

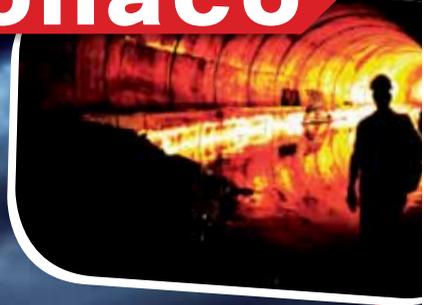
LGV PACA : POURQUOI MONACO PRÉFÈRE MISER SUR LE TER

Observateur

de monaco

2,50 €

Numéro 108 - Mars 2012



TRAVAUX
TUNNEL DESCENDANT :
UN CHANTIER
CONTESTÉ



SOCIÉTÉ
RÉFORME DES RETRAITES :
ÇA PREND FORME



SPORT
LE POLO
DÉBARQUE
À MONACO

Plan de relance LA SBM SOUS TENSION

R 28240 - F : 2,50 €





© Photo REF / D'ANGELO Jean-Laques



LGV PACA

MONACO MISE

SUR LE TER

LGV PACA Monaco préfère le TER

TRANSPORTS/ Alors qu'un nouveau projet de LGV PACA est sur les rails, Monaco a décidé de stopper sa participation au financement pour miser sur l'amélioration de la ligne Mandelieu-Vintimille.

A l'origine de ce projet de ligne à grande vitesse (LGV) PACA, un débat public, en 2005. Un débat au terme duquel il a été décidé qu'il fallait intégrer les Alpes-Maritimes dans une réflexion autour d'une liaison ferroviaire à haute vitesse. Une liaison qui permettrait de connecter Barcelone à Gênes. Ce qui inclut donc le tronçon Nice-Monaco-Italie.

Questions

15 juin 2009. Un premier rapport sort. Résultat, le 29 juin, le gouvernement français demande à Réseau Ferré de France (RFF), qui est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire, de travailler sur le principe d'un système ferroviaire sur les métropoles du sud de la France. Un travail qui s'inscrit dans le cadre de l'étude préalable à l'enquête d'utilité publique. Du coup, quelques scénarios ont été réalisés. Car les questions sont nombreuses. Exemple : par quelles gares doit passer la LGV ? Faut-il créer de nouvelles gares à Marseille, à Toulon, au Muy (Var) ou à Nice ? Résultat, une concertation publique est lancée de septembre à décembre 2011. Plusieurs grands enjeux sont ressortis. Le préfet de région demande alors à RFF d'analyser les différentes idées lancées. « Faire de la très grande vitesse à 350 km/h ne correspond pas à l'enjeu

du territoire. L'enjeu du territoire, c'est de créer un système performant centré autour des grandes agglomérations. Mais aussi d'avoir un temps de trajet qui soit autour de 1 heure entre Marseille et Nice. Ce qui nécessite des trains qui roulent en moyenne entre 150 et 250 km/h », a expliqué Jean-Michel Cherrier chef de mission chez RFF, à l'occasion d'une réunion sur le tron-

çon Nice-Italie, qui s'est déroulée le 16 février. Résultat, Monaco serait alors à environ 4 heures de Paris. Avec un Nice-Marseille annoncé en « 1 heure environ » au lieu de 2h30 actuellement.

« Libéralisation »

« Ensuite, avec la libéralisation du réseau ferré, il faudra voir ce que vou-



ENJEU/« A court et moyen termes, le principal enjeu pour lequel nous militons, reste l'amélioration des liaisons et des fréquences des TER aux heures de pointe. » Le département de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme (DEEU).

dront faire les compagnies étrangères qui circuleront sur l'axe Paris-Nice. Si l'une de ces compagnies décide de faire un Paris-Nice direct, alors on sera sur un temps de trajet de 4 heures », ajoute Cherrier. Bref, plus question de construire une véritable ligne à grande vitesse (LGV). En fait, la vitesse sera adaptée aux zones traversées. Il faut dire que le doublement des voies sur la totalité de la ligne semble impossible. Du coup, les trains ne rouleront jamais à 350 km/h. Et Nice ne sera donc jamais à moins de 4 heures de Paris. Une annonce qui n'a pas convaincu les associations anti-LGV, très remontées contre ce projet. Des associations inquiètes notamment des conséquences pour l'environnement et qui n'ont pas hésité à se mobiliser fortement, notamment dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var. Persuadés que RFF n'a en fait



© Photo A. Van Der Steegen

350 km/h/ « Faire de la très grande vitesse à 350 km/h ne correspond pas à l'enjeu du territoire. L'enjeu du territoire, c'est de créer un système performant centré autour des grandes agglomérations. » Jean-Michel Cherrier. Chef de mission chez RFF.

pas de nouveau projet en stock et que tout ça n'est qu'une opération de communication, les anti-LGV ne baissent par la garde. Loin de là.

que les réunions faites en 2011 sont suffisantes. Ainsi, la création d'une nouvelle gare à Nice Saint-Augustin est dans les tuyaux. Pour le reste, c'est flou. « Il y a eu un manque de concertation avec la population. RFF est arrivé avec des projets. En imposant la gare de Saint-Augustin comme point de départ de la ligne LGV à Nice. La moindre des choses, c'était de laisser le débat ouvert. Mais on n'a pas eu cette possibilité », affirme Serge Jover, porte-parole et président de Association de Défense de l'Environnement de Villeneuve-Loubet (ADEV), qui regroupe environ 200 membres. Sur la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (CASA), le tracé pourrait être souterrain. « Sur l'ensemble de la zone de la CASA, les experts estiment qu'il est impossible de creuser un tunnel. L'ennemi des creuseurs de tunnel, c'est l'eau. Parce que si on passe sous des nappes phréatiques,

Monaco serait alors à environ 4 heures de Paris. Avec un Nice-Marseille annoncé en « 1 heure environ » au lieu de 2h30 actuellement

D'ailleurs, même dans les Alpes-Maritimes, la résistance s'organise. Au total, une centaine d'associations seraient réunies dans un collectif opposé à cette ligne LGV, entre les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes. Et à l'approche des présidentielles, le 22 avril et le 6 mai, ces associations demandent à tous les candidats de s'engager sur le principe d'un moratoire.

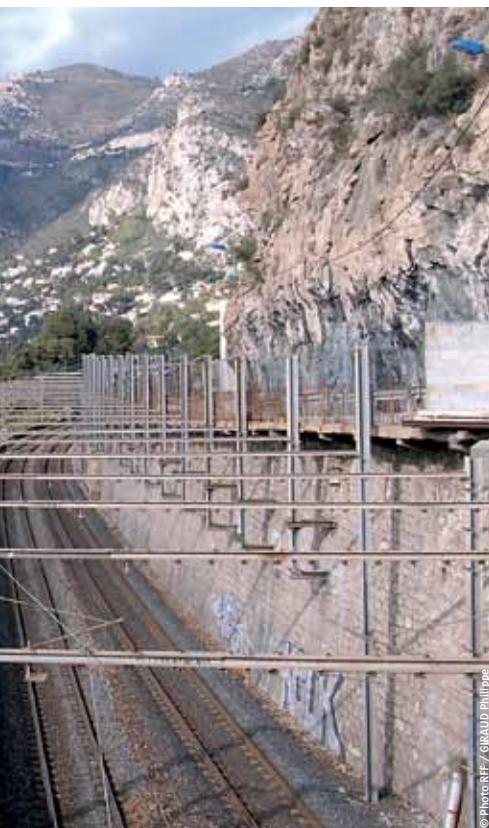
« Tunnel »

Car selon les anti-LGV, il n'y a pas eu de concertation. Inacceptable pour les responsables de ces associations qui estiment que les risques pour les terres agricoles et les réserves d'eau sont grands. Sans oublier le bruit généré par les trains. Du côté de RFF, on juge au contraire

le risque, c'est de se retrouver ensuite sans eau potable au robinet », redoute Serge Jover. Et on voit mal comment cette ligne pourrait faire autrement qu'être très souvent souterraine dans le département des Alpes-Maritimes. Notamment à Cagnes ou à Villeneuve-Loubet.

Multimodale

Le conseil général des Alpes-Maritimes, la Métropole et la mairie de Nice semblent d'accord sur un point : il faut construire une nouvelle gare multimodale du côté du quartier de Saint-Augustin. Objectif : assurer des connexions avec les bus, le tram et l'aéroport. Enfin, entre Nice et la frontière italienne, tout reste à imaginer. Mais l'idée serait d'assurer une liaison Nice-



© Photo RFF / GIRAUD Philippe

CALCUL/

Nice-Marseille en 1 heure ?

Le président de l'Association de Défense de l'Environnement de Villeneuve-Loubet (ADEV), Serge Jover, n'y croit pas : « Entre Nice et Marseille, il y a 224 km. Or, RFF parle d'une moyenne de 200 km/h et d'un trajet Nice-Marseille en 1 heure... Il faudra donc que RFF fasse de grosses modifications dans le réseau pour arriver à gagner ces 24 km... Surtout qu'il ne faudra pas oublier de s'arrêter aux gares : notamment à Cannes, au Muy, à Toulon et à Marseille. Or, chaque gare nécessite 7 minutes pour ralentir, s'arrêter et repartir. Ce qui fait près de 30 minutes à rattraper ! Du coup, il faudra au moins 1h30 pour faire Nice-Marseille. Est-ce que ça vaut vraiment le coup de dépenser 30 ou 40 milliards d'euros pour ça ? » La question reste posée. _R.B.

Monaco en 10 minutes. « Personne ne parle d'améliorer la ligne préhistorique qui traverse Menton. Or, pour nous, c'est une priorité. Car cette ligne est dans un état catastrophique, insiste Jover. Mais à l'Est du département des Alpes-Maritimes, environ 80 % du parcours sera réalisé sous forme de tunnels. Or, dans le secteur de Monaco-Menton, il y a un gazoduc qu'il faudra surveiller de près. Car ça peut bien évidemment poser des problèmes... »

Autre point qui inquiète les associations : le budget nécessaire à la construction de cette nouvelle ligne. « Aujourd'hui, le budget est proche de 18 milliards d'euros, estime Jean-Michel Cherrier. Car dans le dispositif de concertation, on a proposé de faire une infrastructure nouvelle, qui potentiellement sur le tronçon entre Nice et l'Italie ne serait pas nécessairement à très grande vitesse. De plus, cette ligne permettrait d'avoir un usage mixte avec le fret. »

Mais pour le moment, difficile de

savoir qui va payer quoi. Le financement du projet est dans les mains d'une mission de financement créée par le gouvernement français en juin 2009. Une mission dirigée par deux ingénieurs, Yves Cousquer et Francis Idrac. « Aujourd'hui, on est loin d'un tour de table financier », ajoute Cherrier. En tout cas, cette LGV PACA est inscrite en totalité dans le futur Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Et elle est intégrée dans les projets prioritaires du réseau trans-européen de transport. Ce qui permet donc de toucher une participation financière de l'Europe. « L'Europe finance déjà les études de la LGV PACA à hauteur de 1,7 million d'euros », souligne Jean-Michel Cherrier.

TER

Mais pas Monaco qui a donc décidé début décembre de se retirer du financement de ce projet qui devrait être bouclé d'ici 2023. « J'ai confirmé à Alain Juppé le 6 décembre que Monaco arrêterait sa participation pour le financement des premières études de la LGV PACA » a lancé le ministre d'Etat, Michel Roger le 9 décembre, lors d'une séance du conseil national. Objectif : faire des économies. Et recentrer les efforts sur les lignes de TER existantes qui desservent déjà Monaco. Interrogée par L'Obs, le département de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme

À l'approche des présidentielles, le 22 avril et le 6 mai, ces associations anti-LGV demandent à tous les candidats de s'engager sur le principe d'un moratoire

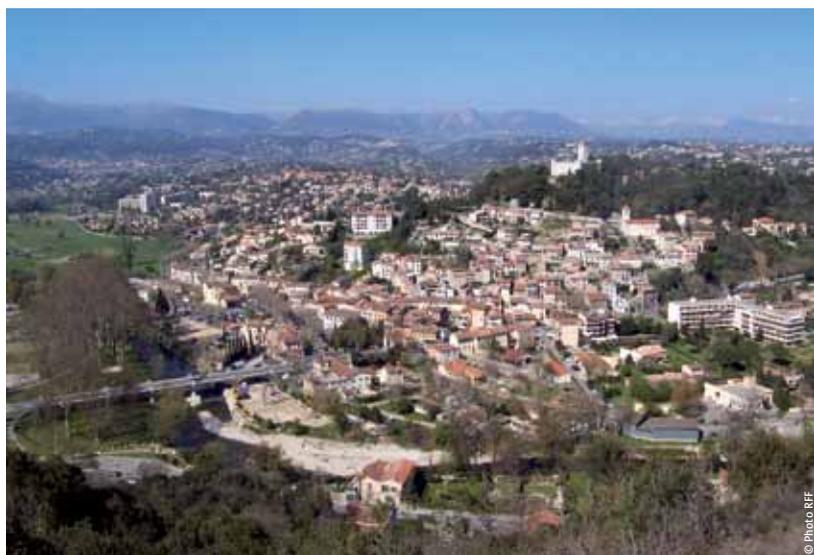


GASPILLAGE ? / « L'urgence, c'est d'améliorer le réseau existant. Il ne faut pas faire les choses à l'envers. Ce projet est un énorme gaspillage. » Serge Jover. Président de l'ADEV.

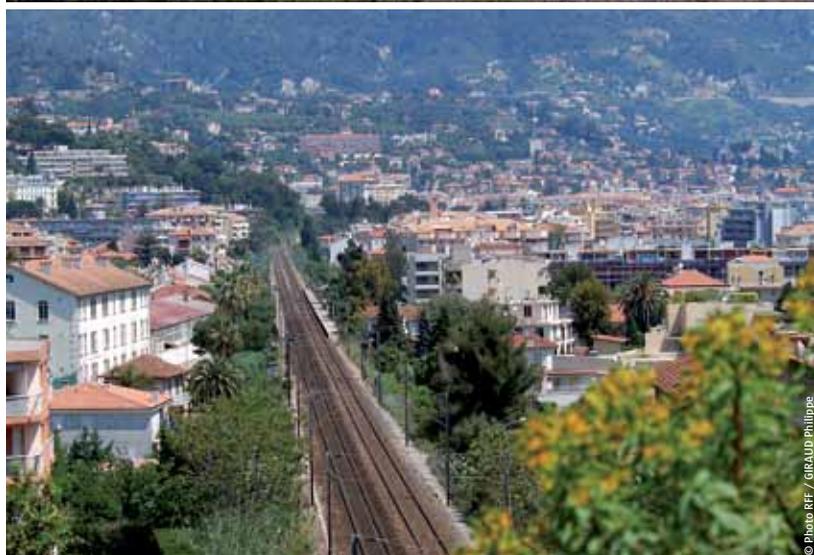
(DEEU), rappelle que c'est une problématique importante pour la principauté, dans la mesure où, chaque jour, « plus de 45 000 salariés résidant dans les régions voisines en France et en Italie, convergent vers Monaco. »

Du coup, pas question pour le gouvernement de négliger les transports en commun, bien sûr. « On continue à participer financièrement sur la partie Est du département des Alpes-Maritimes. C'est-à-dire la ligne entre Nice et Vintimille, qui concerne donc la principauté », a précisé le ministre d'Etat. Avant de promettre que le gouvernement « fera un point devant le conseil national sur les transports régionaux utilisés par les travailleurs pendulaires dès que les questions encore en suspens auront été levées. » Pour la DEEU, « les travaux d'amélioration envisagés devraient permettre d'ici 2023, d'augmenter les fréquences à 6 ou 7 TER par heure en période de pointe. Contre seulement 4 par heure actuellement. »

Bref, pour Monaco, l'urgence est donc de miser sur les TER. Ce que confirme la DEEU : « La réflexion du gouvernement se recentre aujourd'hui sur l'amélioration des liaisons ferroviaires locales par TER dans le péri-



© Photo RFF



© Photo RFF / GIRAUD Philippe

Autre point qui inquiète les associations : le budget nécessaire à la construction de cette nouvelle ligne. Un budget « proche de 18 milliards d'euros »

Mais RFF affirme être loin d'avoir défini un tracé précis. « Pour le moment, on travaille sur des zones potentielles de passage et des fonctionnalités, ajoute Cherrier. Aujourd'hui, on doit travailler avec Monaco et l'Italie pour savoir quelles sont les meilleures solutions pour relier la principauté avec l'Italie. »

Timing

Une certitude, l'objectif d'une mise en service en 2023 est maintenu. Prochaine étape : soumettre un tracé de référence à environ 500 mètres près d'ici 2014. Ce qui permettra de lancer une enquête d'utilité publique qui devrait durer 2 ans. Ensuite, la déclaration d'utilité publique passera en Conseil d'Etat. Et RFF pourra alors se lancer dans le processus d'achat des terrains pour réaliser ce tracé. « En même temps, on réalise les études de projet. C'est-à-dire le tracé où passera exactement la ligne. Ce qui peut occasionner des surprises. Exemple : des problèmes géologiques. Du coup, on peut être contraint de déplacer la ligne de plusieurs centaines de mètres. Voilà pourquoi, au départ, le tracé de référence n'est pas plus précis », explique Cherrier. Mais le timing devrait être respecté : « On va lancer l'enquête d'utilité publique en 2015-2016. Fin 2016, on aura la déclaration d'utilité publique. Ensuite, on fera les études en 2017-2018. Enfin, on aura 5 ans pour faire les travaux. Donc, pour l'instant, une fin de travaux en 2023 reste réaliste. »

— RAPHAËL BRUN

FINI/Plus question de construire une véritable ligne à grande vitesse (LGV). En fait, la vitesse sera adaptée aux zones traversées. Du coup, les trains ne rouleront jamais à 350 km/h. Et Nice ne sera donc jamais à moins de 4 heures de Paris.

mètre de son bassin d'emploi entre Mandelieu et Sanremo. Il est certain que nous serions en phase avec un projet qui retiendrait un doublement de la voie ferrée entre Nice et Vintimille. De sorte qu'une nouvelle voie soit consacrée au transport rapide de voyageurs intercity et au trafic marchandise. » Ce qui permettrait aussi de garder la voie ferrée existante pour absorber le transport des pendulaires. Du côté de RFF, Jean-Michel Cherrier reste

optimiste : « Pour l'instant la principauté n'a pas mis d'argent, mais ça va se faire. Pour nous, c'est important que Monaco participe au financement. » Alors que pour l'ADEV, le retrait de la principauté est une bonne nouvelle : « La principauté s'est désengagée en décembre sur le financement des premières études de cette ligne LGV. En décidant de miser plutôt sur une amélioration du réseau ferroviaire existant. Ce qui est aussi notre position. »



ALTERNATIVE/ « Il est question de mettre Paris à 4 heures de Nice. Ce qui constituerait une alternative à l'avion, économiquement compétitive et moins polluante, à laquelle les chefs d'entreprise seraient sensibles. » Philippe Ortelli. Président de la FPM.

« L'intérêt général doit prévaloir »

LE PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION PATRONALE MONÉGASQUE (FPM), PHILIPPE ORTELLI, EXPLIQUE EN QUOI LA LGV PACA EST IMPORTANTE POUR LES CHEFS D'ENTREPRISE DE LA PRINCIPAUTÉ.

La LGV PACA, c'est vraiment important pour l'économie monégasque ?

Oui, pour plusieurs raisons. D'abord, parce qu'aujourd'hui, l'offre ferroviaire est inadaptée à la demande. En effet, la capacité et les performances du trafic ferroviaire ne permettent plus de satisfaire dans des conditions acceptables les besoins accrus en déplacement. Dès lors, comment désengorger nos routes et inciter les usagers à prendre le train plutôt que la voiture ? C'est à ça que le projet de LGV PACA entend répondre en offrant une solution s'inscrivant sur le long terme et dans une optique de développement durable.

D'autres raisons ?

Quand on sait que la ligne actuelle Marseille-Vintimille est empruntée par des TGV, des trains nationaux et régionaux et des trains de fret de marchandises, on com-

prend pourquoi le moindre incident sur un tronçon du parcours perturbe l'ensemble du trafic. C'est pourquoi la mise en service d'une ligne nouvelle, dès 2023, permettrait de redéployer l'offre ferroviaire à Monaco et dans la région toute entière.

Les conséquences ?

D'abord, plus de trains au quotidien pour faciliter les déplacements des milliers de salariés français et italiens qui travaillent à Monaco, des étudiants et des voyageurs qui accèderaient plus facilement à la cité. Selon RFF, ce projet représenterait d'ailleurs 5 mil-

« Tout le monde souhaite améliorer le réseau ferroviaire à condition que les trains passent chez le voisin ! »

lions de voyageurs en plus ! Ensuite, plus de trains à grande vitesse pour développer les échanges entre les grandes villes de l'arc méditerranéen, pour gagner du temps et concurrencer le transport routier. Enfin, plus de trains de marchandises pour faciliter le fret ferroviaire. Résultat, en créant une ligne nouvelle alliée à des aménagements du réseau existant, ce projet pourrait être la pierre angulaire d'un réseau ferroviaire globalement plus fiable et efficient.

Vous comprenez les associations hostiles à ce projet ?

Tout le monde souhaite améliorer le réseau ferroviaire à condition que les trains passent chez le voisin ! Toutefois, ces associations, constituant une minorité opposée au projet, doivent-elles couvrir la voix de la large majorité qui y est favorable ? C'est l'intérêt général qui doit prévaloir.

Mettre Paris à 4h de Monaco, ça change quoi pour les chefs d'entreprise ?

Il est en fait question de mettre Paris à 4h de Nice, contre 6h30 aujourd'hui. Cela constituerait une alternative à l'avion, économiquement compétitive et moins polluante, à laquelle les chefs d'entreprise seraient sensibles. Surtout que l'on peut travailler dans un train beaucoup plus facilement que dans un avion. C'est moins stressant et plus agréable. Le temps perdu de gare à gare serait minime.

Quel rôle peut jouer Monaco dans ce projet ?

Au vu de l'importance de ce projet pour son développement futur et son désenclavement, Monaco, qui est un bassin d'emploi pour 30 000 salariés français et 6 000 italiens et qui génère des flux croissants de touristes, doit, en tant qu'Etat souverain, faire entendre sa voix pour que les décisions qui seront prises soient conformes à ses besoins. Par ailleurs, rien n'est figé en matière de financement. D'où l'intérêt de présenter un projet France-Monaco-Italie qui permette de viser des financements européens.

PROPOS RECUEILLIS PAR RAPHAËL BRUN