



## Communiqué de presse 25 Août 2014

### Pendant les vacances, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur avance !

Le 07 Juillet 2014, un COPIL (Comité de Pilotage) s'est tenu à Marseille pour décider de la poursuite des études du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN-PCA) entre Marseille et Nice, suite à la phase de consultation sur la ZPP (Zone de Passage Préférentielle) de Priorité 2.

Suite au rapport de la Commission Mobilité 21, le gouvernement a en effet décidé la réalisation de la LN-PCA en deux priorités :

- Une « **Priorité 1** » sur les sections entre Marseille et Aubagne avec une gare souterraine sous Marseille St Charles (2,5 Md€), ainsi que le contournement de Cannes jusqu'à Nice Aéroport avec une nouvelle gare Sophia Antipolis-Brèguières à l'est de la commune de Mougins (4.2 Md€) pour le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens à horizon 2030.
- Une « **Priorité 2** » sur les sections Aubagne-Toulon (3.8 Md€) et Est Var-Cannes (2.2 Md€).

Le COPIL a acté la Décision Ministérielle du 07 Mai 2014 validant la ZPP sur la « **Priorité 1** » et confirmant l'accélération du rythme des études en vue d'obtenir une déclaration d'utilité publique en 2017.

Concernant la « **Priorité 2** », les enseignements de la consultation sur la ZPP sont les suivants :

- **Section Aubagne-Toulon :**
  - o Son calendrier est acceptable pour les grands élus ouest varois mais le tracé doit être affiné au plus vite.
  - o Un net refus de la part de la population mobilisée par des associations en particulier dans le secteur Sud Ste Baume ainsi que des inquiétudes fortes sur la faisabilité et les risques hydrologiques d'un tunnel de 8 km entre Ste Anne d'Evenos et Toulon.
- **Section Est Var Siagne :**
  - o Les élus de l'est varois souhaitent l'accélération du calendrier pour la réalisation de la nouvelle gare Est-Var pour coordonner transports et urbanisme et une population qui souhaite l'intermodalité avec les autres projets de transports (vers Draguignan, Fréjus).
  - o Les élus des Alpes Maritimes souhaitent la réalisation de cette section dès la Priorité 1 et convergent avec les acteurs socio économiques (CCI, associations) mettant en avant le caractère prioritaire de cette section.

RFF prépare donc le dossier ZPP de Priorité 2 à soumettre à l'approbation ministérielle à l'automne 2014.

Les co-financeurs ont souhaité la poursuite des études sur la « **Priorité 2** » au même niveau de précision que sur la « **Priorité 1** », pour définir notamment un tracé qui pourrait faire l'objet d'un PIG (Projet d'Intérêt Général). En soutien au projet, des collectivités comme le Conseil Général des Bouches du Rhône ont d'ors et déjà apporté leur participation financière pour la poursuite des études sur la « **Priorité 2** ».



Cette poursuite des études est importante, car tous les 5 ans, la hiérarchie des grands projets à planifier devra être revue par le Gouvernement (à l'instar de ce qu'a fait la Commission Mobilité 21) et il faut donc être prêt à saisir l'opportunité d'accélérer le calendrier de réalisation de la LN PCA.

### **\*\* Commentaires de l'Association \*\***

L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, qui soutient la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice depuis 15 ans, se félicite des **avancées du projet**.

La période estivale vient en effet de rappeler la **faiblesse des infrastructures de transports de la Région PACA**. Cette nouvelle infrastructure ferroviaire permettrait de limiter les « chassés-croisés » et leurs cohortes d'embouteillages et de pollution sur les routes pour les vacanciers, grâce à des TGV plus nombreux et plus **rapides desservant la Région PACA jusqu'à la Côte d'Azur**.

Les touristes, comme les habitants de la Région, ont également besoin de se déplacer le long du littoral pendant leur séjour et les TER connaissent un vif succès. Par manque de sillons leur nombre est insuffisant et conduit à des conditions de voyages déplorables où certains regrettent le RER parisien...

**Seule une nouvelle infrastructure ferroviaire permettra de résoudre conjointement ces problématiques.**

Concernant la « **Priorité 2** », l'Association TGV Développement demande que la réalisation de la section **Est Var Cannes se fasse en même temps que les travaux de la « Priorité 1 »** : les enjeux financiers sont modestes (2 Md€ en comparaison des 6,7 Md€ de la Priorité 1) et les bénéfices pour les usagers ferroviaires de la Côte d'Azur très importants : gain de 40 min depuis Nice et Sophia Antipolis vers l'est Var, Toulon, Marseille et le reste du pays. Le train deviendrait enfin plus rapide que la voiture, avec l'extension du réseau TER hautement cadencé jusqu'à Mandelieu, et entre Les Arcs, Est Var et St Raphaël.

**L'argent existe pour financer la LN-PCA** si l'on daignait regarder du côté des **concessionnaires autoroutiers** de la région PACA (800 milliards de kilomètres seront parcourus dans les prochaines années générant 80 milliards d'euros de chiffre d'affaire).

En plus le retour sur investissement est également très important pour l'activité TGV : la réalisation de la section de Ligne Nouvelle entre Est Var et Cannes permettrait ainsi l'**augmentation de 100 millions d'euros par an des bénéfices des TGV desservant la Côte d'Azur**<sup>1</sup>.

Par contre, concernant la liaison entre les Bouches du Rhône et le Var, si l'association revendique évidemment une Ligne Nouvelle, elle ne se satisfait pas de la solution présentée entre Aubagne et Toulon, celle-ci n'apportant qu'un gain marginal aux liaisons Grande Ligne vers Toulon et la Côte d'Azur et privera de TER les habitants entre Toulon et Est Var puisque les TGV continueront

---

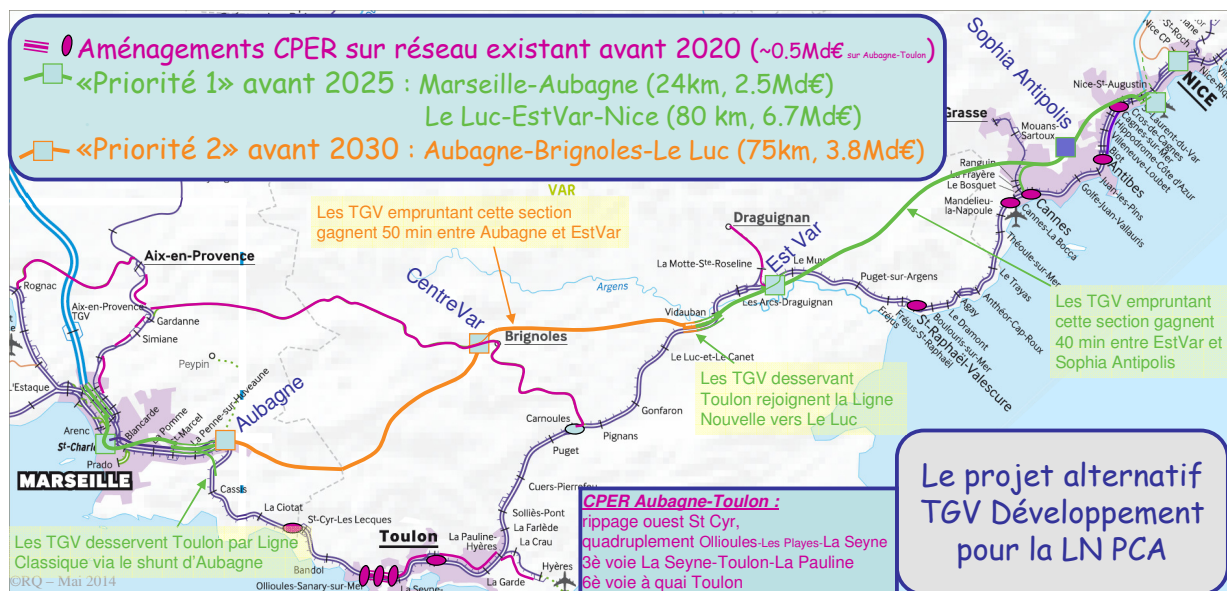
<sup>1</sup> Ce bénéfice important provient de la réduction des coûts de desserte de chaque TGV (moindre distance à parcourir, moindre usure du matériel sur une ligne moins sinueuse, gain de temps permettant une meilleure rotation du matériel et du personnel) et de l'augmentation des recettes (trafic plus important et susceptible de payer plus cher son billet)



d'emprunter les voies existantes du sillon permien. Cela ne contribuerait pas à fiabiliser cette partie de voie par une infra indépendante et cela plombe l'ensemble du projet. L'augmentation des TER entre Marseille et Toulon passe par une augmentation de capacité de la ligne existante (4 voies en gare de St Cyr sur Mer et entre Ollioules et la Seyne sur Mer) à court terme et non en 2040 dans le meilleur des cas, puis par la construction d'une LN alternative passant par le Moyen Var.

S'il est tout à fait réaliste et même financièrement intéressant compte tenu du fait que certains raccordements temporaires de phasages sont évités, de réaliser la section Est Var-Cannes en « **Priorité 1** », il est tout à fait déraisonnable espérer accélérer l'ensemble de la « **Priorité 2** » en incluant Aubagne-Toulon pour plus de 6 Milliards d'euros.

**Nous préconisons donc qu'après la traversée souterraine d'Aubagne, la Ligne Nouvelle remonte vers Brignoles pour rejoindre le couloir de nuisance existant de l'A8 avant d'atteindre Le Luc. Une gare TGV/TER Centre Var pourrait aussi être créée, vers Brignoles, ce qui serait un catalyseur favorisant la réouverture anticipée de la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules que l'Association soutient.**



**Toulon resterait aussi directement desservi par des TGV** vers toutes les destinations en utilisant la ligne existante dont les capacités auront été développées.

Ce scénario, entre Aubagne et Le Luc coûterait deux fois moins cher et pourrait donc être réalisé plus rapidement que celui passant par Toulon et de plus il aurait comme avantage d'achever la nouvelle infrastructure ferroviaire LN-PCA que nous attendons tous sans attendre 2050.

**L'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur appelle les habitants de la région à :**

- soutenir la réalisation rapide de la LN-PCA à Marseille et de Nice à Est Var
- prendre connaissance de l'alternative de bon sens en faveur du passage par Brignoles

**Elle espère que le prochain COPIL décide enfin d'aiguiller le projet sur les rails de sa réalisation**

Alain PATOULLARD Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur