



Communiqué de presse du 10 juin 2014

Vouloir améliorer les dessertes régionales, c'est réaliser une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice.

En cette fin de consultation organisée par RFF pour la recherche d'une Zone Préférentielle de Passage entre Aubagne et Toulon, certains se réveillent pour s'opposer à toute nouvelle infrastructure ferroviaire dans notre belle Région. Pour notre part, nous aimerions rappeler au public les raisons pour lesquelles **cette nouvelle infrastructure est indispensable à la région et à ses habitants** mais que le tracé proposé n'est pas satisfaisant et suscite donc une légitime contestation.

Pourtant, d'autres possibilités existent à un coût raisonnable loin des 30 Milliards annoncés par certains Collectifs qui voudraient à défaut d'arguments sérieux essayer de faire peur aux gens. L'Association s'est mobilisée pour que ses propositions soient retenues et nombreux sont les habitants nous disant avoir pris conscience des risques encourus par notre région si par malheur rien n'était fait.

Loin d'être un caprice, une nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille et Nice est la **réponse inéluctable** aux difficultés que rencontre notre région :

- **thrombose des déplacements** d'une région touristique en forte croissance démographique,
- saturation des infrastructures routières (qu'il n'est pas raisonnable de développer pour préserver l'environnement), pollutions et perte de temps qui en résultent,
- sans que le rail ne puisse être une alternative avec le record de France du **plus petit linéaire de voie ferré par habitant** (10 cm¹),
- **saturation du réseau ferroviaire** qui aux heures de pointe ne peut plus transporter tout ceux qui le souhaiteraient,
- faible compétitivité du rail face à la route quand il faut 2h30 pour effectuer les 158km qui séparent **Marseille de Nice à vol d'oiseau**, soit la **vitesse du pigeon voyageur** ou quand depuis Avignon, il est plus rapide de se rendre à Toulouse qu'à Nice.,
- vastes territoires comme le Centre Var non desservis

¹ 360km de lignes ferroviaires pour 3.6 millions d'habitant sur une zone allant des agglomérations de Aix/Marseille jusqu'à Nice/Monaco en passant par le Var



Var continuera d'être un désert ferroviaire. **Il faut donc compléter rapidement cet investissement par une Ligne Nouvelle** pour répondre à ces enjeux, toujours dans une perspective de report modal, sans entraver le développement du RER toulonnais et il est donc évident que **cette Ligne Nouvelle ne devra pas passer par Toulon** mais desservir tout le reste du Var dont la démographie prévue est supérieure à celle de la zone toulonnaise.

Loin de renoncer à cette nécessaire seconde infrastructure pour le Var, comme le font certains, nous préconisons donc qu'après la traversée souterraine d'Aubagne, la Ligne Nouvelle remonte vers Brignoles pour rejoindre le couloir de nuisance existant de l'A8. Une gare TGV/TER Centre Var pourrait être créée, vers Brignoles, ce qui serait un catalyseur favorisant la réouverture anticipée de la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules que l'Association soutient.



Dans ce scénario, **Toulon restera évidemment directement desservi par des TGV** vers toutes les destinations en utilisant la ligne existante dont les capacités auront été développées.

Ce scénario, entre Aubagne et Le Luc coûtera deux fois moins cher (3.8 Md€) et pourra donc être réalisé plus rapidement que celui passant par Toulon⁴

Aubagne-Brignoles-A8-Est Var, voilà une alternative à la ZPP présentée sur laquelle le public devrait être consulté si quelques grands élus locaux ne s'opposaient à cette possibilité proposée depuis 2009.

L'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur appelle les varois et les habitants de la région PACA à soutenir cette alternative de bon sens en faveur de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur via Brignoles et à profiter de l'actuelle consultation pour en faire part à RFF et à leurs élus.

Alain PATOULLARD Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

⁴ Entre Aubagne et Le Luc, le scénario actuellement étudié via Toulon coûterait 3.8Md€ entre Aubagne et Toulon auxquels il faut ajouter près de 4 Md€ pour doubler la ligne existante entre Toulon et Le Luc