Intervention à l'audition publique du 22 mars 2005 à Marseille

M. Patrick Giraud, directeur des études d'urbanisme
à la DG de l'Aménagement du territoire

CANCA, Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur

Un constat, la conurbation azuréenne n'est pas desservi par le réseau européen à grande vitesse et semble être appréhendée comme un finistère du réseau ferroviaire français.

Une position en l'état de l'agglomération Nice Côte d'Azur construite sur une grille de lecture suivante :

- La hiérarchisation des fonctionnalités auxquelles doit répondre la ligne LGV au vu des phénomènes de métropolisation du littoral méditerranéen.
- Les enjeux de dessertes de l'agglomération Nice Côte d'Azur
- Les attendus auxquels doit répondre la ligne LGVPACA

1- La LGV un levier de développement construit sur trois fonctionnalités à l'échelle des agglomérations et des conurbations urbaines

La ligne LGV PACA offre une opportunité de développement et d'aménagement par sa mise en réseau à l'échelle de l'Europe par une desserte à grande vitesse et à grande capacité des agglomérations et des conurbations urbaines de la région PACA avec les capitales nationales et régionales européennes.

Le réseau LGV deviendra un levier de développement durable pour nos agglomérations s'il répond au trois fonctionnalités suivantes hiérarchisées par ordre décroissant :

- En premier l'impérative nécessité de la réalisation de lignes à grandes vitesses de connections avec l'Europe du nord, compétitives en temps et en capacité avec les autres modes de déplacement et principalement avec l'aérien. C'est un élément fondamental pour nos territoires qui se développent sur l'héliotropisme de l'Arc Méditerranéen et qui sont comme l'agglomération de la Côte d'Azur mal desservis par les infrastructures ferroviaires nationales et dont les infrastructures routières et aéroportuaires existantes seront, comme tout le monde le sait, saturées très rapidement.
- En second temps la mise en réseau est-ouest des pôles urbains de la métropolisation en devenir des rivages de la Méditerranée pour compléter le développement du à l'héliotropisme du sud par un générateur complémentaire de richesses.
- En troisième et dernier temps la reconfiguration locale de nos infrastructures ferroviaires pour offrir un offre de services en transports publics qui couvre l'ensemble des déplacements

Un autre point :

Le phénomène de métropolisation de l'arc méditerranéen c'est construit sur un développement des villes existantes qui sont devenues aujourd'hui des agglomérations et qui seront demain des conurbations par agrégations de ces dernières. Cela amènera vraisemblablement à terme un glissement du centre de gravité des villes vers les nouveaux pôles de ces conurbations en gestation pour lesquelles il faut anticiper les futurs centres d'échanges.

La LGV est une chance pour répondre aux nécessités d'aujourd'hui avec la desserte prioritaire nord Sud et de demain avec l'accompagnement du développement des agglomérations et des conurbations urbaines de l'arc méditerranéen, leurs nécessaires mise en relation et leurs dessertes internes.

2- Les enjeux pour l'agglomération de Nice côte d'Azur et la conurbation de la Côte d'Azur

L'agglomération de Nice-Côte d'Azur cinquième aire urbaine française de par sa population de 500 000 habitants est inscrite dans une conurbation d'environ un million d'habitants de la Napoule à Menton et englobe l'état de Monaco. Elle est la deuxième conurbation de la région PACA après celle d' Aix-Marseille-Toulon.

La question de la « grande accessibilité compétitive depuis l'Europe du nord» constitue un enjeu essentiel pour toutes les agglomérations. Or, l'Agglomération Nice Côte d'Azur voit se dessiner, à court terme, un risque important de marginalisation si des réponses à son désenclavement ne sont pas apportées.

L'agglomération azuréenne, sera en 2010, la seule métropole française à plus de 5 heures de Paris par voie terrestre ou ferrée, sans aucun débouché efficient, ni avec les régions frontalières d'Italie du nord, ni avec les régions européennes ou les métropoles régionales de l'ouest.

A l'échelle ferroviaire, notre agglomération souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille et la saturation du réseau existant pénalise le développement du TER. Notre région n'est traversée d'est en ouest que par une ligne historique Marseille-Vintimille déjà saturée.

En l'absence de capacités suffisantes offertes, en l'état actuel, par le réseau ferroviaire, la concentration des flux sur le réseau conduit à la saturation de l'autoroute A8 qui, dans la traversée des Alpes-Maritimes, supporte un trafic moyen journalier de près de 120.000 véhicules par jour,.

Côté air, à l'horizon 2010 notre aéroport international Nice Côte d'Azur, qui accueillait déjà 9,4 millions de passagers en 2004 , sera lui aussi saturé car géographiquement contraint.
Ces saturations annoncées du fer, des liaisons terrestres et aériennes, renforcent l'isolement de la Côte d'Azur et hypothèquent fortement le maintien le développement actuel et futur des grands secteurs de l'économie locale, notamment dans la Plaine du Var, zone desservie par l'aéroport et la future gare de la LGV sur laquelle l'agglomération fonde son futur rayonnement économique.

Dans ce contexte, la réalisation de la LGV, fortement structurante, n'est pas neutre. Elle constitue un atout majeur ou un handicap rédhibitoire, selon que son tracé, son utilisation et la rapidité de sa réalisation permettent ou non à la capitale départementale et à son agglomération, de jouer son rôle

Aussi

Le premier enjeu pour l'agglomération Nice-Côte d' Azur et plus largement la conurbation de la Côte d' Azur est d'abord d'assurer une liaison ferroviaire compétitive avec l'Europe du Nord. Il est fondamental pour son développement et son avenir fondés sur l'économie touristique.

Elle doit dans un premier temps être desservie depuis Paris par une ligne ferroviaire à grande vitesse compétitive avec l'aérien c'est à dire en 3h30 voire 3h40 pour réorienter la vocation de ce dernier vers l'international et assurer ainsi la compétitivité de son activité touristique et garantir la rentabilité des investissements importants à engager pour la réalisation de cette nouvelle ligne à grande vitesse.

Ensuite et le plus rapidement possible réaliser le prolongement jusqu'en Italie de la future ligne LGV. Prolongement qu'il faut d'ores et déjà intégrer au projet et non simplement évoquer les perspectives. La ligne LGV PACA est un projet de ligne depuis le TGV Méditerranée jusqu'à la frontière italienne. Elle permettra avec sa connexion avec le réseau italien une mise en relation des capitales régionales

et un accès rapide et capacitaire avec les bassins génois et milanais et dans une moindre mesure avec l'Europe du nord et l'Europe centrale.

Pour la conurbation de la Côte d'Azur, la ligne LGV, un fois réalisée dans sa totalité, permettra la mise en place d'un véritable réseau ferroviaire maillé comprenant deux lignes est-ouest qui assurera les fonctions de dessertes européennes et de dessertes locales avec une vocation TER prioritaire de la ligne existante entre Saint Raphaël et Vintimille.

En résumé, il est indispensable pour l'agglomération azuréenne que ce projet consolide le fondement économique de notre territoire régional avec une desserte compétitive avec Paris et l'Europe du Nord pour l'ensemble du territoire régional dont la conurbation azuréenne, ensuite dans un deuxième temps permette les relations rapide et capacitaires avec l'Italie et décline en dernier un projet plus localisé de développement interne de notre réseau ferroviaire.

Cette hiérarchisation des fonctionnalités de la desserte TGV et de leurs attendus est pour l'agglomération Nice Côte d'azur fondamentale.

3- Les attendus de l'agglomération et les éléments discriminants du projet LGV

L'agglomération, sans se positionner sur les différentes hypothèses de tracés traversant le Var et les Bouches du Rhône, souhaite affirmer les conditions de réussite de cette LGV qui détermineront sa participation financière à ce projet.

Nice Côte d'Azur reliée à l'Europe de la grande vitesse

L'agglomération souhaite sortir de son isolement et être enfin raccordée au réseau européen de la grande vitesse tant au nord qu'au sud (arc méditerranéen). Cette position stratégique, au cœur des échanges européens, permettra à l'agglomération d'asseoir son développement économique avec des opérations d'intérêt national comme la Plaine du Var.

Les temps de parcours théorique : Nice-Paris en 3 h 30 voire 3h 40

La question de la vitesse entre Paris et Nice est si importante pour les élus de l'Agglomération et des Alpes-Maritimes qu'une perte de temps par des tracés ou des arrêts imposés serait considérée comme pénalisante et inacceptable. Le TGV ne doit pas être un omnibus. Il importe donc de rappeler avec force le premier souci des habitants des Alpes-Maritimes et de nos visiteurs de l'Ile de France de pouvoir se rendre à Paris par des trains suffisamment nombreux, circulant à une vitesse attractive par rapport à l'avion, sans arrêt avant Paris.

Le renforcement du pôle multimodal de Saint Augustin connecté avec l'aéroport

A l'entrée de la Plaine du Var, territoire à forts enjeux économiques et stratégiques, ce futur pôle, réunira l'ensemble des modes de déplacements ferroviaires, le Tramway, les bus et permettra de relier directement le TGV à l'aéroport international de Nice Côte d'Azur.

Une capacité pour la ligne LGV garantie

La création d'une ligne spécifique à la LGV sur l'ensemble du parcours, sans mélange pénalisant de trafics diurnes, qui assure les capacités et les glissements d'horaires nécessaires aux TGV.

Des délais raisonnables de réalisation :

Si l'agglomération est consciente qu'il faut désormais compter près de 15 ans pour mener un projet d'une telle envergure, elle restera vigilante sur les tracés qui seront retenus, sur les risques des DUP à mener et sur les importants travaux qui seront proposés et qui ralentiront automatiquement ce projet, sans apporter la moindre amélioration de services ou de protection de l'environnement.

Une rentabilité à sauvegarder :

Avec 3 millions de passagers supplémentaires attendus pour moins de 190 Km de voies nouvelles, ce projet de LGV est reconnu comme un des plus rentables. Cette rentabilité permet de déterminer le niveau de participation du maître d'ouvrage public ou privé et, par différence, le besoin de subvention publique.

Dès lors, l'agglomération, partenaire intéressé par la réalisation de cette LGV, sera extrêmement vigilante sur les tracés et travaux proposés susceptibles de remettre en cause cette rentabilité.