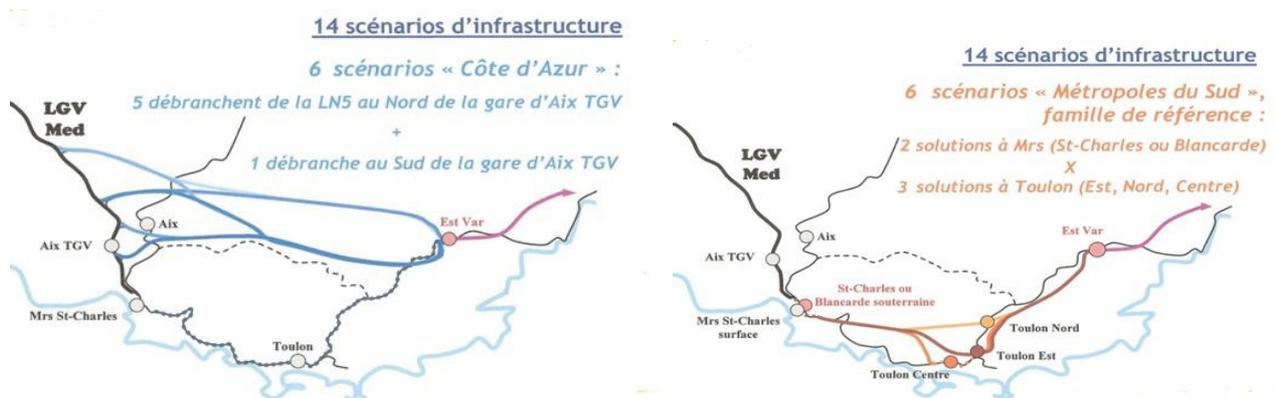


Relancé dans les années 2000 après l'abandon de la branche cote d'azur de la LGV Méditerranée au début des années 1990, le projet de LGV PACA avait d'abord pour but la desserte à grande vitesse de la région. Furent ainsi versés au débat public en 2005 différents scénarios dit à 1 axe (Marseille, Toulon et Nice desservi sur un seul axe) à 2 axes (Marseille sur un axe, Toulon et Nice sur l'autre axe) et à 3 axes (Marseille, Toulon et Nice desservi selon 3 axes distinct). Mais le débat public a très vite souligné la nécessité, outre de la desserte à grande vitesse, de développer le transport ferroviaire régional, et pour cela de disposer d'une infrastructure nouvelle d'ouest en est. En effet, si la vallée du Rhône dispose de 3 corridors ferroviaires, il n'existe qu'une unique voie ferrée entre Marseille et Vintimille, celle datant du 19^e siècle.

Le débat public a donc recommandé l'étude de deux scénarios, l'un reliant l'agglomération Marseillaise, à partir de la gare TGV sud Arbois existante, à l'est de la région de façon directe, en suivant le couloir de nuisance existant de l'A8 (tracé Cote d'Azur-Sud Arbois, CDA-SA), l'autre prolongeant la LGV Méditerranée actuelle par Marseille et Toulon avec de nombreux tunnels et des gares souterraines (tracé des Métropoles du Sud, MDS). Ces études complémentaires furent finalisées en 2008. Ces 2 scénarios répondaient alors aux besoins de TER déjà bien ambitieux définis à ce moment-là par le conseil régional, à l'objectif de doublement de la ligne Marseille Vintimille. Ils se distinguaient par les temps de parcours, meilleur dans le cas de CDA-SA, par exemple sur Paris-Nice d'une vingtaine de minutes, mais aussi paradoxalement sur Nice-Marseille (et avec la gare centrale St Charles de Marseille, alors que ce tracé fut accusé de sacrifier les relations régionales au mytique Paris-Nice, il était en fait plus efficace pour les 2...).



Si le réalisme financier (3 milliards d'euros d'écart, investissements sur le réseau classique inclus pour CDA-SA, mais sans compter les tunnels et la gare souterraine de Toulon pour MDS), technique, l'efficacité recommandait alors le choix de CDA-SA, et telle était la position du maître d'ouvrage, de l'État (cf propos du préfet Sapin ou de Ciotti), de l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, les grands élus de Marseille Toulon et Nice firent pression sur un choix contraire. Face à l'absence de consensus avec les collectivités locales, dont le rôle est important sur ce genre de projet, le gouvernement nomma en 2009 un médiateur, Yves Cousquer, pour trouver et justifier un consensus.

On peut résumer ainsi son rapport et la "clé" qui lui a permis de dégager ce consensus : il faut analyser les ambitions ferroviaires sur le long terme (2040). Or le scénario CDA-SA avait un point faible : l'ensemble des missions TGVs de Marseille (vers Nice ou vers le reste de la France) empruntait l'accès nord de la PLM, et les

missions vers Toulon, y effectuait un rebroussement, de même que certaines missions TER que le conseil régional souhaitaient voir diamétralisées par Marseille St Charles (exemple Vitrolles-aéroport/Aubagne) devaient également effectuer un rebroussement dans cette gare qui demeurait en cul de sac. La multiplication de toutes ces missions à horizon 2040 nécessitait alors une reconfiguration totale du plateau de St Charles, la création de plusieurs nouvelles voies à quai, ... Le scénario MDS, avec le tunnel de Marseille et la gare souterraine en ligne apportait une réponse à ces problèmes tout en faisant gagner du temps aux missions diamétralisées. De sorte qu'en ajoutant au coût du scénario CDA-SA, le montant de ces investissements nécessaires à long terme sur le réseau classique, les 2 scénarios s'équivalaient financièrement : en gros 15 milliards d'euros (8 milliards de ligne nouvelle + 7 milliards sur le réseau classique avec CDA-SA, 10 milliards de ligne nouvelle + 5 milliards sur le réseau classique avec MDS). On notera quand même que contrairement à ce qu'avancent les opposants au projet, il n'y a pas d'inflation des coûts sur un projet "à périmètre identique" : c'est bien la prise en compte des "besoins pour les trains du quotidien" qui entraîne des investissements plus importants tant sur la ligne nouvelle (tunnel et gare souterraine de Marseille, mais aussi un raccordement au plus près de Nice Aéroport quand le projet initial s'arrêtait juste au nord d'Antibes) que sur le réseau classique (ce qui inclut la ligne Marseille Nice, mais aussi d'autres lignes connectées tel que Marseille-Aix, Toulon-Hyères, Cannes-Grasse) sans oublier que la ligne nouvelle, en soulageant le réseau classique de la circulation des TGV, participe directement à la prise en compte des besoins pour les trains du quotidien ; il est donc illusoire de souhaiter "les TER sans la LGV" ou "la réaffectation des 15 milliards de la LGV pour les TER".

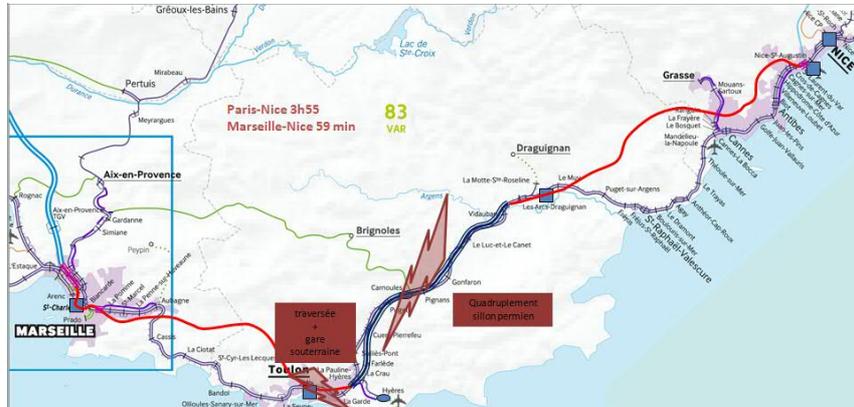
Ce qu'on peut néanmoins regretter du rapport Cousquer, c'est qu'il n'ait pas apporté le même éclairage financier sur la traversée souterraine de Toulon qu'impliquait le scénario MDS.

Toujours est-il qu'en Juin 2009, 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, qui se distinguent dans le Var par la position de la gare de Toulon (ouest (La Seyne), centre et est (La Pauline)) et donc les fuseaux pour y accéder depuis les Bouches du Rhône, mais aussi dans le sillon permien (alternative entre une ligne nouvelle, ou une combinaison de ligne nouvelle et d'aménagement (quadruplement) du réseau existant) :

1. le + proche des centres : Toulon centre et combinaison sillon permien ; Paris-Nice 3h55, Marseille-Nice 0h59
2. le + rapide : Toulon est et ligne nouvelle sillon permien ; Paris-Nice 3h47, Marseille-Nice 0h51
3. le + économique : Toulon est et combinaison sillon permien ; Paris-Nice 3h53, Marseille-Nice 0h57
4. le + maillé : Toulon ouest et combinaison sillon permien ; Paris-Nice 4h00, Marseille-Nice 1h04

Très rapidement, la gare Toulon est, et la ligne nouvelle dans le sillon permien, font l'objet d'une forte contestation dans le Var, alors qu'il s'agissait de la préférence des Alpes Maritimes compte tenu des temps de parcours et des coûts et sont retirés de la concertation, une préférence étant affirmée pour une gare de Toulon au centre. Mais le scénario 1 qui en ressort suscite l'interrogation si ce n'est de gros doute : tunnel de 17 km traversant Toulon, gare souterraine au droit de la ligne actuelle en se rappelant les difficultés du sous-sol toulonnais qu'ont éprouvé les tunnels routiers (350 millions d'euros pour seulement 3km et des travaux de 1993 à 2002 pour un seul des 2 tubes !), puis quadruplement des voies du sillon permien tout en évitant les villages

traversés (tunnel ou shunt) et en prenant garde aux vignes bordant les voies, tout en étant asservi aux contraintes de vitesse de la ligne actuelle dues à son tracé en plan (défini au 19e siècle quand le TGV n'existait pas) sinueux.



Ces deux difficultés (traversée de Toulon et sillon permien) avaient été mises en avant dès le rapport Cousquer en 2009, qui avait préconisé en stade préliminaire l'étude d'une alternative, dite hybride : un barreau direct reliant la vallée de l'Huveaune (Aubagne) à Est Var, en passant par le Centre Var, éventuellement associé à un barreau desservant Toulon en Y ou en T. Cette préconisation de bon sens n'a malheureusement pas été suivie puisque aucun des scénarios soumis à la concertation en 2011 ne la contient, ni même aucune des variantes fonctionnelles qui ont précédé à leur élaboration (certains co-financeurs refusant même que le sujet ne soit évoqué ou débattu): tous s'entêtent à traverser Toulon d'ouest en est, puis à remonter par le sillon permien, nous conduisant dans l'impasse actuelle.

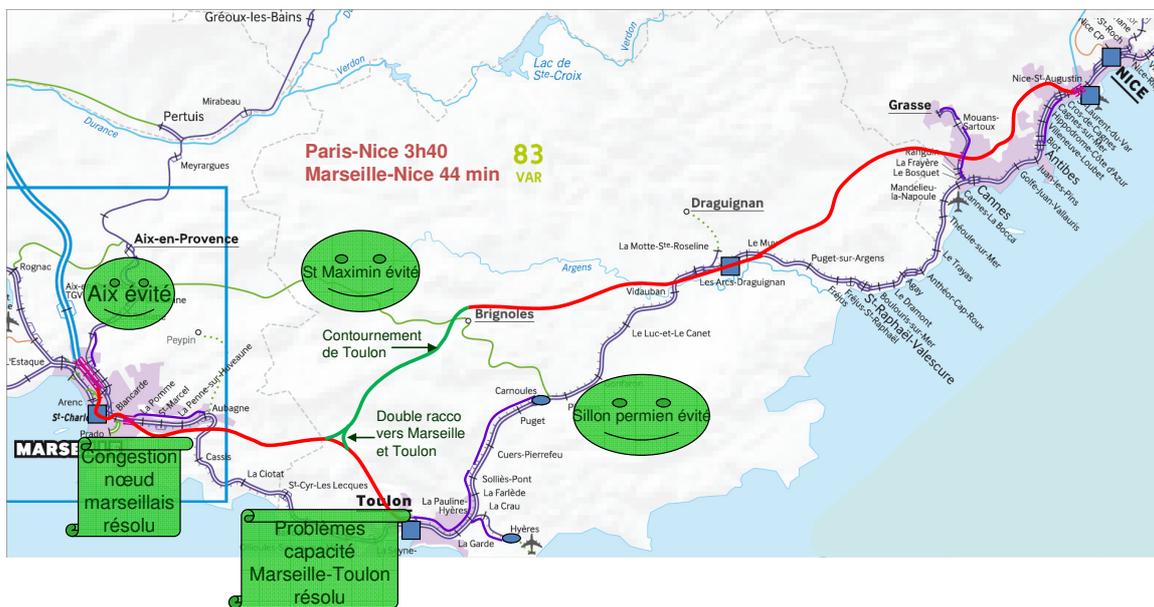


Sauf à revenir au scénario CDA-SA écarté (cd ci-dessus, mais dans ce cas, nous prendrions le risque de rouvrir l'inépuisable guerre des tracés nord/sud de 2005-2009), nous proposons donc le 5^e scénario suivant, tenant compte de toutes les préconisations ci-dessus :

- ce qui est prévu dans les actuels 4 scénarios MDS pour la traversée de Marseille et de la vallée de l'Huveaune, ainsi qu'entre EstVar, Nice et l'Italie
- la 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 lignes 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

- un barreau de raccordement à Toulon, permettant à la fois les missions Marseille-Toulon et Toulon-Nice, dans des conditions au moins aussi bonnes que celles permises par les actuels scénarios, et donc la possibilité de desservir en chapelet Marseille, Toulon et Nice
- une 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)
- l'absence de voies nouvelles dans le sillon permien, sauf une 3e voie entre Toulon et La Pauline voire Carnoules strictement comprise dans les emprises ferroviaires existantes.



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

Nous ne pensons pas que la solution consiste à relier linéairement l'ensemble des points à desservir (qu'il s'agisse de Toulon, mais aussi Cannes), car s'il est facile de tirer des traits sur une carte, cela conduit inévitablement sur le terrain à multiplier les tunnels et les gares souterraines, dans des sous-sols réputés incertains, et donc à compromettre financièrement, techniquement, la réalisation d'un projet pourtant nécessaire. Nous ne pensons d'ailleurs pas qu'il s'agit de la solution la plus efficace car il ne faut pas oublier que de nombreux usagers

emprunteront la ligne de bout en bout (qu'il s'agisse de relier Marseille à Gênes et l'Italie, ou Nice au reste de la France et de l'Europe) et qu'en multipliant les détours, on la rend moins efficace pour le report modal.

Nous pensons au contraire que la solution consiste en un maillage intelligent entre la ligne nouvelle et le réseau classique, qu'il s'agisse de lignes existantes (Cannes-Grasse) ou de ligne à ré-ouvrir (Carnoules-Gardanne), permettant d'atteindre le cœur des villes ne se considérant pas sur l'axe principal de la Ligne Nouvelle (Toulon et Cannes sans changer de train), et de judicieusement positionner aux intersections des gares de correspondances TER/TGV qui seront les futurs pôles multimodaux de notre région. Nous savons faire la démonstration que cela ne compromet aucunement la desserte de Toulon (ni de Cannes) sans pour autant requérir un investissement en matériel roulant supérieur pour l'exploitant ferroviaire pour multiplier les diverses missions. Nous savons faire la démonstration que les objectifs de desserte 2023 et 2040 sont respectés, y compris pour les liaisons régionales et inter-régionales, dont les possibilités serait décuplées.

Il s'agit pleinement d'un scénario MDS, et donc conforme aux souhaits des grands élus, puisqu'il relie Marseille à Toulon à Nice dans d'excellentes conditions, il libère le réseau classique des circulations TGV de façon équivalente. Mais il rejoint les performances du tracé CDA-SA puisque Paris-Nice s'effectuerait en 3h40 (objectif majeur pour le report modal vers le train et pour pallier à la saturation de l'aéroport de Nice et ses 2 millions de passagers Paris-Nice occupant 1/3 de ses capacités et obérant son développement international, mais objectif oublié depuis la décision de 2009). On pourrait également considérer qu'il s'agit d'un scénario Cote d'Azur prenant acte de la nécessité de prolonger la LGV actuelle du nord de Marseille jusqu'à la Vallée de l'Huveaune et qu'il semble dès lors plus logique (pour la desserte de Marseille en ligne), plus court et moins cher de raccorder la LGV PACA à cet endroit plutôt qu'au sud d'Aix TGV. Ce scénario est également très performant entre Marseille St Charles et Nice Thiers reliés en 44 min (avec des fuseaux de vitesse toujours inférieure à 270 km/h sur les 165 km séparant Marseille de Nice Aéroport, ce qui protège donc les riverains des nuisances). Comme dans les 4 scénarios soumis à la concertation, Toulon serait relié à Marseille en ~20min et Nice en ~40min.

Le 5è scénario est moins cher puisqu'il fait l'économie d'une gare souterraine dans Toulon (un simple réaménagement de la gare de surface actuelle étant suffisant car tous les TGVs n'auront pas besoin d'y transiter), du tunnel entre Toulon et La Pauline, du quadruplement des voies dans le sillon permien et les nombreux shunts et tunnels l'accompagnant. En contrepartie, il nécessite la section de contournement de Toulon entre Cuges Les Pins et Est Var (celle qui n'existe pas dans les 4 scénarios) et son raccordement vers Marseille et vers Toulon, ce qui représente un linéaire équivalent mais sur le Centre Var, un secteur beaucoup moins compliqué que Toulon et le sillon permien (urbanisation, viticulture, ...)

Mieux qu'un scénario de compromis, le cinquième scénario est en fait le + proche des centres, le + rapide, le + économique et le + maillé, et donc le meilleur d'entre tous.

RFF et les co-financeurs doivent le mettre à l'étude au plus vite, nous ne pouvons plus nous permettre le luxe de tarder encore sur le projet de LGV PACA : le bon fonctionnement de notre "système ferroviaire global et performant" en dépend.

