



**Monsieur le Préfet de région**

**Préfecture de région Provence Alpes côte d'Azur**

**Place Félix Baret**

**CS 80001**

**13282 MARSEILLE Cedex 06**

Saint Cyr sur Mer le 3 février 2014

L'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur créée en 2000 pour défendre la nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille et Nice a été satisfaite de voir que la Commission Mobilité 21 a bien reconnu les difficultés de déplacement rencontrées sur la région Provence Alpes Côte d'Azur nécessitant de fait la construction d'une infrastructure ferroviaire nouvelle. Nous avons également apprécié l'ensemble des mesures qui ont été prises pour que la réalisation du projet soit possible.

Comme le rappelle l'étude faite par la DREALE la réalisation de cette nouvelle ligne n'est donc pas un caprice de quelques uns, mais la réponse inéluctable aux difficultés que rencontre notre région qui iront, sinon, en s'aggravant. Ces difficultés, les voici :

- La thrombose des déplacements dans la région PACA, qui va en s'accroissant sous l'effet de la croissance démographique : 5 millions d'habitants en 2012, 6 millions attendus en 2040 (soit + 30 000/an) avec un attrait touristique important, représentant pendant la saison estivale un apport de population de plus de 2 millions d'habitants.
- La saturation des infrastructures routières, entraînant leur congestion, des pollutions atmosphériques (600 000 personnes soumises à une pollution hors norme), des pertes de temps quotidiennes (10 jours/an perdus pour un usager Marseille-Aix, 6 jours sur Cannes-Nice), un début de recul de l'attractivité de notre région... malgré les derniers investissements routiers réalisés (mise à 2 fois 3 voies de l'A8, de l'A50, la L2 à Marseille, les tunnels de Toulon, la modernisation des échangeurs de Nice Saint Augustin et d'Aubagne). Il n'est pas possible pour l'environnement de continuer à développer encore et toujours les capacités routières.
- L'impossibilité actuelle pour le rail d'être une alternative à la hauteur des enjeux compte tenu de l'énorme retard des infrastructures ferroviaires régionales, malgré les efforts de la région



PACA ces 15 dernières années (réouverture de Cannes-Grasse, réalisation de la Virgule d'Avignon, modernisation des gares, 3eme voie entre Antibes et Cagnes et entre Marseille et Aubagne ...).

- La saturation du réseau ferroviaire qui en résulte : aux heures de pointe, les lignes existantes sont utilisées au maximum de leur capacité par des trains aux vitesses hétérogènes (trains à longs parcours ne s'arrêtant que dans les principales gares cohabitent avec des TER périurbains desservant chaque halte et des trains de fret sans arrêt dans les gares voyageurs). La demande est mal satisfaite, les trains sont bondés, les usagers contraints de décaler leur voyage en heure creuse ou de renoncer au train. Des scénarios de perspectives pessimistes font état de 10% de voyageurs laissés à quai dans les années à venir.
- L'enclavement ferroviaire du Centre et de l'Est Var et des Alpes Maritimes. En effet, à partir de Nice, en 4h de train on ne dépasse ni Nîmes, ni Valence. Toulouse est plus proche d'Avignon, que Nice. La région en perd son unité et sa cohérence.

Bien que la Commission Mobilité 21 ait reconnu les difficultés des déplacements sur la région PACA, c'est avec un peu d'amertume que nous constatons que le projet a été réduit à sa plus simple expression avec une « priorité 1 » dans un horizon assez éloigné (2030) et que les réponses aux besoins seraient étalées jusqu'au delà de 2050, sous prétexte des contraintes financières du moment mais sans tenir compte, ni de l'amortissement dans le temps long d'un tel projet, ni des conséquences négatives de sa non-réalisation, et encore moins de l'extrême difficulté qu'il y aura à le réaliser dans un horizon lointain fait de pénurie de ressources énergétiques.

Dans les Bouches du Rhône, même si cela ne correspond pas à ce que nous souhaitons, l'Association ne remet pas en cause la gare souterraine de Marseille Saint Charles figurant dans les « priorités 1 » à réaliser avant 2030...Lors du passage du Ministre des Transports à Marseille, le financement de ces travaux a été confirmé. Il n'en demeure pas moins que des difficultés de réalisation ne manqueront pas : sous sol douteux sous Marseille Saint Charles et travaux de raccordement difficiles des 2 côtés du tunnel sous voies exploitées.

Dans les Alpes Maritimes nous apprécions les propositions faites d'une voie nouvelle raccordée à la ligne Cannes-Grasse (Siagne) et d'une gare à Sophia Antipolis, permettant la mise en place d'une « boucle TER » Nice-Antibes-Cannes-Sophia-Nice. Cependant, nous souhaiterions pouvoir discuter de la localisation de la gare de Sophia Antipolis entre le site des Bréguières à l'ouest ou des Clausonnes à l'est.

Nous avons bien pris note de votre lettre du 17 janvier 2014 expliquant que la phase d'information et de concertation était globalement positive.

**Pour notre Association, il ne nous semble pas raisonnable de penser que l'on puisse se satisfaire qu'à la fin de la prochaine décennie, aucune gare des Alpes Maritimes ne soit à moins de 2h de Marseille. Nous ne pouvons ainsi nous satisfaire des travaux prévus en « priorité 1 » en ce qui concerne le traitement du nœud ferroviaire azuréen car il est difficile d'admettre qu'après de tels investissements, la traversée de l'Esterel continue à se faire à 80 Km/h. Selon nous, il est impératif de continuer la portion de ligne nouvelle entre Siagne et Est Var. Cela permettrait l'économie du raccordement hypothétique de phasage entre la voie littorale et Cannes-Grasse**



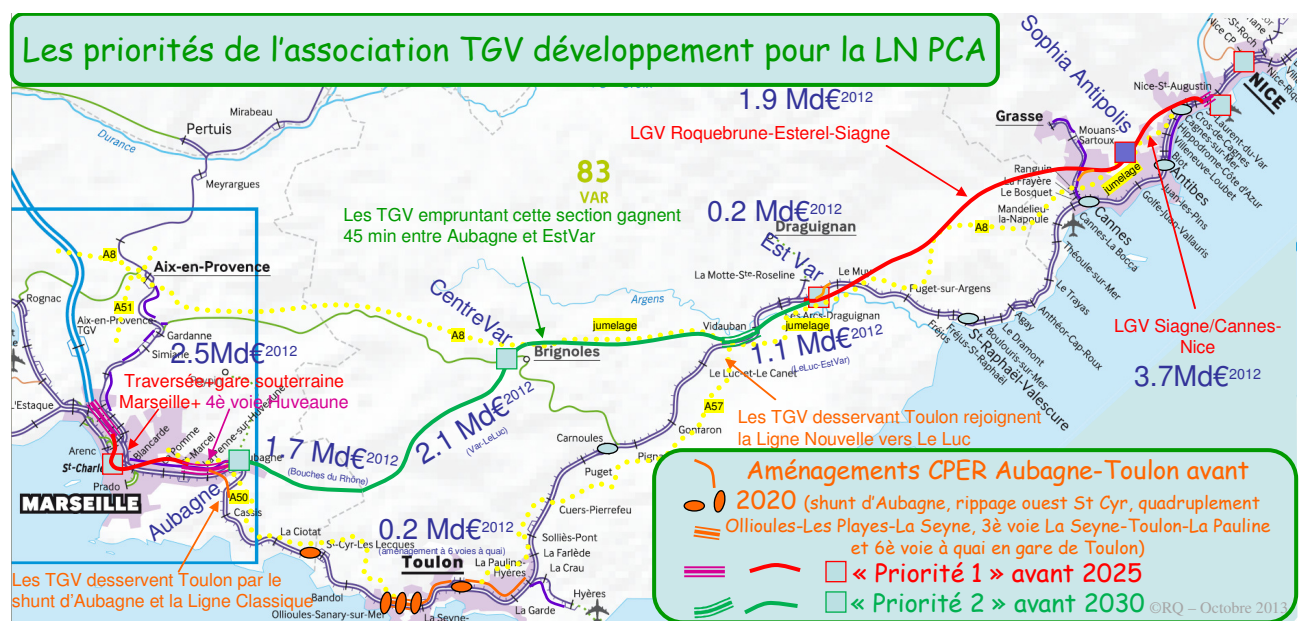
vers Cannes Marchandises. Il serait également intéressant pour les Collectivités Varoises de créer rapidement la gare de Est Var, gare multimodale par excellence.

Concernant le Var nous avons également pris note de la nécessité impérieuse ... de ne rien faire. Mais pour éviter les fausses manœuvres entre les 2 priorités, il a été malgré tout décidé, avec juste raison, d'effectuer rapidement les études de la priorité 2 pour définir une Zone de Passage Protégée (ZPP) dans le Var, qui serait validée après concertation des élus issus des prochaines élections municipales.

Mais le principe même d'une ZPP entre Aubagne et Toulon risque de remettre le feu aux poudres lors de la concertation car le scénario via Toulon choisi en 2009 n'est pas bon. Il le fut pour satisfaire le Maire de Toulon qui n'a jamais vraiment voulu cette ligne, avant de considérer que si Marseille et Nice l'avait, il devait l'avoir aussi... et qui déclare désormais qu'il ne paiera rien. Le passage de la LN PCA par Toulon n'est donc plus opportun. En outre, son coût, les difficultés techniques pour réaliser le tunnel à l'arrivée à Toulon, en forte pente, sous faible couverture, avec des risques sur le bâti existant, tout cela condamne la crédibilité du projet. RFF a admis ne pas être en mesure de porter le projet initial d'une gare souterraine à Toulon avant d'en venir à la proposition d'un débouché du tunnel dans la gare de surface de Toulon. Il est temps de ne plus imposer à RFF le passage de la LN PCA par Toulon.

Au contraire, il serait à notre avis plus qu'intéressant que vous puissiez demander à RFF, d'étudier avant la concertation prévue, les préconisations reprises ci après qui font l'unanimité de toutes les personnes et de tous les élus que nous rencontrons dans les réunions pré-électorales qui se tiennent actuellement. Nous avons également fait cette demande auprès de Monsieur le Ministre des Transports.

Nous préconisons donc qu'après la traversée souterraine d'Aubagne, la LN remonte vers Brignoles pour rejoindre le couloir de nuisance existant de l'A8. Une gare TGV/TER Centre Var pourrait être créée, vers Brignoles, en lien avec la réouverture de la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules que l'Association soutient.





Dans ce scénario, Toulon resterait évidemment directement desservi par des TGV vers toutes les destinations en utilisant la ligne actuelle à moderniser dans le cadre du contrat de plan 2014-2020.

Pour l'Association, relier Nice à Marseille en 45 min, desservir le Centre Var, économiser sur le coût total du projet, délester le sillon permien des trains longs parcours et y éviter la folie du quadruplement des voies existantes entre Toulon et Est Var après 2050, et, nous ne sommes pas les seuls à le penser, tout cela plaide en faveur de cette alternative... qui est la seule réaliste.

Monsieur le Préfet, le Gouvernement a pu élargir le périmètre du GPSO par rapport aux recommandations de la Commission 21 et a relancé la ligne nouvelle entre Perpignan et Montpellier.

Pour résumer nos demandes, nous souhaiterions également pour la région PACA :

- qu'il soit possible d'inclure à la priorité 1, à réaliser dans la prochaine décennie, la partie de voie nouvelle entre Cannes et Est-Var
- concernant la section entre Aubagne et Est Var, que vous demandiez à RFF d'effectuer des études sur une ligne ne traversant pas Toulon, comme nous le préconisons, afin de pouvoir trouver un consensus, plus facilement et rapidement réalisable, qui bénéficierait à tout le monde à un coût modeste.

Nous souhaiterions, Monsieur Le Préfet de région, bénéficier d'une entrevue avec vous, comme votre prédécesseur l'avait permis, afin de vous démontrer les possibilités qui existent à la fois moins coûteuses et plus rationnelles.

Veillez agréer, Monsieur Le Préfet de Région, l'expression de nos sentiments respectueux.

Alain PATOUILLARD

Président de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur