

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE NICE CÔTE D'AZUR

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



En 2003, grâce à la mobilisation de l'ensemble des responsables politiques et économiques de la Région Provence Alpes-Côte d'Azur, le Gouvernement décide de relancer la branche Est de la LGV Méditerranée abandonnée en 1991, en l'inscrivant dans la liste des grands projets pour la France et en soumettant l'opportunité de sa réalisation au Débat Public.

Consciente que l'occasion d'engager ce projet ne se représentera pas une nouvelle fois, la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur appuyée par ses partenaires (Union Pour l'Entreprise 06, syndicats professionnels et clubs de dirigeants) soutient avec force cette infrastructure d'intérêt majeur.

CONTACT

CCI Nice Côte d'Azur
20, bd Carabacel- BP1259
06005 Nice Cedex 1
ccinice@cote-azur.cci.fr
[http:// www.ccinice-cote-azur.com](http://www.ccinice-cote-azur.com)

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LA POURSUITE DU TGV MÉDITERRANÉE VERS L'ITALIE : UN AMÉNAGEMENT STRUCTURANT PLEINEMENT JUSTIFIÉ

Au début des années 1990, la branche Est de la Ligne à Grande Vitesse TGV Méditerranée est abandonnée. Aujourd'hui, près de 15 ans plus tard, la Côte d'Azur, territoire à très forte renommée internationale, se retrouve paradoxalement à l'écart de la grande vitesse ferroviaire, alors que toutes les grandes agglomérations de l'Ouest de l'Europe sont desservies par le TGV ou sur le point de l'être. Rappelons que dans le quart Sud Est, Lyon est desservie par le TGV depuis 1981 et Marseille depuis 2001.

L'accessibilité d'un territoire est essentielle pour son attractivité et sa vitalité économique. Ainsi l'Aéroport Nice Côte d'Azur est, depuis cinquante ans, un des éléments majeurs du développement azuréen. Néanmoins, l'insuffisance structurelle du réseau routier et du système ferroviaire risque d'affaiblir et de marginaliser durablement notre territoire dans la compétition accrue que se livrent les métropoles européennes.

Et pourtant le projet de TGV Côte d'Azur se justifie toujours pleinement. La Côte d'Azur, forte de plus d'un million d'habitants permanents, a fondé sa notoriété

sur son environnement exceptionnel, sur le tourisme sous toutes ses formes (culturel, urbain, d'affaires, événementiel...), sur l'industrie du parfum et des arômes, sur le développement des pôles de compétences technologiques et la technopole de Sophia Antipolis. Cette économie génère des déplacements très conséquents qui devraient aller en s'accroissant. Aussi, selon l'estimation de Réseau Ferré de France (RFF), **le gain de voyageurs apporté par cette infrastructure est le plus important de tous les projets de LGV de l'Hexagone** : de 2 à plus de 3 millions de passagers par an suivant les scénarii. De plus, lors d'une réunion du Débat Public, un représentant de la SNCF a bien spécifié que **80 % de ce gain de voyageurs a pour origine ou destination les Alpes-Maritimes.**

La Ligne à Grande Vitesse Côte d'Azur est un projet totalement légitime pour les clientèles et les forces vives des Alpes Maritimes, qui demandent donc avec insistance que sa réalisation soit prioritaire sur le plan national.

UNE LIAISON EUROPÉENNE POUR UN TERRITOIRE INTERNATIONAL

1. La LGV Côte d'Azur : un véritable levier économique

POUR CONFORTER NOS MOTEURS ÉCONOMIQUES FORTEMENT Tournés VERS LES AUTRES RÉGIONS FRANÇAISES, L'EUROPE ET L'INTERNATIONAL

LE TOURISME AZUREEN : UNE INDUSTRIE STRATEGIQUE DIVERSIFIEE

- Première destination touristique de France après l'Île de France.
- Les Alpes-Maritimes comptabilisent 8,4 millions de visiteurs en 2004 représentant plus de 60 millions de nuitées sur des séjours en moyenne de 7,3 jours.
- Les visiteurs étrangers constituent plus de 50 % de la clientèle azurienne, provenant principalement d'Europe (en tête l'Italie, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Scandinavie) et des États-Unis.
- Le tourisme d'affaires, grand volet de cette industrie, génère plus de 1,9 million de visiteurs d'affaires.
- Parmi eux, la clientèle des congressistes à dominante internationale (500.000 congressistes dont 73% d'étrangers) qui participent chaque année à plus de 200 manifestations professionnelles nationales et internationales, et notamment à Cannes.

UNE INDUSTRIE À FORTE VALEUR AJOUTÉE

La Côte d'Azur accueille aujourd'hui des centaines d'entreprises performantes dans les domaines d'excellence les plus pointus :

- Information et Télécommunications : 900 entreprises, chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros, dont 53% à l'export.
- Santé et "Sciences du Vivant" : 260 entreprises, chiffre d'affaires de 2,1 milliards d'euros, dont 40 % à l'export.

Premier enjeu de la LGV Côte d'Azur : l'amélioration des déplacements entre la Côte d'Azur et les autres régions françaises et européennes.

La LGV confortera notamment nos relations vers le Nord de la France (Paris, Lyon) et de l'Europe, vers l'Italie et de là, vers la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne, grâce également à la mise en œuvre du réseau italien



à grande vitesse. Il en va de même avec Barcelone, la Catalogne et l'Espagne. La ligne permettra ainsi de développer les échanges entre les agglomérations situées sur l'Arc Méditerranéen Barcelone-Gênes.

Il nous paraît donc fondamental et légitime que l'Etat demande l'inscription de ce projet dans le réseau transeuropéen de transport.

2. La LGV Côte d'Azur : une complémentarité et une intermodalité indispensables avec l'Aéroport

Actuellement, l'accessibilité internationale des Alpes Maritimes repose essentiellement sur l'aérien.

L'aéroport dispose d'un réseau de 73 liaisons internationales, dont 60 européennes et 13 intercontinentales. En 1995, la plate-forme accueillait 6,1 millions de passagers dont seulement 38 % à l'international. Aujourd'hui, on compte 9,3 millions de passagers dont 56 % à l'international. Avec sa liaison quotidienne sur New York, Nice est l'aéroport régional de France le plus tourné vers l'international. Ces chiffres doivent nous aider à nous projeter dans les 15 ans à venir. On peut escompter qu'à cet horizon les 2/3 environ du trafic aéroportuaire seront internationaux. Cependant le développement de l'aéroport sera limité à cette échéance par la capacité ultime de la plate-forme et les contraintes en matière d'environnement.

L'opportunité de la LGV est donc de permettre un report de l'avion vers le train pour certaines liaisons nationales et européennes et donc de permettre la montée en puissance du réseau aérien international au départ de Nice. Cet enjeu de report modal concerne notamment la liaison Nice-Paris. Cette ligne est en effet la principale route aérienne en France, avec un trafic d'un peu plus de 3 millions de passagers par an.

Ce report modal sera fonction de deux critères décisifs : d'une part l'attractivité du temps de parcours offert par le rail, d'autre part l'état de la concurrence sur la ligne aérienne Nice-Paris, qui impactera directement les prix pratiqués sur les deux modes de transport. D'ailleurs, le dossier du débat public montre très clairement que les scénarii offrant un temps de parcours Nice-Paris de 3h30 environ, permettent un report de passagers de 50% supérieur à ceux assurant un Nice-Paris en 4h00 environ.

Nous demandons donc que le projet retenu offre un temps de parcours Nice-Paris d'environ 3h30.

L'accès à l'aéroport se fait en très grande majorité en voiture ou en taxi (80 %).

Une connexion directe entre la plate-forme aéroportuaire et la future gare multimodale de St-Augustin, projet à l'étude depuis des années, constituera ainsi un enjeu majeur pour l'organisation des déplacements et la desserte des Alpes-Maritimes.

UN RACCORDEMENT AU RÉSEAU ITALIEN À GRANDE VITESSE

La connexion de la LGV Côte d'Azur à cette gare permettra de créer un centre d'échanges multimodal sans précédent en France qui offrira des interconnexions entre le TGV, les TER, le tramway, le bus, la voiture, l'avion et les navettes maritimes. Se saisir de cette opportunité est donc indispensable.

De plus, cette connexion entre la LGV et le réseau aérien peut permettre de proposer des voyages combinés (coordination d'horaires et de fréquences) TGV-avion ou TER Grande Vitesse-avion.

De tels voyages combinés présentent d'autant plus d'intérêt que l'Aéroport de Nice Côte d'Azur est fortement tourné vers l'international et que cette tendance devrait aller en s'accroissant.

Nous considérons que cette complémentarité Air/Fer est un enjeu insuffisamment étudié par RFF et nous demandons donc qu'une réflexion approfondie soit menée sur ce sujet.

3. La LGV Côte d'Azur : un projet nous connectant directement au réseau ferré à grande vitesse italien

Le projet présenté dans le cadre du Débat Public arrête la LGV à Nice. Nous regrettons que ce projet ne rapproche pas les Azuréens des grandes villes de l'Italie du Nord (Gênes, Milan, Turin) alors que des liens historiques, culturels et économiques forts nous unissent.

Ainsi sur le plan du tourisme, l'Italie est le premier marché étranger avec 22% des séjours azuréens. Ce pays est également le premier client des Alpes-Maritimes avec 21% de ses exportations et son premier fournisseur, 1/3 de nos achats étrangers étant effectués en Italie.

Conforter ces liens économiques avec l'Italie par un raccordement au réseau italien est donc pour nous un des enjeux essentiels de la LGV Côte d'Azur.

La connexion à l'Italie est d'autant plus opportune que les lignes à grande vitesse Vintimille-Gênes (200 Km/h) et Gênes-Milan seront livrées d'ici 2013. Ainsi, avec une LGV Côte d'Azur raccordée au réseau italien, Nice serait en train à 2h de Gênes et à 2h40 de Milan.

De plus, par rapport au projet de RFF, nous restons très perplexes sur la capacité réelle du réseau à satisfaire la qualité de services affichée (fréquence, temps de parcours, fiabilité) pour l'ensemble des trafics TER et TGV, au-delà du raccordement de la LGV sur la voie classique. De nombreuses interrogations ont été formulées dans le cadre du Débat Public sur ces points en particulier.

Sur ce problème fondamental de capacité du réseau, nous demandons donc que RFF apporte des réponses précises pour toutes les sections en agglomération où il est proposé que TGV et TER circulent sur les mêmes voies.

La réalisation directe de la LGV jusqu'à Vintimille permettrait de s'affranchir des problèmes de capacité de la voie littorale dans le secteur azuréen. Les surcoûts occasionnés par la réalisation de la LGV jusqu'à la frontière italienne sont à mettre en balance de ses avantages et ce d'autant plus que ce projet global présente des atouts sur le plan du financement : dimension européenne du projet qui peut ainsi prétendre à un financement européen plus important.

Nous demandons donc :

→ que le projet soit étudié et acté dès à présent dans son intégralité du débranchement de la LGV Méditerranée jusqu'à la frontière italienne, la réalisation de la LGV jusqu'aux abords de Nice n'étant considérée que comme une première phase,

→ que l'opportunité et la faisabilité d'un tel phasage soient analysées plus finement. Il est notamment essentiel que la capacité globale du réseau ferré permette un niveau de service TER et TGV performant et fiable à l'horizon 2015/2020 et au-delà.

4. Deux impératifs pour la LGV Côte d'Azur : une insertion exemplaire dans l'environnement et une connexion aux autres modes de transports

Le projet LGV présente des avantages indéniables en matière d'environnement notamment par la réduction de la pollution atmosphérique.

De plus, pour la Côte d'Azur, il est indispensable que le projet préserve également nos sites et notre cadre de vie qui font la réputation de notre département et contribuent à son attractivité.

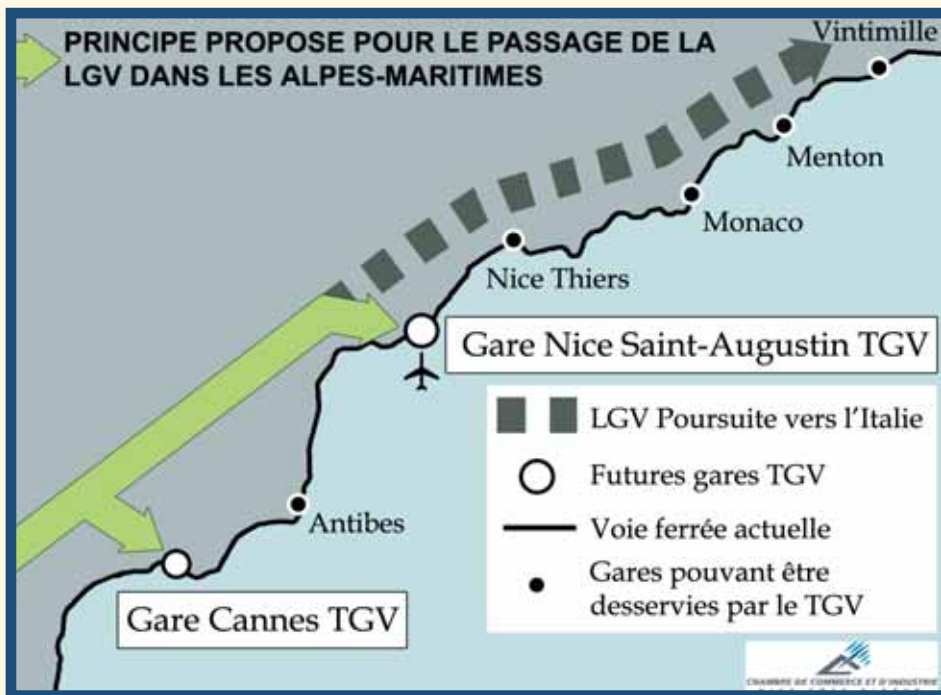
Nous demandons donc dans les Alpes Maritimes un passage de la LGV en majeure partie en tunnel.

Ceci conduirait à envisager de préférence un passage de la LGV dans le moyen pays compte tenu des fortes contraintes urbaines et des risques d'inondation sur la bande littorale.

En tout état de cause, quel que soit le passage de la LGV (en centre urbain ou en retrait de centre urbain), il est essentiel que les grands pôles urbains aient une desserte TGV performante et



RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT, DES COÛTS... ET DES DÉLAIS



que des interconnexions efficaces soient mises en place entre le TGV et avec les autres modes de transport, notamment les transports collectifs.

Aussi demandons-nous que le projet intègre notamment :

→ une connexion directe de la LGV à la future gare multimodale de

En conclusion

Les Alpes-Maritimes apportant 80% du gain de voyageurs de la LGV Côte d'Azur, la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur demande que les priorités mises en avant dans son cahier d'acteur constituent des critères fondamentaux pour le choix du scénario.

Ces priorités sont :

- l'amélioration des déplacements avec les autres régions françaises et européennes,
- un temps de trajet Nice/Paris d'environ 3h30,
- une connexion directe de la LGV à la future gare multimodale de Nice St Augustin,

→ un raccordement direct, à terme, au réseau ferré à grande vitesse italien,

→ une insertion exemplaire dans l'environnement et une interconnexion performante avec les autres modes de transports,

→ un projet à échéance 2015 et un coût réaliste.

Dans cette perspective, nous demandons que soient menées :

- une expertise sur les différents scénarii proposés afin d'apprécier celui qui répond le mieux à ces priorités,
- une étude spécifique sur le prolongement de la ligne TGV jusqu'à la frontière italienne.

Saint Augustin, pièce maîtresse du dispositif intermodal à l'échelle du département (cf. paragraphe 2).

→ une branche desservant l'agglomération cannoise, avec un raccordement à la ligne classique permettant une desserte TGV d'Antibes et une connexion avec les TER.

5. La LGV Côte d'Azur : un projet à échéance et à coût optimisés

Compte tenu du retard accumulé dans la réalisation de cette ligne, il est totalement légitime pour notre territoire d'exiger sa réalisation dans les délais les plus courts : 2015.

Pour satisfaire cet objectif, une maîtrise des coûts s'impose et ce, d'autant plus que l'estimation du montant de ce projet est élevé (plus de 5 milliards d'euros) et que la participation financière des collectivités territoriales est nécessaire.

Nous demandons donc :

- qu'à l'issue du Débat Public une étude soit menée sur les modalités possibles de financement du projet en privilégiant des montages innovants,
- que les scénarii les plus réalistes en termes de coût, de financement et présentant le moins d'aléas de réalisation soient privilégiés.

