

# ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT VAR NICE CÔTE D'AZUR

février 2005



## les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

Association TGV  
Développement  
Var - Nice  
Côte d'Azur

### L'Association TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur

a pour ambition de soutenir  
et de promouvoir la réalisation  
de la liaison ferroviaire à grande  
vitesse qui permettrait  
une desserte convenable du Var,  
des Alpes-Maritimes  
et au-delà vers l'Italie,  
dans le respect de l'environnement  
et la préservation du cadre  
de vie régional.

#### CONTACT

#### Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

7 avenue Aristide Briand - BP 66  
83270 Saint-Cyr-sur-Mer  
N°s tél : 06 12 16 04 82  
06 12 42 39 22

Courriel :

association-tgvetdeveloppement@wanadoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

## UNE NOUVELLE LIGNE EST INDISPENSABLE

Selon l'INSEE, à l'horizon 2020, époque à laquelle pourrait être mise en service la nouvelle LGV vers le Var et la Côte d'Azur, six millions d'habitants résideront dans la région PACA (dont 4,2 au sein des trois départements côtiers) alors que près de 60 millions de déplacements à longue distance (tous modes de transport confondus) devraient s'effectuer dans les zones concernées.

Face à ces perspectives de croissance inéluctables, nul doute que la valorisation des opportunités de développement régional dans le cadre d'un espace méditerranéen élargi ne pourra être effective sans la création d'infrastructures nouvelles de transport à la

hauteur des ambitions européennes et internationales de ce territoire "porte", pivot potentiel d'une zone d'intégration économique de rang mondial.

La création d'une ligne LGV apparaît donc comme une priorité non seulement pour la fluidification et le développement des trafics est-ouest, mais aussi pour l'ensemble du développement régional dans le respect de l'environnement et des directives européennes concernant la lutte contre les pollutions atmosphériques. La création de cette ligne apportera sans nul doute, aussi, une réponse positive à la réduction du nombre de drames consécutifs aux accidents de la route.

# ÉTAT DES LIEUX



Lieu historique d'échanges et de convergences, la région PACA occupe en effet une place géostratégique, au sein d'un Arc Méditerranéen en voie de réalisation. Bénéficiant d'un positionnement économique prometteur, fondé sur un grand nombre de pôles d'excellence, la Région a néanmoins besoin d'affirmer sa vocation par le biais d'une intégration plus étroite aux dynamiques d'échanges et le renforcement induit de sa propension à l'ouverture, notamment grâce au projet d'une LGV vers le Var et la Côte d'Azur, qui en constitue une première traduction.

## DANS LE DOMAINE ÉCONOMIQUE

Disposant d'une forte base industrielle locale, la région PACA fait partie des régions les plus développées du pays. L'espace économique régional se caractérise par l'importance de quatre pôles moteurs que sont l'Aire Métropolitaine marseillaise (qui concentre l'essentiel du PIB industriel), Nice-Sophia Antipolis (qui représente le tiers de la micro-électronique française avec le pôle de Rousset), Toulon et Avignon. Par ailleurs, la Région PACA possède un potentiel scientifique et technologique qui la hisse au troisième rang des régions françaises dans le

domaine de la recherche avec quelque 6 000 enseignants-chercheurs, 3 500 ingénieurs de recherche et 400 laboratoires publics, intervenant dans tous les domaines de la recherche scientifique.

Au-delà de ce constat chiffré et en dépit de l'existence d'un grand nombre de pôles de spécialisation dans des activités économiques de premier plan (tertiaire supérieur...), le développement économique régional demeure handicapé par son insuffisante intégration spatiale, sans réelle conjonction des potentiels territoriaux, l'espace régional apparaît ainsi déséquilibré et éclaté, insuffisamment structuré, articulé et maillé pour susciter l'émergence d'une dynamique économique régionale, valorisant les atouts territoriaux.

## DANS LE DOMAINE TOURISTIQUE

En termes d'attractivité touristique, la Région PACA reste la première de France, en accueillant chaque année plus de 36 millions de touristes. Représentant 12,2% du PIB dans la région, contre 6,6% au niveau national, cette activité bénéficie d'équipements performants : hébergement, ports de plaisance, plans d'eau, parcs de loisirs. Grâce à son héliotropisme, à la richesse

et à la qualité de son environnement régional, la Région PACA est aussi devenue la troisième région en terme de tourisme d'affaires. Mais des efforts restent encore à faire pour consolider et concrétiser durablement cette opportunité de développement en maintenant l'attractivité territoriale. En effet, l'ensemble du territoire n'est pas suffisamment maillé pour éviter tout enclavement : le renforcement des infrastructures de transport apparaît donc éminemment nécessaire pour maximiser le potentiel touristique régional.

## DANS LE DOMAINE SPATIAL

L'intégration euroméditerranéenne prend dans notre région la dimension d'une contrainte : réseaux terrestres discontinus, peu cohérents et saturés, coûts de transport Nord-Sud et Est-Ouest très élevés, retard dans les infrastructures ferroviaires par rapport aux régions frontalières, asphyxie indiscutable des principaux axes de transport, fragmentation territoriale, lacunes dans l'accessibilité territoriale... La consolidation des réseaux de transport en particulier ferroviaires constitue donc un enjeu majeur de la région PACA dans sa volonté commune de consolidation d'un espace euroméditerranéen intégré et compétitif. ■



# SCÉNARIOS POSSIBLES



## SCÉNARIO "FIL DE L'EAU"

Sans intervention visant à corriger les importantes lacunes en terme d'infrastructures, les handicaps se multiplieront. Côté ferroviaire, la ligne Marseille-Vintimille, seul axe ferroviaire est-ouest de la région, va continuer à se saturer : TGV, trains Corail, TER, trains de marchandises l'empruntent déjà sans discontinuer alors qu'en termes de comparaison, la Vallée du Rhône dispose de trois lignes (une pour les TGV, une pour les trains de marchandises et une pour les autres types de trains). Côté route, la situation risque de devenir désespérée : en effet, l'autoroute est-ouest apparaît d'ores et déjà saturée ; entre Antibes et Nice, les niveaux de trafic sont supérieurs à ceux enregistrés sur les sections à péage des autoroutes A7 de la Vallée du Rhône et A9 dans le Languedoc-Roussillon. On pourrait également citer la congestion des autoroutes autour de Marseille et Toulon aux

heures de pointe. A cet égard, les estimations sont claires : en 2020, il faudra compter plus de 2h30 pour se rendre de Marseille à Nice par la route contre 2h aujourd'hui. Côté aérien, la situation devient inquiétante, l'aéroport de Nice est très proche de la saturation. A cela s'ajouterait une pollution atmosphérique croissante, avec des conséquences graves en termes de santé publique provoquant certainement un repli de l'attractivité touristique régionale largement fondée sur la qualité de son environnement.

## SCÉNARIO "VOLONTARISTE"

Il consiste à intervenir pour améliorer et consolider les réseaux, et développer les infrastructures de transport, afin de promouvoir l'intégration interrégionale euroméditerranéenne, permettre le développement des opportunités économiques dues à l'ouverture du territoire et à la

construction d'un Arc Méditerranéen intégré. Ce scénario multiplie les points positifs : croissance maîtrisée des flux matériels et immatériels, valorisation du territoire de l'axe méditerranéen comme corridor d'échanges, préservation et développement de la compétitivité régionale, par la croissance de pôles multimodaux logistiques, concrétisation de la fonction de "porte d'entrée" de la région en Europe du Sud. Ce scénario implique un rapprochement des régions constitutives de l'Arc Méditerranéen au travers du renforcement des coopérations dynamiques et structurantes.

**Notre association privilégie cette option, consciente qu'elle a un coût non négligeable, mais qu'elle est aussi porteuse d'avenir pour la Région. La réalisation de ce projet sera aussi l'occasion de renforcer un service public de qualité. ■**

# CONSTRUIRE L'AVENIR



## FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Pour la Région PACA, l'enjeu est de taille. La modernisation des liaisons ferroviaires vers l'Italie tendrait à renforcer le poids d'une nouvelle métropole d'Avignon à Toulon englobant Arles, Aix en Provence et Marseille. De plus, l'aire métropolitaine marseillaise aurait ainsi l'opportunité de constituer un pôle d'échanges logistique à la confluence des axes nord-sud et est-ouest. Le développement du maillage ferroviaire vers l'Italie, via les Alpes-Maritimes, avec une liaison ferroviaire nouvelle et à grande vitesse, permettrait ainsi de répondre efficacement à la saturation prévisible de la voie littorale, d'accentuer les échanges transfrontaliers et d'éviter l'enclavement du Var et de la Côte d'Azur. Pour Marseille, Toulon et Nice, la LGV

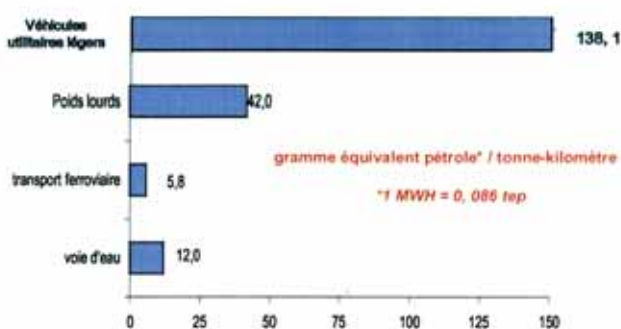
connectée au réseau TER conduirait à éliminer les goulets d'étranglement à proximité des agglomérations, en offrant une véritable alternative à la route, en favorisant le développement économique de la région, par une densification des voies de communication permettant ainsi d'améliorer le déplacement des personnes ; en effet, cette nouvelle ligne à grande vitesse devrait pouvoir contribuer à résoudre les principaux problèmes de capacité de la ligne actuelle, permettant un développement des TER et des trains "fret" entre Marseille et l'Italie. Cette nouvelle infrastructure permettrait en outre, des relations rapides entre les grandes agglomérations de la région : Nice ne serait plus qu'à 1h15 de Marseille contre 2h20, actuellement.

Enfin, la libération de sillons fret contribuerait également au

développement des chantiers de transport combiné (Marseille-Avignon) et des plates-formes multimodales (Miramas, Fos), permettant ainsi d'optimiser le flux vers l'Europe du Nord via le pôle économique Rhône-Alpes, partenaire de la Région PACA, en offrant des débouchés européens et intercontinentaux.

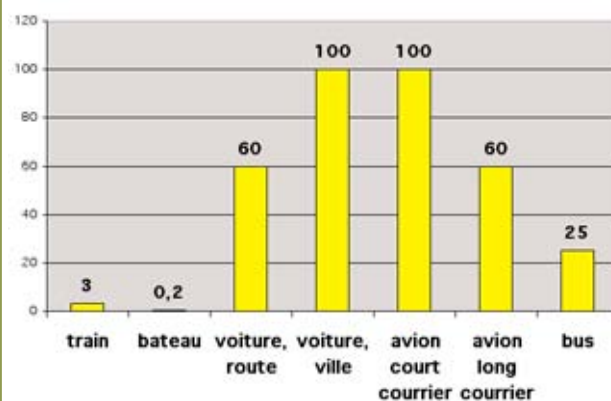
**Ainsi dans le cadre d'un aménagement du territoire soucieux de l'environnement, cette LGV, tout en permettant un nouvel essor du tourisme, favoriserait le développement de l'activité économique régionale, génératrice d'emplois nouveaux. ...**

### CONSOMMATION UNITAIRE D'ÉNERGIE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE EN 2000



SOURCE ADEME

### ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN GRAMMES D'ÉQUIVALENT CARBONE PAR PASSAGER.KM



SOURCES : Jean-Marc Jancovici (manicore.com), ADEME, INRETS

## PARTICIPER AU DÉVELOPPEMENT EUROPEEN

C'est aujourd'hui plus de 16 heures qu'il faut pour se rendre en train de Barcelone à Gênes ; ce trajet long et fastidieux se réduirait à 6 heures avec une ligne à grande vitesse reliant le maillon existant ou en voie de réalisation, Marseille-Montpellier-Barcelone à Toulon-Nice-Gênes ; avec comme conséquences induites, la réduction des fractures internes entre les sous-ensembles régionaux et la valorisation de la vocation d'espace de centralité et de polarité de la région PACA.

**La LGV PACA participerait ainsi à l'émergence d'un pôle de rééquilibrage du territoire national vers le Sud, réduisant ainsi le mono-centrisme européen actuel...**

## CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Soutenir la création d'une ligne nouvelle vers le Var et la Côte d'Azur ne doit pas occulter les contraintes liées à l'environnement. Densité de l'habitat urbain, présence d'AOC viticoles, patrimoines paysagers, monuments historiques à préserver... la réalisation de cette ligne LGV demandera des études et des concertations approfondies afin de trouver un tracé acceptable compte-tenu des contraintes environnementales, paysagères et spatiales, ainsi que des mesures d'insertion adaptées, pour limiter les externalités négatives de ce projet d'intérêt général.

Actuellement, toutes les lignes à grande vitesse déjà réalisées ont été construites avec un grand respect de l'environnement : protection phonique, reconstitution des forêts traversées, déplacement protégé de la faune, insertion des ouvrages et atténuation de la pollution. Le secteur des transports représentant 25% de la

consommation énergétique mondiale et plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre : promouvoir le développement du rail comme alternative à la route constitue une des seules solutions connues pour préserver l'environnement, sans handicaper le développement et la croissance économique dans notre région et cela, dans le respect des objectifs premiers des directives européennes en matière de préservation de l'environnement.

**Sur la ligne du TGV Méditerranée, les reports de trafic vers le train ont entraîné une réduction annuelle de production de CO2 de quelque 500 000 tonnes. Ce résultat remarquable l'est d'autant plus que l'électricité utilisée par les TGV provient elle-même de sources énergétiques n'émettant pas de gaz à effet de serre.**

**C'est pour cette raison, et évidemment pour bien d'autres, que la LGV PACA serait une véritable bouffée d'oxygène pour notre région ! ■**