

RUDY SALLES

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Rudy SALLES

Député des Alpes Maritimes
Conseiller Régional de Provence
Alpes Côte d'Azur

UN DESENCLAVEMENT PRIORITAIRE

De par sa position géographique au sud-est de la France, à la frontière de l'Italie, adossée aux Alpes et en bordure de Méditerranée, la Côte d'Azur est une région relativement isolée. Cette localisation n'a pas rendu facile son développement. Malgré les dessertes ferroviaire et autoroutière, compte tenu des distances et des vitesses réduites de ces modes de transports, c'est la présence de l'aéroport Nice Côte d'Azur qui a permis à cette région de connaître l'essor qui a été le sien dans les cinquante dernières années.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LES ENJEUX DE LA REGION

Avec la création du TGV Paris Lyon dans les années 80, il est apparu très vite qu'une telle liaison devait être prolongée vers la Méditerranée et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord du fait de l'éloignement de la région PACA par rapport à Paris et aux grands centres de décisions du nord de l'Europe. D'autre part en raison de la présence de grandes métropoles françaises (Marseille, Nice, Toulon). Par ailleurs, compte tenu du haut niveau de la demande d'échanges qui émane de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

C'est pourquoi, très rapidement, les études pour le prolongement de la Ligne à Grande Vitesse ont été engagées avec pour objectif de relier Marseille voire la Côte d'Azur. Ce projet fut mené à bien, en tout cas jusqu'à Marseille. En effet, même si l'intérêt du prolongement de la ligne jusqu'à Nice était une évidence, l'absence de concertation bien menée, notamment entre le Var et les Alpes Maritimes et le manque de mobilisation politique des différents acteurs auront eu raison de cet aboutissement. Le TGV Méditerranée s'est donc arrêté, dans un premier temps, à Marseille.

De l'intérêt du prolongement de la LGV jusqu'à la Côte d'Azur.

Le Var et les Alpes Maritimes représentent une population de plus de 2 millions d'habitants et un potentiel beaucoup plus important encore compte tenu des activités de cette région sur le plan touristique. Chacun s'accorde à reconnaître que la ligne ainsi prolongée deviendrait l'une des plus fréquentées des lignes TGV et donc l'une des plus rentables.

D'autre part, ce prolongement n'apparaît pas comme le dernier segment d'une ligne reliant une

région à Paris comme c'est le cas pour le réseau TGV réalisé jusque là en étoile depuis la capitale. Il y a, à mon sens plusieurs objectifs à atteindre dans le cadre de la réalisation de ce projet :

→ La liaison Côte d'Azur Paris (et le nord de l'Europe).

Actuellement de plus de six heures, cette liaison n'est pas attractive et ne peut concurrencer le transport aérien. La création du TGV Côte d'Azur permettrait de relier Nice à Paris dans une fourchette de temps allant de 3h30 à 3h45.

→ La liaison de l'Arc Méditerranéen.

Cette liaison transversale est actuellement très difficile. 2h30 pour relier Nice à Marseille, près de 6h pour joindre Nice à Montpellier. Or le potentiel sur cette voie est très important. Il s'inscrit dans un plan beaucoup plus large de liaison Espagne-France-Italie porteur pour l'avenir et qui relierait entre elles les grandes métropoles du sud entre Barcelone et Gênes (transport de voyageurs mais aussi le fret).

→ La liaison intra régionale.

Par la mise sur la nouvelle voie, outre les TGV, des trains inter cités, il serait possible de relier Nice à Toulon en moins d'une heure, Nice à Marseille en une heure, Nice à Avignon en moins d'une heure trente, etc.

De l'intérêt pour la desserte TER de la région.

Du fait de l'existence d'une ligne unique desservant la Côte d'Azur devant absorber le trafic TGV, grandes lignes et TER, cette voie est arrivée à saturation. Or dans une zone très urbanisée, le besoin de dessertes locales est grand. Malheureusement la saturation

du réseau empêche l'augmentation des cadences TER pour en faire un véritable RER azuréen. Rappelons pourtant que c'est ici qu'a été créé le concept de TER, autrefois appelé "Métrazur" qui mettait une rame toutes les heures dans chaque sens entre Vintimille et Cannes.

Du fait de la saturation de la ligne, il apparaît difficile de tomber au dessous d'un train toutes les 15 ou 20 minutes. D'où le projet de construction d'une troisième voie entre Antibes et Nice qui répondrait, très partiellement à cette demande.

Toutefois, dans le cadre de ce chantier du siècle, il faudrait étudier la possibilité d'enfouir les lignes ferroviaires (TGV et TER) entre Cannes et Nice ce qui permettrait d'une part de faire disparaître les nuisances vis-à-vis des riverains et d'autre part de requalifier totalement l'espace ainsi libéré sur le littoral. Je rappelle qu'un tel projet est en cours de réalisation le long du littoral italien.

La création d'une nouvelle ligne TGV traversant la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur permettrait de consacrer la ligne actuelle aux liaisons locales c'est-à-dire à un véritable RER régional. Ceci s'inscrit dans la logique de désengorgement du trafic routier lui aussi d'ores et déjà saturé.

De l'impact de cette ligne sur le développement de la région.

Il est vérifié aujourd'hui que l'arrivée du TGV dans une région est un facteur de dynamisation. Ce fut vrai pour Lyon en son temps, c'est vrai pour Marseille ou Avignon aujourd'hui. Mais pour la Côte d'Azur cet impact devrait être encore plus grand, du fait de l'éloignement de la région et de la saturation des différents modes de transports.

U N T R A C E E Q U I L I B R E

Ainsi la nouvelle ligne devrait susciter une nouvelle demande de transport mais aussi permettre une meilleure répartition de la demande entre les différents modes de transports. L'impact dans ce domaine devrait être le suivant :

→allègement du trafic routier du à deux facteurs :

→La concurrence du rail sur les longues distances et notamment transversales.

En effet, les liaisons vers Paris, Lyon mais encore vers Montpellier, Perpignan ou Barcelone deviendront attractives et inciteront les automobilistes à quitter la route pour le rail.

→La concurrence du rail sur les courtes et moyennes distances régionales.

Les liaisons régionales de moyenne distance par la route sont difficiles et le seront de plus en plus. Le temps de parcours Nice Marseille par la route est actuellement de 2h alors qu'il atteint 2h30 par le rail. Dans une vingtaine d'années, compte tenu de la saturation du réseau routier et autoroutier, la même distance devrait être couverte en plus de 3h par la route.

La Ligne à Grande Vitesse devrait, quant à elle, permettre de relier Nice à Marseille en une heure.

Sur les courtes distances (TER), la libération de la ligne SNCF actuelle du trafic "grandes lignes", devrait permettre d'intensifier de façon significative les cadences de dessertes locales et permettre donc de se rapprocher d'un service de type RER. Ceci aura pour conséquence de rendre cette desserte très attractive et de soulager la voirie locale pour les déplacements sur la Côte d'Azur. Cette attractivité sera accrue du fait que ce réseau sera en correspondance avec les systèmes de transports urbains des différentes agglomérations.

Il faut néanmoins prendre garde de ne pas souhaiter accueillir simplement le TGV sans avoir de vision de notre région pour l'avenir. En effet, le raccourcissement des distances pourrait avoir pour effet négatif, de faire de la Côte d'Azur une "zone dortoir", les activités restant dans les grands pôles traditionnels (agglomération marseillaise, lyonnaise, etc). Il convient donc que la région définisse son plan de développement, ce qu'elle a commencé à faire. Mais il faut absolument que Nice n'apparaisse pas comme une station en bout de ligne mais comme un pôle au rayonnement important.

Quel tracé pour quelles perspectives ?

Il est bien évident que si le TGV Côte d'Azur avait pour seule ambition de relier Nice à Paris, le projet de tracé devrait répondre à cette exigence et à elle seule : raccourcir au maximum le temps de parcours entre les deux villes. C'est bien entendu un objectif majeur mais ça n'est pas le seul et ce pour plusieurs raisons :

→Tout d'abord il faut être réaliste, le temps de parcours ne peut tomber sur cette liaison en dessous de 3h40 par le TGV. Dans ces conditions, le transport aérien reste compétitif. Rappelons que les temps de liaison Nice-aéroport sont très courts du fait de la localisation de cet aéroport au cœur de l'agglomération. D'autre part, le temps de parcours entre Nice et Orly n'est que d'une heure et quinze minutes. Ainsi de porte à porte, une liaison de Nice à Paris (Invalides) est de 2h45, ce qui reste un temps très compétitif. D'autre part, l'arrivée des compagnies "low cost" a fait baisser les tarifs sur cette ligne, naguère la plus chère de

France, dans des proportions considérables (l'aller-retour pour 100 euros). Il faut donc se battre pour que le TGV aille le plus vite possible de Nice à Paris d'autant que dans un avenir plus ou moins lointain les TGV verront leur vitesse augmenter et raccourciront donc encore d'avantage les temps de parcours sur cette ligne. Mais il ne faut tout de même pas s'attendre à ce que sur cette liaison ferroviaire à grande vitesse le report du trafic aérien soit aussi important que sur Lyon ou Marseille. Les distances entre ces villes et Paris sont plus courtes et donc les temps de parcours plus rapides. D'autre part, les aéroports de Satolas et de Marignane sont plus éloignés, ce qui rallonge d'autant les temps de transports.

→Les liaisons transversales en revanche vont jouer un très grand rôle dans ce projet. En effet, la dimension Méditerranéenne va induire des trafics nouveaux inexistantes aujourd'hui et susciter des échanges importants. Des liaisons difficiles aujourd'hui entre Nice et Montpellier, Perpignan et Barcelone mais aussi vers Toulouse et Bordeaux vont devenir accessibles et compétitives notamment par rapport à l'automobile. Ceci s'accroîtra d'autant que le prolongement de la ligne vers l'Italie s'imposera dès lors que ce pays sera prêt pour une liaison rapide jusqu'à Vintimille dès 2010. Il en va de même en direction de Lyon et du couloir rhodanien mais également vers Grenoble et Genève.

→Enfin le trafic inter cités au sein même de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur va pouvoir se développer au détriment de l'automobile qui sera de moins en moins compétitive du fait de la saturation des axes routiers et autoroutiers. Nice à 45 minutes de Toulon,

ACCELERER LES DELAIS DE REALISATIONS

Marseille à une heure (au lieu de 2h30 actuellement), Avignon à 1h20 sont autant d'atouts pour pouvoir permettre une meilleure cohésion dans cet espace territorial régional qui en manque terriblement.

C'est pourquoi, face à ces différents enjeux il convient de répondre par un tracé qui puisse satisfaire les questions que nous venons d'évoquer. Ainsi dans le cadre d'une ligne ayant vocation à relier les différentes villes de la Méditerranée, il semble impossible d'éviter la ville de Marseille. Sur ce sujet il faut être très clair : si le passage par Marseille est dans l'intérêt de cette ville, il l'est aussi pour Nice et la Côte d'Azur à condition que ce soit un passage aussi rapide que possible et que celui-ci ne vienne pas ralentir les trains directs entre Nice et les autres destinations.

La LGV ne peut donc en aucun cas passer par une gare comme Saint Charles qui est une gare "terminus" mais plutôt traverser une gare du type de celle de la Blancarde où seuls les TGV ayant vocation à s'arrêter à Marseille le feraient, les autres poursuivant leur route sans halte. Cette gare devrait se situer en lisière de la ville de Marseille pour descendre le moins possible au sud et perdre le minimum de temps pour ne pas tomber dans l'effet de crochet que nous connaissons sur la ligne SNCF actuelle. D'autre part, la LGV devrait pouvoir se rapprocher à une trentaine de km de la ville de Toulon pour que cette dernière puisse bénéficier du raccourcissement de ses temps de parcours.

Il faut noter néanmoins que Toulon est beaucoup plus proche de la voie TGV actuelle et que de toute façon la capitale varoise bénéficiera de l'effet TGV presque au même niveau que Marseille. C'est là un point important quand on sait combien cette ville est enclavée, l'aéroport de Hyères étant

à plus de 20km et ses possibilités d'extension étant limitées du fait de son statut militaire. Soulignons enfin l'effet structurant de la LGV qui traversera le moyen Var et qui par sa gare des Arcs créerait dans ce secteur une zone d'échange nouvelle, dynamique et attractive. Un tel projet donnerait une chance de développement au moyen pays et contribuerait à faire baisser la pression existant sur le littoral.

Enfin la ligne SNCF actuelle serait réservée au trafic de dessertes locales de type TER qui pourrait se développer considérablement. Les correspondances des Alpes Maritimes, des Arcs, de Toulon ou de Marseille permettraient une connexion avec la LGV et éviterait de retrouver l'effet de "gare betteraves" tant décrié dans d'autres régions ou encore sur le plateau de l'Arbois.

De la complémentarité avec le transport aérien dans la région.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur compte deux aéroports internationaux (Nice et Marseille) en voie de saturation. On sait que les possibilités d'extension ont aujourd'hui atteint leurs limites. Et pourtant ces plateformes doivent pouvoir attirer un nouveau trafic pour pouvoir contribuer au développement de la région. C'est pourquoi, il faut souligner que la captation par le TGV de liaisons intermédiaires devrait permettre d'alléger voire de supprimer certaines lignes aériennes et réorienter les créneaux ainsi vacants vers des lignes long courrier internationales. C'est là une complémentarité qui va dans le sens souhaité par tous les acteurs locaux. Ce phénomène doit pouvoir s'accroître encore

d'avantage au niveau de l'aéroport Nice Côte d'Azur avec la possibilité de réaliser sur la plateforme une gare multimodale unique en son genre pouvant regrouper les transports aérien, ferroviaire, routier et autoroutier ainsi que maritime. C'est pourquoi la création d'une telle gare apparaît comme un projet essentiel et donc la cohérence ne semble pas pouvoir être contestée.

Conclusion

Ce projet nous semble le projet le plus porteur de tous les projets TGV en cours. En effet, pour la première fois, on sort de la logique de la simple desserte parisienne en étoile pour entrer dans l'ère d'un maillage transversal et européen. D'autre part, compte tenu de l'attractivité de la région (Nice est le deuxième aéroport de France, Marseille dispute la troisième ou la quatrième place, Toulon progresse fortement) qui a permis au TGV Méditerranée de se hisser au niveau des lignes les plus fréquentées, on est sûr que le prolongement de la ligne sera un grand succès commercial (les prévisions de la SNCF en attestent).

Il faut donc sans tarder avancer sur ce projet afin qu'il aboutisse dans un délai maximum de 15 ans pour rattraper le temps perdu. Il faut dans un même temps avoir l'ambition de réaliser tout de suite cet "arc méditerranéen" en assurant la connection rapide vers Vintimille et le réseau italien. En s'engageant dans cette voie, l'Etat anticiperait sur les problèmes de transports d'une région qui est d'ores et déjà en situation d'asphyxie. Je terminerai donc sur ce caractère d'urgence qui nous incite à demander une conclusion positive de ce débat public dans le sens de l'intérêt général de toute la façade méditerranéenne.