

ASSOCIATION TGV PROVENCE CÔTE D'AZUR

février 2005

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



L'Association TGV Provence Côte d'Azur

L'Association a été créée au début de l'année 2003 pour relancer un projet qui avait été pratiquement abandonné depuis 10 ans

CONTACT

c/o COFHUAT
18/26 rue Goubet
75019 Paris
tél. 01 40 40 70 83
fax 01 40 40 70 74

**405, promenade des Anglais
BP 3087 - 06202 Nice cedex 03**
tél. 04 89 98 10 14
fax 04 89 98 10 05
www.lgvazur.net
e-mail : info@cofhuat.org

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

INSCRIPTION DE LA LIGNE EN 2007 DANS LES PRIORITES EUROPEENNES

Les interventions de l'Association TGV Provence Côte d'Azur auprès des pouvoirs publics ont été déterminantes. Dès sa constitution, elle s'est donné pour objectif de rassembler des acteurs qui, dans le passé, n'avaient pas parlé d'une seule voix, ce qui avait été une des causes du retard pris. Elle remercie l'Etat d'avoir prescrit à RFF d'engager les premières procédures et d'accélérer les études. Ce cahier d'acteurs s'efforce de faire une synthèse des préoccupations de ses membres, élus et représentants professionnels.

Il s'appuie sur les travaux qu'elle a réalisés au cours de la dernière année qui ont conduit à l'édition d'une plaquette en français, en italien et en espagnol, à la rédaction d'un livre blanc dont la publication interviendra dès la début du débat public et à la constitution d'un dossier INTERREG avec la Catalogne et la Ligurie destiné à préparer l'inscription de la ligne en 2007 dans les priorités européennes. Des débats que nous avons eus à l'intérieur de nos instances et des contacts que nous avons pris sur le terrain, nous tirons les conclusions qui suivent.

UNE REPONSE AUX PREOCCUPATIONS

Le futur TGV Provence Côte d'Azur devra constituer une réponse aux préoccupations suivantes :

1/ La liaison avec Paris.

La ville la plus pénalisée est évidemment Nice et c'est bien normal que le mouvement de relance du dossier soit venu de cette partie du territoire régional. Pour les trains effectuant le trajet Paris Nice sans arrêt, la marge de variation des durées de parcours, selon les diverses hypothèses de tracés, ne doit pas dépasser une dizaine de minutes...

2/ Les études doivent prendre en compte la spécificité géographique de cette partie de notre territoire national.

Alors que les TGV déjà construits traversent des zones, la plupart du temps, peu peuplées, avec un relief peu mouvementé, le TGV Provence Côte d'Azur évoluera, dans toute sa longueur, dans des territoires très denses, des zones écologiquement sensibles et d'importants reliefs. Deux de ses villes, Marseille et Nice sont des métropoles à dimension européenne, ce qui n'est le cas dans aucune autre région, une troisième, Toulon joue un rôle majeur sur la façade méditerranéenne de l'Union européenne. Ceux qui béné-

ficieront de cette nouvelle liaison pour se rendre dans la région ou pour se déplacer à l'extérieur, seront nombreux à emprunter les gares, quelque soit leur position sur l'itinéraire. Ce n'est le cas pour aucune autre ligne TGV* existante. L'emplacement des arrêts et le cadencement des trains constituent un problème majeur. Les futurs usagers souhaiteront bénéficier, quelque soit leur lieu de départ ou de destination, de temps de parcours très fortement diminués. A cela s'ajoute un dynamisme démographique, le plus élevé de toute la France qui accroîtra fortement la demande de transport à l'avenir dans cette région

3/ La région est la première destination touristique française.

On y vient de Paris, de la plupart des régions françaises mais aussi, de l'Asie et de l'Amérique par avion, de toute l'Europe du Nord et de l'Est par nos voies TGV, et, dans l'avenir, par le grand carrefour ferroviaire européen que sera Milan. La très grande vitesse en Provence-Côte d'Azur sera progressivement aussi fondamentale pour les voyageurs venant d'Italie ou transitant par ce pays que pour ceux qui empruntent notre réseau national. Ce qui veut dire que nos grandes métropoles : Marseille, Toulon, Nice ainsi que les autres villes importantes du littoral de la Provence

et de la Côte d'Azur doivent pouvoir être accessibles à très grande vitesse autant pour les voyageurs venant du Nord et de l'Est transitant par l'Italie, que pour ceux qui sont pris en compte dans les études spécifiquement françaises. La durée de parcours entre Milan et Marseille, entre Milan et Toulon, entre Milan et Nice doit être la plus brève possible pour la compétitivité de notre côte par rapport à d'autres destinations. Cela est vrai pour le tourisme mais aussi pour le dynamisme des villes universitaires et de congrès de la région.

4/ La région dispose de deux aéroports internationaux.

Marseille et Nice et d'un aéroport qui peut développer des vols charters, Toulon Hyères, l'idée de construire un troisième aéroport près du Cannet des Maures, comme le suggèrent certains documents de la Datar, n'est pas réaliste. La nouvelle liaison doit contribuer au bon acheminement de passagers, venant du monde entier, vers leurs divers lieux de séjour dans notre région. Des trains rapides aux horaires judicieusement choisis pourront présenter un intérêt majeur pour les organisateurs de voyages. Des pays aussi différents que la Norvège ou la Chine se sont résolument orientés dans cette direction. De la même manière, la densité très

*TGV : marque déposée de la SNCF



ABSENCE DE LIAISON FERROVIAIRE...



forte de population sur tout l'itinéraire, l'existence d'autoroutes dont la géographie, sensiblement la même, permet une relation rapide entre le domicile et la gare, peuvent assurer la rentabilité de TER rapides. Le positionnement des arrêts et les points de raccordement entre la ligne nouvelle et les lignes existantes aujourd'hui sont, à cet égard, des questions fondamentales. La prise en compte des éléments favorables à une utilisation diversifiée de la ligne jouera un rôle important dans l'équilibre d'exploitation.

5/ L'absence, aujourd'hui d'une liaison ferroviaire rapide dans notre région limite les échanges, le long de la Méditerranée, entre la péninsule ibérique, d'une part, la France, l'Italie, l'ancienne Yougoslavie, la Grèce... d'autre part. Les liaisons aériennes sont aujourd'hui, sur ces itinéraires, rares et d'un coût prohibitif. Le projet

Lyon Turin a, d'abord, pour vocation de transporter du fret, le projet de TGV Provence Côte d'Azur jouera un rôle semblable pour les voyageurs, il confortera l'unité du Sud de l'Europe et développera des échanges de toutes natures. La place stratégique dans le sud de l'Europe qu'aura désormais le territoire de la Provence et de la Côte d'Azur, notamment ses villes : Marseille, Toulon, Nice, mais aussi Draguignan, Fréjus Saint-Raphaël, Cannes, Grasse, ainsi que la principauté de Monaco doit constituer un puissant levier de développement économique, de progrès intellectuel, culturel et social. Des pôles de croissance comme Château Gombert et Sophia Antipolis pourront, mieux qu'aujourd'hui, nouer des alliances avec des entités situées en Catalogne ou dans l'Italie du Nord. Le dossier INTERREG initié par l'Association TGV Provence Côte d'Azur en est le témoignage, il a reçu immédiatement et sans réserve l'appui

des régions de Ligurie et de Catalogne qui ont compris combien ce projet offrait pour elles des ouvertures nouvelles. Il convient de noter, à cet égard, les efforts réalisés, tant du côté espagnol que de celui de l'Italie pour se situer dans un cadre à dimension européenne : construction de voies en Espagne avec les normes en vigueur dans les autres pays européens prolongées par la liaison Perpignan Figuéras, rénovation complète du réseau ferroviaire de l'Italie du Nord en synergie avec les percées alpines de Suisse et d'Autriche. Il suffit de consulter une carte pour mesurer combien les 180 kilomètres de voies que la France devra construire, seront la clé du succès de ces travaux gigantesques et combien leur non-construction pénaliserait notre région et pèserait sur l'image du sud de la France à l'étranger.

FAIRE PREUVE D'IMAGINATION...



Ces diverses considérations n'avaient pas fait l'objet d'un examen suffisant, il y a 15 ans lorsqu'il était question de poursuivre la LGV Méditerranée jusqu'à Saint-Raphaël, c'est pourquoi les membres de l'association demandent à RFF d'intégrer dans ses études, les données ci-dessus et de faire preuve d'imagination dans la recherche des solutions à proposer :

1/ Les trois grandes villes de la région. Marseille, Toulon et Nice doivent être désenclavées côté Français, côté espagnol et côté Italien. Côte Française, la relation avec la capitale est essentielle, Marseille est aujourd'hui, à cet égard, bien desservie, Nice très mal et Toulon médiocrement. Nice a besoin de TGV, directs et sans arrêt, avec Paris qui ralentissent le moins possible entre la future gare de Saint Augustin et la gare de Lyon. Toulon qui est, géographiquement, proche de Marseille, doit pouvoir bénéficier d'un temps de parcours peu supérieur à celui du temps de Marseille Saint Charles à Paris, l'utilisation maximum de la nouvelle infrastructure devrait le permettre.

2/ Côté espagnol. Beaucoup reste à faire. L'Espagne s'est engagée dans une construction de lignes TGV rompant avec l'écartement spécifique à ce pays.

La construction du tronçon Perpignan Figuéras est un progrès, mais les investissements à réaliser dans la région Languedoc Roussillon ne sont que très partiellement inscrits au Ciat du 13 décembre 2003. Les Catalans le demandent avec insistance car ils croient profondément aux effets économiques positifs d'un axe de transports ferroviaires le long de la Méditerranée

3/ Côté Italie. C'est Marseille qui est la plus pénalisée, il faut donc que les trains Marseille Nice, se prolongeant vers Gênes et Milan, aient un temps de parcours entre Marseille et Nice limité au maximum, ce qui pose le problème du positionnement de la ligne TGV par rapport à Marseille et l'opportunité d'intégrer cette question dans les études soumises au débat public. Il y a lieu aussi de permettre une bonne liaison entre le réseau TGV et l'Aéroport de Marignane pour que les gares envisagées le long du parcours, notamment celle des Arcs qui dessert la Presqu'île de Saint-Tropez puissent être desservies par des trains rapides acheminant les étrangers arrivant par avion. C'est aussi l'intérêt du littoral situé entre Cassis et Toulon. Cette dernière ville a, côté Est, besoin de bonnes liaisons avec l'Italie pour bénéficier du hub ferroviaire de Milan, cela est fondamental pour rompre son

relatif isolement actuel qui freine les résultats de ses initiatives. Cela veut dire que son branchement côté Est sur la ligne TGV doit être le plus près possible de son agglomération, aux environs de Cuers. Quant à Nice, il convient de construire la ligne nouvelle jusqu'à un point de raccordement avec la ligne existante qui soit le plus près possible de la gare de Saint Augustin, de faire de celle-ci une gare multimodale, un point majeur de raccordement international grâce à l'avion et à connexion avec le TGV et d'améliorer le temps de parcours avec Vintimille qui sera désormais le point de jonction avec les lignes rapides italiennes. Mais comme celles-ci n'auront entre Gênes et Vintimille qu'une vitesse commerciale de 160 kilomètres à l'heure, on peut poser comme hypothèse que le parcours Nice Vintimille n'aura pas besoin de s'effectuer à la vitesse TGV, ce qui diminue le coût des investissements à réaliser. On pourrait imaginer une liaison nouvelle entre Nice-Est et Monaco avec un tunnel à proximité de la principauté à l'image de ce qui existe, depuis quelques années pour l'autoroute, le reste faisant l'objet, principalement, de travaux de modernisation, notamment dans la traversée de Nice dont l'évitement serait financièrement prohibitif.

...

4/ Au-delà de ces questions internationales. Il convient d'envisager la relation avec le TGV de toutes les localités situées le long du parcours, qu'elles soient sur le littoral ou davantage à l'intérieur et de permettre à des trains qui auront des objectifs de performances très supérieures à celles qui existent actuellement, de pénétrer sur la ligne nouvelle ou de la quitter pour emprunter la ligne existante en plusieurs endroits bien choisis. D'Ouest en Est, on trouve successivement l'urbanisation comprise entre Marseille et Toulon. La desserte par autoroute met les communes les plus importantes, avec quelques améliorations de voirie routière, à moins

d'une demi-heure des gares TGV de l'Arbois et de Toulon, ce qui est raisonnable pour les longues distances en chemin de fer. Au-delà de Toulon, la partie côtière précédant le massif des Maures reste dans l'orbite de cette ville et peut être desservie par sa gare ou par Hyères. L'Est du département du Var, très peuplé et très fréquenté par les touristes du monde entier, a besoin d'une gare. Celle des Arcs, située déjà sur le tracé du siècle dernier, constitue un des atouts majeurs du TGV : durée de parcours avec Paris très voisine de celle de Toulon, possibilité de trains rapides avec les trois aéroports internationaux, proximité de l'autoroute, terrains disponibles pour l'implantation

de zones logistiques, installations nouvelles pour les TGV postaux, raccordement aux voies existantes pour desservir les villes de Fréjus et Saint-Raphaël. Pour les Alpes-Maritimes, un raccordement à la voie classique à Cannes-Mandelieu, de la voie TGV qui continue en site propre jusqu'aux abords de Nice, permet de bien desservir Cannes, Grasse et Antibes, les localités les plus proches de Nice s'appuyant sur la nouvelle gare de Saint-Augustin. La construction entre Nice Est et Monaco d'une voie nouvelle avec un tunnel à l'instar de celui qui a été creusé pour relier la principauté à l'autoroute, permettrait une valorisation de l'aéroport international de Nice, et faciliterait la circulation de trains de fret venant d'Italie. Ce dernier sujet constitue une demande appuyée de la Chambre de Commerce de Gênes. L'association considère que la ligne nouvelle jusqu'à Nice ne peut, sans doute pas accueillir les trains de marchandises. Au-delà, la question mérite d'être posée.

Toutes ces observations doivent trouver leur place dans l'analyse des prévisions de trafic. Celle-ci ne sera pas la même selon les fonctionnalités prises en compte. Le coût des différents tracés sera naturellement variable mais certaines perspectives de croissance de trafic, liées à une conception intelligente du tracé, des gares et des cadencements des trains, peuvent atténuer les charges supplémentaires liées à des ouvrages coûteux. Ces éléments devront être analysés quand seront abordées les questions de financement avec, le cas échéant, une réflexion approfondie sur ce que pourrait apporter, en la circonstance, un partenariat public privé. Les expériences étrangères sont, à cet égard, aujourd'hui suffisamment nombreuses pour que ce sujet soit abordé utilement. L'association a déjà fait appel, à ce titre, à des spécialistes du sujet avant la décision du Ciat du 13 décembre 2003. Leurs études ont été, à l'époque, remises aux services de l'Etat et ont été utiles pour la prise de décision. Elles concluaient positivement. Leur contenu était forcément sommaire, les différentes contraintes du dossier n'ayant pas été mises en évidence mais c'était un bon point de départ. Les résultats du débat public doivent permettre d'actualiser ces études. L'association dont l'objectif est la réalisation la plus rapide de la nouvelle infrastructure, prendra une part active à ces réflexions au cours des étapes ultérieures du projet.■

