

REGION PROVENCE-ALPES- COTE D'AZUR

février 2005



les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



LA REGION ET SES RELATIONS AVEC L'EXTERIEUR

Depuis juin 2001, la Région est reliée au réseau ferré à grande vitesse national. Toutefois, cette amélioration bénéficie principalement à Marseille pour ses relations vers Lyon, l'Île de France, le nord et l'est du pays. En revanche, Toulon et le Var et surtout Nice et les Alpes-Maritimes ne bénéficient pas aujourd'hui de la même qualité de l'offre en termes de fréquence et surtout de temps de parcours ; enfin Marseille, grande métropole méditerranéenne, est encore à des temps de parcours dissuasifs en direction de l'est de la région, des grandes villes du nord de l'Italie et de l'arc méditerranéen.

CONTACT

Hôtel de Région
27, place Jules-Guesde
13002 Marseille

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LES CONTRAINTES DE CIRCULATION...



Un T.G.V. à la traversée de l'Estérel

1. Les difficultés du réseau ferroviaire

Entre Marseille et Vintimille, il n'existe qu'une seule ligne pour acheminer à la fois les trains Grandes Lignes dont les T.G.V., les trains de fret et les T.E.R. Cette situation pose à la fois le problème de la fragilité de cet axe sans itinéraire de détournement, et de sa saturation. Le niveau de performance actuel des infrastructures ne permet pas des temps de parcours attractifs à l'est de la métropole marseillaise : les trains circulent à des vitesses comprises entre 125 et 140 km/h entre Marseille et Toulon, entre 95 et 140 km/h entre Toulon et Nice, et à 90 km/h au-delà. Les conditions de circulation de ces trains (Grandes Lignes, fret, TER) sont différentes ce qui occasionne des difficultés pour insérer des circulations supplémentaires notamment en période de pointe.

Les relations ferroviaires en direction de Toulon, Nice et l'Italie sont donc confrontées à un double handicap :

- la saturation de la ligne
- les temps de parcours élevés.

Cette situation est particulièrement sensible à l'approche des agglomérations marseillaises et azuréennes et a conduit en 2000 la Région à décider le projet de construction d'une troisième voie sur les sections Marseille - Aubagne et Antibes -

Nice qui permettra de résorber les problèmes de capacité au profit des dessertes T.E.R., sans cependant laisser de grandes réserves pour les autres activités.

Les objectifs que la Région s'est fixée à l'horizon 2020 pour le développement du transport ferroviaire régional nécessiteront outre la réalisation des opérations prévues au Contrat de plan d'autres investissements de capacité dans les aires métropolitaines de Marseille, de Nice et de Toulon. La réalisation de la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui libérera le réseau classique des circulations à grande vitesse, permettra ainsi une meilleure exploitation des capacités conformément à la volonté de la Région de faire circuler environ 800 T.E.R. par jour (contre près de 500 aujourd'hui) à l'horizon 2010.

2. La saturation du réseau routier

Entre 1996 et 2000, le trafic a crû de 20 % sur l'autoroute A 8 et entre 1996 et 2001, le trafic a crû de 7,2% sur le réseau départemental et de 9,8 % sur le réseau national dans les Alpes Maritimes. Parallèlement, de 1998 à 2000, le nombre d'heures de bouchons a augmenté de 77% ! Cette saturation croissante, accompagnée de la quasi impossibilité de construire de nouvelles infrastructures routières pour accéder aux centres des villes conduira à

terme à une situation de blocage à défaut d'un effort massif en direction des transports collectifs. Ainsi, les études prospectives réalisées par le CETE Méditerranée prévoient, à l'horizon 2020, des temps de parcours routiers de plus de 3 h entre Marseille et Nice en période chargée.

3. La saturation des aéroports

Les spécialistes du transport aérien s'accordent pour dire que la plateforme aéroportuaire de Nice Côte d'Azur sera saturée à l'horizon 2020 voire avant, comme d'ailleurs la plateforme de l'aéroport Marseille-Provence, sans réelles possibilités d'extension. Le développement de l'urbanisation tout en préservant le cadre de vie rend par ailleurs particulièrement délicate tout projet de création d'une nouvelle plateforme. Aussi, la création de la ligne à grande vitesse est perçue comme permettant un report vers le train pour les relations domestiques et sur l'arc méditerranéen, libérant ainsi des capacités pour des vols moyen et long-courriers. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur soutient cette conception de complémentarité entre modes de transport, les relations court-courrier étant assurées de préférence par des liaisons ferroviaires à grande vitesse en synergie avec le réseau T.E.R.

UN PROJET INDISPENSABLE...



Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur : un projet régional, national, européen et euroméditerranéen

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le projet de ligne à grande vitesse en direction de Nice et de l'Italie est la suite logique et indispensable du T.G.V. Méditerranée, et complétera les projets en cours de réalisation en Languedoc-Roussillon et en Espagne. Les objectifs de ce projet, pour la région, sont les suivants.

1. Relier l'est de la région au réseau ferroviaire à grande vitesse

Avec l'arrivée du T.G.V. Méditerranée à Marseille en juin 2001, la capitale régionale a largement bénéficié des avantages de cette infrastructure qui l'a rapprochée de Paris et de l'Île de France, mais aussi de grandes villes telles que Lille et surtout Lyon. En revanche, Toulon et Nice restent encore à l'écart du réseau T.G.V. L'un des objectifs de la ligne à grande vitesse PACA est de relier ces deux villes et, plus largement, l'est de la région au réseau T.G.V..

2. L'arc méditerranéen

La ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur constitue un des maillons essentiels de la liaison à grande vitesse reliant entre elles les grandes métropoles de l'arc méditerranéen et de l'axe Grand Sud : Barcelone, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice et Gênes, ainsi que Toulouse et Bordeaux. Il permettra de relier les grandes villes de la région : Marseille, Toulon et Nice au réseau à grande vitesse italien vers l'Italie du nord : Gênes, Milan, Turin et, au-delà, vers l'ensemble de l'Italie vers Rome, Venise...

3. Relier entre elles les grandes villes de la région

Avec des temps de parcours de l'ordre de 2h30 entre Nice et Marseille, de l'ordre de 1h45 à 2h entre Toulon et Nice, l'offre de service ferroviaire est peu attractive ce qui est corroboré par la part de marché inférieure à 5% sur ces relations. La réalisation de la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec des temps de parcours

entre Marseille et Nice de l'ordre de 1h10 à 1h15, permettra de constituer une réelle alternative pour les habitants de la région, comme c'est déjà le cas pour les relations entre Marseille et Lyon.

Pour ces trois aspects du projet, l'objectif principal, pour la région, est de définir pour Marseille, Toulon, l'est du Var, Nice et la Côte d'Azur une desserte satisfaisante en termes de temps de parcours et de fréquence en direction du nord et de l'ouest du pays, mais aussi en direction de l'Italie.



LA REGION DANS LE DEBAT PUBLIC...



La loi a défini le processus d'élaboration des grands projets d'infrastructure, et en a décrit les principales étapes. Le débat public, qui constitue la première de ces étapes, porte sur l'opportunité ainsi que les principales caractéristiques du projet.

Pour la Région, cette phase du débat public est l'occasion pour les acteurs politiques, socio-économiques, associatifs ainsi que pour l'ensemble des habitants de la région de débattre de leur volonté commune de faire aboutir ce grand projet d'intérêt régional, national et international.

Ce qui doit donner lieu à débat, c'est : l'opportunité du projet ainsi que ses principales caractéristiques :

- les fonctions du projet ;
- ses fonctionnalités essentielles ;
- les mesures de protection à prendre vis-à-vis de l'environnement et des habitants.

En effet, il serait dangereux pour l'aboutissement du projet que des visions trop schématiques fassent dériver le débat sur les questions de tracé qui ne sont pas aujourd'hui à l'ordre du jour.

Veiller à une bonne insertion de la ligne à grande vitesse auprès des habitants

La ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur représente un atout considérable pour la région et ses habitants. Elle traversera une région fortement peuplée sur le littoral mais aussi avec un mitage de résidences vers l'intérieur des terres.

La clémence du climat fait que les personnes vivent les fenêtres ouvertes une bonne partie de l'année, et sont aussi souvent dans les jardins.



Aussi, une grande attention devra être portée à l'insertion de la ligne à grande vitesse auprès des habitations, en particulier pour les questions de protection contre le bruit qui devront intégrer les phénomènes climatiques et d'écho. Pour les questions de bruit et celles liées à l'hydraulique, le maître d'ouvrage devra veiller à la qualité de la communication et de la concertation avec les populations dans ces domaines très sensibles.

Une attention particulière devra être apportée à la préservation de l'habitat, particulièrement dans les zones très urbanisées qui ne peuvent s'accommoder de la circulation de trains à grande vitesse.

Garantir l'intégrité du patrimoine environnemental et culturel

Entre la vallée du Rhône et la frontière italienne, la ligne à grande vitesse traversera des paysages remarquables dont certains sont encore relativement préservés. La Région veillera à ce que les questions de l'insertion de la ligne dans les sites traversés soit traitée avec soin tant vis-à-vis de la faune que des paysages et des sites. Tout au long des études spécifiques sur l'insertion de la ligne : architecture des ouvrages d'art, aménagements paysagers,... le maître d'ouvrage (RFF) devra veiller à la qualité de la concertation avec les collectivités territoriales et avec la population.

Contribuer à l'amélioration de l'environnement dans la Région

Les projets d'infrastructure sont souvent présentés à travers les nuisances qu'ils apportent ou qu'ils sont susceptibles d'apporter. Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette vision est par trop restrictive en particulier pour les projets ferroviaires. Cette considération s'applique particulièrement pour la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

qui aura pour conséquence un report de déplacements des modes routier et aérien vers le ferroviaire. Ce report aura des conséquences positives sur la saturation du réseau routier et de l'espace aérien, avec pour conséquences immédiates une diminution de la pollution de l'air et des nuisances sonores.

Il a ainsi été estimé que la mise en service du T.G.V. Méditerranée entre Valence, Marseille et Montpellier permettait d'éviter annuellement le rejet de 400 000 tonnes de gaz carbonique dans l'atmosphère.

Une bonne articulation entre T.G.V. et T.E.R. : la question des gares nouvelles

Les différents scénarios présentés prévoient la création de gares nouvelles, afin d'éviter que le temps gagné avec la grande vitesse ne soit perdu par les ralentissements qui seraient imposés par des entrées au centre des villes.

Ce choix s'accompagne de contraintes pour l'accès aux gares, et la question des temps d'accès au transport ferroviaire dans les gares actuelles ou futures devra être abordé dans le débat.

Les conditions d'accès à ces gares nouvelles ainsi que le choix de leur implantation seront un des points essentiels de ce sujet. La Région privilégie des implantations au niveau des franchissements des infrastructures actuelles par la ligne nouvelle, ce qui permettrait d'offrir aux voyageurs des possibilités de correspondance faciles et permettant une desserte fine du territoire.

Cette option est confirmée par l'expérience du T.G.V. Méditerranée (comparaison des gares T.G.V. de Valence et Avignon) mais aussi par les études conduites lors de la préparation du débat public.



Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, de par le report d'une partie du trafic aérien et routier vers le ferroviaire, contribuera à la lutte contre la pollution et au respect pour la France des objectifs du protocole de Kyoto.

Ce sont les enjeux forts en termes d'accessibilité, d'aménagement du territoire et d'environnement du projet de ligne à grande vitesse qui doivent être débattus entre l'ensemble des acteurs dans les mois qui viennent afin que puissent être proposées des solutions acceptables par tous pour assurer l'accès et la desserte du territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur dans des conditions qui renforcent le cadre de vie de nos concitoyens. ■