

DEBAT PUBLIC LGV PROVENCE COTE D'AZUR : POSITION DE LA CCI DU VAR

LA LGV, OUTIL INCONTOURNABLE DE NOTRE DEVELOPPEMENT

Notre région connaît des problèmes récurrents d'engorgements en matière de déplacements et sera saturée tant sur le plan routier que ferroviaire à l'horizon 2020.

Dans ce contexte, la LGV est un outil indispensable, incontournable dans toute approche de développement. Or c'est pour les générations futures que nous devons raisonner, en dimensionnant ce projet à l'échelle des enjeux auxquelles elles devront faire face.

C'est pourquoi, au delà de sa configuration nord sud française, la LGV envisagée doit s'inscrire dans l'affirmation de « l'Arc latin européen », nécessaire recentrage du positionnement de l'Union Européenne sur le bassin méditerranéen, y compris dans ses projections de développement vers le Maghreb.

LA LGV, OUTIL D'ANCRAGE AU SEIN DE L'ARC LATIN EUROPEEN

La façade maritime française et les grandes villes qui l'animent Marseille, Toulon, Nice, ont tout naturellement un rôle majeur à jouer dans une connexion européenne Espagne - Italie et plus particulièrement le Var, idéalement situé au cœur de ce dispositif.

La LGV doit accompagner ce développement régional à défaut de l'anticiper :

- l'Italie est aujourd'hui notre 1^{er} client à l'export, l'Espagne le second
- l'Italie est aussi notre 1^{er} fournisseur, l'Espagne le 5^{ème}

Le projet doit par conséquent intégrer cette problématique en prévoyant un prolongement ultérieur de la ligne jusqu'à la frontière italienne . La pertinence des différents scénarios doit également être appréciée au regard de la mise en réseau de l'ensemble des métropoles concernées .

LA LGV, UNE OPPORTUNITE POUR LE DEVELOPPEMENT DU FRET

Le trafic ferroviaire de fret sur la ligne Marseille-Vintimille est aujourd'hui très faible tant du fait de la concurrence des autres modes de transport (route, mer), que de l'organisation ferroviaire actuelle qui privilégie les itinéraires par Modane (tracés plus courts, mieux équipés techniquement que l'axe littoral avec une meilleure compétitivité de service).

Au delà du développement des « autoroutes de la mer », que nous contribuons à mettre en place, le réseau ferré constitue une alternative à ne pas négliger, notamment au vu des perspectives de développement du trafic routier poids-lourds : 3 400 camions par jour passent aujourd'hui par Vintimille, plus de 5 500 à l'horizon 2020. Ce trafic est d'ailleurs l'illustration concrète du dynamisme des relations commerciales que nous entretenons avec nos voisins de l'Arc Latin.

Les documents du Débat Public évacuent l'hypothèse d'une mixité fret-voyageurs de la LGV du fait des coûts d'équipement supplémentaires jugés prohibitifs, risquant de mettre en péril la faisabilité financière du projet.

Or le développement de solutions de fret ferroviaire est une attente forte, au sein de notre région pour évacuer une partie du trafic routier, mais aussi chez nos voisins italiens, exprimée notamment par nos partenaires de Gênes.

Que ce soit directement au travers de ce nouvel équipement, ou dans l'organisation d'un service plus performant sur la ligne actuelle à partir des sillons libérés grâce à la LGV, ou encore dans la complémentarité des projets à l'échelle des Alpes, la question doit être clairement posée et les réponses fortement motivées.

LGV : DES ATTENTES MULTIPLES, UN COMPROMIS EFFICACE A PROMOUVOIR

Sur les 23 scénarios initialement étudiés par RFF, 3 ont été approfondis parce qu'ils semblaient correspondre aux meilleurs compromis possibles entre les différentes attentes.

Au regard des axes que nous venons de développer, et notamment du positionnement « Arc Européen Latin » que nous souhaitons privilégier, les solutions passant au plus près de Marseille sont les plus pertinentes, tant il est impensable d'établir l'Arc Latin ferroviaire sans l'ancrer à notre capitale régionale.