



Quelle ligne ferroviaire nouvelle en Provence Alpes Côte d'Azur ?

Qu'on l'appelle LGV PACA ou LN PACA, ce projet est une formidable et unique opportunité pour que la Région prenne en marche le train de la croissance économique et du développement durable.

Introduction

Le présent document fait un bref rappel historique du projet suivi d'une présentation de la solution actuellement envisagée, le document présente ensuite la position actuelle de l'association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur, qui s'est impliquée et a soutenu depuis plus de dix ans le projet afin de doter la Région d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse, et dont les choix de scénarios risquent de mettre un projet pourtant indispensable dans une impasse.

Enfin ce document présente une proposition de l'association qui, tout en restant un scénario desservant les Métropoles du Sud (MDS) est plus économique, plus proche des centres, plus rapide et plus maillé.

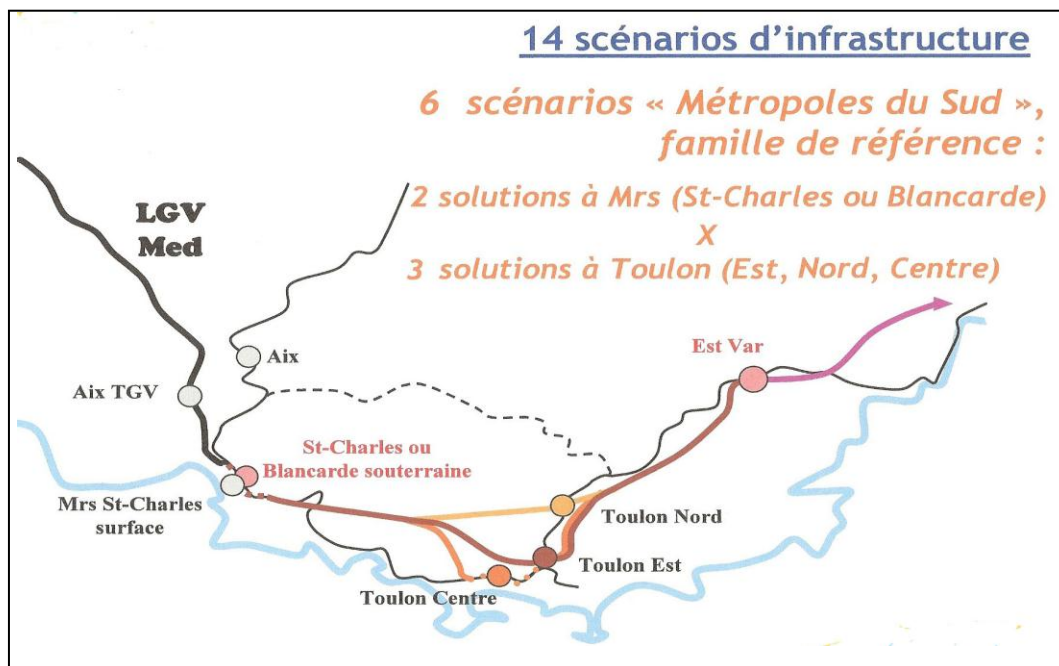
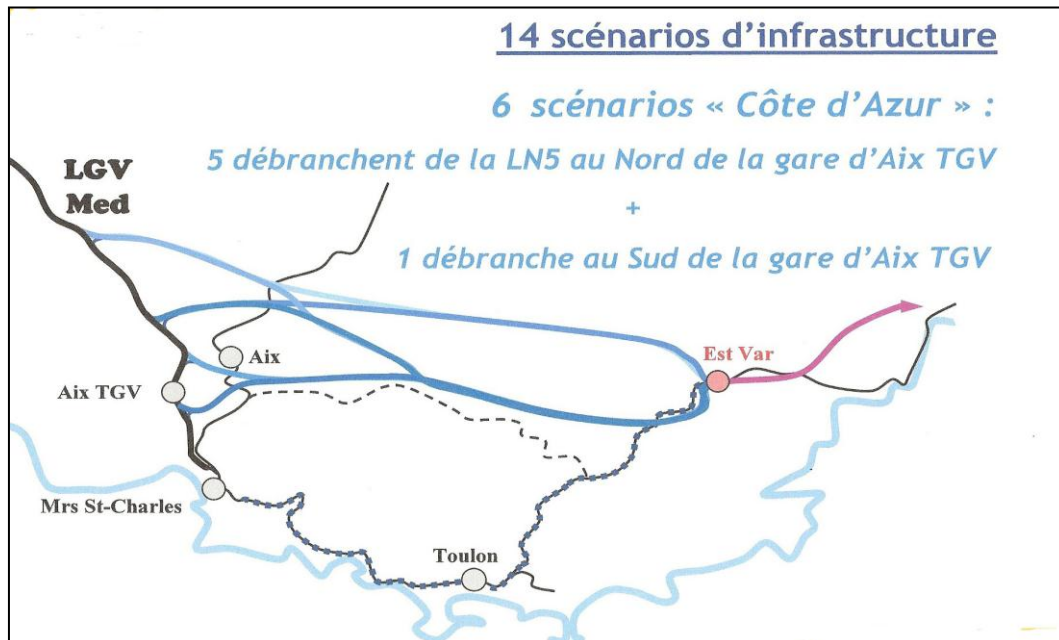
Rappel historique

Dans les années 80, dans le cadre des études de la LGV Méditerranée, un prolongement de l'infrastructure vers Nice avait été envisagé. Compte tenu de l'hostilité de certains élus varois, ce projet a été vite abandonné.

Dès 1998, le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur nouvellement élu, conscient des difficultés que ne manqueraient pas d'avoir les habitants de PACA pour se déplacer dans un proche avenir, décida de redonner au ferroviaire la place qu'il n'aurait jamais dû quitter, entraînant de fait de nombreuses modernisations des installations existantes. Constatant que le développement de la capacité du réseau existant atteindrait rapidement ses limites, il demanda à l'État de lancer une étude d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Marseille et Nice. M. Gayssot, alors Ministre des Transports, demanda à RFF de procéder à cette étude et le Débat Public réglementaire prévu par la circulaire Barnier se tint en 2005, concluant à l'opportunité d'une telle LGV. RFF décida alors de poursuivre les études afin de présenter un choix de scénarios pertinents allant de tracés plus ou moins directs entre la ligne TGV Méditerranée et Nice jusqu'à un tracé littoral passant par Marseille et Toulon.



Quatorze scénarios (6 scénarios directs CDA ou Côte d'Azur, 6 MDS passant par Marseille et Toulon, et deux scénarios dits « classiques » vite éliminés) furent étudiés et proposés mi-2008 au choix des « co-financeurs ».



Devant l'incapacité des élus locaux de faire un choix, le ministre Jean-Louis Borloo nomma en février 2009 un médiateur, Yves Cousquer et, le 29 juin 2009, à la surprise générale et contre l'avis du Préfet de région de l'époque, sous la pression évidente de nombreux élus régionaux, il annonça sa décision de choisir le scénario dit des Métropoles du Sud passant par Marseille et Toulon en dépit de son coût (16 milliards d'euros dont 5 milliards d'euros



d'aménagements connexes sur le réseau classique), des difficultés de réalisation prévisibles et son impact important sur l'environnement et l'agriculture.



À partir de cette date, RFF a donc travaillé sur différents scénarios dans le cadre de ce choix et les a proposés à la concertation. Les nombreuses réunions n'ont jamais permis de dégager un consensus et la violence de certaines oppositions, particulièrement dans le Var, ont même amené le Préfet de région à suspendre la concertation en 2011.

2012 : remise en ordre du projet

Mission a ainsi été donnée à RFF pour l'année 2012 de présenter un projet remis en ordre. La volonté de RFF et de la Région de transformer cette ligne TGV en un système ferroviaire intégré afin que cette nouvelle ligne permette d'améliorer aussi les déplacements au quotidien s'est à nouveau heurtée aux mêmes difficultés inhérentes au choix effectué en 2009.

La dernière étude socio économique est sans appel :

Avec près de 5 millions d'habitants, PACA est la 3^{ème} région de France la plus peuplée et compte 2 des 7 grandes agglomérations françaises (Nice, Marseille). Elle accuse un retard considérable en infrastructures de transport tant routières que ferroviaires. Un chiffre éloquent : 7 km de voies ferrées exploitées pour 100 000 habitants en PACA, contre une moyenne supérieure à 50 km dans les autres régions. En ce qui concerne les conditions de circulation routière, elles sont très mauvaises sur le littoral.

Deux autres chiffres incontestables illustrent l'importante mobilité en région PACA : chacun des 223 km de l'autoroute A8 voit circuler en moyenne plus de 21 millions de



véhicules par an (recensement Escota 2011 sur les sections payantes, qui a, dans son ensemble, enregistré 253 millions de transactions).

Nice et Marseille sont en situation d'asphyxie. Alors que le trafic routier baisse ou se stabilise dans différents pays d'Europe, il continue de croître de 1% par an en PACA.

Les conséquences de cette situation sont alarmantes :

- *Un habitant de Marseille perd en moyenne 10 jours par an dans la congestion routière,*
- *PACA connaît 1,5 fois plus d'accidents routiers que sur la moyenne nationale,*
- *600 000 personnes sont exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires. La France fait ainsi l'objet d'un contentieux européen de l'ordre de 50 000 € par jour d'astreinte sur les 2 grandes agglomérations du littoral.*

L'unique ligne ferroviaire littorale (Marseille-Toulon-Nice-Italie) a très peu évolué depuis 1860 alors que la population a été multipliée par 3. Le réseau ferroviaire existant en PACA est aujourd'hui à bout de souffle. La gare de Marseille Saint-Charles ne peut plus accueillir de trains supplémentaires. La ligne TER Cannes-Monaco ne peut plus recevoir de trafic supplémentaire aux heures de pointe. Sa fréquentation journalière est du même ordre de grandeur qu'une ligne de RER de la région parisienne.

La ligne de Marseille à Nice est aujourd'hui exploitée au maximum de ses capacités et connaît de nombreux dysfonctionnements qui pénalisent les usagers. Chaque jour aux heures de pointe, des usagers des lignes Cannes-Monaco et Aix-Marseille mais aussi Toulon-Marseille ne peuvent plus monter dans les trains bondés. Le service ferroviaire qui assure des fonctions de déplacements urbains et intercités perd progressivement en qualité et en fiabilité sous le poids de la saturation.

→ Seule la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire apportera des réponses à ces problèmes.

Cette étude socio-économique met en évidence (cf. graphique page suivante) que, grâce au doublement des capacités ferroviaires entre Marseille et Nice et une liaison en 1 heure, **le projet permettra un gain de 15 millions de passagers par an** à l'horizon de sa réalisation, dont 8 millions dans les TGV et 7 millions dans les TER. Le trafic ferroviaire total serait porté à 80 millions de passagers en 2023 grâce au projet, alors qu'il serait contraint dans une limite de 65-70 millions si rien n'était fait et que la saturation du système ferroviaire de PACA demeurait (ce qui aurait par ailleurs comme conséquence de détourner du train de nombreux usagers ne supportant plus de telles conditions de transport).

Ces éléments permettent aussi de relativiser le coût élevé du projet si on le rapporte au trafic gagné (on est par exemple dans la fourchette de la LGV Bordeaux-Tours en construction : 3.7 millions de passagers TAGV pour un coût de 7.8 Mds €. Pour la LN PACA, 8 millions de



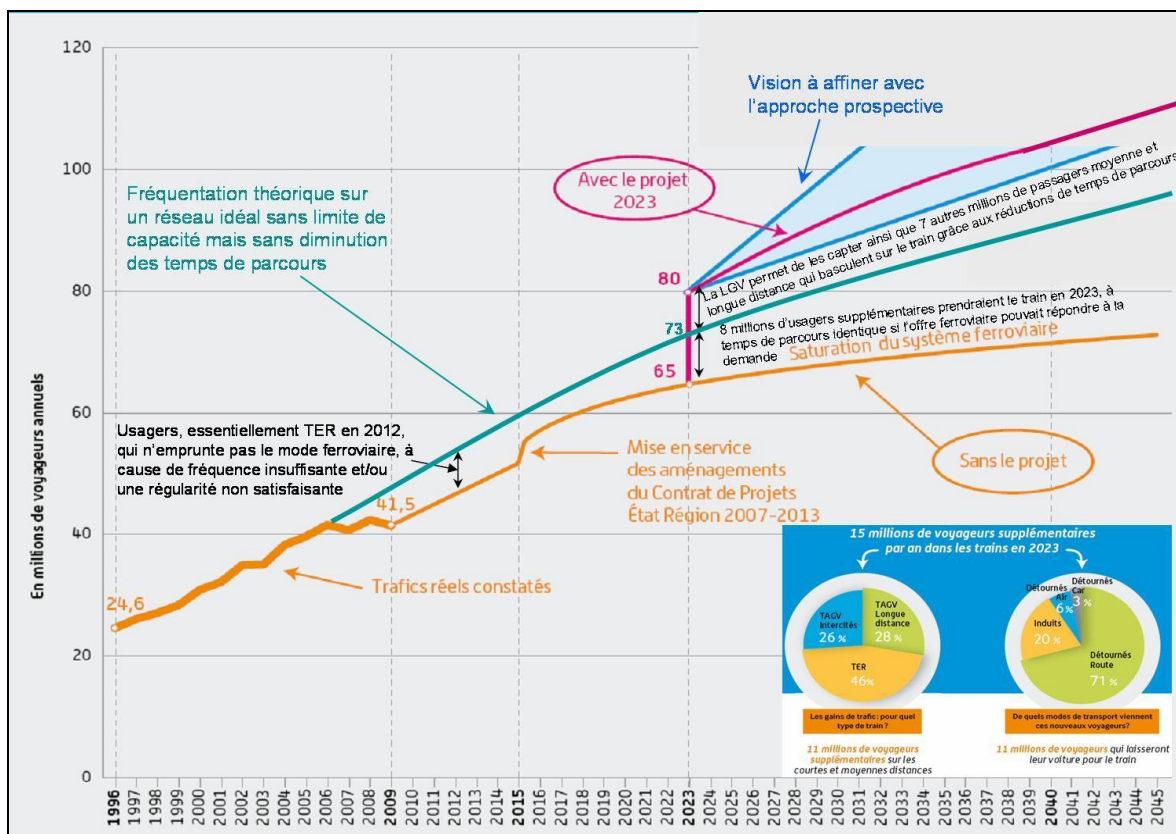
passagers TAGV pour un coût de 15 Mds €). Rappelons aussi que ce n'est pas l'intégralité du coût du projet qui doit être financé par la collectivité, une partie importante étant autofinancée par RFF grâce au trafic généré, d'où l'importance d'un projet efficace pour qu'il puisse être encore plus auto-finançable.

→ Seule une Ligne Nouvelle, moderne, rapide et efficace est en mesure de réunir les lourds financements nécessaires au doublement des capacités entre Marseille et Nice.

Enfin, plus le projet sera efficace dans le report modal, plus ses bénéfices socio-économiques seront nombreux (réduction de la congestion routière, de l'insécurité routière, de la mortalité, des émissions polluantes, du bruit,...) et plus la contribution financière de l'Etat et des collectivités sera justifiée.

Il a été démontré que vouloir doubler sur place la capacité de la ligne actuelle coûterait aussi cher que le projet, avec une faisabilité douteuse, et sans amélioration des déplacements. Il n'y aurait donc aucun moyen de la financer et la région PACA resterait condamnée pour longtemps à sa thrombose actuelle et au tout-voiture.

→ Le doublement sur place de l'actuelle ligne n'est ni envisageable, ni pertinent !

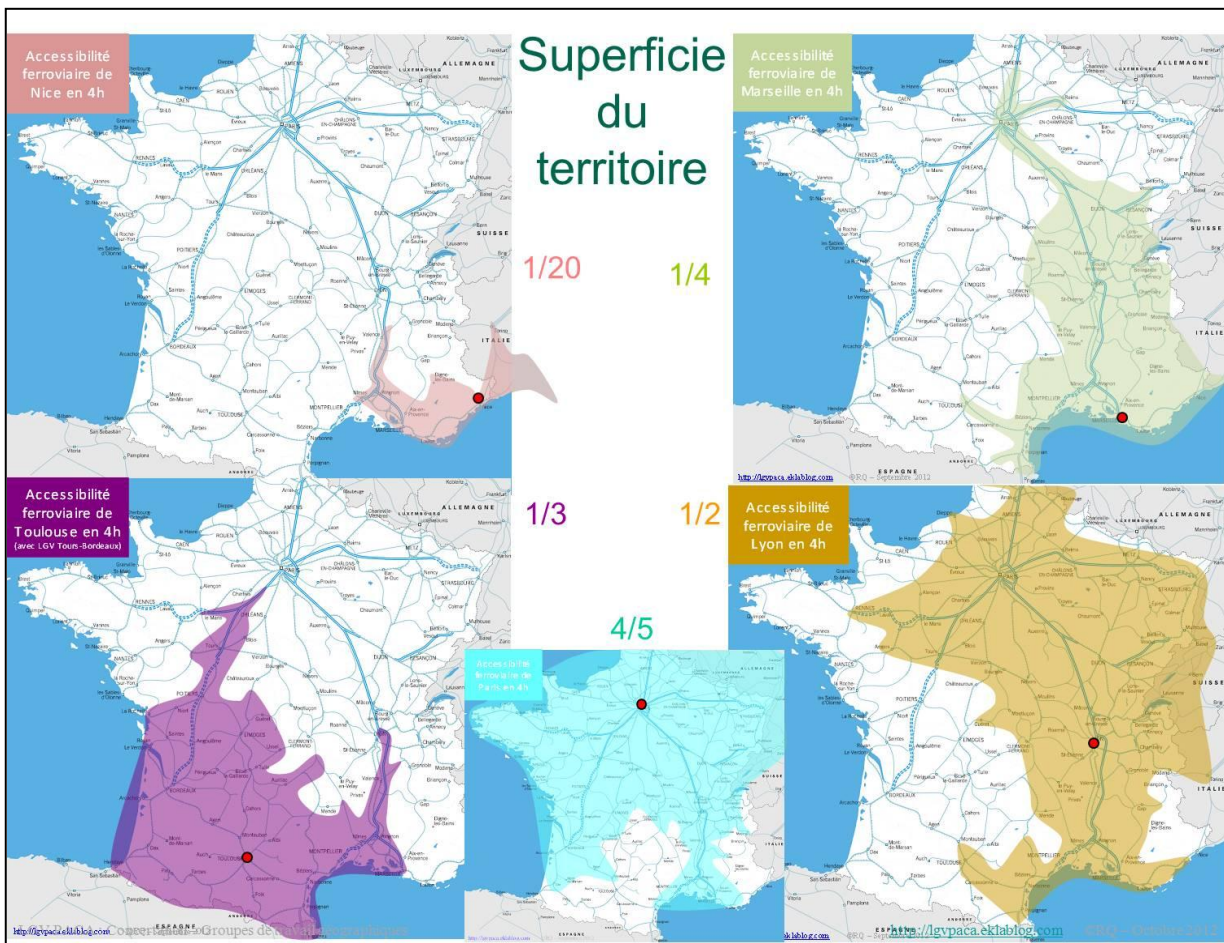




Les Elus et la population sont favorables au projet

Grâce aux explications fournies par cette étude socio économique le besoin d'une nouvelle infrastructure est mieux compris et même partagé par de nombreux élus y compris ceux du Var. En effet **les Maires du Var** lors d'une assemblée générale **ont voté une motion** dans ce sens. De plus, **82% des habitants de PACA** interrogés récemment par un institut de sondages **se sont déclarés favorables** à cette nouvelle infrastructure. Il est remarquable de noter que pour 54% des personnes interrogées, l'objectif prioritaire reste d'améliorer les temps de parcours en train, pour être compétitif par rapport à la voiture.

Il faut en effet savoir qu'actuellement, en 4 h de train, un usager partant de Nice ne va pas plus loin que Nîmes ou Valence, ce qui permet d'accéder à 1/20^{ème} du territoire national. En comparaison, l'accessibilité de Toulouse en 4 h de train est de 1/3 du territoire national (cf. le schéma de la page suivante dans lequel les zones accessibles en 4 heures de train au départ de Nice, de Marseille, de Toulouse, de Paris et de Lyon sont respectivement colorées en rose, vert, violet, bleu et brun).





Un projet revu par RFF avec d'autres ambitions.



Le projet revu sur lequel travaille actuellement RFF se compose en partie d'une ligne nouvelle où la vitesse ne serait plus l'objectif, assurant également le développement des trains au quotidien, permettant le désenclavement de l'Est Var et des Alpes Maritimes tout en reliant les grandes métropoles de l'Arc Méditerranéen assez rapidement (objectifs qui ne sont pas nouveaux et guident le projet depuis le débat public de 2005, mais où les temps de trajet passent au second rang).

RFF est également en train d'étudier un phasage pour étaler dans le temps la réalisation de cette infrastructure nouvelle compte tenu du coût global du projet.

Comme on peut le voir sur le schéma ci dessus, cette nouvelle infrastructure serait constituée:

- d'une voie nouvelle avec un passage par Marseille en tunnel avec une gare souterraine à Marseille Saint Charles et d'un passage sur les voies existantes entre Saint Marcel et Aubagne avec la création d'une 4^{ème} voie à la sortie du tunnel de Marseille dans la Vallée de l'Huveaune, la 4^{ème} voie étant située entre l'autoroute et les voies existantes.

(coût estimé à 2.4 Mds€),



- d'une voie nouvelle avec un passage sous la ville d'Aubagne en tunnel, d'une voie nouvelle avec un passage de Cuges les Pins en dehors du Polgé sur le plateau côté mer et d'un retour sur les voies existantes avec un passage à Toulon Centre en surface.

(coût estimé à 3.6 Mds€),

- puis, de Toulon Centre à la gare de Est-Var la voie nouvelle serait jumelée aux voies anciennes avec un évitement de plusieurs villes où il n'est pas possible physiquement de passer

(coût estimé 3.8 Mds€),

- enfin, de Est-Var à Nice-Aéroport la voie nouvelle serait indépendante, principalement en tunnel dans les Alpes Maritimes. Une gare TGV Ouest-Alpes Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes accessible aux TER devrait être créée

(coût estimé 5.0 Mds€).

En fonction du contexte budgétaire et des priorités qui seront définies des phasages de réalisation pourraient être retenus.

Commentaires de l'Association

Dès le débat public (et même quelques mois avant lors de sa préparation), l'association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur s'était prononcée pour un tracé par le centre Var (de type CDA), partant de la gare Aix-TGV et suivant ensuite le couloir de nuisances existant de l'autoroute A8 jusqu'à Nice. En effet après étude des dossiers présentés nous avons conclu que ce tracé, le moins coûteux (8 Mds€ soit 3.4 Mds€ de moins que celui de MDS), le plus rapide et le moins impactant pour l'Environnement était le seul réaliste et devait être retenu.

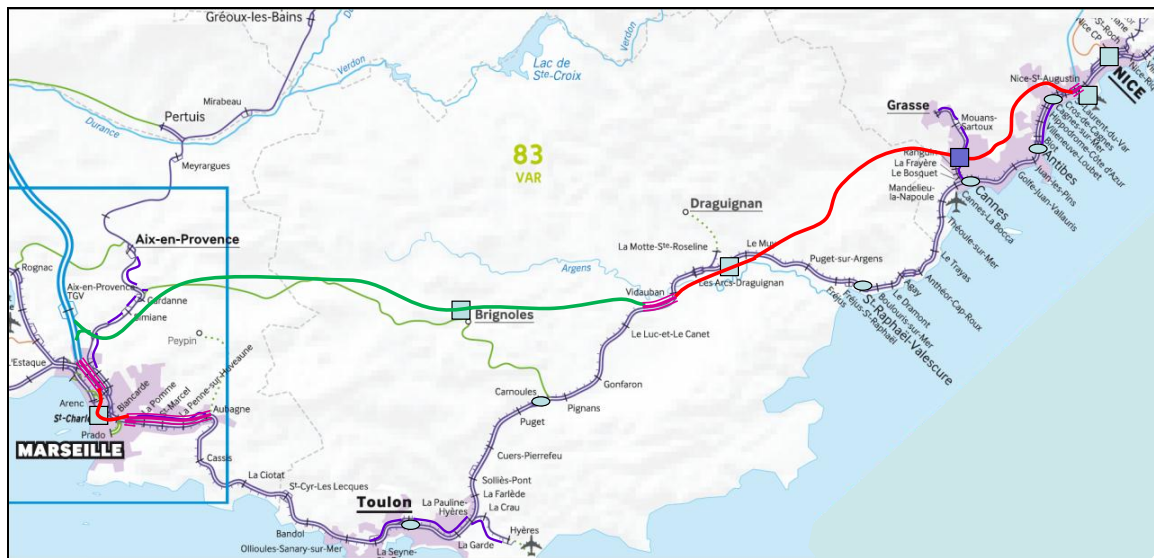
Nous sommes toujours persuadés que ce tracé, injustement éliminé, est toujours d'actualité tout en admettant que certaines adaptations sont probablement nécessaires afin de mieux mailler la ligne nouvelle avec le réseau existant et régler le problème de Marseille..

Le scénario CDA mérite d'être réexaminé

Nous ne pensons pas qu'un grand projet de Ligne Nouvelle en PACA doive exclusivement desservir le littoral, à fortiori quand Marseille et Toulon sont déjà bien intégrés au réseau ferroviaire à grande vitesse, surtout si en outre cette option pénalise le désenclavement de l'est



de la région. Nous avons entendu les arguments qui affirment que la nouvelle ligne doit passer là où sont les clients. Certes, mais quels clients ? Ceux d'aujourd'hui, ou ceux de demain ? La population de PACA va encore augmenter à l'horizon du projet, mais qui peut croire que ces nouveaux habitants pourront s'installer uniquement sur un littoral déjà sursaturé où le prix du foncier est dissuasif ? Les projections indiquent au contraire que la plus grande croissance démographique aura lieu dans le Centre Var (St Maximin-Brignoles) et que, faute de transports en commun par voie ferrée, ses habitants seront contraints d'utiliser leur voiture. Ce qui nous avait d'ailleurs amené à proposer la construction d'une gare TGV/TER vers Brignoles en connexion avec la ligne Gardanne-Carnoules à réaménager et remettre en service. Cette gare attirerait des millions d'usagers chaque année et cela ferait donc autant de voitures en moins sur les routes. Elle réduirait les distances parcourues en voitures de ceux qui sont actuellement contraints de prendre leur train en gare d'Aix TGV et soulagerait la saturation de cette gare (parking notamment). A titre d'anecdote, il faut savoir que la gare actuelle de Brignoles, qui ne voit malheureusement pas passer de trains, vend un nombre très important de billets TGV...



Mais qui a parlé de très grande vitesse ?

Concernant les évolutions du projet actuel basé sur le passage par Marseille, Toulon et Nice, le principe de l'abandon de la grande vitesse sur cette nouvelle infrastructure nous laisse dubitatifs. Nous pensons que cette nouvelle ligne doit rester moderne, efficace et rapide donc dans sa plus grande partie être indépendante de l'infrastructure actuelle.

Il n'a jamais été question que cette LGV batte des records de vitesse (la vitesse de référence étant toujours inférieure à 300 km/h contre 350 km/h pour l'ensemble des autres projets de LGV en France) compte tenu de la topographie et de l'environnement spécifique de la région. Il était même question de 270 km/h depuis que le scénario des Métropoles du Sud (MDS) a été retenu.

Nous ne comprenons donc pas ce principe de l'abandon de la grande vitesse, déjà largement restreinte... sauf à vouloir faire perdre de sa pertinence au projet en augmentant les temps de



parcours entre Marseille et Nice (il serait de 1h15 sans arrêt dans le projet qui est actuellement présenté par RFF contre moins d'une heure prévue initialement).

Qu'il nous soit permis d'affirmer que relier Marseille à Nice, 158 kms à vol d'oiseau, en moins d'un heure ne relève pas d'un record de très grande vitesse ! Il n'y a aucune raison d'abandonner cet objectif, sauf à vouloir plaire à une minorité d'opposants qui veulent de toute façon voir ce projet abandonné, grande vitesse ou pas.

En outre, les nombreux spécialistes en infrastructures ferroviaires que nous avons consultés sont unanimes pour dire qu'il n'est pas réaliste de vouloir jumeler une nouvelle ligne avec les voies existantes sur de trop grandes longueurs, cela entraînant obligatoirement un manque de fiabilité de l'ensemble de la ligne et la désorganisation des services ferroviaires pendant toute la durée des travaux. De plus plusieurs études l'ont démontré : une telle solution est beaucoup plus onéreuse qu'une ligne indépendante et beaucoup plus impactante pour l'environnement avec une destruction importante de bâti dans les centres urbains.

Enfin nous étions persuadés, et nous n'étions pas les seuls que les difficultés que rencontre la gare de Marseille Saint-Charles pourraient se régler sans tunnel ni gare souterraine.

L'amalgame des coûts repris dans le rapport COUSQUER ne paraît pas logique,

En 2009, pour justifier le choix du tracé Métropoles du Sud par Toulon centre (11,4 Mds €), on nous a expliqué que si certes celui-ci était plus onéreux de 3,4 Mds €, le choix de CDA (8 MDS €) aurait conduit, quoiqu'il arrive, à devoir investir plus de 3 milliards d'euros supplémentaires sur le réseau classique à Marseille et Toulon à un horizon 2040, et qu'il était donc préférable que la ligne nouvelle passe par Marseille en souterrain puis par Toulon.

On peut constater aujourd'hui, avec les dernières études, que la différence entre CDA et MDS est de l'ordre de 6 Mds €. Or, il est alors évident que les aménagements à effectuer sur le réseau classique (souterrains si nécessaire) n'atteindraient pas de tels montants et devraient surtout relever des CPER (par exemple : le projet RER Marseillais, le projet de diamétralisation.....). et non du projet de Ligne Nouvelle PACA dont l'objet est du ressort d'un investissement national. Il n'y aucune raison de mélanger tous les investissements dans un seul projet, cela le rend inabordable financièrement. Ailleurs en France, aucun grand projet ferroviaire ne se présente ainsi. D'autant plus que les travaux sur le réseau classique devraient faire parti de la volonté affichée de rattraper les retards accumulés depuis de nombreuses années.

→ L'argumentation sur l'abandon de CDA en 2009 était peu convaincante. Les études effectuées depuis le confirment.



L'Association TGV Développement propose une solution alternative

S'il était démontré par une étude sérieuse que la problématique du nœud ferroviaire marseillais ne pouvait se régler que par une solution souterraine, et compte tenu des difficultés difficilement surmontables mises en lumière autour de Toulon (et au dessous !) et du sillon permien, nous estimons qu'il serait préférable d'étudier la possibilité de rejoindre rapidement après la sortie de Marseille le couloir de nuisance de l'A8 vers Brignoles tout en gardant la possibilité de desservir Toulon.

Nous nous appuyons pour cela sur le rapport COUSQUER de Juin 2009 à partir duquel le Gouvernement avait fait le choix du scénario MDS, répondant ainsi au souhait initial de certains élus. Ce rapport comportait aussi des préconisations volontairement ignorées nous permettant de proposer le scénario suivant :

- traversée de Marseille et de la Vallée de l'Huveaune et Est Var-Nice comme prévu,
- section hybride de contournement de Toulon, entre la Vallée de l'Huveaune et la gare Est Var avec une gare TGV Centre Var en correspondance avec la ligne Carnoules-Gardanne remise en service, utilisant le couloir de nuisance existant de l'A8 à partir de Brignoles, permettant d'opérer un Marseille-Nice sans arrêt en ~45min (contre 1h15 dans le projet actuel),
- barreau de raccordement à Toulon assurant des missions Marseille-Toulon et Toulon-Nice, meilleures que dans l'actuel projet avec possibilité de desservir en chapelet Marseille, Toulon et Nice,
- gare de Toulon au centre et en surface, rendue possible du fait que l'ensemble des circulations ne s'arrêtant pas à Toulon n'y passeraient plus,
- absence de voies nouvelles dans le sillon permien (entre Toulon et l'Est Var), sauf d'une 3eme voie éventuelle entre Toulon et La Pauline.





Ce scénario que nous avons appelé le « 5^{ème} scénario¹ » est pleinement un scénario MDS, conforme aux souhaits des élus évoqués précédemment, reliant Marseille à Toulon à Nice et qui libère identiquement les voies TER des circulations TGV. Mais avec les performances du tracé CDA (Paris-Nice en ~3h40) et surtout très performant entre Marseille (desservi en ligne) et Nice reliés en ~45 min. Mieux que dans le projet actuel, Toulon serait relié à Marseille en ~20 min et Nice en ~45 min.

Avec les éléments dont nous disposons, ce 5^{ème} scénario aurait un coût inférieur d'environ 1Mds € à celui du projet actuellement imaginé, tout en présentant une meilleure efficacité et des gains de passagers plus importants. Il est évident que la desserte particulière de la gare de Toulon nécessiterait des améliorations de ses installations.

→ Mieux qu'un scénario de compromis, ce scénario est en fait le plus proche des centres, le plus rapide, le plus économique et le plus maillé.²

Phasage du projet

Un phasage est effectivement possible, à condition toutefois que ce ne soit pas une manière élégante de repousser le projet d'une trentaine d'années. L'infrastructure ferroviaire devra être complètement doublée et sécurisée de Marseille à Nice le plus rapidement possible.

Au-delà des problématiques de tracés, nous réaffirmons notre volonté de voir ce projet se réaliser. Nous espérons que la **Commission Mobilité 21** saura apprécier l'opportunité certaine de ce projet de Ligne Nouvelle PACA, d'autant plus que le projet qui est présenté peut être amélioré.

A propos du financement

Le coût du projet ne devrait pas être un obstacle, surtout au regard du retard accumulé par la région PACA en matière ferroviaire (ce qui ne nous empêche pas de penser qu'un projet moins cher est possible). Les concessionnaires autoroutiers sont les grands bénéficiaires du manque de capacité du réseau ferroviaire de la région PACA et pourraient à ce titre contribuer au financement de cette infrastructure nouvelle : c'est ainsi que sur 50 ans, sur la base du trafic constaté en 2011, c'est 811 milliards de kilomètres qui seraient parcourus sur le réseau

¹ Allusion aux 4 scénarios MDS en ligne qui avaient été proposés à la concertation de 2011.

² Même allusion, RFF ayant proposé le scénario 1 le + proche des centres, le scénario 2 le + rapide, le scénario 3 le + économique et le scénario 4 le + maillé



autoroutier payant de PACA, avec un péage d'un niveau moyen de 12 centimes/km, soit environ 100 milliards d'euros de chiffre d'affaire ! Il paraît donc raisonnable que l'Etat et/ou les collectivités locales fassent participer le secteur autoroutier dans un ordre de grandeur correspondant à leur engagement pour la Ligne Nouvelle PACA.

D'autre part, si ce projet indispensable à la région Provence Alpes Côte d'Azur ne devait être abandonné que pour des raisons purement financières dues à la crise actuelle, nous souhaiterions rappeler que les travaux relatifs à ce projet ne seront réalisés qu'à partir de 2016-2017, dates où nous pouvons raisonnablement espérer que la crise sera terminée et que de tels travaux permettraient alors de relancer la croissance dans une région qui en aura certainement bien besoin.

Avant de conclure, rappelons qu'il s'agit d'un projet pour la France et pour l'Europe, qui n'a pas besoin d'une démonstration des attentes locales pour être d'intérêt général. Cette ligne nouvelle doit donc figurer parmi les grands projets pour la France et l'Europe : la question n'est pas tant de savoir s'il est nécessaire de la réaliser mais de savoir quand et comment nous pourrions la financer et de réserver les emprises foncières en attendant.

Conclusion

Laissons le mot de la fin au Président du Conseil Régional de Provence Alpes Côte d'Azur, Michel Vauzelle, qui rappelait lors d'une conférence de presse :

« Le risque, si ce projet ne se fait pas, est de voir la région marginalisée et asphyxiée dans quelques années tant pour son potentiel de développement que pour le quotidien de ses habitants. »