

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

juin 2005

→ **les cahiers d'acteurs**
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur
Conseil Economique et Social Régional



Jean-Paul VITI

Président du CESR PACA

CONTACT

M. KUPELIAN

Président de la Commission
Transports et Communications

M. NICOLETTI

Président de la Commission
Développement des Territoires, de la
Ville et de la Montagne

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LE CESR PACA APPROUVE ET SOUTIENT LE PROJET LGV PACA

1 - La Région PACA, 3^e Région française, malgré la mise en service de la LGV Méditerranée en 2001, demeure à l'écart d'un mouvement fortement engagé de rapprochement des régions et métropoles françaises et européennes grâce à un réseau maillé de lignes à grande vitesse.

2 - la Région PACA subit dans le domaine des infrastructures un retard persistant qui la confronte d'ores et déjà à une saturation de certains axes et aux perspectives de saturation

des réseaux existants ferrés, routiers, autoroutiers, aériens à l'horizon 2020 si des capacités nouvelles de circulation ne sont pas créées.

3 - Le développement d'une économie spécifique basée sur une agriculture de qualité, des activités de services aux entreprises et aux particuliers, une activité industrielle forte, un secteur des hautes technologies et une activité touristique performante, est freiné par les difficultés de communication et des réseaux d'infrastructures insuffisants.

LA NECESSITE DE TEMPS DE ??????

En terme ferroviaire, une seule ligne Marseille-Vintimille reçoit aujourd'hui aussi bien le trafic voyageurs – grandes lignes, TER – que de marchandises. L'engorgement qui en résulte ne peut que s'aggraver face à la croissance des trafics liée à l'évolution démographique attendue et aux perspectives de croissance économique.

En terme routier, la congestion aux abords des grandes agglomérations, les temps de parcours grandissant entre villes, les pollutions générées, l'insécurité ne peuvent que se développer.

En terme aéroportuaire, la saturation des aéroports, à court terme de celui de Nice Côte d'Azur, à moyen terme de celui de Marseille Provence, limite le développement des relations nationales et internationales.

→ Ce constat confère au projet de création de la LGV un caractère d'urgence.

→ Il est une opportunité de choix d'un mode de transport moins polluant et moins consommateur d'espaces que tout autre grande infrastructure de transport. Le report attendu sur le rail d'une partie conséquente des trafics routiers, autoroutiers s'inscrit dans les objectifs de favoriser une alternative à l'utilisation de l'automobile et de rompre ainsi avec une politique du "tout routier" jusqu'à maintenant largement partagée par toutes les régions de l'Arc Méditerranéen.

Le Conseil Economique et Social Régional soutient le projet de la LGV PACA dont le succès repose néanmoins sur le respect d'un certain nombre d'exigences :



1 - La LGV PACA : la nécessité de temps de parcours performants

GRANDE VITESSE :

Toutes les grandes agglomérations sont ou seront sur le point d'être reliées au réseau français à grande vitesse comme l'indique la situation de référence des voies de communication à l'horizon 2020.

Elle améliorera ainsi les déplacements vers les autres régions françaises et européennes et notamment vers le nord de la France (Lyon, Paris) et de l'Europe, **si des temps de parcours performants lui sont assignés (Paris-Nice = 3 h 35 ; Paris-Toulon = 3 h 05)**

GRANDE CAPACITÉ :

La LGV contribuera à répondre à la croissance des trafics inhérents à l'évolution démographique attendue en PACA à l'horizon 2020 et aux perspectives de croissance économique même si le rythme prévu est plus faible que lors des vingt dernières années.

2 - La LGV PACA : l'intégration au réseau européen et la construction de l'Arc Méditerranéen

Si la LGV doit améliorer les relations entre Paris et la Province, c'est le développement des liens avec les espaces transfrontaliers et plus largement européens qui est le vrai défi à relever pour toutes les régions concernées.

Elle facilitera les déplacements le long de l'Arc Méditerranéen BARCELONE-GÈNES, et au-delà vers toute l'Italie du Nord, la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne, compte-tenu de la mise en œuvre du réseau italien à grande vitesse. **Aussi, le projet LGV PACA tel que présenté par le Maître d'ouvrage doit être considéré comme la première tranche d'un projet de construction du maillon manquant sur l'axe Barcelone-Gênes. La deuxième tranche permettant la liaison de Nice à l'Italie doit être d'ores et déjà programmée concomitamment au projet objet du Débat Public.**

LA NECESSITE D'UN SYSTEME??????



La Région PACA s'inscrit fortement dans l'Arc Méditerranéen. Aujourd'hui, plus un concept qu'une réalité, l'Arc Méditerranéen est constitué de collectivités territoriales juxtaposées qui trouveront enfin dans ce projet les moyens nécessaires à la mise en œuvre des synergies indispensables à leur développement.

Les facilités de communication apportées par la LGV avec les régions européennes les plus proches (Italie, Espagne) sont une opportunité que la Région doit saisir pour renforcer son poids à l'intérieur de cet espace européen et se positionner comme un carrefour majeur entre grands flux d'échanges européens.

La LGV PACA est un facteur majeur de la compétitivité et de l'attractivité d'un territoire et le plus souvent un accélérateur du processus de développement et d'aménagement.

3 – La LGV PACA : la nécessité d'un système d'interconnexions performantes.

La LGV doit être conçue comme complémentaire aux autres grandes infrastructures de transports collectifs indispensables à la circulation des marchandises et des voyageurs.

Elle présente en particulier un enjeu fort en terme de complémentarité air/TGV. En effet, la LGV permettra aux aéroports, notamment Nice côte d'Azur, de libérer des créneaux pour les liaisons internationales grâce à un report d'une partie du trafic aérien interrégional sur le TGV.

Faciliter l'accès à tous les départements de la Région à la grande vitesse ferroviaire, maintenir le gain de temps procuré par la Grande Vitesse impliquent **un système d'interconnexions performant avec le réseau ferroviaire existant.**

La LGV en libérant des sillons sur la ligne ferrée classique permettra d'améliorer le niveau de service des TER en terme de fréquence, de régularité et de qualité et de faciliter la vie des habitants dans leurs trajets quotidiens.

En effet, le Conseil Régional, autorité organisatrice, ambitionne de passer de 530 à 800 TER quotidiens dans les prochaines années. De plus il sera possible de faire circuler des TER Grande vitesse sur la voie LGV.

Le rapprochement des trois grandes aires urbaines de PACA, Marseille-Aix, Toulon, Cannes-Antibes-Nice permettra une organisation en réseau des métropoles régionales de nature à assurer plus de cohérence et de pertinence économique entre elles.

Un calendrier d'étapes de réalisation des équipements ferroviaires bâti sur les objectifs de l'offre TER à l'horizon 2015/2020



L'INTEGRATION AU RESEAU ??????

articulé à celui du projet LGV doit être mis en place afin d'organiser au mieux les équipements d'interconnexion.

D'une manière générale, il est important que les collectivités territoriales et les services de l'Etat travaillent au rapprochement des autorités organisatrices de transports dans toutes les régions de l'Arc Méditerranéen, dans la perspective d'intégrer la ligne LGV PACA dans une relation Barcelone-Gênes.

4 – La LGV enjeu d'aménagement du territoire

Ce projet de grande infrastructure sur lequel sont fondés beaucoup d'espoirs mais aussi beaucoup de craintes doit faire l'objet d'un suivi particulier afin que ce projet devienne un projet véritablement partagé.

Sans entrer dans le débat sur les couloirs, inopportun à ce stade, mais que l'on ne peut ignorer dès aujourd'hui, tant cette question est largement abordée depuis le lancement du Débat Public, le CESR considère ce projet comme un enjeu d'aménagement du territoire essentiel. Les projections démographiques donnent à la région PACA à l'horizon 2030 5 à 5,2 Millions d'habitants avec pour les trois départements littoraux une progression de 15 % de leur population en première estimation.

De fait, l'aménagement du territoire et les projets d'infrastructures doivent prendre en compte ces réalités pour rééquilibrer et revitaliser le territoire aussi bien en matière d'habitat prenant en compte l'art de vivre qu'en matière de développement économique équilibré.

5 – La LGV un défi pour les enjeux environnementaux

Afin que cette opération se fasse dans une vision de développement durable, ce projet devra impérativement intégrer le respect du patrimoine agricole notamment en travaillant sur des solutions permettant de préserver au maximum les terres agricoles, outil de travail de ses exploitants, et les zones naturelles protégées ou classées, capital sans équivalent.

Ce projet qui présente des avantages certains en faveur de l'environnement (réduction de la pollution de l'air, diminution de la consommation d'énergie) devra s'accompagner de mesures pour limiter les nuisances sonores à l'approche des gares et des principales zones d'habitation ainsi que de mesures compensatoires de nature à maintenir au mieux le capital de la flore et de la faune.

6 – La LGV : des délais de réalisation à l'horizon 2015/une maîtrise des coûts et du financement

Ce projet d'intérêt européen, national et régional implique un partenariat financier qui requiert :

→ le recours important à des fonds européens, justifié par le développement attendu des liaisons sur l'arc méditerranéen avec l'Espagne et l'Italie,
→ l'appui essentiel de l'Etat dont la contribution est déterminante dans une région pénalisée dans le domaine de ses infrastructures,
→ l'intervention de RFF et de la SNCF, d'autant plus que leurs évaluations, réalisées sur la base d'un taux d'actualisation de 8 % (ramené depuis à 4 %), font ressortir un niveau de rentabilité qui se compare très favorablement à d'autres projets d'infrastructures,

→ l'engagement des collectivités territoriales sur la base d'un plan de cohésion régionale tenant compte d'une capacité contributive raisonnable de chaque collectivité.

Le lancement effectif de ce projet, dont une réalisation plus rapide est souhaitable, sera assujéti à de nombreux paramètres, parmi lesquels :

- le besoin de s'appuyer pour chacun des projets mis au débat sur un travail important d'évaluation en tenant compte notamment du développement du trafic de voyageurs, du développement économique et social attendu et de l'impact sur le maillage infra régional,
- la sensibilité du projet à des facteurs de variation du coût global (foncier, contraintes techniques, respect de l'environnement, délais...),
- l'exploration des possibilités ouvertes par les techniques d'ingénierie financière pour rechercher un schéma permettant de maîtriser le coût des travaux, d'optimiser les délais et d'accélérer le succès économique du projet,
- la définition d'un schéma de financement dédié susceptible de réunir l'ensemble des collectivités territoriales, comprenant des emprunts et des modes de financement à très long terme justifiés par la durée de vie des biens financés et par l'étalement nécessaire de la charge sur les générations actuelle et futures.

Ces exigences étant respectées, le Conseil Economique et Social Régional approuve et soutient fermement le projet LGV PACA.