

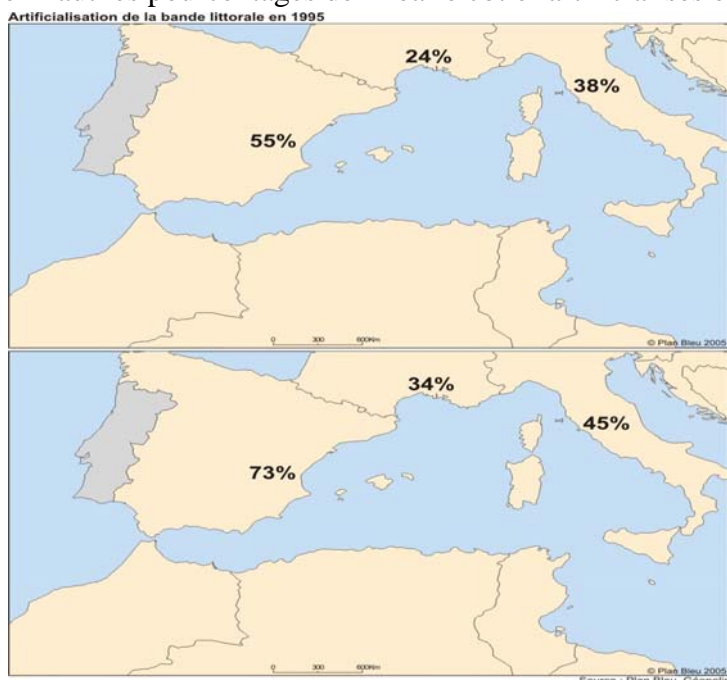
L'association « PACA Transports 2025 » a été créée en 2003 afin de mener des travaux de réflexion prospective sur le développement des transports dans notre région à l'horizon 2025.

Contact : Patrice Miran Bâtiment Dahlia 210, Avenue de Fabron 06200- NICE
N°tél : 06-64-32-54-71 Courriel : pmiran@planbleu.org

Le projet de LGV et les problématiques de l'Arc Méditerranéen

Le projet de LGV présenté par RFF ne s'inscrit pas sur une page blanche mais dans un contexte bien précis qui est celui d'une région PACA à la croisée des chemins et tiraillée par des tensions extrêmement préoccupantes pour son identité même. C'est pourquoi il importe avant d'arrêter un quelconque projet d'infrastructure lourde de rappeler un certain nombre de tendances lourdes qui de fait contraignent la réflexion sur la future LGV.

1^{ère} contrainte : l'espace. C'est une denrée rare dans la région au moins dans la bande des 0 à 20 kilomètres à partir du rivage. Il présente une valeur écologique et culturelle inestimable (ainsi les zones méditerranéennes présentent l'un des taux d'endémisme les plus élevés au monde) et pourtant il est consommé à une vitesse de plus en plus élevée par une urbanisation diffuse qui semble inexorable. Ainsi, l'observation des images satellites entre 1975 et 1990 des bandes littorales méditerranéennes d'Espagne, de France et d'Italie révèle une progression de 55 % de la surface artificialisée et en 1995 la proportion de l'artificialisation de la bande des 0 à 20 kilomètres en Espagne, en France et en Italie était respectivement de 55 % en Espagne, 24 % en France et 38 % en Italie. Dans les scénarii tendanciels imaginés par le Plan Bleu et Géopolis ces proportions pourraient passer à 73, 34 et 45 % à l'horizon 2025 (en haut les pourcentages de linéaire côtier artificialisés en 1995, en bas les prévisions pour 2025)



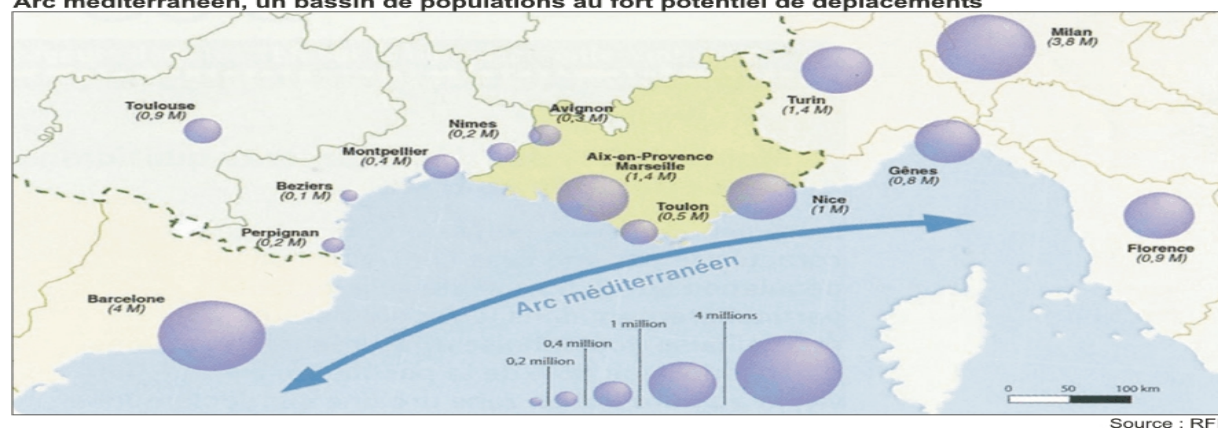
Le moteur de cette dilatation des villes ? L'expansion démographique joue bien entendu un rôle mais la première explication du phénomène c'est l'explosion spatiale des principales fonctions urbaines : on habite en périphérie, on travaille au centre, on va faire ses courses dans une autre périphérie et on passe pour cela beaucoup de temps en voiture. Autrement dit, la population urbaine se stabilise mais l'extension des villes dans l'espace se poursuit. Les villes se projettent vers leurs périphéries, même celles dont la population a cessé de croître. Tout l'arc méditerranéen est concerné. Il y a bien sûr un décalage dans le temps entre l'Espagne, la France et l'Italie mais partout on note la présence d'un espace périurbain hétéroclite où se localisent des infrastructures de transport et de commerce, un appareil productif de petits

établissements, un habitat de basse densité. En contrepoint, l'espace agricole et rural autour des villes s'est rétréci et souvent muté en foncier urbain. De plus, le mouvement touristique présent dans de nombreuses villes vient ajouter une croissance « urbaine » en termes d'espaces artificialisés. Dans l'arc méditerranéen, le phénomène d'urbanisation diffuse est devenu à ce point massif que les concepts traditionnels de ville/campagne, urbain/rural ne sont plus d'un grand secours pour prendre en compte ces nouvelles formes d'espace occupés par des résidents et des activités « urbaines », mais qui ne sont pas des villes. Dans ce contexte, il est tout à fait stupéfiant que dans le dossier RFF aucune des variantes de tracés proposés ne soit analysée en termes d'emprise au sol et d'impacts environnementaux. Plus grave encore du point de vue de cette première contrainte : les tracés proposés envisagent dans la plupart des cas des gares « à la campagne » qui immanquablement comme on l'a constaté autour des infrastructures routières se comporteront en vecteurs de mitage.

2^{ème} contrainte : PACA zone d'intense trafic fret routier

Par sa situation géographique sur l'arc méditerranéen, PACA est un zone d'intense trafic routier.

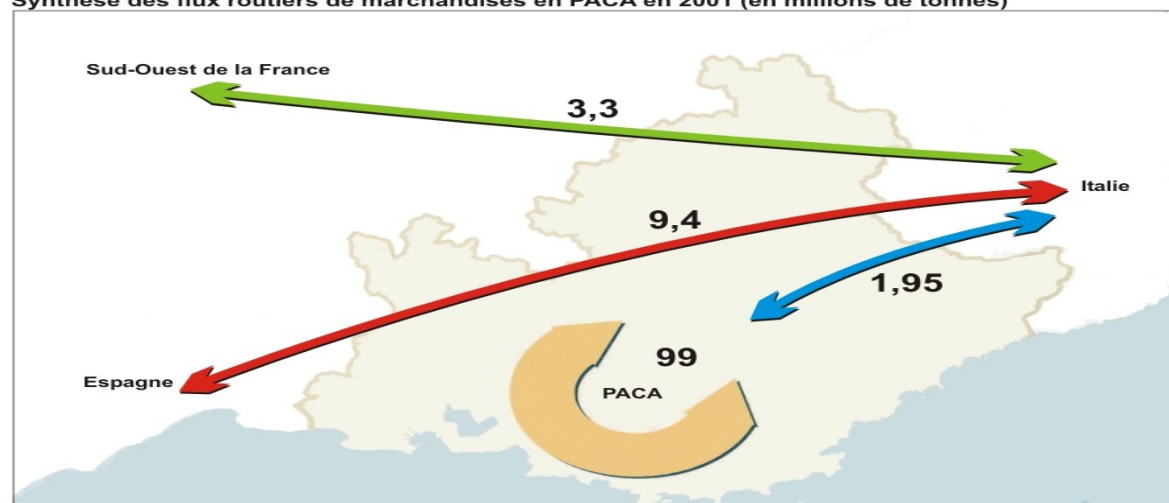
Arc méditerranéen, un bassin de populations au fort potentiel de déplacements



Source : RFF

Le dossier RFF le rappelle : une grosse partie du trafic fret routier en PACA est un trafic de transit Espagne-Italie- Dorsale Médio- Rhénane (9.4 millions de tonnes contre seulement 1.95 pour les liaisons Sud-Ouest de la France-Italie et 3.3 pour PACA- Italie en 2001). Mais le gros du trafic routier en PACA reste un trafic de proximité (99 millions de tonnes en 2001) et n'est donc pas concerné par les solutions longue distance évoquées par RFF. En d'autres termes, si on veut réellement un report modal significatif route / rail ce n'est pas du côté de la LGV Lyon-Turin ou du cabotage maritime méditerranéen qu'il faut chercher des solutions mais plutôt dans la compaction de l'aménagement urbain et de la tarification du transport routier .

Synthèse des flux routiers de marchandises en PACA en 2001 (en millions de tonnes)

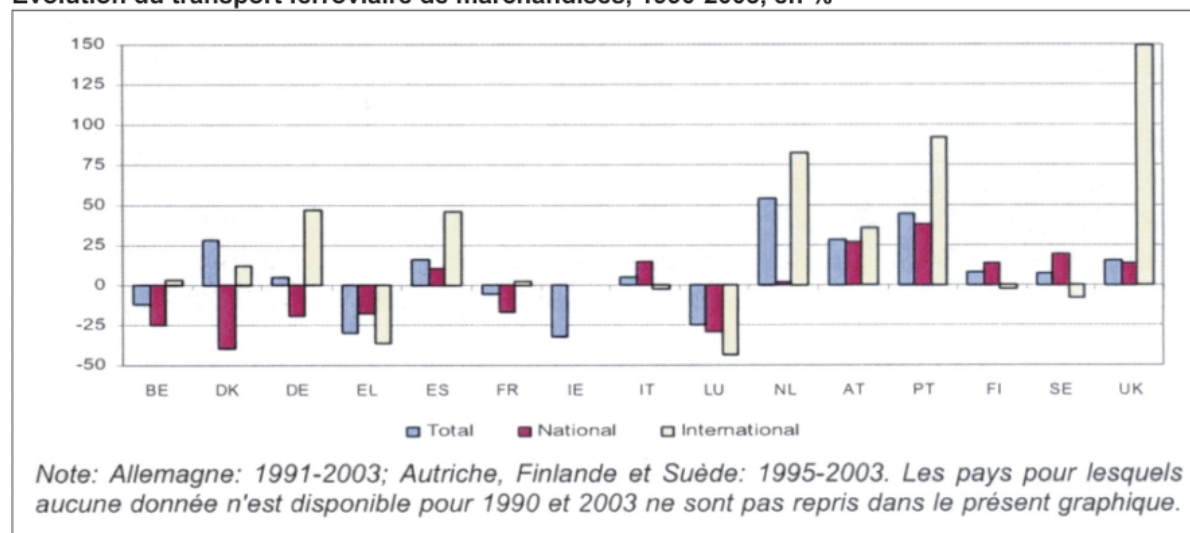


Source : CITRAM BPSS

Le trafic de transit reste toutefois un problème qui avec le temps et la poursuite de l'ouverture des marchés risque de s'aggraver. RFF fait le pari que ce trafic sera aspiré pour une part significative dans les années à venir par d'une part l'autoroute ferroviaire de la vallée du Rhône et la ligne Lyon-Turin et d'autre part le cabotage maritime (sans préciser d'ailleurs de quels itinéraires il s'agirait) et en tire la

conclusion qu'il faut réserver la LGV aux voyageurs. C'est méconnaître l'évolution des trafics fret chez nos voisins italiens et espagnols et surtout la logique du cabotage maritime qui existe déjà chez eux. En effet, sous l'effet d'investissements ferroviaires autrement plus importants (cf. l'excellente contribution du GIR Maralpin) et de structures de transports moins monopolistiques que chez nous sur la période 1990-2003 pendant que le volume des marchandises transportées par le rail reculait de 5.5 % en France il augmentait de 4.9 % en Italie et de 15.9 % en Espagne.

Evolution du transport ferroviaire de marchandises, 1990-2003, en %

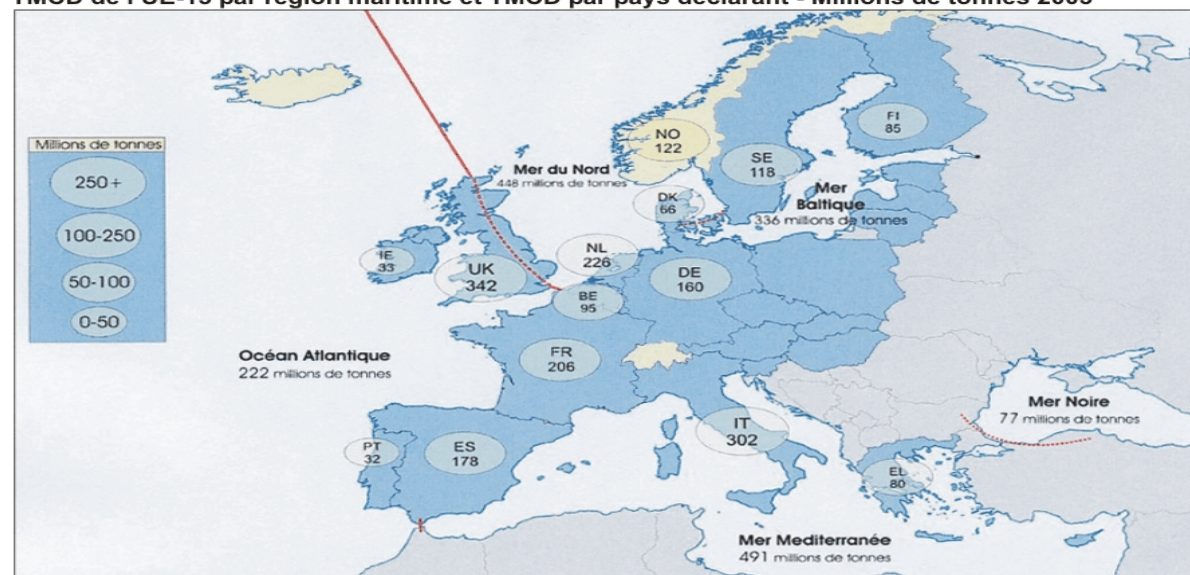


Source : Eurostat

Ce qui explique qu'aussi bien en Italie qu'en Espagne les lignes ferroviaires à grande vitesse construites à l'heure actuelle sont mixtes fret / voyageurs. Mais plus intéressant encore : l'évolution du cabotage maritime en Europe aujourd'hui indique que celui-ci s'insère de plus en plus dans un système de transport combiné mer/rail/route dans lequel la route joue le rôle de maillon terminal pour porter la marchandise jusqu'à la porte du client. Plusieurs indicateurs le montrent : ce qui se passe en Europe du Nord d'une part (qui est la destination finale d'une bonne partie du trafic au départ de la Catalogne) et la nature du cabotage maritime pratiqué sur l'Arc méditerranéen.

En Europe du Nord , une grande partie du fret portuaire est déjà évacuée par d'autres moyens que la route (ainsi la part du pré et post acheminement routier des principaux ports d'Europe du Nord était de 55 % en 1999). Développer le cabotage maritime sur l'arc méditerranéen et le rendre performant, c'est à dire installer des chaînes de transports compétitives sur le trajet Espagne-PACA- Italie- Dorsale Médio-Rhénane (rappelons que l'ensemble Mer du Nord-Baltique a connu en 2003 un trafic de 784 millions de tonnes en cabotage contre 491 pour l'Arc Méditerranéen) nécessite le développement parallèle d'infrastructures ferroviaires destinées à évacuer dans les meilleures conditions (qui de plus évitent les problèmes de congestion inhérents aux grandes villes portuaires) les marchandises transportées.

TMCD de l'UE-15 par région maritime et TMCD par pays déclarant - Millions de tonnes 2003



Source : Eurostat

Il n'y a donc pas lieu comme le fait RFF de penser le cabotage en substitution au rail mais en complémentarité avec celui-ci. Là encore d'ailleurs, les chiffres parlent d'eux-mêmes : sur la période 2000-2003 pendant que le cabotage maritime français reculait de 1 % il augmentait de 2.7 % en Italie et de 10.6 % en Espagne. Au rythme de développement des trafics génois et barcelonais il y aura un problème de saturation sur ces aires portuaires à plus ou moins brève échéance. Mais le système combiné mer/rail/route sur l'arc méditerranéen est déjà en place (55 % du cabotage est déjà roulier en 2003). Si la France veut y trouver sa place il faut qu'elle se mette au diapason et qu'elle conçoive ses autoroutes de la mer en intégrant ce qui se passe chez ses voisins. Il faut donc non seulement la mixité fret/voyageurs de la LGV mais également que le rail arrive les pieds dans l'eau quelque part en PACA.

3^{ème} contrainte : l'existence de politiques des transports dans les trois agglomérations de PACA . Marseille, Toulon et Nice développent depuis 2001 des politiques affichant des objectifs de reports modaux sur les TC et construisent des TCSP. De la facilité de la connexion de ces derniers avec les TER et la LGV dépendra en grande partie la réalisation de ces objectifs. Rien de tel n'est pour le moment inscrit dans le dossier RFF et au contraire les seules réflexions intermodales tournent autour de la substitution air / rail (largement illusoire sur Nice-Paris d'ailleurs étant donné les temps de parcours rail annoncés). Il importe à l'inverse de ce qui fait l'objet des principales préoccupations de RFF de penser avant tout l'insertion de la ligne dans un système de TC LGV/TER/TCSP en implantant les gares LGV au cœur de ce système.

Patrice MIRAN