



UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

POURQUOI ? La région PACA c'est un fort dynamisme démographique :

- + de 5 Millions d'habitants
- Depuis la fin du 19^{ème} siècle : X 3
- Croissance annuelle : 0.8%
- 75% de la population concentrée sur une frange littorale de 10% de son territoire
- Un tourisme important : 34 millions de visiteurs par an, équivalent de +2 millions de population permanente l'été

MAIS UN RÉSEAU FERROVIAIRE QUI NE SUIT PAS !

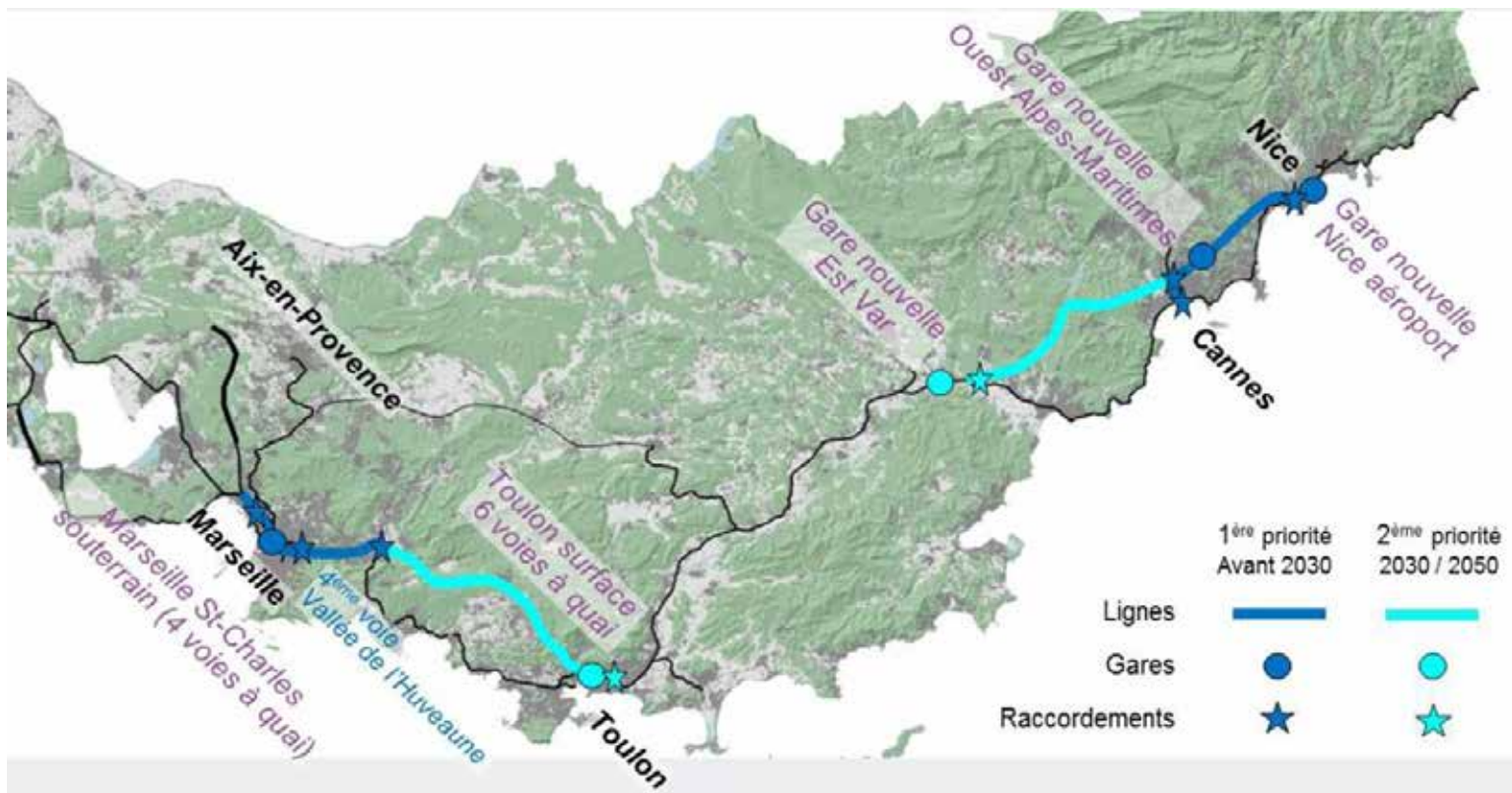
- Une seule ligne ferroviaire de Marseille à Vintimille depuis le 19^{ème} siècle
- 3,6 Millions d'habitants entre Marseille/Aix et Nice/Monaco seulement 360 km de lignes ferroviaires
- 10 cm de ligne ferroviaire par habitant (contre 50 en moyenne nationale)
- 2h30 pour parcourir 160 km à vol d'oiseau entre Marseille et Nice = 64km/h

IL EST INDISPENSABLE DE CONSTRUIRE UNE SECONDE LIGNE DE CHEMIN DE FER ENTRE MARSEILLE ET NICE

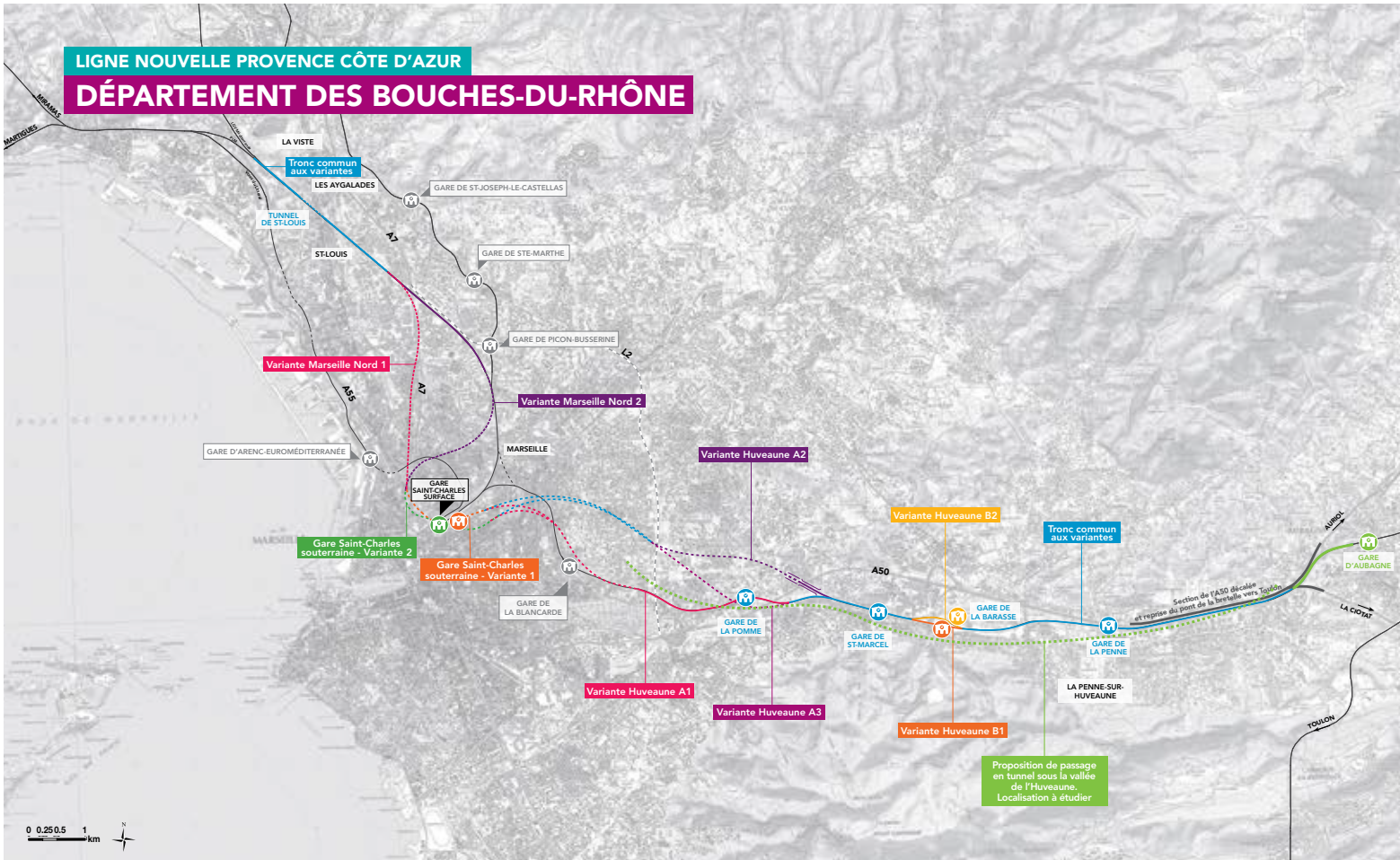
- pour la mobilité quotidienne des habitants grâce aux TER
- pour désenclaver la Côte d'Azur et la relier au réseau TGV
- pour positionner la Région PACA au cœur de l'arc méditerranéen
Barcelone-Marseille-Gênes

Suite au rapport de la Commission Mobilité 21 de l'été 2013 et sur la base du scénario des Métropoles du Sud choisi en 2009, le gouvernement a retenu le projet ci-dessous : la ligne nouvelle côte d'Azur, phasée en 2 priorités, pour 12.6 Milliard d'Euros.

Pour notre Association, l'étalement du projet dans le temps est une solution qui ne peut malheureusement que péjorer le développement de notre région et être préjudiciable à ses habitants.



LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE



— LIGNE EXISTANTE - - - LIGNE NOUVELLE TUNNEL — LIGNE NOUVELLE SURFACE ▬▬▬ TRANCHÉE COUVERTE ∩ VIADUC (R) GARE



SECTEUR VALLÉE DE L'HUVEAUNE

PROPOSITION DE DÉCALAGE DES TÊTES DE TUNNEL DE PRIORITÉ 2 VERS L'OUEST (EN PRIORITÉ 2)



Proposition de TGV Développement : Le SHUNT d'Aubagne

Possibilité d'une nouvelle gare TGV à Aubagne en Priorité 2

Gain de temps vers Toulon de 5 minutes dès la Priorité 1
Marseille Toulon en 32 min ou possibilité de ralentir les TGV entre Cassis et Toulon pour mieux insérer les TER

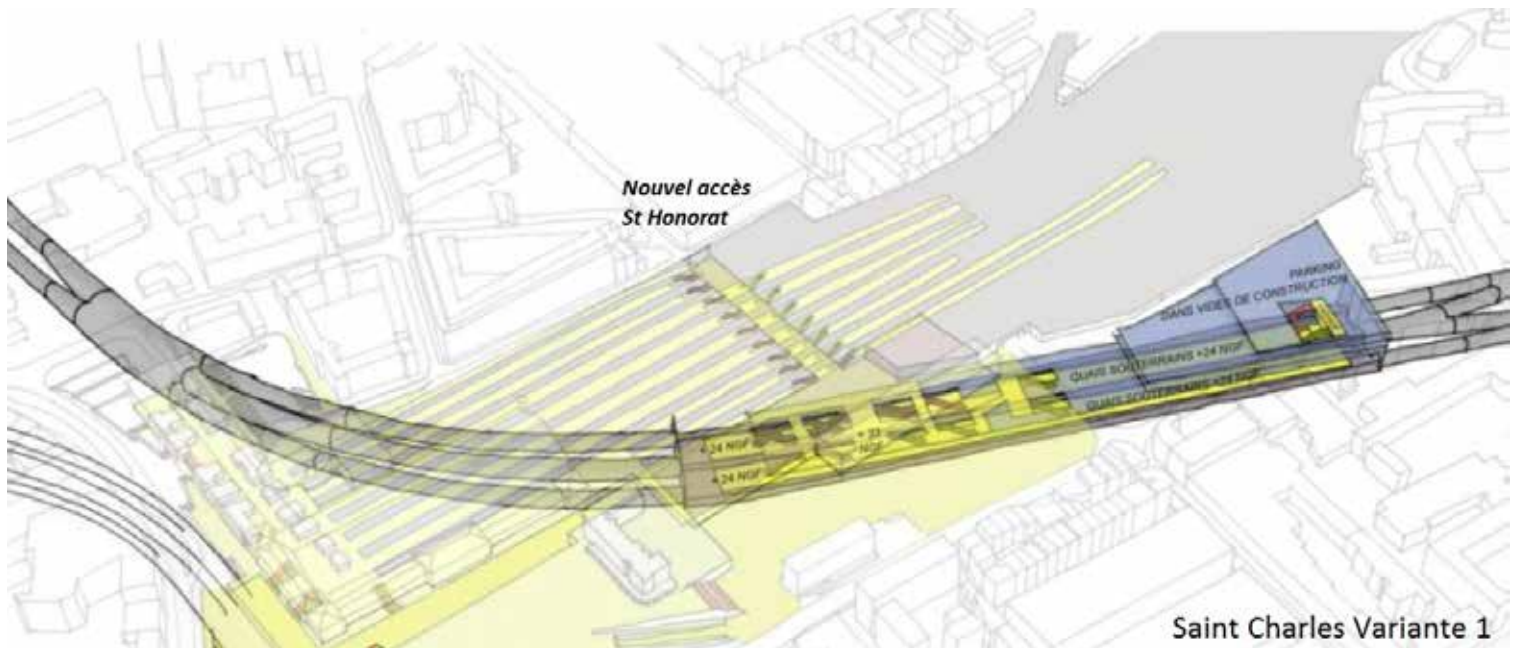


— LIGNE EXISTANTE - - - LIGNE NOUVELLE TUNNEL — LIGNE NOUVELLE SURFACE ▬▬▬ TRANCHÉE COUVERTE ∩ VIADUC (R) GARE

- - - - - TRACÉ DE VARIANTES MARSEILLE SAINT-CHARLES



PROPOSITION



Secteur Marseille Nord

Solutions proposées à la concertation

Il s'agit de rajouter 2 voies supplémentaires entre la LGV Méditerranée et la gare souterraine de Marseille, avec possibilité d'envoyer les TGV de la LGV Méditerranée en gare souterraine ou de surface, et les trains de la PLM en gare de surface ou souterraine (pour diamétraliser les TER). La ligne existante est doublée y compris le tunnel de St Louis, sur 3km. La **variante Marseille Nord 1 (680M€)** démarre le tunnel à la Cité cosmétique et file droit vers la gare souterraine. La **variante Marseille Nord 2 (700M€)** poursuit le doublement en surface sur 2.3km supplémentaires, et le tunnel débute aux Marronniers, en courbe et contre courbe.

Avis de l'Association

La **variante 1**, moins coûteuse, moins de perturbations pendant les travaux, et au tracé moins tortueux.

Secteur Gare Saint Charles souterraine

Solutions proposées à la concertation

Il s'agit d'une gare à 4 voies à quai de 400m, véritable pôle d'échange multimodal (PEM) ouvert à 360° sur la ville, avec salle d'échange, connectée au métro, nouveau passage souterrain reliant aux quais de surface et donnant accès rue Honorat, nouveau bâtiment voyageurs et parvis sur le « pavillon Abeilles ». La **variante St Charles 1 (1060M€)**, est à 25m de profondeur et peut être creusée depuis la surface dans des emprises SNCF, avec de vastes espaces profitant de la lumière naturelle. La **variante St Charles 2 (1240M€)**, plus proche du BV existant est à 35m de profondeur et doit être construite en souterrain depuis 3 puits d'accès, dont 2 hors emprise SNCF en zone dense (immeubles à détruire)

Avis de l'Association: La **variante 1**, réduit les aléas du chantier et sa durée, les coûts, apporte plus d'espace et permet l'évacuation de tous les déblais par le train.

Secteur Vallée de l'Huveaune

Solutions proposées à la concertation

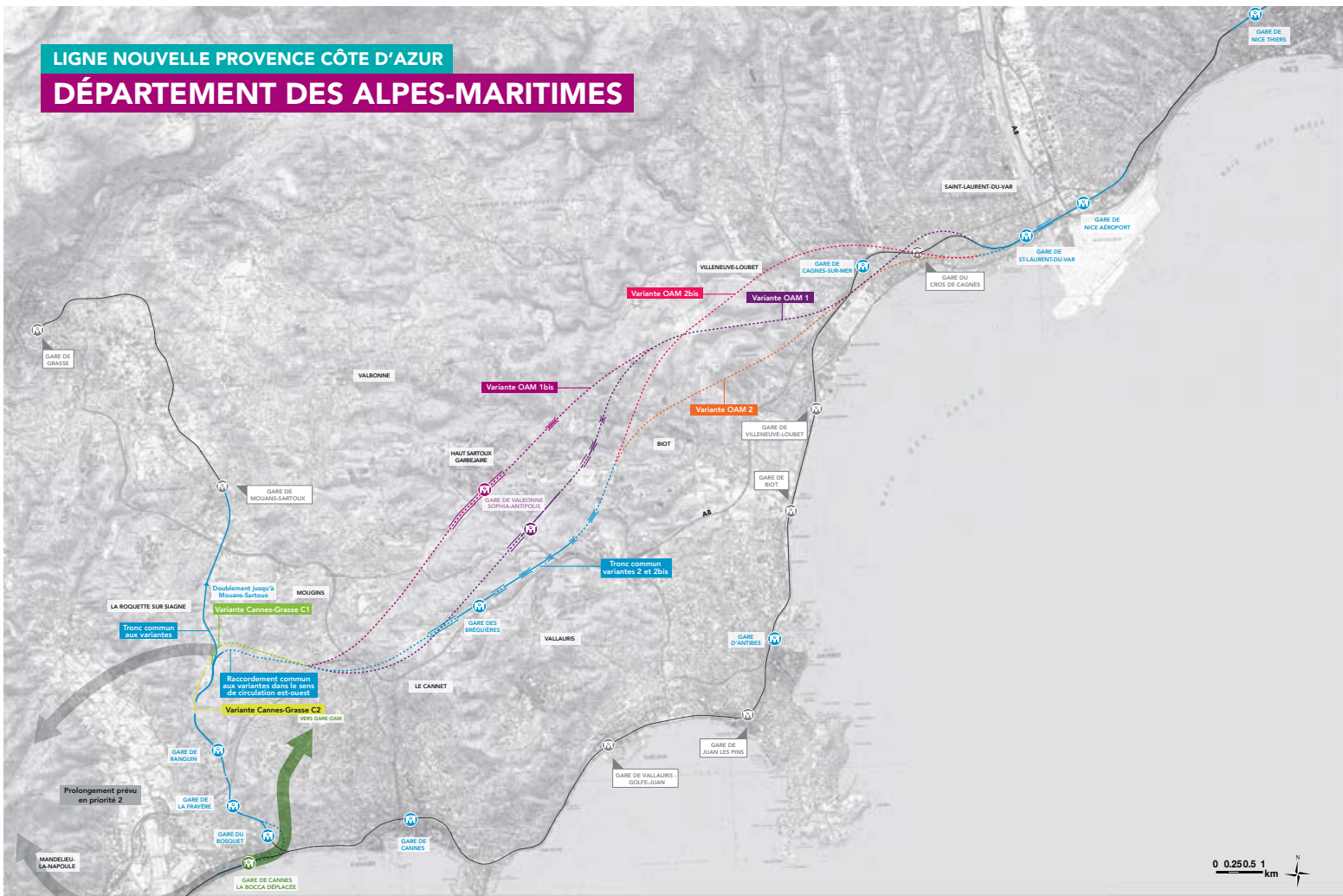
Il s'agit de faire ressortir le tunnel de St Charles dans la Vallée de l'Huveaune, puis d'ajouter une 4^e voie aux 3 voies existantes jusqu'à Aubagne, avec rippage de l'autoroute à partir de La Penne. Dans la **variante Huveaune A1 (1020M€)**, le tunnel ressort à l'est de la Blancarde, et est suivi d'un linéaire plus important de 4^e voie. Dans la **variante Huveaune A3 (1190M€)**, c'est au niveau de la Pomme en rive droite de l'Huveaune. Dans la **variante Huveaune A2 (1150M€)**, c'est en rive gauche de l'Huveaune, et raccordement entre La Pomme et St Marcel. Au droit de la Barasse, la **variante B1 (+0M€)** propose de construire les 4 voies en dehors du tracé actuel pour supprimer la courbe et augmenter la vitesse des trains (140 contre 110km/h). La **variante B2(+25M€)** ajoute la 4^e voie sur le tracé existant au delà de la Penne sur Huveaune, la 4^e voie s'insère entre la ligne actuelle et l'A50, qui est rippée vers le Nord, ainsi que les bifurcations vers Toulon et l'A8.

Des élus ont proposé une **traversée souterraine de toute la Vallée**, mais avec des difficultés pour la connexion entre Ligne Nouvelle et ligne existante et la nécessité de 15 mois d'études supplémentaires. Des élus ont proposé pour la Priorité 2 des têtes de tunnel à l'ouest de la Penne, avec mesures conservatoires dès la Priorité 1, ainsi qu'une gare TGV à Aubagne enterrée creusée depuis la surface (250 à 300M€)

Avis de l'Association

La **variante tout-souterrain des élus doit être écartée**. Parmi les variantes A, il faudra choisir le meilleur compromis entre le coût, la meilleure insertion environnementale des têtes de tunnel, limiter les perturbations sur les voies existantes. A cet égard la **variante B1** est préférable. L'Association réaffirme son souhait d'une gare TGV à Aubagne pour la Priorité 2. L'Association propose en Priorité 1, un raccordement direct souterrain de 2 voies nouvelles au sud d'Aubagne, dans l'alignement du tunnel du Mussuguet (shunt d'Aubagne), avec têtes de tunnel à l'ouest de la Penne tel que proposé par les élus. Cette proposition éviterait de construire la 4^e voie jusqu'à Aubagne et le rippage de l'autoroute. La Priorité 2 vers Aubagne TGV et le Var pourrait alors bifurquer directement depuis ce shunt, sans perturbation sur les voies en circulation. (voir illustration page précédente).

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES



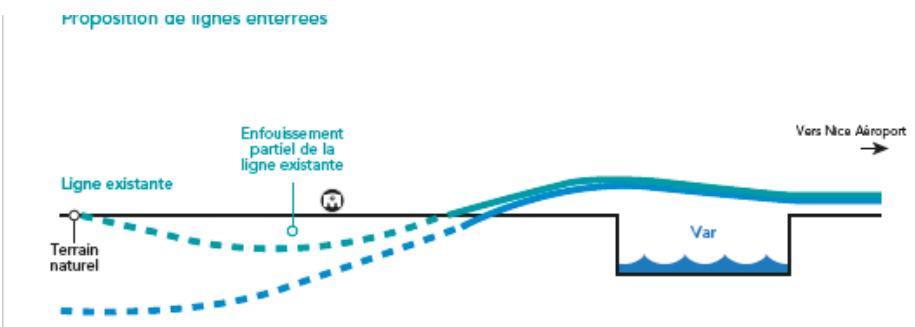
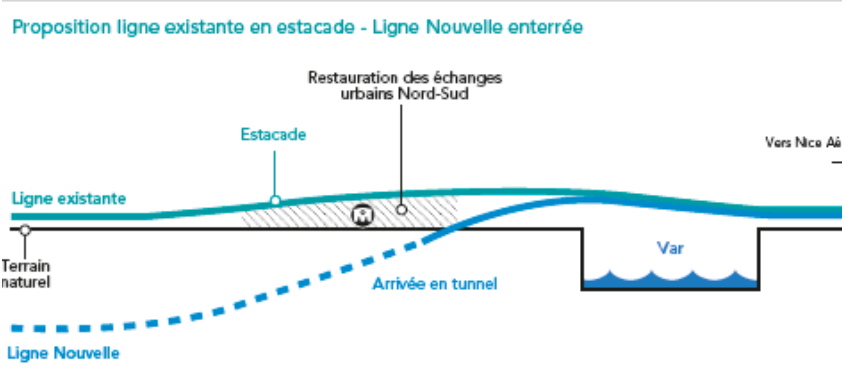
— LIGNE EXISTANTE - - LIGNE NOUVELLE TUNNEL — LIGNE NOUVELLE SURFACE ▬▬▬ TRANCHÉE COUVERTE ≡ VIADUC ● GARE



NI BOUILLIDES, NI BRÉGUIÈRES

Je choisis
au FUGUEIRET
 la gare TGV-TER
 pour défendre l'environnement
 de Sophia Antipolis

PROPOSITIONS À SAINT LAURENT DU VAR



Cannes Grasse sous secteur A

Solutions proposées à la concertation

Dans le cadre du phasage de Priorité 1 (sans LN entre l'est Var et les Alpes Maritimes), il s'agit de créer un raccordement entre Cannes Marchandise et la ligne Cannes-Grasse à 60km/h: tunnel de 1,5 km, tranchées ouvertes puis couvertes de 700m et 700m d'aménagement de ligne existante.

Avis de l'Association :

Défavorable à la construction de ce coûteux raccordement (320M€) en zone inondable. Il faut intégrer la LN Est Var-Siagne à la Priorité 1 pour éviter cette fausse manœuvre.

Cannes Grasse sous secteur B

Solutions proposées à la concertation

Doublement de la ligne Cannes-Grasse entre Le Bosquet et Mouans Sartoux. La ligne sera fermée 2 ans pendant les travaux

Avis de l'Association

Favorable au doublement avec réserve sur la nécessité de fermer la ligne, qui aura déjà été fermée un an en 2017, pour l'évitement du bosquet, l'allongement des quais et la suppression du PN5.

Cannes Grasse sous secteur C

Solutions proposées à la concertation

Raccordement de la boucle TER de/vers le sud de la ligne Cannes-Grasse (Ranguin), de/vers Sophia à l'est sur la LN. **Une seule variante** dans le sens Sophia → Ranguin. Dans le sens Ranguin → Sophia, la **variante C1 (1200M€ A-B-C)** se débranche au dernier moment avec une tête de tunnel dans le golf. La **variante C2 (1230M€ A-B-C)** se débranche plus tôt dans le CAAT

Avis de l'Association: *Préférence pour la variante C2, plus favorable à un raccordement complémentaire ultérieur vers l'ouest, pour relier la LN dans l'Esterel à la ligne littoral pour la desserte de Cannes et Antibes.*

Secteur Ouest Alpes Maritimes, gare de Sophia

Solutions proposées à la concertation

La **variante gare des Bréguières**, propose une gare TER+TGV sur la commune de Mougins, à proximité de l'A8 et de la RD135 en dehors de la technopôle. Initialement proposée par la commune, elle est désormais refusée par son Maire. Son tracé impacte le parc de la Valmasque sur 3.2km en surface ou tranchée couverte et traverse 4 fois le cours d'eau puis franchit Biot et la Brague en souterrain (mais dans la zone aquifère) avec 2 sous-variantes, **OAM2 (1750M€) au sud** et **OAM2bis au nord (1850M€)**

La variante **gare du Fugueiret OAM1 (1900M€)** propose une gare TER+TGV sur la commune de Valbonne, encaissée entre 15 et 22m, proche de l'A8 et sur la route du Parc RD103, sur des terrains propriété de l'Etat, au droit du quartier des Lucioles et en face des Clausonnes, dans un quartier prévu d'être urbanisé et une desserte routière renforcée avec le projet de Cité du Savoir, sur la boucle du bus-tram Antibes Sophia Antipolis. Le tracé OAM1 est sans impact sur le parc de la Valmaque à l'exception d'une courte tranchée couverte à l'ouest de la gare, restituée au parc après travaux. Il y a 3 émergences en surface

à Biot, dont 1 viaduc sur la Brague, à plus de 2km du village.

Les élus ont fait la proposition d'un 3è site de **gare uniquement TER aux Bouillides**, au nord ouest, en contrebas des quartiers denses de Garbejaire et Haut Sartoux avec un **tracé OAM1bis**. La gare serait enfouie à plus de 30m dans une tranchée de 47m de large au sein d'un vallon régulièrement inondé. La Brague serait toujours franchi en viaduc, plus au nord, avec un impact visuel et accoustique fort. Cette solution a été vivement rejetée par les habitants lors d'une réunion à Garbejaire (commune de Valbonne).

Pour les élus, cette gare TER aux Bouillides est associée à une gare TGV à Cannes la Bocca construite sur les emprises de Cannes Marchandises. Dans cette hypothèse, la ligne Cannes-Grasse n'est ni doublée, ni raccordée à la ligne littorale, ni à la LN entre Ranguin et Sophia : un tunnel relierait directement Cannes La Bocca à Sophia. Cette solution, qui remet complètement en cause la Décision Ministérielle de 2014, la ZPP, ainsi que la Priorité 2 (qui déboucherait en plein Mandelieu) et nécessite de revoir tout le schéma de desserte, demandera 2 ans d'études supplémentaires à la SNCF si elle est retenue par la concertation

Avis de l'Association

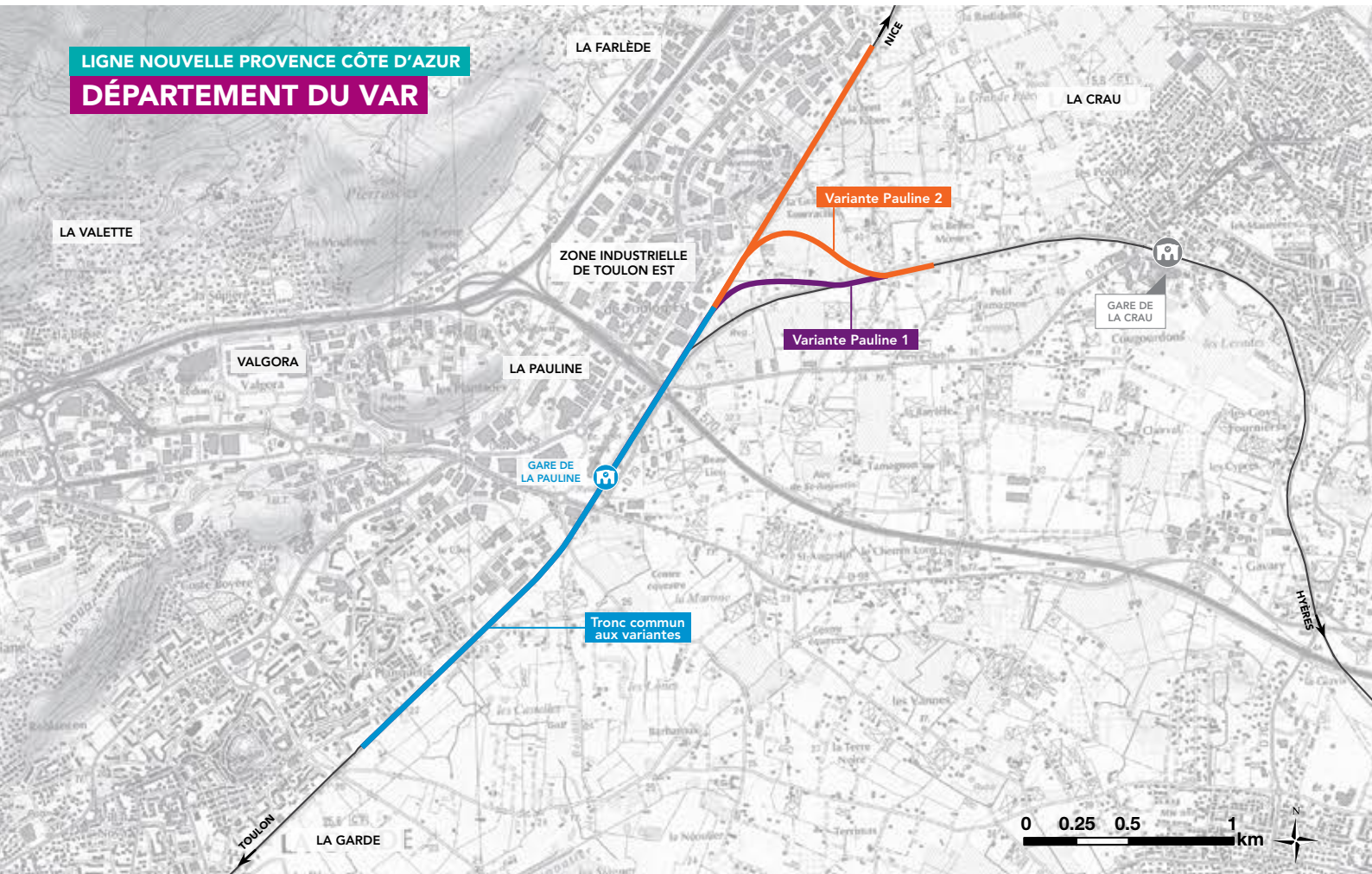
La solution de gare TGV à Cannes La Bocca ne paraît pas pertinente car elle casse le principe de la boucle TER, complexifie le schéma de desserte, dégrade la relation Sophia-Nice qui ne profiterait pas des TGV comme train du quotidien et obligerait à détourner des TER du littoral qui verraient sa desserte réduite. Du point de vue des dessertes longues distance, elle pénaliserait 70% des habitants de l'ouest du département, plus éloignés en temps de Cannes la Bocca que de Sophia. A contrario, la gare de Sophia permet à plus des ¾ des habitants de s'y rendre en moins de 20min, incluant toutes les grandes villes (Cannes, Mandelieu, Grasse, Antibes...). La gare TGV de Cannes la Bocca contrarie le déplacement à brève échéance de la desserte TER à l'est de Pierre et Vacances, le doublement de Cannes Grasse, ainsi que la construction d'un atelier de maintenance TER. Elle empêche toute accélération de la Priorité 2. Pire elle retarderait d'au moins 2 ans la Priorité 1, avec un risque réel d'abandon du projet LNPCA sur les Alpes Maritimes. Son surcout conséquent est à ce jour inconnu mais dépasse vraisemblablement le milliard d'euros.

La gare des Bréguières en dehors de la technopole et difficile à desservir par les transports en commun ne paraît pas appropriée. Le site des Bouillides étant rejeté par les habitants, l'Association est favorable à la gare TER+TGV à Sophia Antipolis au Fugueiret, solution ayant à contrario donné satisfaction lors de sa présentation par la SNCF

Secteur St Laurent du Var Nice

Solutions proposées à la concertation

Il s'agit de faire émerger les tunnels à St Laurent du Var afin de franchir le fleuve avec 2 voies sur un nouveau viaduc pour aboutir à une gare TER+TGV Nice Aéroport à 6 voies à quai, extensible à 8. Le nouveau viaduc ferroviaire pourrait être construit au nord de l'existant ou venir en remplacement d'un viaduc routier au sud (avec réduction des capacités routières). A St Laurent du Var, la concertation avec les élus fait ressortir le souhait de déplacer les impacts de la sortie de la LN vers le sud (donc dans l'alignement d'un viaduc ferroviaire remplaçant le routier), rétablir une transparence urbaine, avec soit le relèvement de la ligne existante, soit son enfouissement en même temps que la LN, dans les 2 cas reconstruction de la gare de St Laurent du Var.



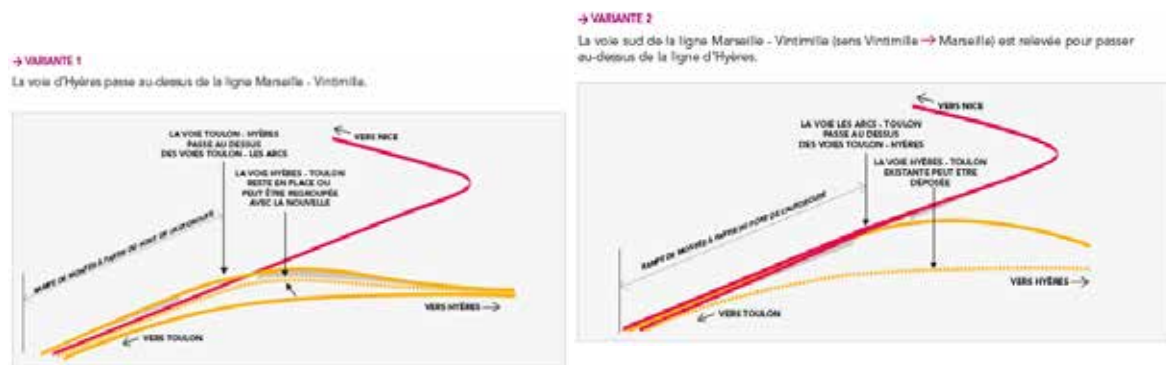
— LIGNE EXISTANTE — LIGNE NOUVELLE SURFAC GARE



Secteur La Pauline

Solution proposées à la concertation

Il s'agit de dénivelier la bifurcation entre la ligne existante Toulon Les Arcs et la ligne La Pauline Hyères, de façon à ce que les TER Toulon → Hyères ne croisent pas à niveau les trains (TGV, TER ou fret) de sens contraire Les Arcs → Toulon. Les variantes se différencient selon quelle voie passe dessus l'autre. La gare de La Pauline est aménagée à 4 voies à quai



La variante 1 est moins consommatrice d'espace, moins couteuse (320M€) mais affecte du bâti. La variante 2 évite le bâti mais impacte l'espace agricole. Elle est compatible avec une gare de la Pauline à 5 voies résolvant mieux toutes les possibilités de conflit ferroviaire

Solution proposées à la concertation

Favorable à l'aménagement. L'impact sur les voies principales pendant les travaux devra être réduit au minimum.

L'association rappelle que dans le secteur de Toulon, elle est favorable dès la Priorité 1, à tous les aménagements sur le réseau existant de la Priorité 2 : 3^è voie Toulon La Pauline, et nouveau PEM de Toulon avec 6^è voie à quai. Et en complément, 3^è voie de Toulon à La Seyne, et 2



UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

PROPOSITION DE L'ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT

Concernant la « Priorité 2 », l'Association TGV Développement demande que la réalisation de la section Est Var Cannes soit incluse dans les travaux de la « Priorité 1 » : les enjeux financiers sont modestes (2 Md€ en comparaison des 6,7 Md€ de la Priorité 1) et les bénéfices pour les usagers ferroviaires de la Côte d'Azur très importants : gain de 40 min depuis Nice et Sophia Antipolis vers l'est Var, Toulon, Marseille et le reste du pays. Le train deviendrait enfin plus rapide que la voiture, avec en plus l'extension d'un réseau TER hautement cadencé de Marseille à Nice.

Après Aubagne, remontée de la LN vers Brignoles puis jumelage avec l'A8 jusqu'à l'Est Var. Cela améliorera les trafics ferroviaires et les bénéfices du projet puisque Toulon restera bien évidemment desservi par des TGV sur la ligne existante depuis Aubagne. Le Centre Var sera desservi avec une gare TER/TGV à Brignoles, qui favorisera la réouverture de Gardanne-Carnoules.

Moins de TGV emprunteront la ligne existante entre Toulon et Les Arcs, au profit des TER.

Les TGV empruntant la Ligne Nouvelle via Brignoles gagneront 50 min supplémentaires, mettant Nice à 45min de Marseille pour un train sans arrêt et 3h40 de Paris.

Le constat d'échec du passage imposé par Toulon qui retarde le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur depuis trop longtemps, amène l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur à faire la proposition pragmatique suivante.

Le projet alternatif complet en 2030 TGV Développement pour la LN PCA



Pour notre Association, la construction de cette seconde ligne de chemin de fer entre Marseille et Nice devrait être achevée dans un horizon de temps raisonnable

- face aux urgences climatiques
- face aux besoins de mobilité de la Région PACA.