



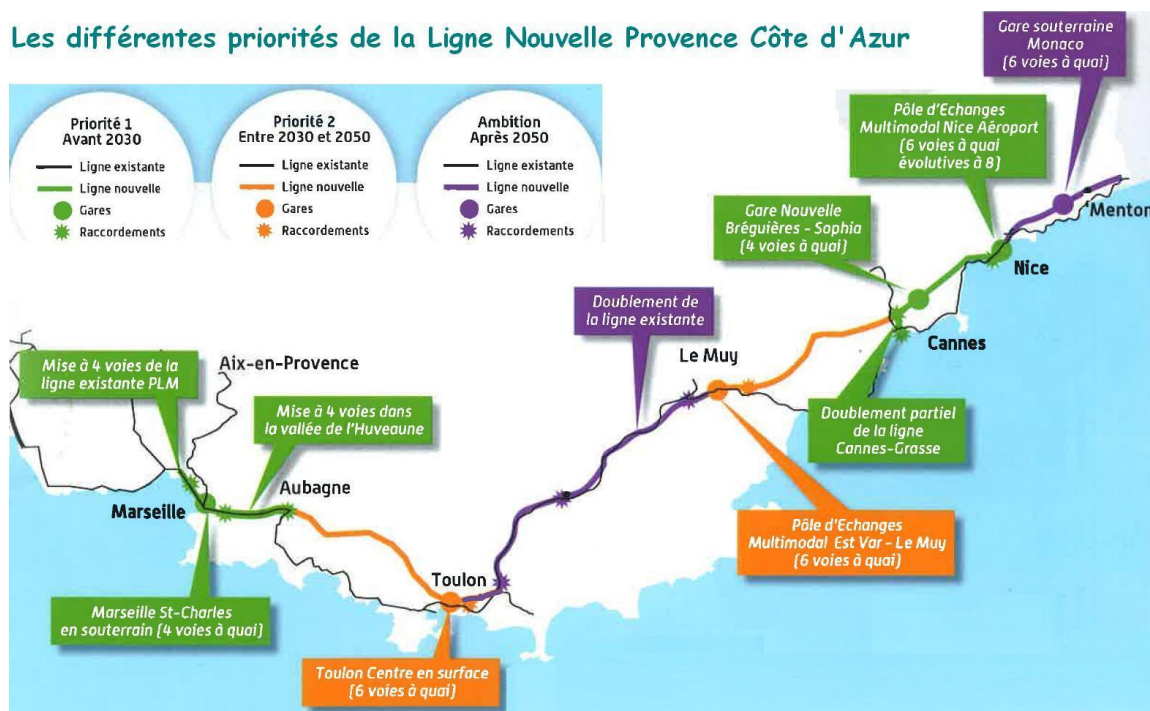
Janvier 2014 : Où en est le projet ?

Ligne Nouvelle Marseille-Nice : un petit pas en avant

Lors de son Conseil d'Administration qui s'est tenu fin décembre 2013 aux Arcs-sur-Argens, l'Association TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur a fait le point concernant le projet de ligne nouvelle en PACA et a acté le **report aux calendes grecques de cette nouvelle infrastructure ferroviaire** dont la nécessité et l'urgence sont pourtant incontestables et qui, contrairement aux conclusions du débat public de 2005, **ne desservira pas Nice dans la prochaine décennie.**

Bien que la Commission Mobilité 21 ait reconnu les difficultés des déplacements sur la région PACA, c'est avec une grande amertume que le Conseil a constaté que le projet avait été réduit à sa plus simple expression pour le court terme et que **les réponses aux besoins allaient être étalées jusqu'au delà de 2050**, sous prétexte des contraintes financières du moment. Au diable la pollution routière, les émissions de CO2, les risques d'accidents, les pertes de temps, la transition énergétique... Les habitants de PACA en subiront ainsi les inconvénients et les conséquences pendant quarante ans et plus. Les pics de pollution actuels ne sont qu'un début. Et que deviendra la région quand les dernières gouttes de pétrole vaudront de l'or ?

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



Rappelons comment le projet sera réalisé :

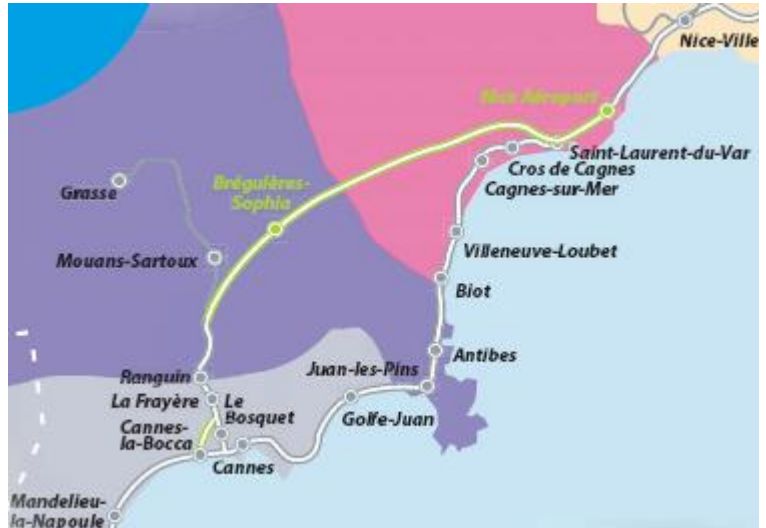
I Une priorité 1 minimaliste à réaliser avant 2030 alors que d'ores et déjà les infrastructures de transports en PACA sont saturées.

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,



- 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 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.

Certains travaux d'amélioration de la ligne existante pourraient, en plus, être réalisés dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2014-2020.

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

- Mise à 4 voies depuis la sortie du tunnel existant des Pennes Mirabeau 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 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. **L'association soutiendra cette idée de halte TGV à Aubagne.**

3) **Dans le Var** :

- Néant

→Bilan : Cette priorité 1 est à la fois trop minimaliste et la date prévue trop lointaine. Elle ne prévoit aucune construction de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Cannes ! Il n'est pas raisonnable qu'après de tels investissements, tous les trains continuent de passer par l'Esterel à 80km/h et que toutes les gares des Alpes Maritimes soient toujours à plus de 2h de Marseille.

II Une priorité 2 à réaliser entre 2030 et 2050 :

1) **Dans 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.

→ **Bilan : ce raccourci entre l'est Var et les Alpes Maritimes ferait enfin gagner 45 min.**

2) Dans 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**,
- 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,

→ **Bilan : le tronçon Aubagne Toulon est couteux et peu justifié (gain de 10 min)**

Cette priorité 2 reste malheureusement hypothétique

Par ailleurs, entre Toulon et Est Var, jusqu'en 2050 les TGV circuleront toujours sur les deux mêmes voies que les TER et les trains fret, aucune fiabilité ne sera ainsi assurée à l'est de la région en cas d'incident important sur cet unique axe ferroviaire mais on nous dit qu'il y a l'autoroute. Il sera peut être envisagé après 2050 de simplement doubler les voies existantes entre Toulon et Est Var (« Ambition 2050 »). L'autoroute a effectivement encore de beaux jours devant elle, leur concessionnaire peut dire merci à tous les opposants du projet ferroviaire.

Ces propositions de la priorité 2 feront l'objet d'une consultation des élus au cours du premier semestre 2014, probablement après les élections municipales et le public en sera informé. Le but recherché étant de définir une zone préférentielle de passage (ZPP) qui permette de lancer les études de la priorité 1 et de prendre les mesures administratives conservatoires nécessaires afin d'éviter tout risque de fausses manœuvres entre les travaux des deux priorités.

Qu'en pense l'Association TGV Développement Var Nice Cote d'Azur ? L'association :

- Salue les conclusions globales de la Commission 21 concernant les besoins ferroviaires de la région, PACA qui reconnaît ainsi le bon sens des recommandations que l'Association fait depuis le début,
- Salue le bien fondé de l'urgence accordée aux nœuds marseillais et azuréen,
- S'insurge contre l'abandon d'une ligne nouvelle continue entre Marseille et Nice,
- Dénonce les limites de l'enveloppe de la priorité n°1,
- **Exige qu'au minimum la liaison Cannes-Est-Var soit incluse dans la priorité 1,**
- Confirme qu'il est évident que **la liaison Aubagne-Est-Var ne doit pas passer par Toulon mais doit être directe avec une gare vers Brignoles au croisement de la ligne Carnoules Gardanne,**
- Rappelle enfin que le Gouvernement n'hésite pas à relancer ailleurs en France différents projets de LGV, au-delà de ce que recommandait la Commission 21 (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, Paris Lyon par le centre de la France et très récemment Montpellier Perpignan...) et demande pourquoi PACA devrait être la seule région où s'applique toute la rigueur financière des conclusions de la Commission, 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 nouvelle ferroviaire, moderne et efficace, le plus rapidement possible.