



Communiqué de presse du 20 décembre 2013

Ligne Nouvelle ferroviaire Provence Côte d'Azur : où est la ligne ?

Le Vendredi 20 décembre 2013 l'Association TGV et Développement a tenu son CA aux ARCS sur Argens, une occasion de faire le point concernant le report aux calendes grecques de la nouvelle infrastructure qui, contrairement aux conclusions du débat public de 2005, ne desservira pas Nice dans la prochaine décennie.

Nous avons acté que la Commission Mobilité 21 avait quand même bien compris les difficultés des déplacements sur la région Provence Alpes Côte d'Azur mais c'est avec plus qu'une grande amertume que nous avons été contraints de constater que le projet avait été réduit à sa plus simple expression pour la prochaine décennie et que le reste devrait être étalé jusqu'au delà de 2050, sous prétexte de contraintes financières. Au diable la pollution routière, les émissions de CO2, les risques d'accidents, les pertes de temps, les habitants de Provence Alpes Côte d'Azur en subiront ainsi les inconvénients et les conséquences pour leur santé, les pics de pollution actuels ne sont hélas qu'un début. Oublié aussi la transition énergétique, que deviendront la région et ses habitants quand les dernières gouttes de pétrole vaudront de l'or ?

Rappelons comment le projet sera réalisé :

- ***Une priorité 1 minimaliste à réaliser seulement avant 2030 alors que d'ores et déjà les infrastructures de transport en PACA sont saturées***

1) **Dans les Alpes Maritimes** (pour 4.2 Md€):

- Pas ou peu de modifications des installations entre Saint Augustin et Nice et entre Nice et Vintimille, ces modifications éventuelles rentreront dans le contrat de plan 2014-2020
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à Nice Aéroport (6 voies à quai extensible à 8),
- Création d'une ligne nouvelle de Nice Aéroport jusqu'au croisement de la ligne Cannes Grasse,
- Réalisation d'une gare nouvelle à l'ouest de Sophia Antipolis (4 voies à quai) dont la position exacte mériterait d'être débattue,
- Raccordement de la ligne nouvelle, en attendant de continuer vers Est-Var-Le Muy, sur la ligne Cannes Grasse en doublant partiellement celle-ci créant ainsi une boucle ferroviaire Nice-Sophia-Cannes-Antibes-Nice et permettant de faire circuler les TER et TGV,
- Raccordement de la ligne Cannes-Grasse à la ligne littorale existante par un tunnel afin de rejoindre le département du Var.

Certains travaux d'amélioration de la ligne existante (exemple : 4^e voie à quai dans les gares importantes) pourraient en plus être réalisés dans le cadre du contrat de projets Etat Région (CPER) 2014-2020.

2) **Dans les Bouches du Rhône** (pour 2.5 Md€):

- Mise à 4 voies de la sortie du tunnel TGV existant des Pennes Mirabeau jusqu'à l'entrée du nouveau tunnel desservant la gare souterraine de Marseille Saint Charles (l'emplacement de cette entrée du tunnel sera défini par les études à venir),
- Création d'une gare souterraine d'arrêt général à Marseille Saint Charles (4 voies à quai),
- Sortie du tunnel à Saint Marcel et création d'une 4^e voie jusqu'à Aubagne ce que demandaient les Collectivités de la zone d'Aubagne depuis de nombreuses années,
- L'arrivée à Aubagne n'est pas encore définie précisément, possibilité de faire arriver les 4 voies à la gare actuelle d'Aubagne et de prévoir une amorce de l'entrée du tunnel qui devrait être réalisé sous Aubagne dans les travaux de priorité 2 permettant ainsi une éventuelle halte TGV à Aubagne. Ce qui devrait satisfaire la population qui ne voulait pas voir que passer les trains. **L'association soutiendra cette idée de halte TGV à Aubagne.**



3) Dans le Var :

- Néant

• **Une priorité 2 à réaliser entre 2030 et 2050:**

1) Dans les Alpes Maritimes et le Var (2 Md€) :

- Création d'une ligne nouvelle à partir du croisement de la ligne Cannes Grasse jusqu'à Est Var,
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à Est-Var,

2) Dans les Bouches du Rhône et le Var (4 Md€) :

- Création d'une ligne nouvelle d'Aubagne à partir de l'amorce du tunnel réalisée en priorité 1 jusqu'à Toulon Centre,
- Agrandissement de la Gare de Toulon Centre (6 voies à quai),
- 3^e voie sur la ligne existante entre Toulon et La Pauline
- Entre Toulon et EstVar les TGV continueront de circuler sur les 2 mêmes voies que les TER et le fret. Aucune fiabilité ne sera assurée à l'est de la région en cas d'incident important sur cet unique axe ferroviaire.

Ces propositions de la priorité 2 feront l'objet d'une consultation des élus au cours du 1^{er} semestre 2014, probablement après les élections municipales et le public en sera informé. Le but recherché étant de définir une zone préférentielle de passage qui permette de lancer les études pour la définition d'un tracé précis pour prendre les mesures administratives conservatoires nécessaires, mais aussi d'éviter tout risque de fausses manœuvres dans les études de la priorité 1.

• **Et puis, après 2050 !!!!!!!!!!! :**

Il pourrait être prévu de relier Toulon à Est-Var-Le Muy en doublant les voies existantes. Ce qui est peu performant pour rendre attractif le train et laisse donc une place de choix à l'automobile et aux camions. C'est aussi le plus destructeur avec le passage des voies nouvelles dans des zones désormais urbanisées. C'est enfin techniquement le plus complexe, les travaux devant être réalisés à proximité de la ligne existante sur laquelle les circulations ne pourront pas être interrompues.

Qu'en pense l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur :

Certes, nous saluons l'urgence accordée au traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen même si cette urgence nous apparaît toute relative quand on constate un horizon 2030 pour la réalisation. Il ne nous semble pas raisonnable, qu'avec de tels investissements, tous les trains continuent de passer dans l'Estérel à 80 Km/h et que toutes les gares des Alpes Maritimes soient toujours à plus de 2h de Marseille. **Il nous paraît donc indispensable que la partie de ligne nouvelle entre Cannes et le Muy soit également réalisée dans le cadre des travaux de la Priorité 1.**

Et très vite, il apparaîtra à tout le monde que la ligne Aubagne-Le Muy ne devrait pas passer par Toulon alors que cette ville sera bien desservie avec la ligne classique compte tenu des améliorations qui sont prévues avec le prochain CPER. Nous maintenons donc notre préconisation : **la ligne entre Aubagne et Le Muy doit être directe avec une gare vers Brignoles au croisement de la ligne Carnoules Gardanne (ré ouverte).**

Enfin, nous constatons que le Gouvernement n'hésite pas à relancer ailleurs en France différents projets de LGV, au-delà de ce que recommandait la Commission Mobilité 21 (Bordeaux-Toulouse prévu en 2024, Bordeaux-Dax en 2027, LGV Paris Lyon par le centre de la France). Alors pourquoi PACA devrait-elle être la seule région où s'applique toute la rigueur financière des conclusions de la Commission Mobilité 21, alors même que cette commission a souligné l'importance du projet de LN PCA devant être priorisé dès que les conditions financières seraient réunies ?

Notre slogan est plus que jamais d'actualité :

J'aime ma région, je dis oui à une ligne, moderne et efficace le plus rapidement possible.