

### Une nécessité, une urgence : création d'une ligne nouvelle entre Marseille et Nice

janvier 2013

#### “La voie de l'oxygénation économique, sociale et environnementale”

Dans une période où les économies gouvernementales se resserrent sur les orientations à prendre en matière de transport, voilà que nombre de dossiers exigés par le Grenelle de l'environnement sont laissés comme lettres mortes (austérité, le lobbying...). Les débats engagés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur l'amélioration et le développement de l'infrastructure ferroviaire doivent permettre la création d'une ligne nouvelle. Rendre accessible le transport collectif ferroviaire à la population oubliée par le développement du territoire depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle tout en posant l'ambition du développement économique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur imposent une prise de décisions urgentes, efficaces et justes.

L'amélioration du transport ferroviaire, son efficacité, sont essentiels pour répondre aux différents enjeux du développement durable. Afin d'éviter de graver dans le *marbre* pour les générations futures l'obligation de répondre de façon individuelle à un besoin collectif de mobilité, il est de la responsabilité des décideurs de veiller à l'amélioration du maillage ferroviaire mais aussi à son développement.

L'heure est à l'ambition de préparer les conditions de transport des générations futures sur les valeurs de notre République au travers d'un véritable service public de transport ferroviaire SNCF.

Il est vital de répondre, dans la plus grande urgence, aux problématiques des besoins croissants de déplacement en fonction des réalités diverses identifiées.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le retard et le vieillissement des infrastructures de transport ne sont plus en phase avec les besoins de mobilité des personnes et des biens. Ceci n'est pas sans effet sur l'environnement, la sécurité et la santé des habitants, et en finalité sur l'économie de cette dernière. De nombreux projets sont porteurs de développement du ferroviaire et concourent à l'aménagement durable et équitable de nos territoires (percée du tunnel sous le Montgenèvre, réouverture de lignes historiques et créations de lignes nouvelles).

Le niveau des infrastructures des axes routiers et ferroviaires entre Marseille et Nice et leur hyper saturation se posent comme de véritables obstacles à l'amélioration des conditions de transport. Le Grenelle de l'environnement prévoit la création de lignes nouvelles entre les grandes agglomérations.

Le volume de l'infrastructure de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est en-deçà des autres régions au regard de son étendue. L'enjeu dans la période ne reposant pas sur la seule nécessité de grande vitesse, pour les 70 % des résidents en Provence-Alpes-Côte d'Azur concentrés sur le littoral, l'oxygénation

Suite page 2

de leur quotidien passe par la création d'une ligne nouvelle distincte de l'existante, renforçant le maillage ferroviaire en région. Cette ambition permettrait, par l'ouverture de la ligne historique Carnoule/Gardanne, de combattre les inégalités sociales et territoriales dont notamment le centre Var fait l'objet. Par cette nouvelle ligne, l'offre de transport ferroviaire, en sus du gain de temps de parcours d'environ 20 minutes, permettrait un transfert conséquent de la part modale du routier vers celui du ferroviaire. En effet, avec une harmonisation du transport voyageur sur le territoire, le développement du transport ferroviaire de marchandise devient non seulement possible mais en lien avec les enjeux environnementaux, économiques, sociaux, des localités comme des besoins nationaux et européens.

Cette ligne nouvelle, en sus de sa pertinence économique, se trouve dans un cadre de faisabilité financière au regard de l'enveloppe de 15 milliards d'euros et de son bon retour sur investissement pour réaliser la ligne à grande vitesse initialement proposée. En effet, la ligne à grande vitesse que certains espèrent de grands vœux se présente comme un projet "pharaonique" (tunnel sous l'agglomération de Toulon, grande gare souterraine sous celle de Marseille St-Charles...). Le comité de pilotage lancé par Monsieur le Préfet de Région a la lourde tâche de mettre à plat un projet cohérent en vue de sa présentation à la commission du SNIT\* pour avril 2013.

**"Penser et créer l'outil de déplacement pour les générations de demain est un acte responsable et fort. Il doit prendre dès aujourd'hui la mesure des réalités des populations de la région**

***tout en y associant les besoins du tourisme ainsi que l'ambition de ré-industrialisation de notre région."***

Les déplacements des personnes et des biens doivent aujourd'hui converger vers le transport de masse. Prioriser le recours au mode ferroviaire en complémentarité au mode de transport routier, en s'appuyant sur un véritable service public de transport ferroviaire SNCF de haut niveau et de qualité, sur un maillage ferroviaire performant, telle est la vocation de cette ligne nouvelle entre Nice et Marseille. Ce sont ces éléments, selon nous prépondérants, dont devra tenir compte la commission du SNIT qui doit délibérer d'ici avril 2013 sur les grands chantiers du développement du territoire à l'échelle nationale. L'inscription de cette ligne nouvelle dans le SNIT dimensionnera l'ambition de demain pour "bien vivre et travailler au pays".

De plus dans la période de crise économique que nous traversons, ces travaux, utiles à la collectivité, permettraient la création de milliers d'emplois et la relance de la croissance.



**Francisco Murillo**  
Président de la  
commission économique  
du CE

\* SNIT : schéma national infrastructures de transport.

# Du projet de LGV au concept de système ferroviaire intégré

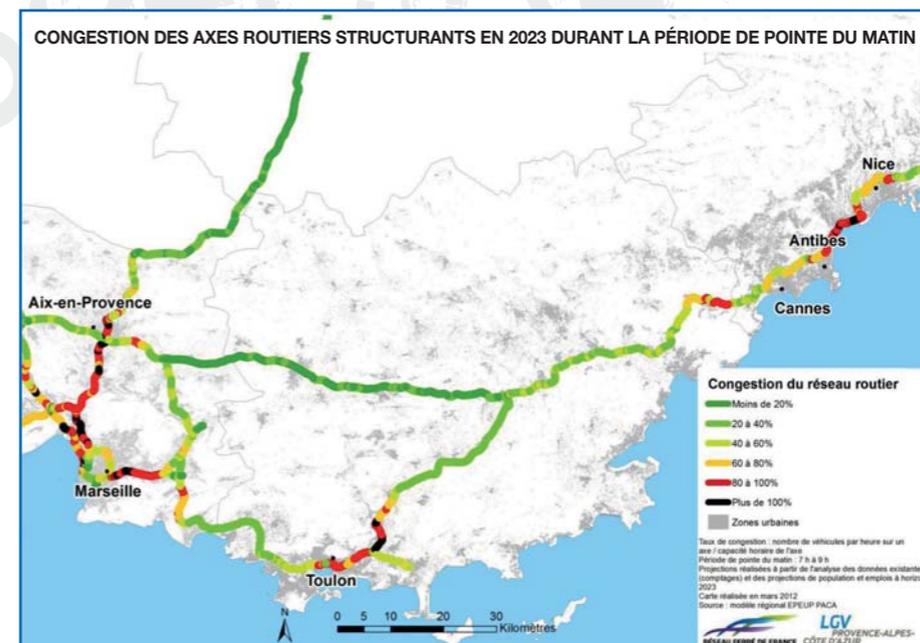
Daniel Faure, Secrétaire du CE des Cheminots PACA



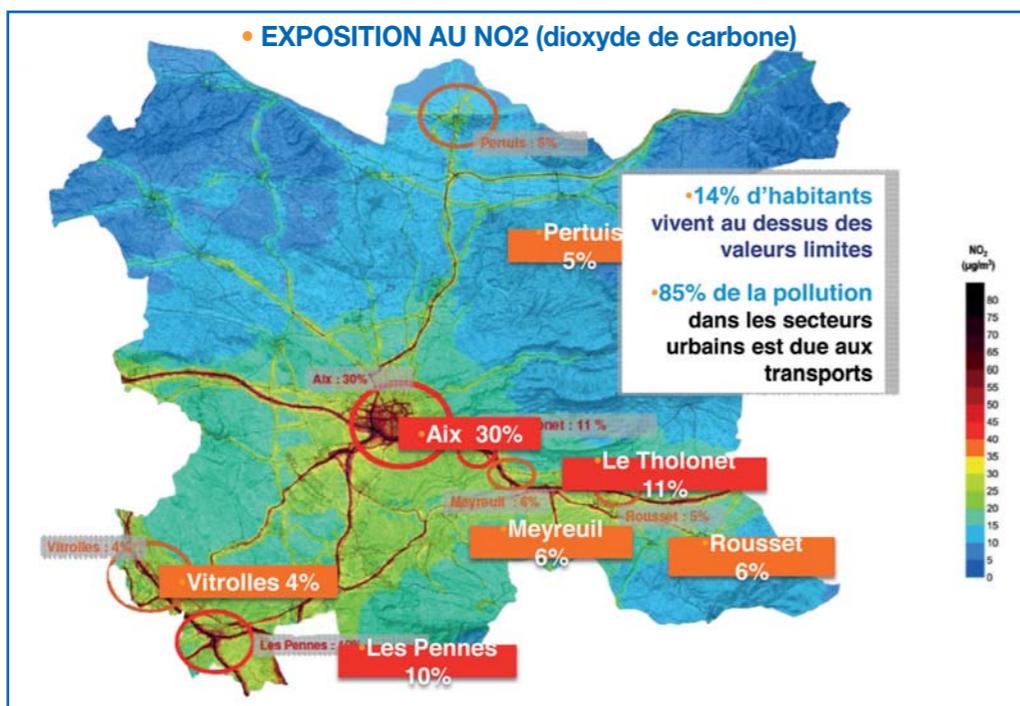
La décision de réaliser une ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur n'est pas récente. Dès les années 1990, un Arc Méditerranéen à grande vitesse entre l'Italie et l'Espagne est envisagé. Toutefois, le principe n'a été officiellement acté par le conseil d'administration de RFF que le 6 décembre 2005. L'inscription par la suite de ce projet au Grenelle de l'environnement permettait de penser qu'il était ainsi sanctuarisé. Les annonces récentes concernant les difficultés budgétaires ont toutefois fait connaître les pires inquiétudes sur la poursuite du projet. Qu'en est-il à ce stade ? Le projet est-il remis en cause partiellement ou totalement ? Que va-t-il se passer dans les prochains mois ? Notre article se propose de répondre à ces interrogations de la plus haute importance pour tous les cheminots qui vivent et travaillent en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

## Le projet n'est pas abandonné

Le Préfet de Région l'a confirmé lors de la rencontre avec les associations le 17 octobre 2012 : il n'est pas question de remettre en cause la nécessité d'une nouvelle infrastructure dans le contexte de saturation des réseaux ferroviaire et routier que nous connaissons en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.



## Du projet de LGV au concept de système ferroviaire intégré (suite)



Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

### En revanche il va être significativement réorienté

A ce stade il nous faut admettre la disparition du projet tel que nous le connaissons. Il s'agira désormais de réaliser une infrastructure répondant aux besoins de mobilité suivants :

- ✓ Les déplacements du quotidien (TER).
- ✓ Les liaisons intercités rapides.
- ✓ La connexion performante des Alpes Maritimes et de l'est du Var au réseau à grande vitesse.

### Il est question désormais 'un "système ferroviaire intégré"

Il ne s'agit pas d'un simple glissement sémantique : en effet le concept de système ferroviaire intégré (d'ores et déjà appelé SFI) s'éloigne du projet de LGV. L'incertitude à ce stade porte sur l'ampleur de l'écart. A ce jour, nous savons seulement que le futur SFI tiendra compte des enseignements de la concertation publique de fin 2011.

Ces enseignements sont toutefois nombreux... Lesquels sont susceptibles d'être retenus ? A ce stade seules deux options sont écartées :

- le passage dans Bandol,
- une ligne nouvelle dans le sillon permien.

En revanche, l'idée que "la vitesse n'est pas un but en soi" a été réaffirmée.

## Du projet de LGV au concept de système ferroviaire intégré (suite)

### Une commission est en charge du réexamen du SNIT

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) issu du précédent gouvernement a été jugé intenable par l'actuelle majorité : il engageait 245 milliards d'euros sur 25 ans. Le ministre des transports, Frédéric Cuvillier, a lancé une commission de réexamen du SNIT. Les membres de

cette commission devront dégager "des recommandations portant sur les principes d'un schéma national de mobilité durable reposant à la fois sur les infrastructures et les services nationaux de transport à court et moyen termes, dans l'objectif de répondre aux besoins de mobilité durable de nos concitoyens tout en étant réaliste sur le plan financier".

*Le Préfet de Région l'a confirmé : il n'est pas question de remettre en cause la nécessité d'une nouvelle infrastructure dans le contexte de saturation des réseaux ferroviaire et routier que nous connaissons en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.*

### Cette commission se prononcera au printemps prochain

La commission a été mise en place le 17 octobre 2012. Elle dispose donc jusqu'au mois d'avril 2013 pour rendre sa copie. Ce calendrier se percute avec celui de RFF, toujours en cours de réalisation des études de faisabilité technique de certaines des options

retenues avec le choix du tracé notamment, par exemple, la faisabilité d'un tunnel de 17 km sous Toulon. Quand on voit la difficulté à creuser un tunnel routier de 2x2 km sous Toulon, dont une branche n'est toujours pas en service, on peut légitimement s'interroger sur la possibilité de faire passer la nouvelle ligne dans le fuseau prévu.

Toute la difficulté pour la commission va donc consister dans le fait de réaliser des choix d'investissements sans disposer de l'ensemble des éléments techniques, lesquels sont pourtant déterminants sur le coût de l'infrastructure...

### Si le projet est retenu, il a toutes les chances de ressembler fortement au tracé des métropoles du sud

En l'absence d'éléments techniques nouveaux, la commission ne disposera guère que du projet arrêté sous la forme du tracé dit "des métropoles du sud", lequel engage, rappelons-le, un financement de l'ordre de 15 milliards d'euros (le choix des "métropoles du sud", tracé le plus onéreux parmi ceux qui étaient soumis à la concertation, a été arrêté le 29 juin 2009).

## Du projet de LGV au concept de système ferroviaire intégré (suite)

**Avec toutefois une différence substantielle : l'utilisation d'emprises existantes**

Une des pistes dont certains estiment qu'elle permet d'améliorer l'économie du projet consiste à utiliser pour le Var les emprises existantes...

Dans ce schéma, le principal inconvénient, outre la difficulté technique de travaux à proximité de voies exploitées, réside dans le temps de parcours : avec cette configuration, Nice et Marseille demeureront à 1 h 30 de temps de parcours (contre 1 heure prévue par feu le projet de LGV). Les points de vue divergent en la matière :

- certes 1 h 30 pour un Nice-Marseille est un temps très compétitif qui peut amener un certain niveau de report modal des véhicules particulier vers le train ;
- mais 4 h 30 voire davantage pour un Nice-Paris est un argument insuffisant pour générer un report modal autre que marginal depuis l'avion vers le train.

*Le ministre des transports a lancé une commission de réexamen du SNIT qui devra dégager "des recommandations portant sur les principes d'un schéma national de mobilité durable [...] dans l'objectif de répondre aux besoins de mobilité durable de nos concitoyens tout en étant réaliste sur le plan financier."*

**Un des risques consiste dans une décision de phasage du projet**

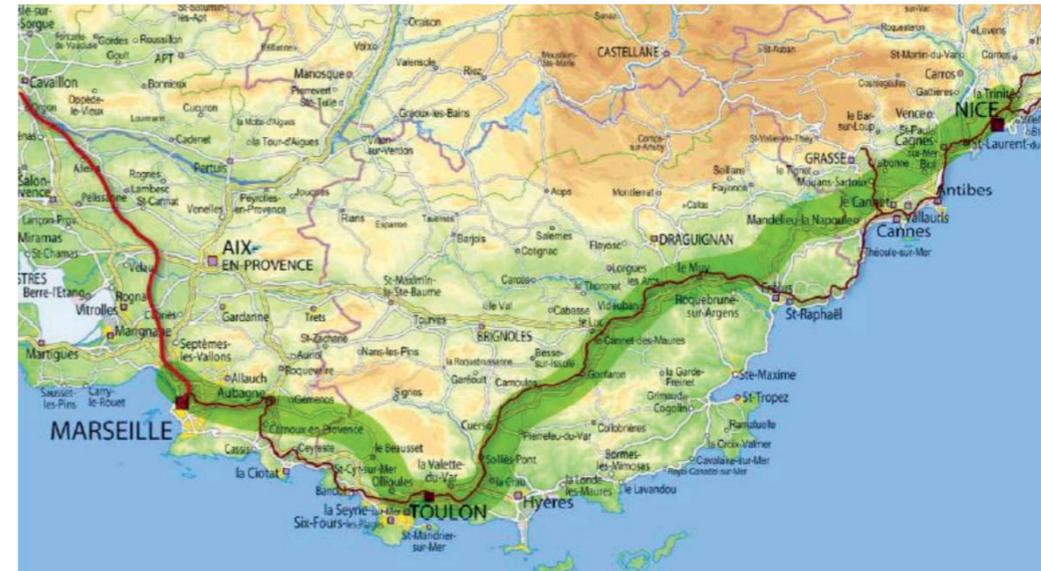
Face à l'ampleur des moyens à mobiliser, il pourrait être décidé de procéder par phase. Dans ce scénario, le risque consiste à ce que soient réalisés les travaux du côté de Marseille et des Alpes Maritimes tandis que ceux du Var seraient reportés aux calendes grecques.

**Une modification substantielle du scénario initial pourrait avoir des effets délétères sur le TER**

Les 15 milliards d'euros du projet initial comprenaient les raccordements avec le réseau existant ainsi qu'un certain nombre de travaux d'amélioration. La remise en cause du projet initial se traduit par une suppression des financements collatéraux sur le réseau ancien. Quid alors de l'équation économique ? La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a déjà lourdement investi dans la modernisation du réseau ferroviaire ne pourra prendre à sa charge ces travaux. Il s'agirait d'un scénario catastrophique pour notre région. Souhaitons qu'il soit très rapidement écarté !

## Du projet de LGV au concept de système ferroviaire intégré (suite)

### Le scénario retenu en juin 2009 : le tracé des métropoles du sud



Réseau Ferré de France.

#### Les éléments qui semblent aujourd'hui faire consensus :

- Une ligne nouvelle entre Les Arcs et le nouveau pôle de Nice Aéroport.
- La traversée de Marseille, sa gare souterraine et la ligne nouvelle rejoignant le réseau classique à Toulon (hypothèse d'une desserte dans la gare existante de Toulon, en surface).

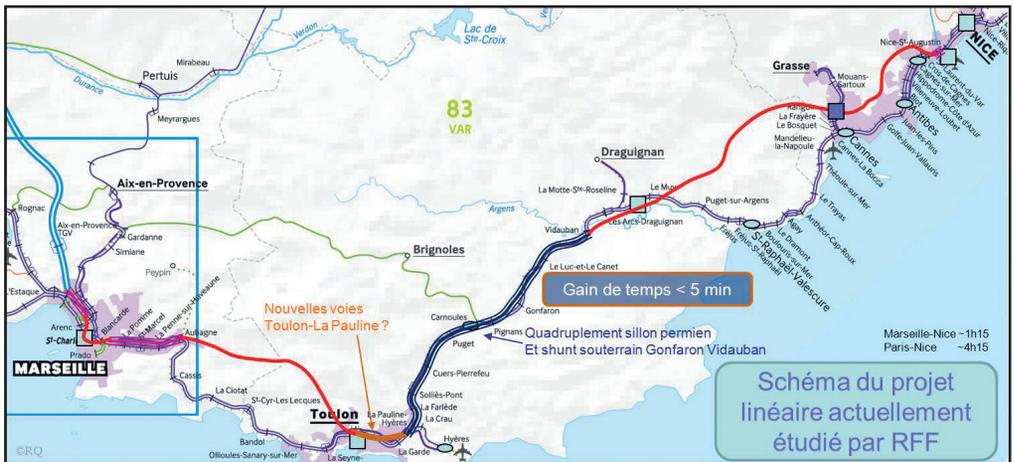


Association TGV Développement.

#### Le projet actuellement étudié par RFF : l'utilisation d'emprises existantes dans le Var

Dans ce scénario, le gain de temps sur la partie Var par rapport à la situation actuelle est de moins de 5 mn.

# Du projet de LGV au concept de système ferroviaire intégré (suite)



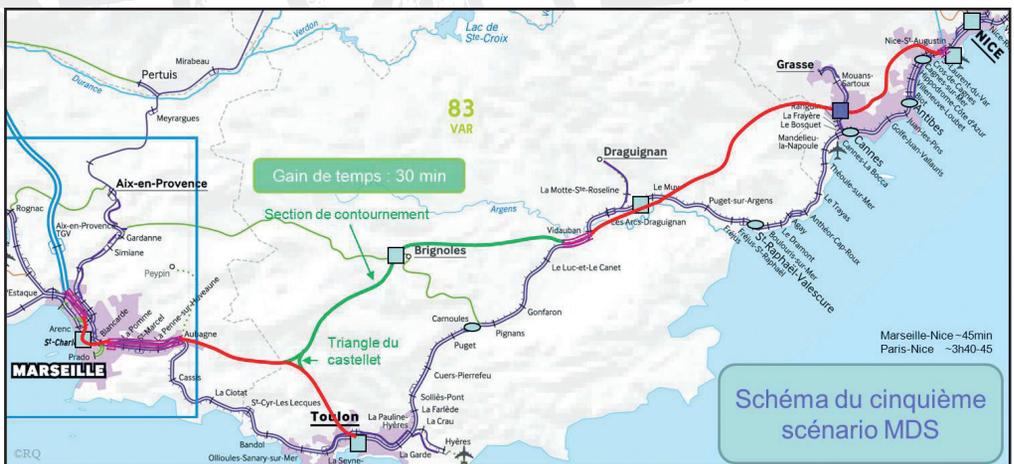
Association TGV Développement.

**La proposition alternative de l'Association TGV Développement, sur la base du cinquième scénario des Métropoles du Sud => un triangle ferroviaire permettant d'aller et venir dans toutes les directions :**

- Marseille-Toulon et Toulon-Nice, conformément au scénario Métropoles du Sud,
- le côté nord du triangle permet aux TGV ne s'arrêtant pas à Toulon un gain de temps d'environ 30 minutes.

Dans ce schéma, Marseille-Nice est ramené à 45 mn et Paris-Nice à 3 h 40/3 h 45. De plus, le coût de ce dispositif est de 2,8 milliards d'euros, soit bien moins que le tracé actuellement à l'étude.

Enfin, cette proposition permet une desserte pertinente du centre du Var.



Association TGV Développement.

**Pour en savoir plus :**

Le site de RFF consacré à la LGV PACA : <http://www.lgvpaca.fr/>

Le site de l'Association TGV Développement : <http://associationtgvdeveloppement.fr/>

