux environnementaux

Les scénarios à deux axes avec débranchement au Nord d'Aix-en-Provence comportent comme avantage significatif de traverser des zones modérément habitées (densité de la population des Alpes de Haute-Provence : 20,7 hab/km², dans les Bouches du Rhône, 367,9 hab/km²), tout en s'insérant dans un milieu naturel de grande valeur. Cependant, il est à noter que l'évaluation à posteriori des impacts de la LGV Méditerranée a prouvé 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 études de conception d'une nouvelle ligne LGV PACA, riches de ces enseignements, ne peuvent qu'aboutir à une meilleure prise en considération des effets recensés et à une amélioration technique notable de la préservation de l'environnement.

Dans ces conditions, l'exclusion de ces deux scénarios, sur des motifs purement environnementaux, ne peut que nous interpellier, alors même que l'évaluation des impacts réels des hypothèses approfondies, notamment sur le milieu humain et en matière de pollution sonore n'a pas été mise en œuvre. Il s'agit d'une démarche étonnante puisque les scénarios envisagés seraient déployés sur des zones disposant d'un habitat particulièrement dense.

Notre analyse nous conduit à solliciter vivement que les deux scénarios à deux axes de desserte "Durance - Nord Toulon" et "Nord d'Aix en Provence - Nord Toulon" soient approfondis, attendu qu'ils paraissent à bien des égards, crédibles, légitimes, et donc, éligibles.

De notre point de vue, la LGV PACA doit constituer un atout prépondérant dans le développement socio-économique des Alpes du Sud, en désenclavant efficacement un territoire qui souffre depuis trop longtemps de son cloisonnement géophysique. D'évidence, une pareille infrastructure doit dynamiser durablement les territoires alpins en leur donnant les moyens d'exploiter leurs potentiels

UN MOTEUR DE CROISSANCE...

...pour les territoires de la Région PACA

d'expansion dans les secteurs économiques et touristiques.

Néanmoins, l'adoption de l'un de ces deux scénarios "Durance-Nord Toulon" et "Nord d'Aix-en-Provence - Nord Toulon", doit s'accompagner de la construction d'une gare supplémentaire à vocation régionale, au nord d'Aix en Provence, à Peyrolles (**gare Iter**).

En outre, les interconnexions et les liaisons TER sur les voies existantes doivent être simultanément liées à la construction de la LGV.

Cette solution permettrait d'une part de consolider l'activité des Alpes du Sud en favorisant l'ouverture des

territoires sur l'Europe, et d'autre part, de conforter le développement économique de l'arrière pays aixois, du nord est varois, de l'est du Vaucluse, du bassin de Basse Durance ; autant d'espaces à faible densité d'habitation appelés à bénéficier d'un essor socio-économique de forte intensité, en raison de l'implantation du programme ITER à Cadarache.

Au plan touristique enfin, il est amplement démontré empiriquement que le TGV stimule l'intérêt pour les sites culturels et de villégiature jouissant d'une indéniable notoriété. Au surplus, la grande

vitesse ferroviaire devrait provoquer une augmentation sensible des courts séjours et favoriser le déplacement de nouvelles catégories sociales, comme les jeunes, les seniors ou les touristes étrangers. En tout état de cause, si la LGV devait se concrétiser par référence à l'un des deux scénarios soutenus par l'Interconsulaire des Alpes de Haute Provence, il est incontestable que nos bassins d'emplois s'appuieraient sur un excellent levier de développement.

