

Intervention de Giovanni FUSCO

Maître de conférences en géographie et aménagement
UMR 6012 ESPACE, Université de Nice-Sophia Antipolis
Groupe Interdisciplinaire de Réflexion Maralpin

Débat public sur le projet LGV PACA
Réunion publique de proximité, Nice, le 12 mai 2005

**Intervention du GIR Maralpin
Première partie**

**La desserte de la Côte d'Azur :
un projet gravement insuffisant**

Giovanni FUSCO
Maître de conférences en géographie et aménagement
UMR 6012 ESPACE - Université de Nice-Sophia Antipolis

Bonjour, je me suis déjà exprimé dans ce débat public à Marseille (réunion thématique de la CPDP du 29 mars 2005), en tant qu'universitaire analysant les dynamiques de métropolisation sur l'arc méditerranéen. Ce soir, je m'exprime pour le Groupe Interdisciplinaire de Réflexion Maralpin et en tant que citoyen niçois sur le projet de LGV PACA et ses impacts sur notre région.

En trois ou quatre minutes je ne pourrai que présenter quelques résultats très synthétiques de nos analyses et j'invite toute personne intéressée à nous contacter directement pour connaître les détails de notre travail.

Un projet nécessaire pour la Côte d'Azur

- à l'intérieur : RER Côte d'Azur, seule réponse possible à la congestion routière
- à l'extérieur : positionner la Côte d'Azur au centre d'un réseau métropolitain européen (Paris, Barcelone, Milan ...)

Mais ...

des considérations cruciales



pour ne pas accepter le projet dans l'état

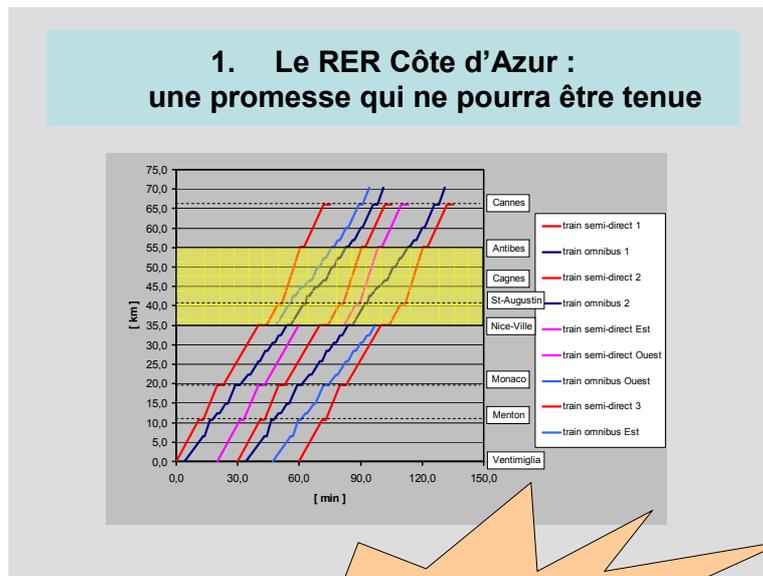
Plusieurs choses ont déjà été dites sur ce projet de ligne nouvelle à grande vitesse / grande capacité, si nécessaire pour notre région. Comme justement RFF le souligne dans le dossier de préparation au débat public, la Côte d'Azur en a besoin pour deux raisons.

1- À l'intérieur, libérer la ligne littorale pour pouvoir mettre en place un véritable service de type **RER Côte d'Azur**. Il s'agit de la **seule réponse possible** à la congestion croissante du réseau routier azuréen.

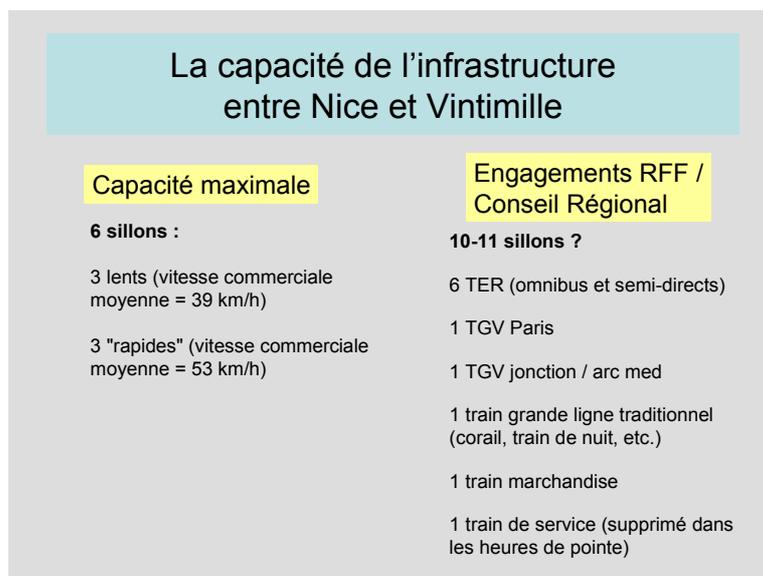
2- À l'extérieur, améliorer nos relations vers Paris, l'Europe du Nord, l'Italie du Nord, l'Arc Méditerranéen (Gênes, Marseille, Barcelone). L'objectif ici est de **positionner la Côte d'Azur au centre d'un réseau** de relations entre grandes métropoles européennes.

Or, des **considérations cruciales** n'ont pas été suffisamment soulignées, surtout dans la partie du débat public qui s'est déroulée à Nice et dans la région azurienne. Ces considérations doivent bien être gardées à l'esprit par les acteurs azuréens, **pour ne pas accepter en l'état le projet du maître d'ouvrage** et pour le pousser à une solution à la hauteur des nécessités de la Côte d'Azur.

1. LE RER CÔTE D'AZUR : UNE PROMESSE QUI NE POURRA ÊTRE TENUE

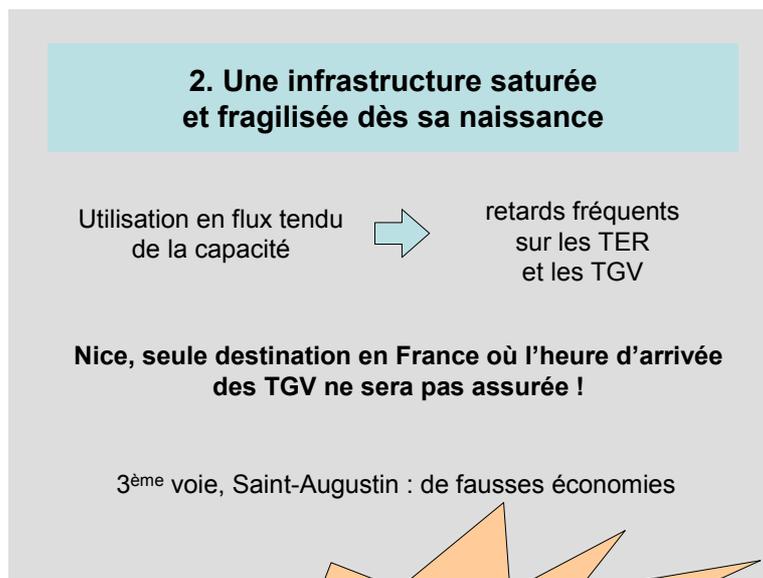


Les **promesses** du maître d'ouvrage et du conseil régional de réaliser une **desserte TER cadencée aux 10 minutes** entre Mandelieu et Vintimille **ne pourront être tenues**.



Nous avons vérifié la capacité du réseau en l'état actuel et avec les propositions du maître d'ouvrage (nouvelle infrastructure s'arrêtant entre Antibes et Nice). Pour permettre une desserte TER cadencée aux 10 minutes, **il est strictement nécessaire** d'avoir une **nouvelle infrastructure** à grande vitesse et mixte **jusqu'à Vintimille**. Par rapport à ces considérations, la seule solution dans l'intérêt de la Côte d'Azur est celle d'une nouvelle ligne mixte fret-passagers arrivant jusqu'à Vintimille.

2. UNE INFRASTRUCTURE SATURÉE ET FRAGILE DÈS SA NAISSANCE



Pour assurer un nombre de sillons suffisant aux dessertes TGV, l'offre de TER sera donc lourdement pénalisée, rendant impossible un cadencement du service local de type RER (un train tous les 10 minutes). Cependant, la limitation de l'offre TER ne sera pas suffisante à assurer une capacité adéquate aux TVG. Tous les sillons disponibles seront pratiquement utilisés dès 2020. **On livrera à la Côte d'Azur une infrastructure censée viser le long terme mais déjà saturée** dès le départ.

De surcroît, **l'utilisation mixte TER/TGV et en flux tendu** de la capacité ferroviaire **fait prévoir une exploitation marquée par des retards fréquents** sur tout le réseau, car chaque incident technique est susceptible de se propager pendant des heures sur l'ensemble des trains de la ligne, RER et TGV. Nice pourrait être la seule destination TGV en France pour laquelle SNCF ne sera pas capable d'assurer l'heure d'arrivée des trains ! Encore une fois la seule faute sera de ne pas avoir conçu dès le départ une infrastructure allant jusqu'à Vintimille.

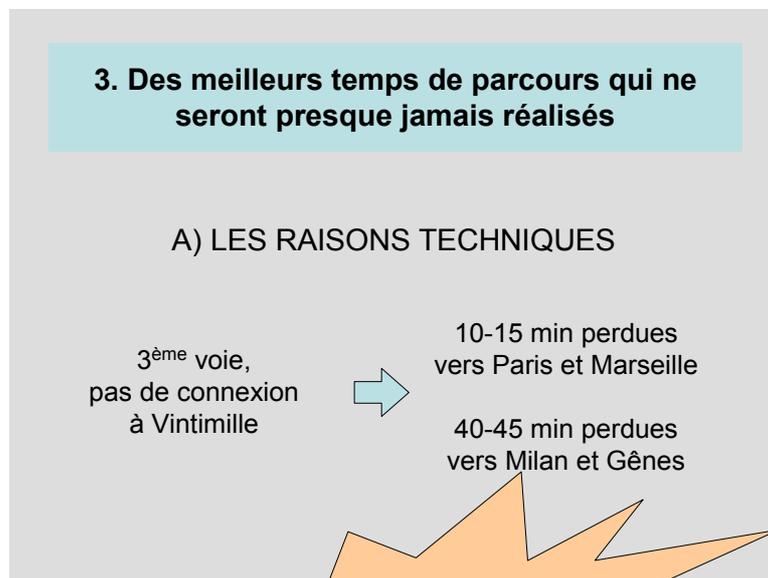
On se retrouvera à terme avec, à la fois, une ligne TGV et un aéroport saturés. Les **fausses économies de moyens** réalisées **aujourd'hui** nous imposeront des **solutions beaucoup plus onéreuses demain**. ... Cet argument est valable également pour la localisation des gares dans l'agglomération azurienne. Une première évaluation effectuée par le GIR Maralpin montre qu'une nouvelle ligne TGV arrivant jusqu'à Nice Thiers et poursuivant vers Vintimille par le faisceau ferroviaire de St Roch pourrait faire l'économie de plusieurs kilomètres d'infrastructure nouvelle. La restructuration de la gare de Nice Thiers et un nouveau tunnel de 700 m sous la colline de Cimiez seraient les seules réalisations majeures nécessaires pour les 4,5 Km de la partie la plus centrale de la traversée de Nice. En revanche, on n'ose même pas imaginer le coût d'un prolongement vers l'Italie une fois qu'on aura opté pour une nouvelle gare TGV à Saint-Augustin.

3. DES MEILLEURS TEMPS DE PARCOURS QUI NE SERONT PRESQUE JAMAIS RÉALISÉS

Le **débat** a été **faussetement centré sur** la question des **meilleurs temps de parcours** vers telle ou telle destination. Or ces meilleurs temps de parcours, conçus pour une infrastructure idéalement vide, **ne pourront être réalisés que très rarement**.

Deux types d'obstacles affecteront ces meilleurs temps de parcours, et c'est sur ces deux aspects que le débat doit porter :

- a) des **raisons techniques** liées au trafic sur la ligne ;
- b) des **raisons commerciales** liées au potentiel des différents marchés desservis par la grande vitesse ferroviaire.



Les raisons techniques

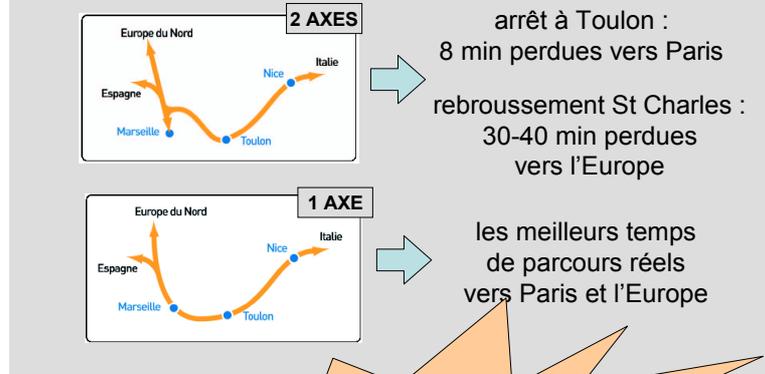
En présence de trains parcourant la même infrastructure à des **vitesse différentes**, la **capacité de la ligne** (les sillons disponibles) **limitera la vitesse** des trains **bien avant les caractéristiques techniques** de la ligne.

C'est le cas, pour la Côte d'Azur, pour cette fameuse troisième voie entre Antibes et Nice que l'on propose d'utiliser de façon mixte TER/TGV ainsi que pour les deux voies classiques entre Nice et Vintimille. Le résultat, et RFF l'admet dans ses études techniques, est le suivant : les **TGV** en provenance de Paris et de Marseille devront être "**domestiqués**" (ralentis) pour trouver un sillon disponible sur la troisième voie ; ceux d'entre eux poursuivant vers l'Italie devront le faire à une vitesse commerciale de 53 km/h jusqu'à Vintimille.

Arrêter la nouvelle infrastructure entre Nice et Antibes impliquera de perdre de **10 à 15 minutes** dans les relations **vers Paris et Marseille** et **40-45 minutes** dans celles **vers Milan et Gênes**. La seule solution dans l'intérêt de la Côte d'Azur est celle d'une nouvelle ligne jusqu'à Vintimille.

3. Des meilleurs temps de parcours qui ne seront presque jamais réalisés

B) LES RAISONS COMMERCIALES



Les raisons commerciales

Ces **raisons commerciales**, parfaitement logiques, et de source SNCF, concernent **uniquement les deux scénarios à deux axes** (scénarios Arbois Nord et Arbois Sud) pour la desserte de la Côte d'Azur.

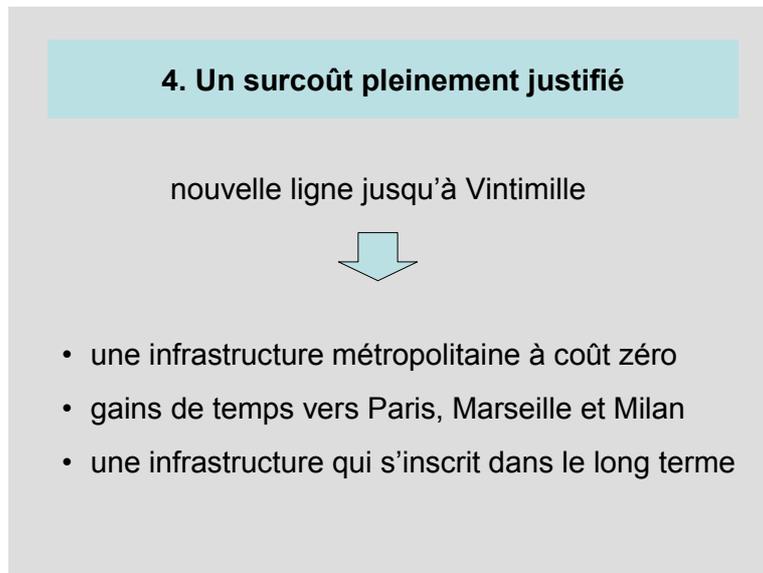
Sur les **treize TGV** prévus pour la relation **Nice-Paris**, seulement **deux** d'entre eux seront **sans arrêt intermédiaire**. Les autres seront contraints de faire un **arrêt à Toulon**, entraînant une **perte de temps de 8 minutes** dans la relation vers Paris. Le problème, tout à fait logique et justifiable, est que, à la différence de la Côte d'Azur, **l'aire toulonnaise ne constitue pas un marché suffisant** pour justifier des trains vers Paris sans arrêts intermédiaires. Par conséquent, la relation Paris-Toulon devra être adossée, soit à la desserte de Marseille, soit à celle de la Côte d'Azur.

Cela n'a donc pas de sens de dire que les meilleurs temps de parcours vers Paris seront réalisés par les scénarios à deux axes Arbois Sud ou Arbois Nord (le scénario à trois axes est clairement écarté pour les mêmes considérations d'ordre commercial). Les **meilleurs temps moyens de Nice à Paris** seront réalisés par une **ligne nouvelle à un axe passant par Marseille**. Dans ce cas, la desserte de Toulon sera adossée à Marseille, et les Nice-Paris pourront s'effectuer effectivement sans arrêts intermédiaires.

De plus, les **liaisons** avec les métropoles de province, l'Europe du Nord, l'Arc Méditerranéen, toujours pour des raisons tout à fait logiques de marché, seront **obligées de marquer un arrêt à Marseille**. Dans le cas des scénarios Arbois Sud et Arbois Nord, jusqu'à **30 et 40 minutes** respectivement seront **perdues dans le rebroussement de St Charles**. Résultat : Nice sera pénalisée de plus d'une demi heure dans ses relations vers Lyon, Lille, Barcelone, Bruxelles, etc. Or, ces TGV seront encore plus nombreux que ceux vers Paris (21 contre 13) et couvrent les **relations destinées à se développer davantage** dans le futur

(SNCF estime qu'elles seront multipliées par quatre, tandis que celles vers Paris seront seulement doublées). Par rapport à ces considérations, la solution dans l'intérêt de la Côte d'Azur est celle d'une nouvelle ligne passant par Marseille.

4. UN SURCÔÛT PLEINEMENT JUSTIFIÉ



Le principal argument avancé par le maître d'ouvrage pour écarter une nouvelle infrastructure arrivant jusqu'à Vintimille est son **coût de réalisation**.

Or, les insuffisances graves de la solution proposée justifient à elles seules les surcoûts d'un prolongement intégral jusqu'à l'Italie :

- 1) en effet, une infrastructure dédiée au transport métropolitain serait obtenue à coût zéro ;
- 2) des gains de temps considérables seraient réalisés vers Paris, Marseille et Milan
- 3) et, de surcroît, la nouvelle infrastructure s'inscrirait dans le long terme (avec une possibilité de multiplier les trafics prévus pour 2020 par un facteur trois ou quatre).

Par ailleurs, les surcoûts avancés par RFF doivent également être mis en question (concernant les choix techniques effectués pour la réalisation des tunnels ferroviaires, les économies réalisables dans la traversée des nœuds de Cannes et de Nice par le trajet proposés par le GIR Maralpin, etc.). Des études plus approfondies sur la question s'avèrent clairement nécessaires.

CONCLUSIONS

Le seul projet capable de répondre aux besoins de la Côte d'Azur

- une nouvelle ligne à grande vitesse et grande capacité
- mixte fret-passagers
- desservant les cœurs des villes
- arrivant jusqu'à Vintimille
- passant par Marseille

En conclusion, le **projet** du maître d'ouvrage est **gravement insuffisant** en ce qui concerne la desserte de la Côte d'Azur. Cinquième métropole de France, dans une position stratégique sur l'Arc méditerranéen, la Côte d'Azur serait desservie par une ligne déjà saturée, avec des pertes de temps importantes vers Paris, Lyon et Marseille à l'Ouest, et très importantes vers Milan et Gênes à l'Est. En même temps, des réserves doivent être émises sur la possibilité de développer un véritable service de type RER sur la Côte d'Azur. Enfin, le système de ligne mixte TGV-RER sera extrêmement vulnérable et se caractérisera probablement par le plus bas degré de ponctualité au niveau national.

La plupart des problèmes mis en évidence dans cette intervention sont imputables à l'insuffisante capacité de l'infrastructure telle qu'envisagée à partir de Vileneuve-Loubet. La **solution** la plus simple consisterait clairement en un **prolongement intégral de la ligne jusqu'à Vintimille**, en concertation avec les autorités ferroviaires italiennes. En ce qui concerne les choix de trajet dans l'est de la région, des gains d'accessibilité très importants pour la Côte d'Azur seront obtenus par **le scénario à un axe desservant le centre de Marseille**. Cette solution aurait également l'avantage d'une structuration plus rationnelle de l'aménagement du territoire régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, mettant en liaison directe les centres de Marseille, Toulon, Cannes et Nice.

L'argument de la maîtrise des coûts avancé par le maître d'ouvrage est irrecevable. Investir des fonds publics pour une infrastructure capable de résoudre des problèmes majeurs de liaisons à longue distance, de trafic métropolitain et d'aménagement du territoire régional est la seule option responsable dans l'engagement des ressources financières du pays. La solution "rafistolée" qui est actuellement envisagée serait payée en termes de développement raté par notre région et rendrait une solution plus organique dans le futur d'autant plus onéreuse.

Le **seul projet capable de répondre aux besoins de la Côte d'Azur** est ainsi celui d'une nouvelle ligne à grande vitesse et à grande capacité, mixte fret-passagers, arrivant jusqu'à Vintimille et passant par Marseille.