

LGV PACA

Contribution

Préambule

Projeter une ligne à grande vitesse pour la région, s'inscrit dans un avenir de 20 à 100 ans et plus.

Dans quelques décennies il est probable que le pétrole deviendra une denrée de luxe réservée aux utilisations qui, sauf révolution technologique, lui resteront dépendantes, et en premier lieu l'aviation. Il y a fort à parier que les véhicules terrestres routiers pourront bénéficier d'alternatives économiquement acceptables qui n'en sont actuellement qu'à leur début (via l'alcool agricole, l'électricité stockée, la fabrication embarquée d'électricité ...).

Le TGV s'imposera alors naturellement comme la relève de l'aviation de court et moyen rayon d'action.

Pour préciser, et même si l'exercice est difficile car le problème dans la l'anticipation de l'avenir c'est qu'il ne s'est pas encore réalisé, on peut avancer une hypothèse réaliste. Si le TGV ne vient pas sur la Côte, on se retrouvera asphyxié par le trafic routier, certainement des véhicules avec d'autres moteurs et autre chose dans les réservoirs, mais qui sera pratiquement alors sans alternative.

C'est pourquoi nous estimons que la réflexion doit se positionner sur un objectif d'aménagement global du territoire européen en faisant abstraction de toute concurrence avec les dessertes aéroportuaires actuelles.

Nice Paris en 3h40 : un faux débat

C'est se tromper de débat que de vouloir mettre en première priorité de la LGV Paca l'obtention du temps de trajet entre Nice et Paris le plus court possible :

- Les échanges avec Paris ne sont pas l'avenir de PACA. Toute la politique de décentralisation vise à réduire le poids parisien. Les échanges régionaux et interrégionaux sont et seront le creuset de notre développement.
- Nice n'est pas seule dans PACA. C'est oublier Antibes, Cannes ...

- Réaliser le maillon central de l'arc méditerranéen (Barcelone – Gènes) en grande vitesse représente un projet aux impacts nettement plus importants.

A faire une LGV vraiment rapide entre Nice et Paris, autant retenir un tracé plus direct passant par exemple par Turin (et Lyon), c'est à dire faire un autre projet que celui objet du débat.

Faire de l'Alphonse Allais ...

D'après un des scénarios proposés, il serait envisagé une nouvelle gare TGV sur la ligne Cannes- Grasse, probablement aux environs de Mouans Sartoux. C'est à dire, pour la Côte, à la campagne.

Le projet TGV Paca est aussi une démarche commerciale. Un des grands principes du commerce est d'aller chercher le client là où il est, c'est à dire dans les villes. Ce n'est certes pas une approche de développement durable que de faire venir les usagers pour qu'ils accèdent au service, et à terme de créer un nouveau centre de vie autour de la nouvelle gare. Le TGV va t'il nous faire le coup du chemin de fer du Far-West, en essaimant sur son passage un chapelet de villes nouvelles. Mais en ces temps là, il y avait un pays à créer ! Ici la civilisation existe depuis longtemps, elle s'est installée avec l'histoire. Les équilibres sont fragiles. De nombreux citoyens, élus, associations, organismes se battent pour que l'environnement, et ce qui en reste, soit à présent préservé.

Devons nous construire une ville de plus à la campagne, et vraiment abandonner nos rêves de développement durable et écologique ?

... ou passer par les cœurs de Villes ?

- Les clients potentiels sont dans les villes et pas à la campagne.
- Une grande part du succès du TGV voyageurs repose sur le fait qu'il assure les déplacements de centre ville à centre ville, éliminant ainsi le temps, les frais, et les soucis qui accompagnent les aéroports ou les gares betteraves. Se retrouver au cœur de la ville de destination est de nature à remporter toutes les adhésions.
- Sortir les gares des centres villes entraîne des dépenses importantes de connexion à la charge bien souvent du contribuable et des collectivités.
- Interconnexion immédiate avec les gares historiques.
- Utilisation des réseaux de transport en commun existants sur place.
- Limitation des frais d'exploitation par la gestion d'une gare unique (historique et TGV) à la place de deux gares distantes.

Passer par les cœurs de ville ne veut pas dire s'y arrêter obligatoirement. La ligne doit pouvoir assurer le passage à pleine vitesse des trains qui n'ont pas à s'y arrêter.

C'est pourquoi à notre avis la ligne doit passer par toutes les villes de PACA de plus de 70 000 habitants : Marseille, Toulon, Antibes (avec la technopole Sophia Antipolis, bijou des Alpes Maritimes), et Nice, en permettant de traverser chacune d'entre elles à pleine vitesse.

Le fret

Il serait regrettable que tout l'investissement accordé à ce projet fasse abstraction d'un enjeu majeur de l'arc méditerranéen : le fret.

La ligne historique, recentrée vers le trafic local et régional, ne peut pas raisonnablement assurer le transport de marchandise dans des conditions satisfaisantes.

Rejeter le fret vers Lyon et Turin n'est pas une réponse acceptable au trafic de poids lourds actuel. Le transport des camions par une ligne ferrée rapide représente la solution la plus aboutie économiquement, car elle allie la souplesse du transport de point à point au transport collectif plus écologique. Renvoyer le flux du transport de marchandise de l'arc méditerranéen (Barcelone-Gènes) vers Lyon et Turin, c'est tuer le développement prometteur de cette forme de fret sur cet axe par un détour catastrophique. Nous sommes donc pour la mixité fret-voyageurs sur la ligne LGV comme cela se fait dans d'autres pays.

Les gares de fret doivent être dissociées des gares voyageurs. L'autonomie à leur arrivée (et à leur départ) des camions embarqués permet, sans nuire à l'attrait de l'offre, de créer des dérivations vers des gares spécialisées dans des zones appropriées (par exemple à Cannes la Bocca ou la zone aéroportuaire de Nice).

Cas particulier de la ligne entre Cannes et Nice

Le terrain disponible est rare et cher entre Cannes et Nice. De plus la contrainte environnementale pèse de tout son poids dans cette zone extrêmement sensible.

C'est pourquoi la solution qui semble s'imposer privilégie le passage en souterrain.

A ce titre, autant réaliser la nouvelle ligne sous la ligne historique si son tracé le permet. Outre l'avantage d'un foncier gratuit, cela donnerait la possibilité de réfléchir à un projet plus global (un vrai projet de développement durable) avec les voies historiques du bord de mer, un projet capable de mobiliser les citoyens, et d'inscrire la Côte dans une logique de rupture avec le passé dans le traitement de son bord de mer ...

Pour un calcul en coût global

Il y a un effet bascule dans le calcul de l'investissement entre les gares à l'aplomb des gares historiques, et celles à l'extérieur des centres villes. Dans le cas du choix de gares en ville les investissements pour la ligne seront certainement plus importants que pour des gares TGV extérieures du fait de long tronçon souterrain. Par contre les frais d'exploitation et de connexion aux réseaux seront plus faibles. De plus l'attrait de l'accès au train à grande vitesse depuis le centre des villes n'est plus à démontrer, et amène un meilleur taux de remplissage, donc améliore la rentabilité.

C'est pourquoi si des montants sont indiqués, seul un calcul financier en coût global devrait être mené.

Il reste à espérer que RFF, maître d'ouvrage de la ligne, ne privilégie pas l'aspect financier de la seule création de la ligne, mais que ce soit l'intérêt général qui prévaut, comme avant la scission entre l'exploitant et le propriétaire des voies. A la création du TGV, du temps de la SNCF unique, il est caractéristique que le principe du TGV accessible en centre ville était souligné comme fondamental, et que le succès a été au rendez vous.

En conclusion

Le tracé à un axe passant par les gares historiques des principales villes de PACA semble celui qui assurera son succès et l'inscription de la région dans un environnement économique cohérent.

Ce tracé s'inscrit dans une dynamique européenne allant de Barcelone à Gènes.

Il devra intégrer la possibilité de traverser toutes les gares sans arrêt et à pleine vitesse.

Il devrait également permettre le fret avec des camions embarqués vers des gares dérivées dans des zones spécifiques.