

Dans l'hypothèse d'une bonne irrigation des principaux pôles urbains et d'une qualité élevée de desserte (amplitude horaire et fréquence élevée, navettes cadencées), ces flux "intercité" régionaux et interrégionaux pourraient représenter une part importante du trafic de la nouvelle infrastructure, au moins équivalente (en termes de nombre de passagers) à celle des TGV à plus long parcours.

Plus largement, la LGV PACA pourrait être le support de l'émergence d'un réseau de villes de dimension européenne et internationale, de Montpellier à Nice (via Nîmes, Avignon, Aix, Marseille et Toulon), à condition d'être accompagnée par une politique coordonnée de développement économique et de renforcement des fonctions urbaines supérieures. Cette politique devrait notamment miser sur le développement des complémentarités et des synergies entre les différentes villes du réseau afin de créer une dynamique positive d'ensemble à l'échelle du « concert des agglomérations méditerranéennes » [BONNIER/SGAR-PACA (2001)].

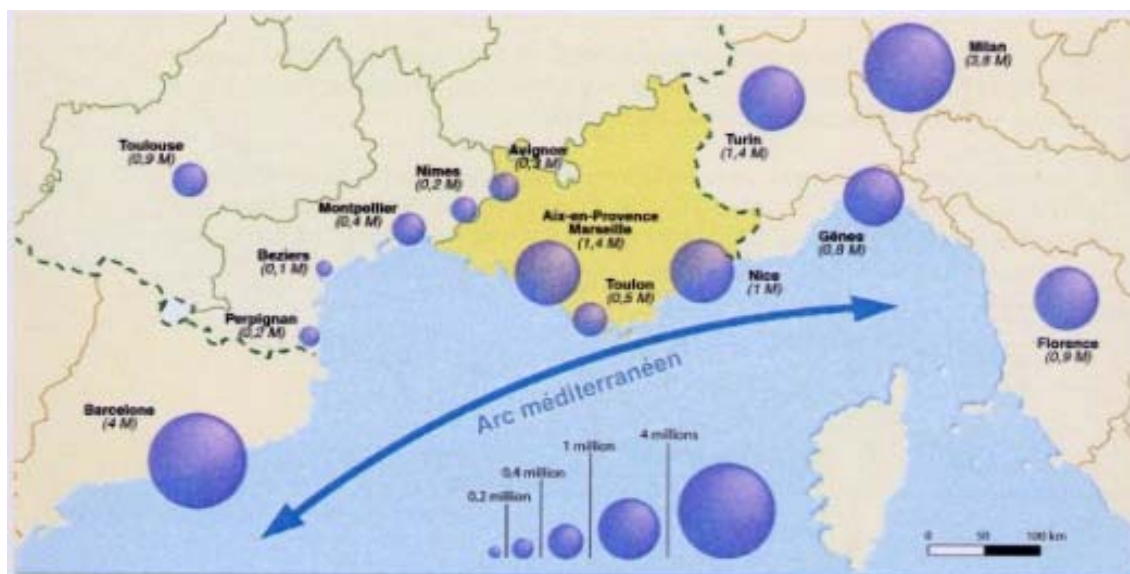
A ce titre, le scénario de desserte "sur un axe", qui relie Marseille, Toulon et Nice avec des gares de cœur d'agglomération est le plus performant en matière d'aménagement du territoire et de maîtrise des flux automobile pour les déplacements "intercités".

2.1.2. La LGV PACA comme outil d'ouverture euro-méditerranéenne et de maîtrise du trafic aérien

En se connectant ...

- à la LGV Méditerranée (ouverture vers le nord de la France, le Benelux, l'Angleterre et l'Allemagne via la ligne Rhin Rhône),
- à la LGV Languedoc et, par cet intermédiaire, au réseau de TGV (« AVE ») espagnol,
- à la ligne "reconstruite" Vintimille-Gênes (en grande partie parcourable à 200 km/h par les trains de voyageurs) et, par cet intermédiaire, dès Gênes, au réseau "LGV-Alta capacità" italien,

la LGV PACA est une pièce maîtresse du réseau TGV européen et du positionnement européen de l'ensemble des villes de l'arc méditerranéen français (Côte d'Azur, Toulon, Aix-Marseille, Avignon, Montpellier)



[RFF/DS (2004) ; Fig. 6]

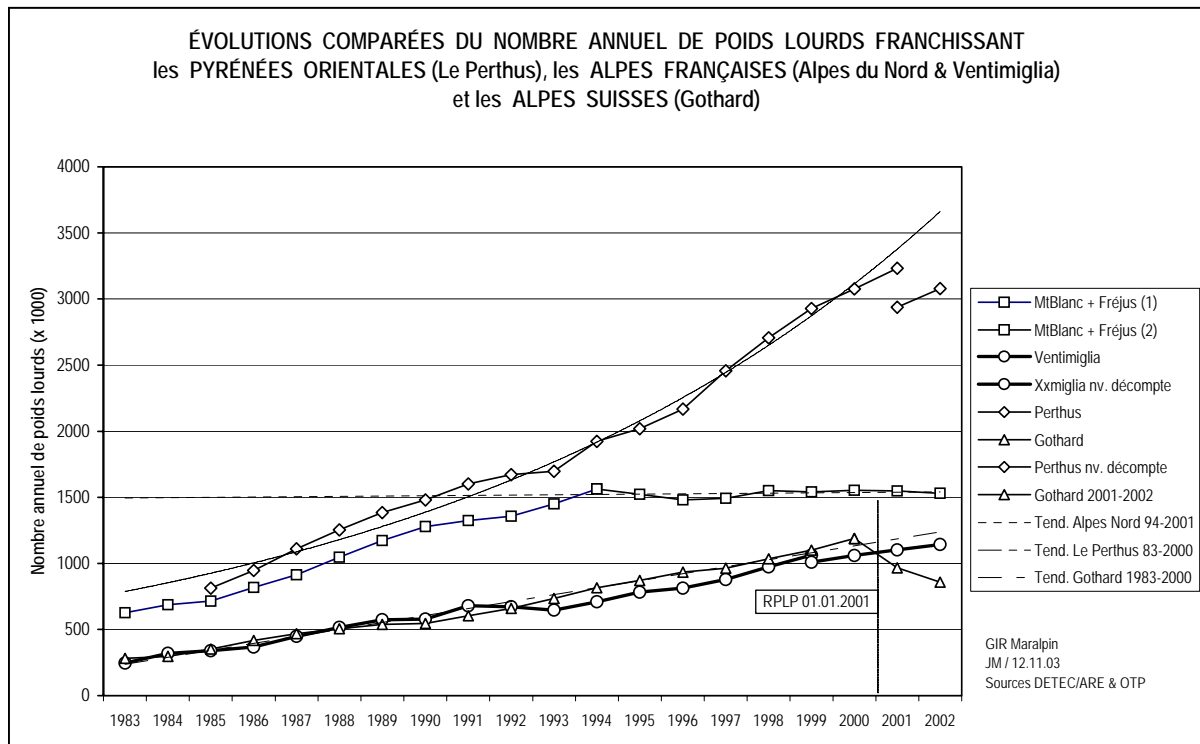
En améliorant considérablement les performances du fer pour les liaisons inférieures à 1 000 km, cette intégration dans le réseau européen de LGV permettra de rationaliser l'usage des aéroports de Nice Côte d'Azur, Toulon-Hyères et Marseille Marignane (dont la capacité peut encore être notablement augmentée avec la seconde piste envisagée) [cf. A.3.3.1.], en dégageant des "créneaux" sur les courts courriers au profit des liaisons à plus longue distance.

2.1.3. La nécessité d'une approche globale à long terme de la problématique du fret sur l'arc méditerranéen

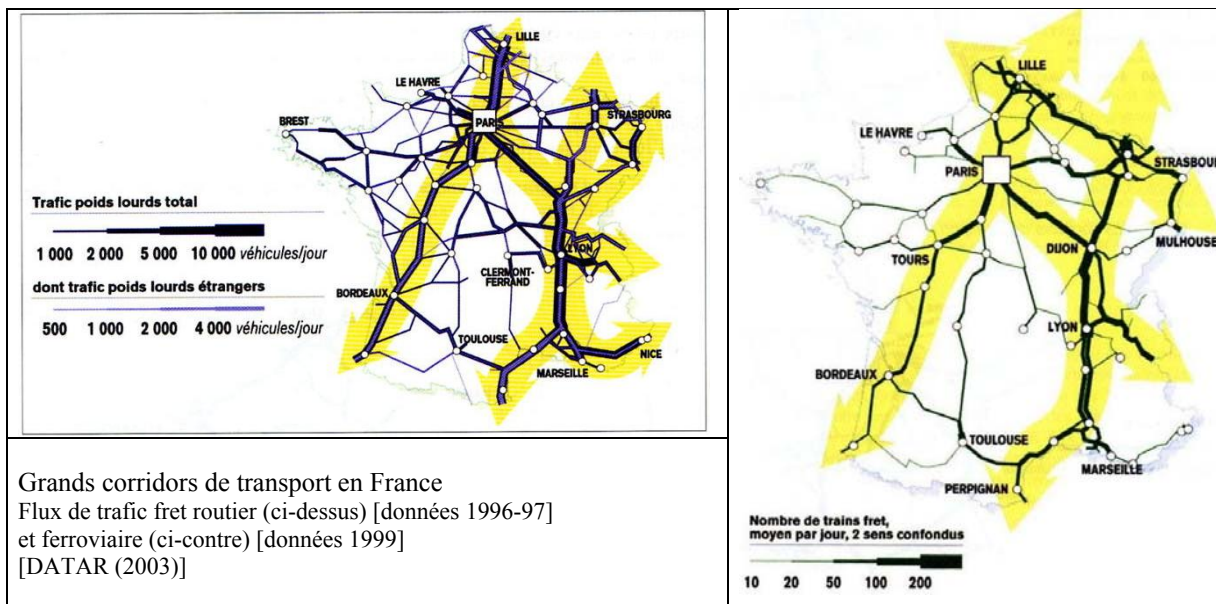
L'évolution comparée des trafics de transit routiers, au Perthus et à Vintimille⁵ d'une part et au Gothard d'autre part [cf. Planche ci-après], atteste à quel point une politique volontariste en faveur du rail ("Route roulante de

⁵ dont on montre par ailleurs l'étroite corrélation [Molinari (2003)]

faîte" dans l'attente des percées ferroviaires de base) et à l'encontre de la route (RPLP) parvient à infléchir fortement le scénario tendanciel [Molinari (2003)].



Pour ce qui concerne les flux d'échange entre la péninsule ibérique et l'Italie et au-delà, des mesures en faveur du transfert modal achopperaient sur des obstacles structurels qu'illustrent ci-dessous les distributions comparées des trafic fret Route et Rail révélant les handicaps ferroviaires du secteur sud-est dont les trafics transitent par le nœud lyonnais.



En dépit d'un tel constat attesté par la Planche B.1.1. (où les trafics ferroviaires de Modane et de Vintimille vont en s'amenuisant), selon RFF, l'aménagement en "mixité fret/voyageurs" de la LGV PACA ne serait pas une nécessité pour trois raisons :

- le cabotage maritime serait une alternative crédible à la route pour les flux entre les façades méditerranéennes de la Péninsule Ibérique et de l'Italie ;

- la ligne ferroviaire Lyon Turin permettrait d'accueillir l'ensemble des flux de marchandises entre la péninsule ibérique, le sud de la France et l'Italie du Nord ;
- l'aménagement en mixité fret de la LGV PACA générerait un surcoût de construction trop élevé.

De telles assertions, qui relèvent du sens commun mais du court terme, risquent de compromettre irrémédiablement l'avenir en matière de circulation du fret sur l'arc méditerranéen, notamment dans la perspective de raréfaction progressive et de renchérissement des ressources pétrolières, lesquelles nécessiteront une augmentation considérable des capacités de transport des marchandises par voie ferroviaire.

Elles relèvent du bon sens et du court terme mais, pourquoi le cacher, nous paraissent surtout motivées par la crainte de porter ombrage médiatique au projet Lyon-Turin dont la mise en œuvre – parfaitement justifiée à nos yeux – se révèle financièrement difficile.

Leur réfutation partielle est cependant aisée :

- selon les meilleurs experts maritimes, le cabotage n'est encore pas parvenu à faire ses preuves⁶ ; complémentaire du fer et de la route, son essor ne peut dépendre, au même titre que le ferroviaire, que d'une volonté politique forte ;
- les aménagements de Lyon-Turin, favoriseront les flux nord-ouest/sud-est mais ne capteront pas les trafics circumméditerranéens dont les tendances sont aussi lourdes qu'affirmées [cf. Planche B.1.1.] ;
- la compatibilité fret étant essentiellement assujettie au profil du tracé, de nombreuses sections (dont la traversée de la Côte d'Azur) satisferont *de facto* aux spécifications⁷.

Les questions de financement sont certes majeures. Il y a lieu cependant lieu de s'étonner que des pays voisins dont les économies sont sensiblement similaires aux nôtres consacrent à leurs infrastructures ferroviaires des parts de leur budget autrement supérieures [cf. Annexe 2 et le Tableau comparatif ci-dessous].

Comparaison des plans de développement ferroviaire en Europe					
Pays	Rythme moyen sur la dizaine d'années à venir				
	GF/an	MF/km²	F/hab	% PIB	MF/km ligne
UK	67	0,28	1124	0,77	3,98
D	53	0,15	644	0,42	1,39
I	41	0,14	712	0,50	2,56
E	35	0,07	888	0,75	2,84
CH	10	0,24	1396	0,60	1,99
B	8,8	0,20	863	0,54	2,58
France (*)	12	0,02	203	0,14	0,38

Une comparaison éloquente

Sur une mauvaise voie, la France occupe de loin le dernier rang des nations européennes en matière d'investissements ferroviaires
[Bulletin GIR n° 30]

(a) Une analyse du plan national italien et sa comparaison avec l'objectif national français ont été développées dans le Bulletin n° 25/26
(b) Projet de schémas de services collectifs transports (SSCT) présenté par le ministre J.-Cl. Gayssot le 08.02.99 : 120 GF pour 2000-2010 ; scénario multimodal volontariste (doublement du trafic fret en 10 ans et triplement en 20 ans) ; Source : CSSPF [E. pp.223-224]

Quoi qu'il en soit, une solution à laquelle il est possible de recourir est le phasage, mais ce phasage devra progresser, non dans le sens "centrifuge" jusqu'ici en vigueur, mais en fonction des priorités stratégiques que sont surtout la sécurisation des itinéraires internationaux (dont on connaît la fragilité aux traversées alpines) et les besoins des populations locales.

Dans une telle perspective, les premières phases de réalisation pourraient comporter :

- la mise en chantier de la traversée de la Côte d'Azur, section la plus délicate et sans doute la plus onéreuse de toutes, mais où la mixité n'engendre aucun surcoût du fait des servitudes de tracé (majoritairement souterrain) ; sa compatibilité fret assurera la continuité avec la "alta capacità" italienne en permettant à la ligne littorale historique de disposer de tous ses sillons pour la desserte locale RER et interrégionale TER de la conurbation azurélienne ;
- la réouverture au trafic fret de la ligne Carnoules-Gardanne ainsi que sa connexion à l'axe ferroviaire fret de la vallée du Rhône afin de permettre aux trains de fret de contourner les agglomérations de Marseille et Toulon et de libérer ainsi des sillons pour les circulations voyageurs ;
- l'amélioration de la capacité de la ligne classique entre Carnoules, Saint-Raphaël et Cannes afin qu'elle puisse supporter la hausse de l'ensemble de ses trafics dans l'attente de réalisation du barreau LN "saute-Estérel".

⁶ En attestent le récent échec de liaison Fos-Savone et les résultats d'exploitation peu convaincants de la ligne Barcelone-Gênes exploitée par la Compagnie Grimaldi.

⁷ d'autres aspects techniques sont examinés en Annexe 1