

Conseil général des Alpes-Maritimes

Juin 2005

LGV Côte d'Azur

Cahier d'acteur

➤ Préambule

Face aux difficultés rencontrées en 1992 sur l'ensemble du projet LGV Méditerranée, seules 2 branches étaient réalisées (Marseille et Nîmes), et l'axe Côte d'Azur était abandonné.

Aujourd'hui Marseille est à 3h de Paris, Toulon à 3h50, alors que le trajet pour Nice se fait toujours en plus de 5h30. L'Est du Var et les A.M restent à l'écart du réseau à grande vitesse.

Dès lors et face à cette situation qui ne peut perdurer à long terme, **un consensus des acteurs locaux devra impérativement émerger autour d'un projet d'Aménagement du Territoire et de Développement durable.**

Néanmoins il est nécessaire de pouvoir cerner les enjeux, les difficultés, les inconvénients et les avantages des différentes hypothèses du tracé retenu et d'en débattre.

Dans le cadre du débat public dont les études ont été partagées avec les collectivités partenaires, la SNCF, les services de l'Etat... l'occasion est donc donnée au Conseil Général des A.M d'affirmer son intérêt et son ambition pour ce projet, et d'y apporter sa contribution par ce « cahier d'acteurs » afin d'éclairer le débat.

➤ Un contexte difficile

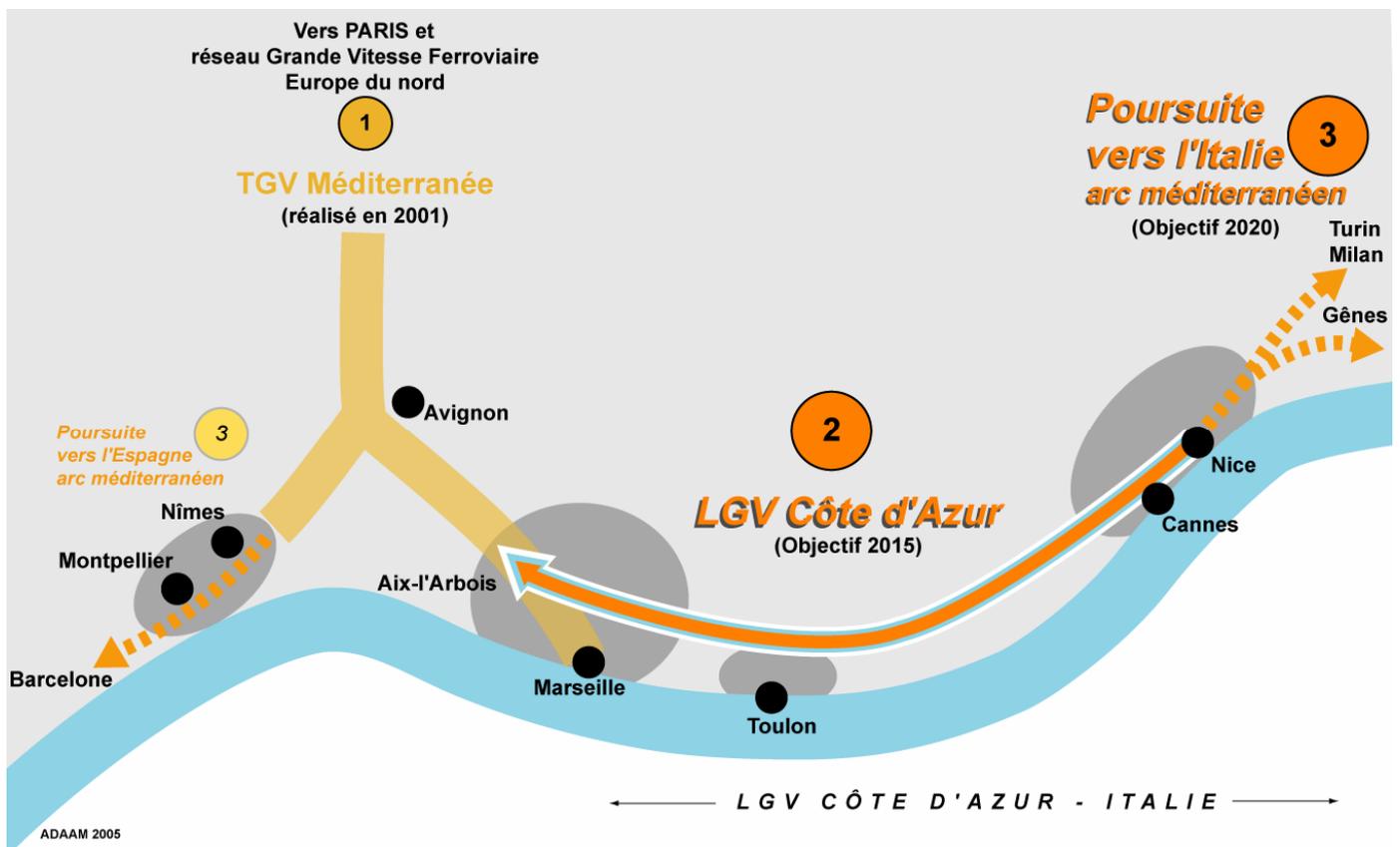
Notre région est menacée d'asphyxie si elle ne prend pas résolument et rapidement en main le problème de ses infrastructures de communication.

Rappelons que ce constat inquiétant vise un département de plus d'un million d'habitants et la 5^{ème} métropole de France.

Depuis l'électrification de la ligne ferroviaire du littoral en 1866, aucun investissement n'a été réalisé sur cette voie totalement saturée qui offre en outre des performances dépassées et une inadaptation au développement du TER.

➤ Des exigences incontournables

- Il faut tout d'abord relier en grande vitesse les A.M au réseau LGV français et européen.
Le facteur temps est devenu un impératif incontournable de notre société moderne. Troisième branche du projet TGV Méditerranée, cette infrastructure doit d'abord servir à relier l'est du Var et la Côte d'Azur aux réseaux français et européen, à Paris et aux grandes villes desservies par la Grande Vitesse (**Nice-Paris en 3h 30 – 3h 40 maximum**).
- Il faut impérativement prendre en compte le respect environnemental des sites et des zones urbaines concernées.
- La maîtrise des coûts devra être assurée, pour bénéficier d'un projet réaliste au regard des autres projets nationaux existants et en cours, condition sine qua non d'aboutissement dans les 10 ans à venir.



➤ Un projet complet et maîtrisé

- De l'ambition

Elle doit être à la hauteur des aspirations et des enjeux

Ce projet LGV PACA se positionne déjà comme un futur outil prioritaire de l'Aménagement du Territoire.

Il doit devenir le trait d'union entre l'Europe du Nord et l'Arc méditerranéen en direction de l'Italie et l'extrême sud-est.

▪ Un outil de Développement durable

- Le volet économique

Le tracé retenu devra s'adapter aux besoins de la population, au niveau du développement économique, clé de l'emploi et de la cohésion sociale.

Ce développement économique spécifique à la Côte d'Azur, autour du tourisme international et d'affaires (deuxième destination après Paris) et des hautes technologies, rend encore plus complexe le difficile équilibre entre préservation et développement sur un territoire à très forte pression foncière et où la qualité de vie et d'accueil doit rester un facteur majeur d'attractivité économique et d'emploi.

Outre ces 2 volets incontournables du Développement durable (économique et social), l'aspect environnemental occupe bien évidemment une place prépondérante.

- L'aspect environnemental

Un choix clair doit se dégager en faveur du ferroviaire et des transports collectifs

Les moyens de transport non polluants, économes, sûrs et moins consommateurs d'espace, doivent être privilégiés :

- La grande vitesse, LGV et TGV, pour les longues et moyennes distances,
- Les TER, RER et transports routiers pour les déplacements quotidiens dans le cadre des programmes des transports collectifs développés aux niveaux régional, départemental et local.

Il faut une volonté de voir réaliser cette infrastructure le plus possible en tunnel, à la fois pour les zones fortement urbanisées mais également pour préserver les sites reconnus comme particulièrement remarquables.

Par ailleurs, il est apparu au cours du débat une attente des populations et des élus en vue de l'enfouissement des voies classiques littorales, sujet qui devra faire l'objet d'une étude particulière.

▪ La connexion avec l'existant

Le choix pour la desserte TGV doit être orienté en direction de gares « centres », situées au cœur des zones denses d'urbanisation et d'emploi, mais aussi connectées aux réseaux TER et urbains, et non vers de nouvelles gares en zones périphériques risquant d'accélérer et d'aggraver le mouvement de périurbanisation et d'urbanisation du moyen pays.

On perçoit en particulier la nécessité de desservir directement par la ligne LGV les deux grandes agglomérations Cannes-Grasse-Antibes, et Nice.

La LGV qui traversera le Département et poursuivra par la suite vers l'Italie, se doit de desservir en même temps les deux grands espaces, ouest et centre, de la métropole azurée par des arrivées en TGV au plus près des populations et des centres urbains, et se connecter au réseau ferroviaire TER et aux différents réseaux de transport collectif par le biais de :

- . Une arrivée directe sur Nice Saint Augustin, grande gare TGV du chef lieu du département et pôle multimodal performant au cœur d'un ambitieux quartier d'affaires, entrée de la Plaine du Var, territoire à enjeux nationaux.
- . Une arrivée directe au sein de l'agglomération Cannes–Grasse–Antibes, en gare de Cannes, première ville de congrès après Paris.

➤ *Des avantages multiples*

▪ Une dimension internationale

La LGV Côte d'Azur doit être la 1^{er} phase d'un projet international, européen et transfrontalier, structurant l'arc Méditerranéen et permettant la liaison entre les métropoles régionales et les grandes cités italiennes, Gènes, Turin, Milan...puis conduisant à terme à la construction d'un espace de communication et d'échange entre les grandes métropoles sud européennes.

La LGV doit ouvrir la Région et les Alpes-Maritimes sur l'Italie. Elle doit donc avoir une fonction internationale et transfrontalière forte en améliorant son accessibilité vers ce pays, dans un premier temps pour Marseille et l'ouest de la Région, qui bénéficieront d'une réduction de près de deux heures de temps de parcours pour y accéder, et dans une deuxième phase pour Nice et les Alpes-Maritimes, département qui a un rôle majeur à jouer dans la construction de l'arc méditerranéen et la coopération entre les grands espaces de l'arc latin,

Ainsi ce projet rassemble plusieurs vocations : internationale (Arc Méditerranéen) nationale (Nice–Paris) et régionale (Inter cités).

▪ Un soulagement des autres infrastructures

En complément de cette nouvelle accessibilité à grande vitesse, le projet de ligne nouvelle permettra de mieux utiliser les infrastructures existantes ou de les alléger :

- L'aéroport Nice Côte d'Azur, grâce au transfert modal air-fer souhaité notamment sur la destination Paris/Nice, pourra se redéployer, se développer sur l'international et les longues distances, et continuer à jouer pleinement son rôle dans l'attractivité et dans le développement touristique et économique du Département.
- La ligne ferroviaire classique PLM du littoral, par un allègement des circulations Grandes Lignes et en complément de la réalisation de la 3^{ème} voie, pourra être dédiée aux trains de la vie quotidienne et jouer avec des dessertes cadencées son rôle attendu de véritable RER de la Côte d'Azur.
- Le réseau routier, et notamment l'A8, qui doivent, sans préjuger de l'utilité du projet de contournement de Nice, voir leur trafic allégé par un transfert sur rail pour les moyennes distances (Paris, Lyon, Marseille...) et, par effet induit, sur les lignes ferroviaires de proximité et le développement des transports collectifs.

➤ Conclusion

Ce projet ambitieux, pour lequel s'engage résolument le Conseil Général des A.M, répond à des enjeux importants non seulement pour la région PACA, mais également pour des pays voisins comme l'Italie et l'Espagne dans le cadre du renforcement de l'Arc méditerranéen.

C'est donc autour d'un **projet de développement maîtrisé, économe d'espace et respectueux des populations, mais aussi porteur de croissance et de progrès**, ouvert sur les dynamiques européennes, que doivent se retrouver les décideurs locaux, dans le but de :

- conforter et développer le rayonnement international des Alpes-Maritimes
- permettre une meilleure accessibilité interne et externe du Département et de la métropole littorale en priorité par un développement du ferroviaire et des transports collectifs
- maîtriser l'urbanisation et la croissance démographique tout en favorisant le dynamisme et l'emploi
- réduire les nuisances liées notamment à la circulation automobile et au transit international sur route, protéger l'environnement et les sites, et préserver les conditions exceptionnelles de vie et d'accueil sur notre territoire.

Le conseil Général des Alpes-Maritimes propose à l'ensemble des collectivités partenaires du projet, une fois connues les conclusions du débat public, de lancer une expertise commune afin de préciser les tracés permettant de satisfaire l'ensemble des exigences qui viennent d'être exposées.