



Quelle ligne ferroviaire nouvelle en Provence Alpes Côte d'Azur ?

Résumé

Né avec le projet de LGV Méditerranée en tant que « branche Cote d'Azur », abandonnée au début des années 1990 face aux oppositions varoises, **le projet d'une Ligne Nouvelle ferroviaire entre Marseille et Nice a été relancé il y a 15 ans**. Reconnu comme opportun et nécessaire à l'horizon 2020 à l'issue du débat public de 2005, les multiples hésitations des élus, notamment pour le choix du tracé, n'ont permis de conclure l'étape 1 des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) qu'à la fin de l'année 2013 : l'approbation du gouvernement reste néanmoins attendu.

Malheureusement, de nombreux nuages assombrissent ce projet.

D'une part, c'est **un tracé extrêmement compliqué qui fut retenu en 2009** pour relier Nice et l'est de la région PACA à la LGV Méditerranée et doubler la ligne littorale historique entre Marseille et Nice. **Ce tracé passe sous Marseille et traverse Toulon** et nécessite de fait de nombreux ouvrages d'art et souterrains.

Si le passage par Marseille est compréhensible, en tant que capitale régionale et pour remédier à la situation de la gare St Charles en cul de sac, le passage par Toulon l'est nettement moins et relève davantage d'un deal politique aux motifs peu avouables, si tant est qu'il n'a pas été choisi pour empêcher ce projet de se faire avant longtemps.

D'autre part, et le choix du tracé n'y est pas étranger, **compte tenu de son coût, il a été décidé de phaser le projet**, en commençant par les extrémités pour solutionner les nœuds ferroviaires Marseillais (du nord de Marseille à Aubagne) et azuréen (de Nice au nord de Cannes), phase dénommée « priorité 1 », puis de réaliser certaines sections intermédiaires (Aubagne-Toulon et de l'est varois au nord de Cannes), phase dénommée « priorité 2 ». Mais avec des délais très tardifs : 2030 pour la « priorité 1 » et 2050 pour la « priorité 2 »

Pourtant, la nécessité d'une nouvelle ligne de chemin de fer entre Marseille et Nice ne fait plus débat, sauf à vouloir enfoncer la région PACA dans le déclin sous le poids de la thrombose routière, des pollutions atmosphériques et d'une perte d'attractivité, à renoncer au tourisme et oublier ce qui doit constituer **un chaînon majeur de l'arc méditerranéen**. Le réseau ferroviaire est déjà saturé mais les trains sont bondés.

C'est pourquoi **il ne faut plus reculer face aux décisions qui s'imposent** mais au contraire accélérer les procédures pour qu'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) soit effective en 2017 et programmer les travaux pour une réalisation au milieu de la prochaine décennie.

La seule solution pour la région PACA est un report modal massif sur le ferroviaire. Or, il n'existe qu'une seule ligne ferroviaire entre Marseille et Nice, 2^e et 5^e ville de France pour



leur population et 4 millions d'habitants desservis, où se succèdent tous les types de trains (TER, TGV, fret) aux vitesses hétérogènes et au nombre d'arrêts différent, et **les dépassements sont impossibles car il n'y a qu'une seule voie par sens.**

Il faut une Ligne Nouvelle complète entre Marseille et Nice pour y reporter les circulations longue distance, **afin de pouvoir renforcer massivement le cadencement TER** sur la ligne existante, y créer de nouveaux points d'arrêts **au profit des déplacements quotidiens**. Il faut une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice **pour développer l'offre à longue distance, améliorer significativement les temps de parcours**, créer de nouveaux Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) structurants et intégrer l'est de la région PACA au réseau européen à Grande Vitesse.

Pour répondre à ces objectifs, l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, qui soutient activement ce projet depuis 14 ans, milite pour un projet à la fois plus ambitieux et efficace, mais réaliste et urgent.

D'une part, **accélérer la « priorité 1 »** solutionnant les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen pour une mise en service **en 2025** et **y intégrer la section de l'est varois au nord de Cannes** pour un désenclavement ferroviaire immédiat des Alpes Maritimes.

D'autre part, éviter la complication d'un passage par Toulon d'un projet déjà trop compliqué, en privilégiant **un tracé qui à partir d'Aubagne, remonte vers Brignoles afin de suivre le corridor existant de l'A8**. Toulon restera évidemment desservi, mais de nouveaux points de desserte deviennent possible à Aubagne et Brignoles, accroissant le report modal et la fréquentation de la ligne. Nice et l'est de la région PACA seront par ailleurs plus rapidement desservi (Marseille-Nice en 45min)

Introduction

Le présent document est une synthèse des travaux et dossiers sur lesquels l'Association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur travaille depuis 14 ans afin de doter la Région PACA d'une nouvelle ligne ferroviaire, rapide, moderne et efficace. Il commence par un bref rappel historique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) suivi d'une présentation de la solution actuellement envisagée par l'Etat. Il rappelle ensuite les raisons qui justifient sa réalisation puis les inquiétudes de l'Association suite aux dernières décisions de l'année 2013. Il précise enfin la position de l'Association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur, qui s'est impliquée et soutient depuis quatorze ans le projet. En particulier, il décrit une proposition de l'Association qui, tout en restant un scénario desservant les Métropoles du Sud (MDS) est plus économique, plus proche des centres, plus rapide et plus maillé. Cette proposition est la solution pour le système ferroviaire moderne de la région PACA, que nous attendons et que tous les élus promettent sans avoir réussi à atteindre le consensus qui s'impose.

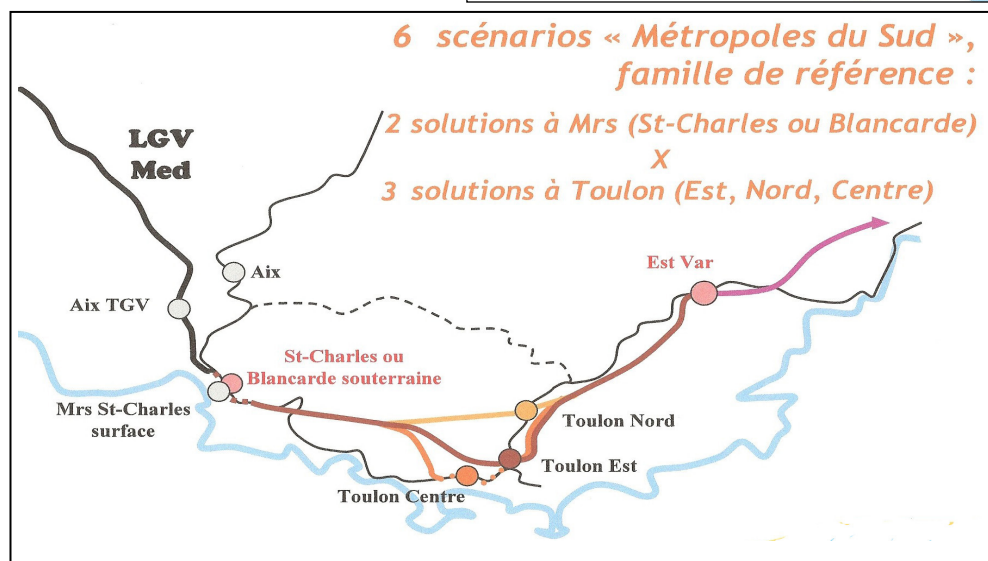
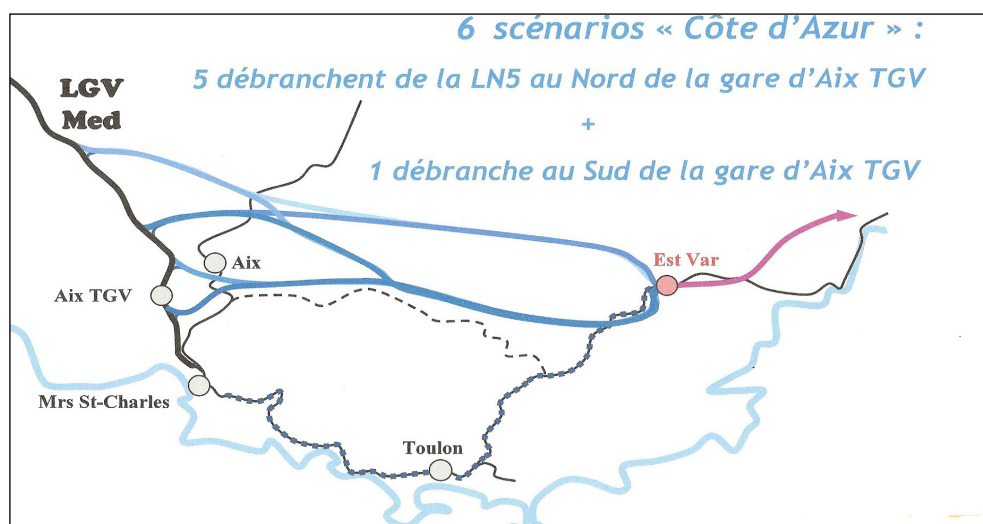


Rappel historique

Dans les années 80, dans le cadre des études de la LGV Méditerranée, un prolongement de l'infrastructure vers la Côte d'Azur avait été envisagé. Compte tenu de l'hostilité de certains élus varois, ce projet a été à l'époque abandonné.

Dès 1998, le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur nouvellement élu, conscient des difficultés que ne manqueraient pas d'avoir les habitants de PACA pour se déplacer dans un proche avenir, décida de redonner au ferroviaire la place qu'il n'aurait jamais dû quitter, entraînant de fait de nombreuses modernisations des installations existantes. Constatant malgré tout que le développement de la capacité du réseau existant atteindrait rapidement ses limites, le Conseil régional demanda alors à l'État de lancer l'étude d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Marseille et Nice. Le Ministre des transports de l'époque demanda ainsi à RFF de procéder à cette étude et d'organiser le Débat Public réglementaire prévu par la circulaire Barnier. Le débat s'est tenu en 2005, et l'opportunité d'une telle Ligne nouvelle fut démontrée.

RFF décida alors de poursuivre les études afin de présenter un choix de scénarios pertinents allant de tracés plus ou moins directs entre la ligne TGV Méditerranée et Nice jusqu'à un tracé littoral passant par Marseille et Toulon.



Quatorze scénarios (6 scénarios directs CDA ou Côte d'Azur, 6 MDS passant par Marseille et Toulon, et deux scénarios dits « classiques ») furent étudiés et proposés mi-2008 au choix des « co-financiers ».



Devant l'incapacité des élus locaux de faire un choix, le Ministre Jean-Louis Borloo nomma en février 2009 un médiateur, Yves COUSQUER et, le 29 juin 2009, à la surprise générale et contre l'avis du Préfet de région de l'époque, sous la pression évidente de nombreux élus régionaux, le Ministre annonça sa décision de choisir le scénario dit des Métropoles du Sud passant par Marseille et Toulon en dépit de son coût (16 milliards d'euros), de nombreuses difficultés de réalisation prévisibles et de son impact important sur l'environnement et l'agriculture.



À partir de cette date, RFF a donc travaillé sur différents scénarios dans le cadre de ce choix de desservir successivement Marseille, Toulon puis Nice et les a proposés à la concertation.

Mais les nombreuses réunions n'ont jamais permis de dégager un consensus et la violence de certaines oppositions, particulièrement dans le Var, ont même amené le Préfet de région à suspendre la concertation en 2011.



2012 une étude socio-économique sans appel

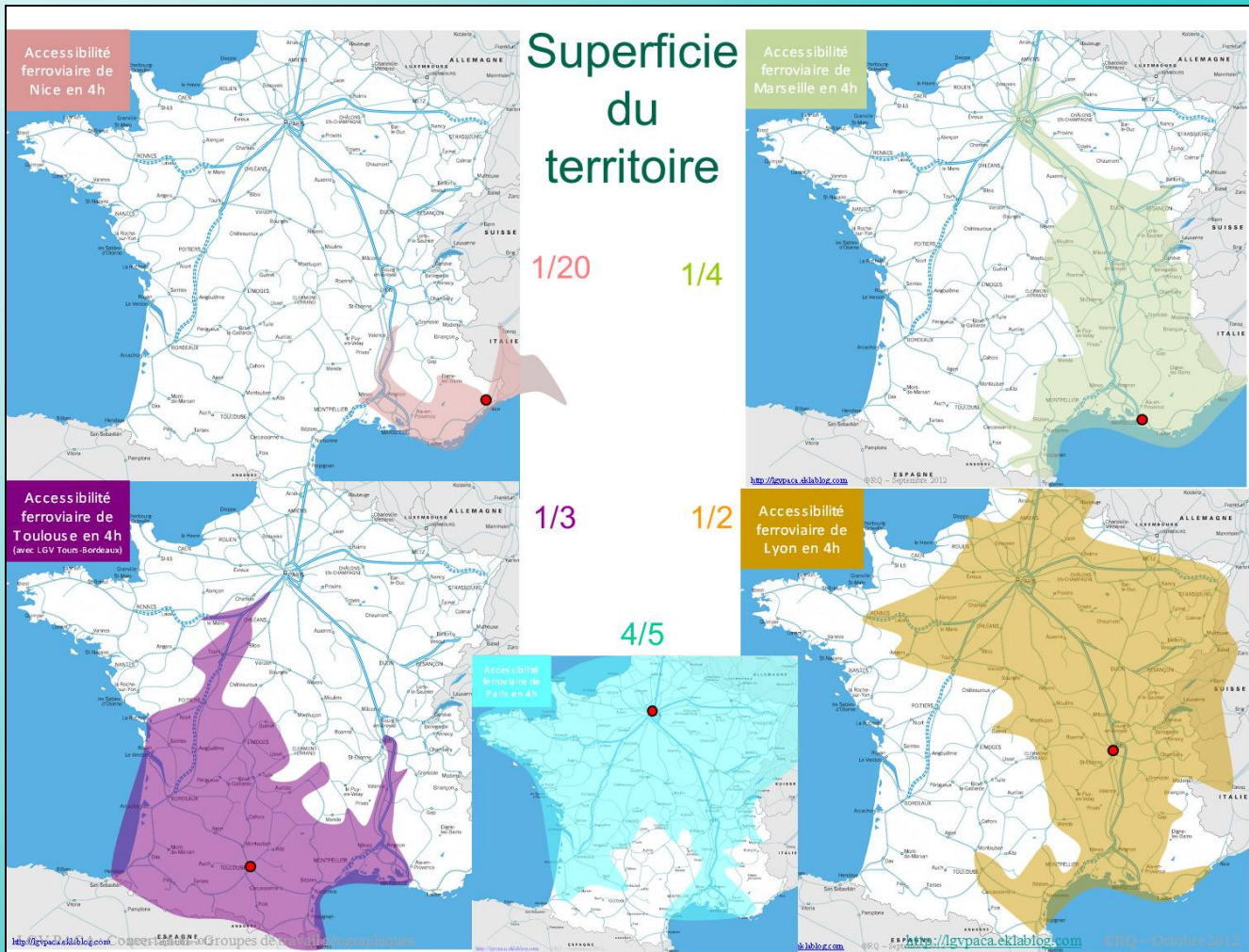
Réalisée à la demande de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et de RFF, cette étude liste toutes les difficultés que rencontre la région.

- 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 pour le mode ferroviaire, dans l'état actuel des infrastructures, 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 Provence Alpes Côte d'Azur 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 prospectives 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, de façon paradoxale Toulouse et Paris (en dehors de PACA) sont plus proches d'Avignon, que Nice, pourtant dans la même région. La région PACA en perd son unité et sa cohérence.



FOCUS - L'accessibilité des Alpes Maritimes et l'enjeu des temps de parcours : un caprice ?

Actuellement, en 4 h de train, un usager partant de Nice ne va pas plus loin que Nîmes ou Valence, ce qui permet d'accéder à 1/20^{ème} du territoire national. En comparaison, l'accessibilité de Toulouse en 4 h de train est de 1/3 du territoire national.



Le schéma ci-dessus représente les zones accessibles en 4 de train au départ de Nice (en rose), de Marseille (en vert), de Toulouse (en violet) de Paris (en bleu) et de Lyon (en brun)

Malheureusement, **Nice, pourtant 5^{ème} ville de France, est donc la plus enclavée.** Et plus globalement le département des Alpes Maritimes dont le million d'habitants regroupés sur un corridor littoral se prêterait particulièrement bien à une desserte ferroviaire si elle était performante.

Pour donner un élément de comparaison, Marseille-Aix et les Alpes Maritimes d'une part, Bordeaux et Toulouse d'autre part, sont des aires urbaines représentant autant d'habitants. Les premières sont plus proches géographiquement (158 km à vol d'oiseau), que les secondes (209km)... mais c'est l'inverse pour les temps de parcours (2h30 contre 2h).

Ainsi Nice est relié à Marseille à la vitesse du pigeon voyageur (~60km/h), tandis que Toulouse est relié à Bordeaux à la vitesse de l'hirondelle (~105km/h)...



Une conclusion incontestable

Pour faire face aux enjeux de congestion routière et donc de perte de compétitivité de la région, mais aussi aux enjeux sanitaires face aux pollutions atmosphériques et aux enjeux climatiques concernant les émissions de CO₂, **il faut massivement reporter les déplacements voyageurs de la route vers le rail.**

Pour les déplacements locaux du quotidien, il faut augmenter significativement le cadencement des TER

→ *Cela nécessite une Ligne Nouvelle* pour y reporter les trains à long parcours, car il n'est plus possible d'ajouter des trains sur la ligne existante déjà saturée.

Pour améliorer l'accessibilité de l'est de la région, il faut des trains vers plus de destinations (l'Ile de France, le sud ouest et l'Espagne, la région Lyonnaise et d'autres capitales régionales), qui in fine circuleront sur l'axe Marseille-Nice

→ *Cela nécessite une Ligne Nouvelle* pour faire circuler tous ces nouveaux trains à long parcours

Pour améliorer la part modale ferroviaire à moyenne et longue distance (actuellement ~10% sur Marseille Nice), il faut rendre attractif le train par rapport à la voiture, et pour cela, améliorer significativement les temps de parcours ferroviaires. L'amélioration des temps de parcours entre Marseille et Nice profitera évidemment aux trajets intercités au sein de la région PACA (60% de part modale ferroviaire pour un trajet Marseille Nice < 1h), mais se répercutera aussi entre Nice et le reste de la France, l'Espagne, ainsi qu'entre Marseille, Gênes et au-delà l'Italie. C'est un maillon essentiel de l'arc méditerranéen qui est ainsi en jeu.

→ *Cela nécessite une Ligne Nouvelle*, car la ligne actuelle, conçue au 19^e siècle est sinueuse, longue (220 km pour parcourir 158 km à vol d'oiseau), ne permet pas des vitesses élevées (moyenne entre 100 et 110 km/h) et dans un environnement urbain ou topographique ne permettant pas d'améliorations significatives

Les élus et la population favorables au projet

Grâce aux explications fournies par cette étude socio économique le besoin d'une nouvelle infrastructure est mieux compris et même partagé par de nombreux élus y compris ceux du Var. En effet **les Maires du Var** au cours d'une assemblée générale **ont voté une motion** dans ce sens.

Focus financier : un investissement à la hauteur des avantages

Le bilan socio-économique de la LN PCA précise que la réduction des externalités telles que l'effet de serre, la pollution, l'insécurité routière, la congestion routière, l'entretien de la voirie représente 3.5Md€. C'est donc autant que la puissance publique économisera à posteriori (en soins de sécurité sociale, indemnisation des victimes etc...) et qu'il est préférable d'investir sur la LN PCA.

Le système ferroviaire génère également un avantage de 3.5Md€ (péages d'infrastructures pour RFF, marge accrue pour les exploitants) qui pourra financer une partie du projet



De plus, **82% des habitants de PACA** interrogés en 2012 par un Institut de sondages **se sont déclarés favorables** à cette nouvelle infrastructure. Il est remarquable de noter que pour 54% des personnes interrogées, l'objectif prioritaire reste d'améliorer les temps de parcours en train, pour être compétitif par rapport à la voiture.

Après l'élection Présidentielle de 2012

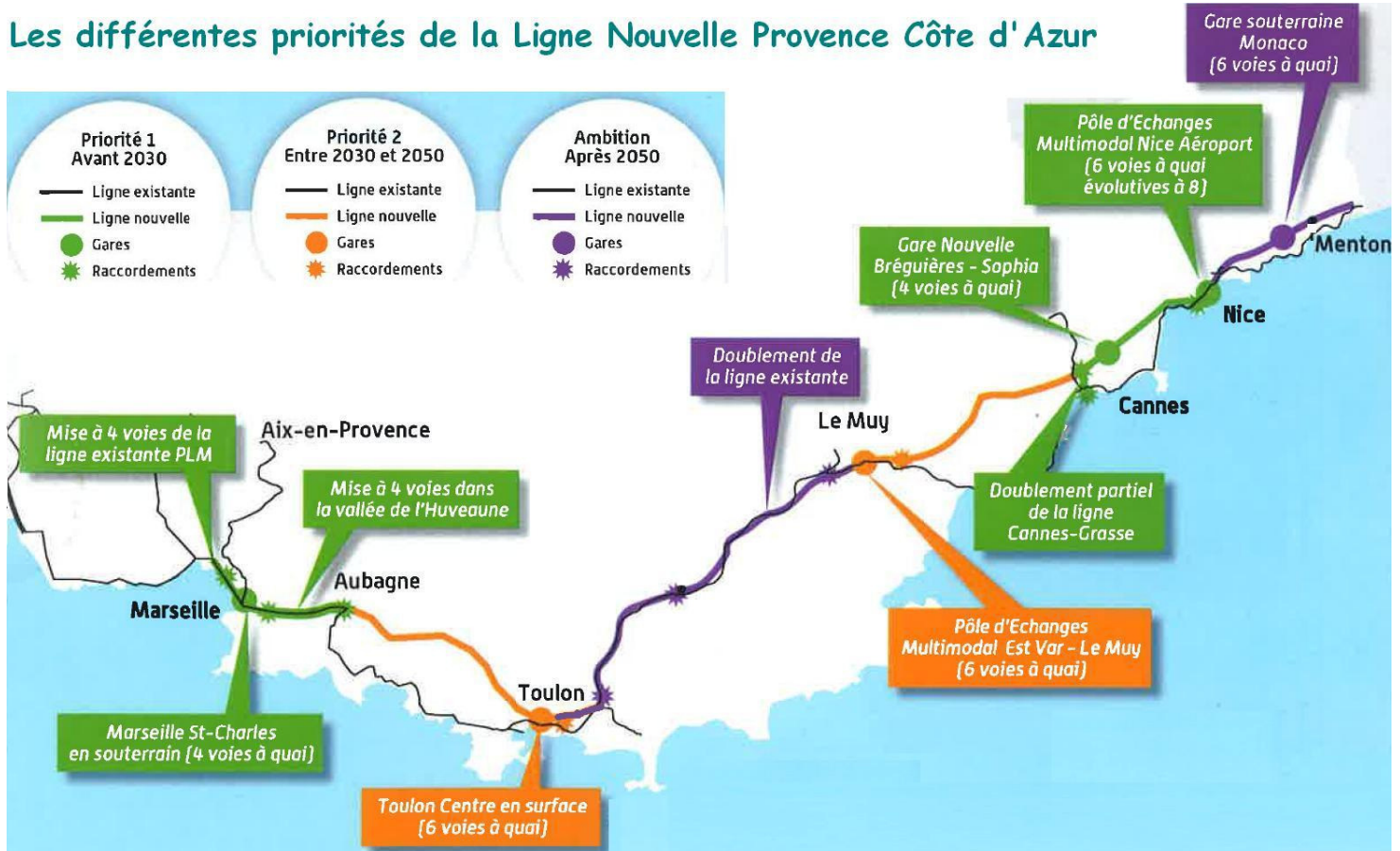
Mi 2012 le nouveau Président de la République élu a demandé à son nouveau Gouvernement de revoir le Schéma National des Infrastructures de Transports qui selon lui n'était pas financé, le projet de LGV Marseille Nice faisait partie du lot comme d'autres grands projets d'infrastructures.

Une Commission a été créée afin de vérifier les opportunités et de hiérarchiser les projets. (Commission Mobilité 21)

Après plusieurs visites sur la région, la Commission Mobilité 21 conclut à l'utilité et au sérieux du projet, qui avait évolué pour devenir une Ligne Nouvelle donnant une priorité aux trains du quotidien par rapport à la grande vitesse. Ce qui était une demande forte des habitants et de nombreux élus.

En juillet 2013 l'Etat suit les recommandations de la CM 21 et demande à RFF de travailler sur le dossier et cela donne les résultats ci après :

Les différentes priorités de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur





I Une priorité 1 à réaliser avant 2030 (en vert sur le schéma)

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,
- 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 est encore à définir,
- Raccordement de cette portion de ligne nouvelle, en attendant de continuer vers Est-Var, 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 les TGV,
- Raccordement de la ligne Cannes-Grasse à la ligne littorale par un tunnel afin de rejoindre le département du Var.

Dans les Bouches du Rhône : (pour 2,5 Md€)

- Mise à 4 voies depuis la sortie du tunnel existant des Pennes Mirabeau de la LGV Méditerranée jusqu'à l'entrée du nouveau tunnel desservant la gare souterraine de Marseille Saint Charles (l'emplacement de cette entrée de tunnel sera défini par les études à venir),
- Création d'une gare souterraine d'arrêt quasi-général à Marseille Saint Charles (4 voies à quai),
- Sortie du tunnel à Saint Marcel et création d'une 4eme voie jusqu'à Aubagne satisfaisant ainsi une vieille demande des Collectivités de la zone d'Aubagne,
- 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 la priorité 2 permettant ainsi une éventuelle halte TGV à Aubagne. Cela devrait satisfaire les habitants d'Aubagne qui ne voulaient pas voir que passer les trains.

Dans le Var : - Néant

Focus calendrier

De 2005 à 2009, les études recommandaient la réalisation du projet dans son intégralité pour 2020, soit une douzaine d'années, délai raisonnable pour franchir les différentes étapes administratives, acquérir les terrains et réaliser les travaux

Suite au choix du scénario Métropoles du Sud (MDS), le plus compliqué, le délai de réalisation complet fut annoncé lors de la concertation de 2011 pour 2023... toujours 12 ans plus tard.

En 2013, tenant compte du coût important du projet et d'un nécessaire phasage, les porteurs du projet proposèrent de solutionner les nœuds ferroviaires (équivalent de la « priorité 1 ») pour 2025 et de réaliser le phasage cible (« priorité 1+2 ») pour 2030.

Et il fut décidé de reporter ces délais à 2030 et 2040... soit 17 ans plus tard pour une infime partie du projet !

Il n'est pas raisonnable qu'un projet, qu'au demeurant tout le monde reconnaît urgent, indispensable et sans alternative, soit à ce point retardé.

Le projet de LN PCA ne doit plus souffrir de délai d'attente politique, et tout doit être fait pour franchir rapidement l'ensemble des étapes nécessaires à sa réalisation



Ces propositions de la Priorité 1 ont fait l'objet d'une consultation avec les élus et le public fin 2013 afin de déterminer les ZPP (Zone Préférentielle de Passage)

Le résultat a été soumis au Gouvernement fin janvier 2014 à l'aide d'un document très complet d'une centaine de pages.

Nous sommes donc actuellement dans l'attente de l'autorisation ministérielle à partir de laquelle RFF pourra débiter les études de la phase 2 consistant à définir le tracé exact dans les zones de la priorité 1.

II Une priorité 2 à réaliser entre 2030 et 2050 (en orange sur le schéma)

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

- Création d'une nouvelle ligne à partir du croisement avec la ligne de Cannes-Grasse jusqu'à Est Var,
- Création d'une gare d'échanges multimodale à Est Var.

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

- Création d'une ligne nouvelle d'Aubagne à partir de l'amorce du tunnel réalisée en priorité 1 jusqu'à Toulon centre, cette ligne passerait dans la colline derrière le Beausset et redescendrait en grande partie en tunnel vers Toulon Centre, la position exacte n'est pas encore définie.
- Agrandissement de la gare de Toulon Centre (6 voies à quai),
- Création d'une 3eme voie sur la ligne existante entre Toulon et La Pauline,

Les propositions de la priorité 2 feront l'objet d'une consultation des élus au cours du premier semestre 2014, après les élections municipales et le public en sera informé. Le but recherché étant de définir une zone préférentielle de passage (ZPP) qui permettrait de lancer les études de la phase 2 (tracé exact) en même temps que celles de la priorité 1 afin d'éviter tout risque de fausses manœuvres entre les travaux des deux priorités et afin de pouvoir prendre les mesures administratives conservatoires nécessaires pour ne pas léser les riverains.

III Une priorité après 2050 (en violet sur le schéma)

Après 2050, doublement de la ligne existante entre Toulon et Est Var et Ligne Nouvelle Nice-Italie. Il n'est pas possible 35 ans avant de donner plus de renseignements et les études sont suspendues.



Inquiétudes de l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

Bien que la Commission Mobilité 21 ait reconnu les difficultés des déplacements sur la région PACA, et la réponse adéquate que le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) doit y apporter, c'est avec de l'amertume que **nous constatons que ce 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 de son passage à Marseille le Premier Ministre a confirmé le financement de ces travaux. 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.

Par contre il ne nous semble pas raisonnable 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 seuls travaux prévus en « priorité 1 » en ce qui concerne le traitement du nœud ferroviaire azuréen car il est difficile d'admettre que suite à un tel effort financier, 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 avant 2030.

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

Focus socio-économique :
réaliser seulement la
priorité 1 diminuera le
trafic ferroviaire des Alpes
Maritimes

La priorité 1 a pour effet de diminuer la desserte moyenne et longue distance des villes du littoral comme Cannes et Antibes, sans que le report des dessertes vers la gare de Sophia Antipolis soit accompagné d'une amélioration des temps de parcours.

D'après le bilan socio économique, il en résulte une baisse du trafic ferroviaire des Alpes Maritimes vers le Var, les Bouches du Rhône (-100 000/an), et vraisemblablement vers l'extérieur de la région.

Cela pourrait conduire les exploitants ferroviaires à limiter le report de leurs trains sur la LN et donc entraver le développement des TER

→ Réaliser la seule priorité 1 pour le nœud azuréen est insuffisant voire contreproductif



Les Propositions de l'Association TGV et développement Var Nice Côte d'Azur

1) Entre les Alpes Maritimes et le Var

Nous préconisons, afin de **faire gagner 45 mn sur le trajet Marseille Nice**, de **prévoir dès la « priorité 1 », la continuité de la ligne entre Siagne et Est Var.**

Les enjeux financiers sont modestes (<2 Md€) en comparaison du traitement des nœuds ferroviaires de la priorité 1 (6.7Md€). Cela permettrait l'économie du raccordement hypothétique de phasage entre la voie littorale et Cannes-Grasse vers Cannes Marchandises de plusieurs centaines de millions d'euros et techniquement difficile.

Par ailleurs, en améliorant l'attractivité du mode ferroviaire par la diminution des temps de parcours, le système ferroviaire pourra participer au financement de la Ligne Nouvelle (grâce à

Focus financier : l'exemple de la LGV Bretagne Pays de la Loire

Pour un coût de 3.3Md€, la LGV entre Le Mans et Rennes permet un gain de temps de 30 à 40 min. Compte tenu des gains de trafics, RFF a estimé que cela lui permettait de participer à hauteur de 1.5Md€

Le prolongement de la LN de Siagne à EstVar souhaité par l'Association permet un gain de temps similaire entre les Alpes Maritimes et le reste de la France et concerne un trafic similaire (une vingtaine de trains quotidiens par sens avant la mise en service du projet).

Il est donc probable que le système ferroviaire puisse participer à hauteur de 1.5Md€ à cette extension de la priorité 1 jusqu'à EstVar, ce qui limiterait considérablement la part de l'Etat et des collectivités

des usagers moyens et longs parcours plus nombreux et prêt à payer un peu plus cher, cf focus).

Les lourds investissements capacitaires marseillais et azuréens seront également mieux utilisés et amortis. **A quoi servirait un projet de téléphérique dont on réaliserait les stations d'extrémité mais sans les pylônes et le câble pour les relier ?**

Enfin, dans un contexte de pénurie énergétique qui sera plus aigu dans les prochaines décennies, repousser encore dans le temps la réalisation de la section entre Siagne et Est-Var se traduirait par un alourdissement de son coût, aggravé par l'urbanisation croissante. Mais sans que le système ferroviaire ne puisse participer dès le départ au financement, ni que les collectivités ne bénéficient des retombées positives d'une amélioration de l'accessibilité. Au final, il est probable que réaliser dès la « priorité 1 » la continuité de la ligne entre Siagne et Est Var aura un impact moindre sur les finances publiques des collectivités locales et du gouvernement que de la repousser dans le temps.

L'Association a constaté avec intérêt que concernant le projet GPSO de LGV entre Bordeaux, Toulouse et l'Espagne, le Gouvernement a retenu un calendrier plus offensif que celui de la Commission Mobilité 21. En effet, celle-ci recommandait d'y investir 7.1Md€ avant 2030 (légèrement supérieur au 6.7Md€ pour les 2 nœuds ferroviaires du projet de LN PCA). In fine, le Gouvernement a acté 9.1Md€ (+2Md€) pour le GPSO avant 2030 avec la LGV Bordeaux-Toulouse dès 2024 et la branche vers Dax dès 2027.



C'est pourquoi l'Association considère que compte tenu des urgences en région PACA bien mises en évidence dans le rapport de la Commission Mobilité 21, ce qui a été possible pour le Sud Ouest le soit aussi pour le projet de LN PCA :

➔ **Il faut intégrer à la « priorité 1 » le prolongement de la LN de Siagne vers EstVar et réaliser cette priorité AVANT 2030 (et pas seulement engager les travaux en 2030)**

2) Dans les Alpes Maritimes

La gare de Sophia Antipolis est actuellement prévue au lieu-dit des Bréguières, dans le parc départemental de la Valmasque à proximité de l'A8 mais à plusieurs kilomètres de la technopole de Sophia Antipolis. Il est prévisible qu'il sera difficile d'y prévoir une desserte consistante par les transports en commun, ce qui limitera l'impact de la « boucle TER » et l'ambition de la décongestion routière (voire l'aggraverait autour de la gare).

A contrario, un autre site de gare est possible, plus à l'est, au lieu-dit des Clausonnes, au sein de la technopôle, toujours à proximité de l'A8, mais directement desservi par le bus tram Antibes-Sophia, d'autres lignes vers les villes de l'agglomération et même le réseau de télécabine envisagé dans la prospective « Sophia 2030 ».

Il serait regrettable que le conservatisme des élus locaux entraîne la validation d'un choix « par défaut » aux Bréguières et qui n'a jamais fait l'objet de débats.

3) Entre les Bouches du Rhône et le Var

Pour éviter les fausses manœuvres entre les 2 priorités, il a été décidé, avec juste raison, d'effectuer rapidement les études de la priorité 2 pour définir une Zone de Passage Préférentielle (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. Ce choix fut décidé uniquement pour satisfaire le Maire de Toulon qui n'a jamais vraiment voulu de ce projet. Le passage de la LN PCA par Toulon n'est donc pas judicieux. En outre, son coût, les difficultés techniques pour réaliser le tunnel à l'arrivée à Toulon, en forte pente, sous faible

Focus : la LN PCA concerne le plus grand nombre de trains des grands projets ferroviaires

De tous les axes classiques concernés par des projets de Ligne Nouvelle, Marseille-Nice est celui où circule le plus grand nombre de trains (sa saturation n'est pas une hypothèse future mais une constatation actuelle).

Une fois la LN PCA réalisée, la demande actuelle non satisfaite et l'amélioration des temps de parcours justifiera un doublement du nombre de TGV (c'est loin d'être le cas d'autres projets où la fréquence est maintenue ou légèrement augmentée).

Et l'axe classique parallèle ne sera pas délaissé puisqu'un triplement de l'offre TER est prévu. Du fait de la moindre hétérogénéité des vitesses, il y circulera même plus de trains (TER) qu'aujourd'hui (TER+TGV). **Aucun autre grand projet ferroviaire ne répond à un tel besoin pour les transports quotidiens de proximité.**

La LN PCA est le projet qui fait le meilleur usage des capacités offertes sur l'axe Marseille Nice



Focus Aubagne Toulon

Les plaquettes d'information de la consultation de fin 2013, semblent erronées sur l'utilité de la section Aubagne Toulon de la « priorité 2 ». Elle permettrait de gagner une vingtaine de minutes, alors qu'un tableau indique par ailleurs Marseille Toulon de 37 à 24 min (soit un gain de 13 min).

A contrario, elles minorent le gain de la section EstVar - Siagne plutôt de l'ordre de 30 à 35 min, que 25 min

→ Cela ne doit pas brouiller les intérêts relatifs des sections de « priorité 2 »

couverture, avec des risques sur le bâti existant, tout cela condamne la crédibilité du projet. En 2012, RFF a admis ne pas être en mesure de porter le projet initial d'une gare souterraine à Toulon centre issue de la concertation de 2011 (projet qualifié de « *pire que le tunnel sous la Manche* » !), avant d'en venir à la proposition d'un débouché du tunnel dans la gare de surface de Toulon.

→ Pour l'Association, il est temps de ne plus imposer à RFF le passage de la LN PCA par Toulon !

Il serait plus qu'intéressant qu'il soit demandé rapidement 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 avons rencontrés dans les réunions qui se sont tenues pour la préparation des élections municipales.

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 qui devra être modernisée dans le cadre du contrat de plan 2015-2020.

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, nous paraît la seule solution réaliste.

L'Association attire votre attention sur le fait que, d'après les études réalisées en 2009 par le secrétariat permanent de Mr Cousquer, une section de Ligne Nouvelle entre Aubagne (Bouche du Rhône), Brignoles (Centre Var) et Le Luc (Est Var), bien que plus longue, ne coûte pas plus cher que la section Aubagne-

Toulon (~4 Md€) prévue en « priorité 2 », puisqu'elle évite les tunnels en milieu humain dense et dans des conditions géologiques difficiles, particulièrement onéreux.

Cela signifie que pour un coût similaire aux priorités 1+2, ~13Md€, (à l'issue desquelles les TGVs continueraient de transiter sur la ligne existante entre Toulon et EstVar, y empêchant le développement des TER, avec un temps de parcours moyen de 1h45 entre Marseille et Nice), il est en fait possible de financer un projet complet, plus performant de Marseille à Nice (via Aubagne, Brignoles et Le Luc) et desservant mieux les territoires intermédiaires.

Pour le long terme et « l'ambition 2050 », cela permettra des économies importantes puisqu'il ne sera plus nécessaire de creuser un second tunnel ferroviaire à l'est de Toulon ni de devoir quadrupler les voies entre Toulon et Le Luc (>3Md€)



Conclusion

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur va bientôt fêter ses 15 ans, mais le premier centimètre de rail est encore loin d'être posé. Depuis 15 ans le besoin d'une Ligne Nouvelle n'a fait que s'accroître et c'est désormais une urgence. Il est évident que réaliser une nouvelle ligne ferroviaire dans l'environnement exceptionnel de la région PACA est un défi et qu'il y a et il y aura des contestations. Mais à force de tergiverser, l'aménagement du territoire de Marseille à Nice prend du retard, et faute d'une décision qui s'imposait, ses habitants souffriront les premiers de l'accroissement de la pollution automobile, de la congestion, de l'enclavement.

Il est encore possible de rattraper le temps perdu en faisant preuve de bon sens, de responsabilité et d'efficacité.

Pour résumer nos demandes, nous souhaitons simplement pour la région Provence Alpes Côte d'Azur :

- **Affirmer l'urgence du projet de LN PCA face aux enjeux socio-économiques et la réalisation accélérée des études et procédures débouchant sur une DUP avant 2017 sur les priorités 1 et 2.**
- **Inclure aux investissements prévus en « priorité 1 », la section de Ligne Nouvelle entre Siagne et Est-Var, et permettre la réalisation de cette « priorité 1 » pour 2025.**
- **Concernant la section entre Aubagne et Est Var, demander à RFF d'effectuer des études sur une ligne ne traversant pas Toulon, comme nous le préconisons, pour trouver un consensus, qui bénéficierait à tout le monde à un coût modeste.**