

En Juin 2009, suite au rapport Cousquer, le gouvernement fait le choix du scénario MDS, répondant ainsi au souhait initial des grands élus. RFF relance ainsi ses études et soumet au 2^e semestre 2011 quatre scénarios MDS, desservant linéairement Marseille, Toulon et Nice, résultant dans le Var entre un choix de la position de la gare de Toulon (ouest (La Seyne), centre et est (La Pauline)) et les fuseaux pour y accéder depuis les Bouches du Rhône, et un choix d'aménagement/quadruplement des voies existantes ou d'une ligne nouvelle indépendante dans le sillon permien.

Très rapidement, la gare Toulon est, et la ligne nouvelle dans le sillon permien, font l'objet d'une forte contestation dans le Var. Face aux difficultés des solutions restantes qui en outre dégradent le système (temps de parcours ...), et en suivant les préconisations du rapport Cousquer (ce que RFF et les co-financeurs n'ont pas fait), nous proposons le 5^e scénario suivant :

- Traversée de Marseille et vallée Huveaune comme prévu dans les 4 scénarios ainsi qu'entre EstVar, Nice et l'Italie
- Section hybride de contournement de Toulon, entre la vallée de l'Huveaune et Est Var avec une gare TGV Centre Var en correspondance avec la ligne Carnoules-Gardanne à réouvrir et qui pourra profiter du couloir de nuisance existant de l'A8 à partir de Brignoles, avec un gain de temps d'une vingtaine de minutes entre Marseille et Nice
- Barreau de raccordement à Toulon (missions Marseille-Toulon et Toulon-Nice, mieux que dans les 4 scénarios, et donc possibilité de desservir en chapelet Marseille, Toulon et Nice)
- Gare de Toulon au centre et en surface, rendue possible du fait que l'ensemble des circulations ne s'arrêtant pas à Toulon n'y passeront pas (contrairement à aujourd'hui et à ce qui est prévu dans les actuels 4 scénarios)
- Absence de voies nouvelles dans le sillon permien, sauf une 3^e voie entre Toulon et La Pauline.

Nous complétons ces propositions par un nombre accru de points de maillage ferroviaire (et pas seulement piéton) entre la ligne nouvelle et le réseau classique, notamment :

- à l'ouest des Alpes Maritimes, à l'intersection de la ligne Cannes Grasse, un maillage de Marseille vers Cannes et de Grasse vers Nice, en desservant la gare TGV
- dans la vallée de l'Huveaune, de la ligne de la côte Varoise vers la Ligne Nouvelle en direction de Marseille (shunt d'Aubagne), et d'Aubagne vers la Ligne Nouvelle en direction de Nice
- dans le Centre Var, des Arcs vers St Maximin/Gardanne, en desservant la gare TGV
- dans l'est Var, de Draguignan vers Nice par la Ligne Nouvelle et St Raphaël

Relier linéairement l'ensemble des points à desservir (Toulon, Cannes, ...) n'est une solution ni réaliste (trop de tunnels, gares souterraines ... le projet serait irréaliste), ni efficace (de nombreux usagers emprunteront la ligne de bout en bout (Marseille-Gênes, Nice-Paris) donc il faut minimiser les détours). Il faut au contraire mailler intelligemment la LGV avec le réseau classique, (Cannes-Grasse, Carnoules-Gardanne ...), permettant d'atteindre le cœur de toutes les grandes villes non situées sur l'axe principal (Toulon et Cannes sans changer de train), et judicieusement positionner aux intersections des gares de correspondances TER/TGV/transport en commun. Les objectifs de desserte 2023 et 2040 sont ainsi respectés.

Le 5^e scénario est pleinement un scénario MDS, conforme aux souhaits des grands élus, reliant Marseille à Toulon à Nice et qui libère identiquement les voies TER des circulations TGV. Mais avec les performances du tracé CDA (Paris-Nice en 3h40) et surtout très performant entre Marseille (desservi en ligne) et Nice reliés en 44 min. Comme dans les 4 scénarios soumis à la concertation, Toulon serait relié à Marseille en ~20min et Nice en ~40min. Mais il est moins cher grâce à l'économie d'une gare souterraine dans Toulon, du tunnel entre Toulon et La Pauline, et des voies nouvelles du sillon permien dont le linéaire serait plus long que la section de contournement de Toulon entre Cuges Les Pins et Est Var, et son double raccordement vers Marseille et Toulon.

Mieux qu'un scénario de compromis, le 5^e scénario est en fait le + proche des centres, le + rapide, le + économique et le + maillé, et donc le meilleur d'entre tous. Le bon fonctionnement de notre "système ferroviaire global et performant" en dépend : n'attendons plus !