



Réunion de présentation dossier ligne Nouvelle PACA au Rotary-Club de SANARY le 21 mars 2014

A la demande du Rotary-Club de Sanary nous avons fait le point sur le dossier de la nouvelle infrastructure ferroviaire sur le littoral de PACA, les informations données par la presse ne sont pas toujours exactes et les informations données par les opposants au projet sont pratiquement toujours fausses. Une trentaine de personnes étaient présentes.

Lors de ma dernière présentation nous en étions au tracé des Métropoles du sud mais depuis que s'est-il passé ?

Mi 2012 le nouveau Président de la République 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 projets d'infrastructures importantes.

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

Sur Provence Alpes Côte d'Azur une étude socio-économique commandée par la Région et RFF avait démontré que pour assurer à nos descendants à court terme, une possibilité de se déplacer dans un environnement non nocif, il était nécessaire voire indispensable de doubler les voies existantes. Le projet qui a été présenté à la CM 21 reprenait tous ces arguments. Un phasage dans le temps permettant aussi de rendre le projet finançable dans la mesure où le choix qui avait été fait en 2009 était le plus cher.

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

A noter que notre Association a pu débattre de manière constructive avec 2 de ses membres.



En juillet 2013 l'Etat suit les recommandations de la CM 21 et demande à RFF de travailler sur le dossier

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



suivant :

Une priorité 1 à réaliser avant 2030 (repris 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.



1) 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 4ème 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.

3) Dans le Var :

- Néant

Notre avis : Cette priorité 1 est à la fois trop minimaliste et la date prévue trop lointaine. Si cette proposition désature les 2 extrémités par contre elle n'améliore aucunement la performance de la ligne entre Marseille et Nice, ce qui fort dommage.

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 à l'Etat 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 (repris 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.

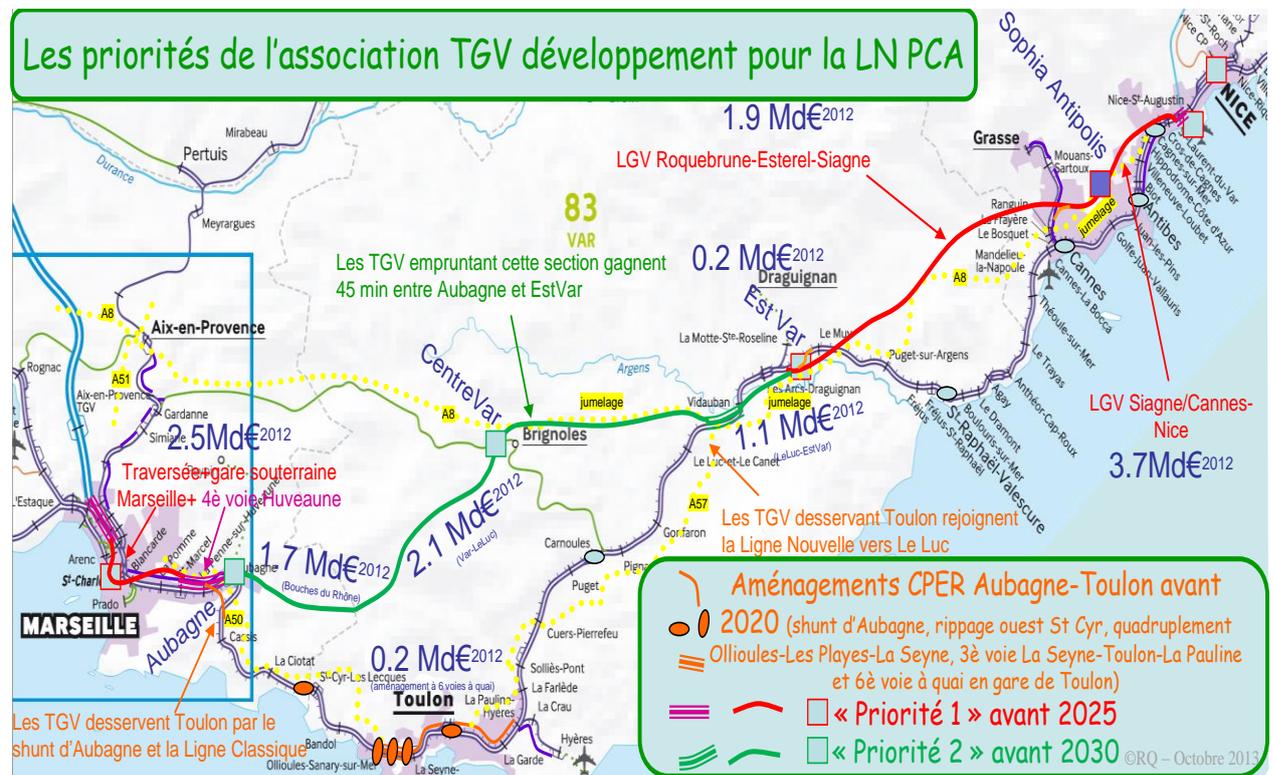


➔ **Notre avis : cette création entre l'est Var et les Alpes Maritimes devrait faire gagner 45 min et aurait du être prévue en priorité 1.**

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,

➔ **Notre avis: le tronçon Aubagne Toulon est couteux, peu justifié (gain de 10 min), et nous avons des doutes sur sa faisabilité, à notre avis il devrait être remplacé par une relation directe Aubagne-Est Var.**



Les 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 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 : (repris en violet sur le schéma)

Après 2050 doublement de la ligne existante entre Toulon et Est Var. Il n'est pas possible 35 ans avant de donner plus de renseignements

Notre avis : De nombreux problèmes déjà connus aujourd'hui dans le Sillon permien rendent ces travaux aléatoires, si nous étions écoutés quant au tracé tronçon Aubagne-Est Var ces travaux seraient même inutiles.

L'actualité concernant la pollution dans le Var par exemple nous permet de dire sans nous tromper:

La congestion des routes et la pollution occasionnée par le transport routier font que l'on ne peut continuer de favoriser la route au détriment du ferroviaire si l'on veut que notre région soit encore vivable dans quelques années.

Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut plus de trains au quotidien (fiabiles bien évidemment) mais il est clair qu'il n'est pas possible de rajouter plus de TER, plus de TGV et d'Inter cités et éventuellement plus de trains fret sur une ligne sinueuse de 1860, une 2eme infra s'impose donc, il faut donc rechercher de manière sérieuse un tracé convenable.

Le contrat de plan 2015-2020 en cours d'élaboration, s'il est financé, devrait permettre à la voie du littoral d'être améliorée, à Saint Cyr par exemple, permettant une desserte correcte de Toulon. C'est aussi pour cela que nous pensons que la nouvelle ligne ne devrait pas passer par Toulon et devrait relier directement Aubagne à Est-Var avec une gare à Brignoles.

Au fur et mesure de l'avancement de la présentation des questions pertinentes ont été posées par les participants dans un climat très agréable. On ressent un besoin notoire d'informations. Compte tenu des problèmes environnementaux actuels, les participants ne comprennent pas que le projet ne se fasse pas rapidement. Le passage par Toulon semble à la plupart des participants une réponse à un souhait politique plutôt qu'à un besoin réel. Il est aussi ressenti fortement que si le besoin de ferroviaire est évident, tout devrait être fait pour inciter les gens à aller vers le train, alors que le peu de fiabilité actuelle est un repoussoir.

Alain PATOUILLARD Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur