



# Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

## Un projet ferroviaire « national » indispensable ... ... à réaliser rapidement

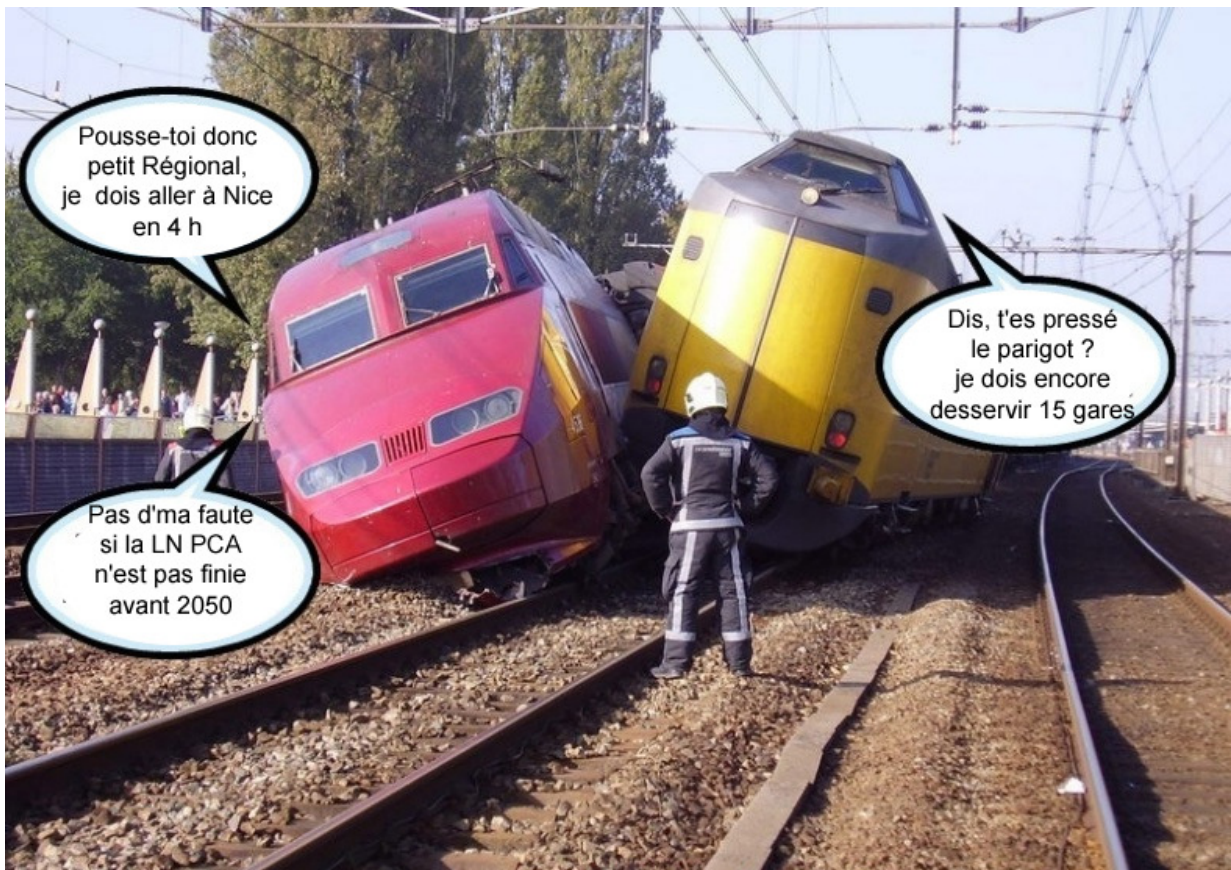
***Le projet LN-PCA est indispensable pour que la Région PACA bénéficie enfin d'une infrastructure ferroviaire minimale à la hauteur du rôle qu'elle joue dans l'économie et le développement durable de la France.***

***Ce projet a été décidé et phasé, mais son planning de réalisation est incompatible avec les enjeux socio-économiques à court et moyen terme.***

***En outre, le scénario retenu depuis 2009 relève plus d'égos locaux que du réel bon sens adapté à un véritable aménagement du territoire. Il est responsable de surcoûts, d'allongements des délais et de dégradation des services attendus. À terme, il conduira à une infrastructure plus coûteuse et peu efficace.***

***Il est urgent d'en revoir les options, notamment dans le Var (qui a été politiquement un facteur de blocage systématique stérile). Il est possible de faire mieux, pour moins cher, le plus rapidement possible.***

(avril 2014)





## Résumé

Le présent document fait un bref rappel historique du projet suivi d'une présentation de la solution et du phasage actuellement retenus. Il présente ensuite la position actuelle de l'association *TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur*, qui s'est impliquée et a soutenu le projet (anciennement dénommé LGV PACA) depuis plus de quinze ans afin de doter la région d'un système ferroviaire digne de ce nom qui, en construisant une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse désengorgerait le réseau express régional et constituerait le tronçon central de l'arc méditerranéen Barcelone-Gènes.

Cette nouvelle infrastructure est incontestablement indispensable (le débat public de 2005 l'a mis en évidence) dans une région qui ne dispose que d'une seule ligne ferroviaire à deux voies entre Marseille, Nice et Menton, datant du milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, ligne saturée autour des métropoles et sur laquelle se suivent des convois aussi disparates que des TGV, des trains grandes lignes, des TER omnibus et des trains de fret.

Les études techniques et socio-économiques de Réseau Ferré de France (RFF) ont conduit la Commission Mobilité 21 mise en place en 2012 par le Président de la République à donner un feu vert pour que le projet LN-PCA soit une des grandes priorités ferroviaires de la Nation. Ce projet fait évidemment partie des investissements liés à la transition écologique et énergétique voulue par le Gouvernement.

RFF a proposé un scénario avec un phasage étalé sur une quarantaine d'années pour réaliser une nouvelle infrastructure finalement moins ambitieuse, mais tout aussi coûteuse que celle qui avait prévalu aux objectifs initiaux.

Les études détaillées menées depuis 15 ans par l'association *TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur* et que nous avons régulièrement approfondies au fur et à mesure des décisions prises, nous permettent d'affirmer que les décisions récentes, s'appuyant certes sur la situation économique présente, vont non seulement coûter plus cher à la collectivité, mais conduire à une infrastructure moins efficace, en repoussant en outre la mise en service complète aux calendes grecques. Bien que nous ayons décrit et proposé une solution alternative plus efficace, réalisable techniquement et économiquement moins coûteuse, le dogmatisme de certains grands élus locaux a empêché qu'elle soit examinée ou, pour être plus objectif, elle a été rapidement évacuée avec l'a priori qu'elle ne faisait pas partie du cadre des études demandées à RFF.

Cette solution, nous l'avons enrichie et ses grands principes et avantages sont décrits dans la partie finale du présent document.





## Bref rappel historique

Prolongement avorté dans les années 1990 de la LGV Méditerranée (Paris-Lyon-Aix TGV-nord de Marseille), à cause de l'opposition à la traversée du département du Var, le projet de LGV Marseille-Nice renaît au début des années 2000.

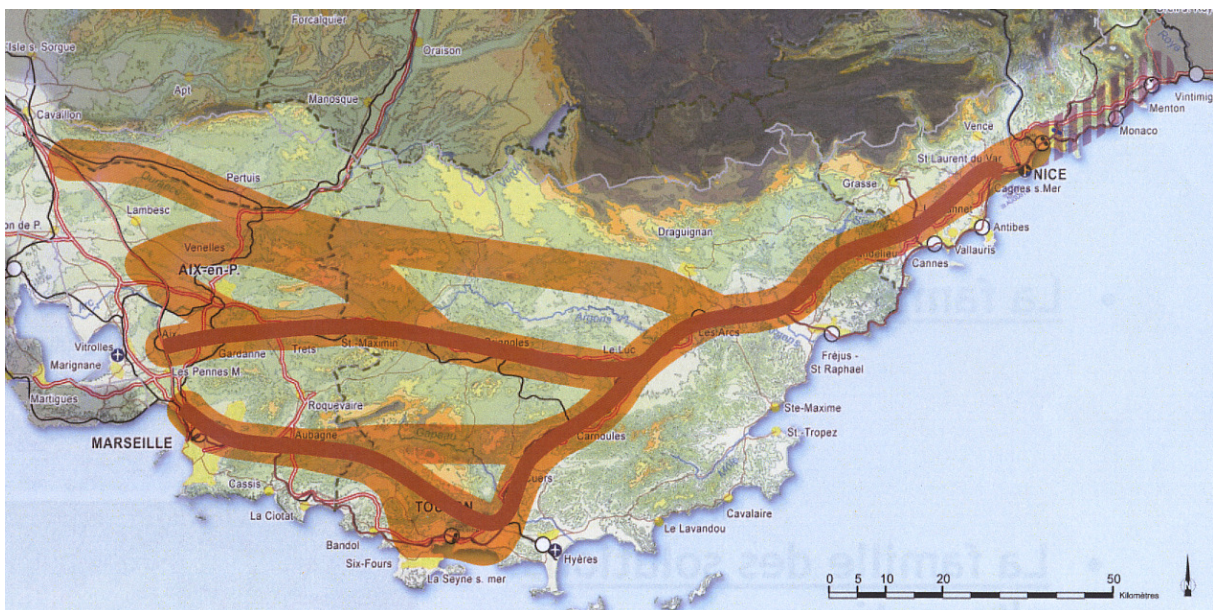
En 2005, RFF lance un débat public qui conclut à l'opportunité de la LGV PACA permettant, en doublant la seule voie ferrée Marseille-Nice datant du milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, de mettre Nice à nettement moins de 4 heures de Paris, de libérer les sillons nécessaires à une réelle amélioration du service TER autour des grandes métropoles du Sud (Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Monaco) en complément des liaisons locales (Aix, Grasse...) et de constituer un maillon ferroviaire de l'arc méditerranéen Barcelone-Gènes.

L'objectif alors visé était une mise en service à l'horizon 2020.

Deux familles de scénarios étaient alors en concurrence et ont fait l'objet d'études complémentaires dont les résultats ont été présentés par RFF aux financeurs locaux à l'été 2008 :

1) les scénarios Côte d'Azur (CDA) bâtis autour d'une LGV principale Aix-Le Muy suivant principalement le couloir de nuisance existant de l'autoroute A8 dont le coût d'investissement était alors estimé à un peu plus de 6 milliards d'euros, permettant une desserte directe rapide de l'Est Var (Draguignan, Golfe de Saint-Tropez...) et des Alpes Maritimes (Cannes, Antibes, Nice, Monaco...), tant depuis l'extérieur de PACA que depuis Marseille.

2) les scénarios dits « métropoles du Sud » (MDS) desservant en chapelet Marseille puis Toulon avant de rejoindre l'Est Var, dont le coût était alors estimé à environ 9 milliards d'euros et qui, du fait du détour obligatoire par Toulon, augmentaient non seulement les temps de parcours mais créaient des complexités et nuisances supplémentaires (tunnels, vignobles, proximité des zones urbanisées...).





Devant l'incapacité des grands élus locaux (également financeurs des études) à opter pour l'une ou l'autre des solutions, et bien que l'État ait clairement exprimé sa préférence pour CDA (ce qui fut exprimé en son temps sans ambiguïté par le Préfet de Région Michel Sappin), le Ministre Jean-Louis Borloo nomma en février 2009 un médiateur, Yves Cousquer, dont les conclusions furent manifestement orientées par le pouvoir politique des élus du Sud (madame Joissains et messieurs Gaudin, Falco et Estrosi) et annonça, fin juin 2009 son choix du scénario MDS dans un courrier dont les termes étaient suffisamment alambiqués pour conduire, quatre ans plus tard aux « compromis » aberrants dont nous dénonçons depuis cinq ans les conséquences dramatiques.



Nous tenons cependant à rappeler que, dans son rapport et ses recommandations, le médiateur, Yves Cousquer, avait recommandé d'étudier simultanément un scénario alternatif qui, pour des raisons sur lesquelles nous ne souhaitons pas polémiquer, a finalement été évacué sans justifications sérieuses, RFF considérant qu'il ne faisait pas partie de la « commande » qui lui avait été faite par les co-financeurs des études.

C'est ce scénario alternatif qui nous a, dès l'origine, paru être le meilleur compromis, que nous avons étudié en détail puis enrichi et que nous retenons comme devant être aujourd'hui celui qui permet de sortir de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons.





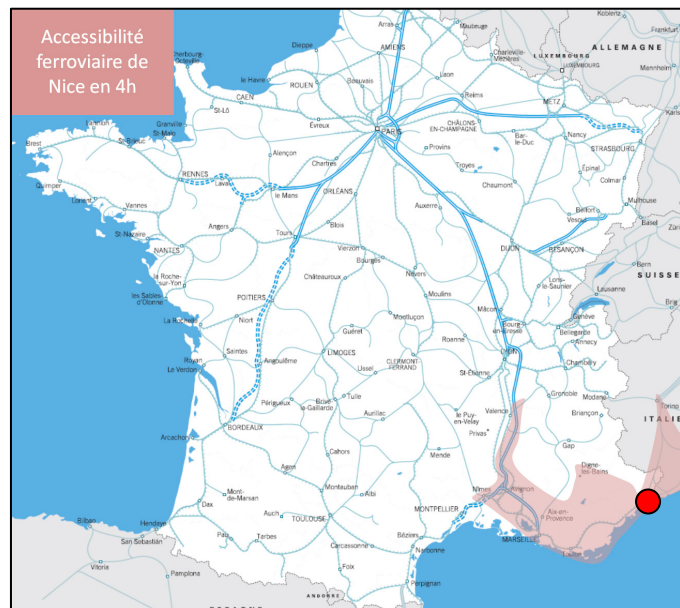
## LN PCA : une priorité incontestable

Tout d'abord, rendons hommage à la Commission 21 d'avoir retenu le projet LN-PCA dans la liste des projets d'infrastructures de transport méritant d'être mis en priorité.

Mais, il est vrai que les études socio-économiques qui conduisaient à cette décision étaient sans appel :

- Thrombose des déplacements dans la région PACA, qui va en s'accroissant sous l'effet de la croissance démographique : 5 millions d'habitants en 2012, 6 millions attendus en 2040 (soit + 30 000/an) avec un attrait touristique important, représentant pendant la saison estivale un apport de population de plus de 2 millions d'habitants,
- Saturation des infrastructures routières, entraînant leur congestion et surtout un accroissement énorme et inquiétant des pollutions atmosphériques (600 000 personnes soumises à une pollution hors normes, Aix-en-Provence est la 2<sup>ème</sup> ville la plus polluée d'Europe), des pertes de temps quotidiennes (10 jours/an perdus pour un usager Marseille-Aix, 6 jours sur Cannes-Nice), recul de l'attractivité de la région... en dépit des derniers investissements routiers réalisés (2 fois 3 voies de l'A8, de l'A50, L2 à Marseille, tunnels de Toulon, modernisation des échangeurs de Nice-Saint Augustin et d'Aubagne).
- Ferroviaire décadent et saturé ne pouvant prétendre être une alternative malgré les efforts : réouverture de Cannes-Grasse, virgule d'Avignon, modernisation des gares, 3<sup>ème</sup> voie Antibes-Cagnes et 3<sup>ème</sup> voie Marseille-Aubagne ...).
- Enclavement du centre et de l'Est Var et des Alpes Maritimes : Toulouse et Paris sont plus proches d'Avignon que Nice !!!

La réponse à tous ces constats, c'est qu'il faut massivement reporter les déplacements voyageurs de la route vers le rail, ce qui nécessite une Ligne Nouvelle, pour augmenter significativement le cadencement des TER sur la ligne existante, pour améliorer l'accessibilité de l'est de la région avec plus de trains longs parcours et des temps de parcours plus attractifs



Accessibilité en 4 heures de train depuis Nice (5<sup>ème</sup> ville de France) : 5 % du territoire métropolitain

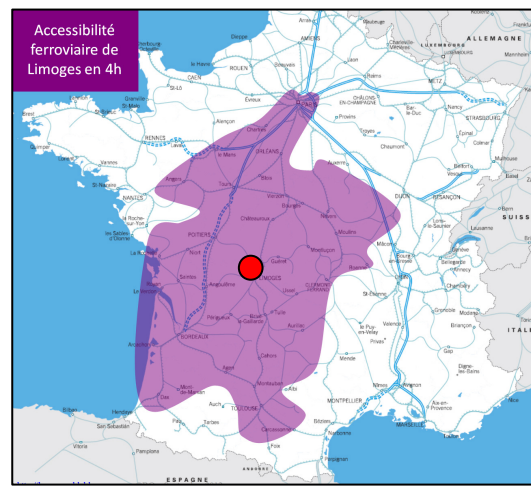
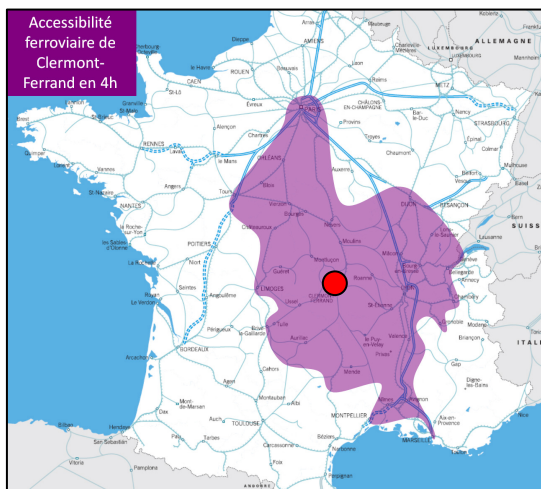
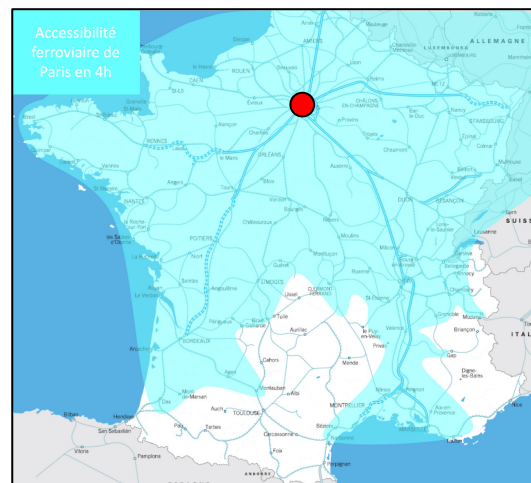
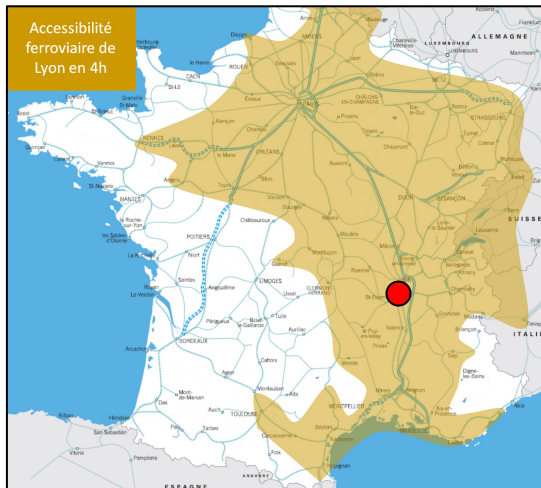
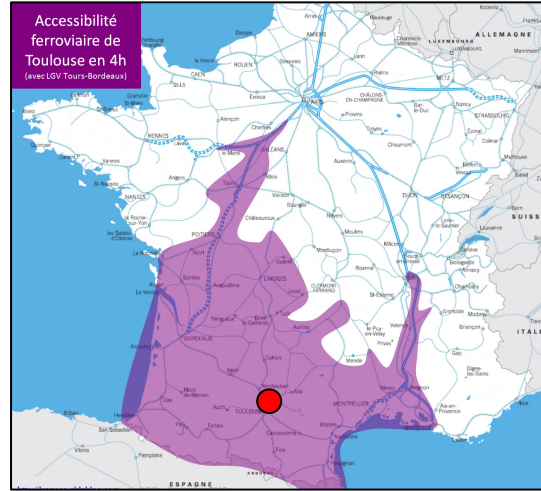
**Nice est relié à Marseille à la vitesse d'un pigeon-voyageur (60 km/h)<sup>1</sup>  
alors que Toulouse est relié à Bordeaux à la vitesse de l'hirondelle (plus de 100 km/h)<sup>2</sup>.**

<sup>1</sup> 158km à vol d'oiseau entre Marseille et Nice en 2h30

<sup>2</sup> 209km à vol d'oiseau entre Bordeaux et Toulouse en 2h



À comparer avec l'accessibilité en 4 heures de train depuis Marseille, Bordeaux, Toulouse, Lyon, sans même parler de Paris, mais aussi Limoges ou Clermont-Ferrand !!!







## Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Suite aux recommandations de la Commission Mobilité 21, en juillet 2013, l'État a retenu la LN-PCA parmi les projets devant être réalisés avec les priorités phasées suivantes :

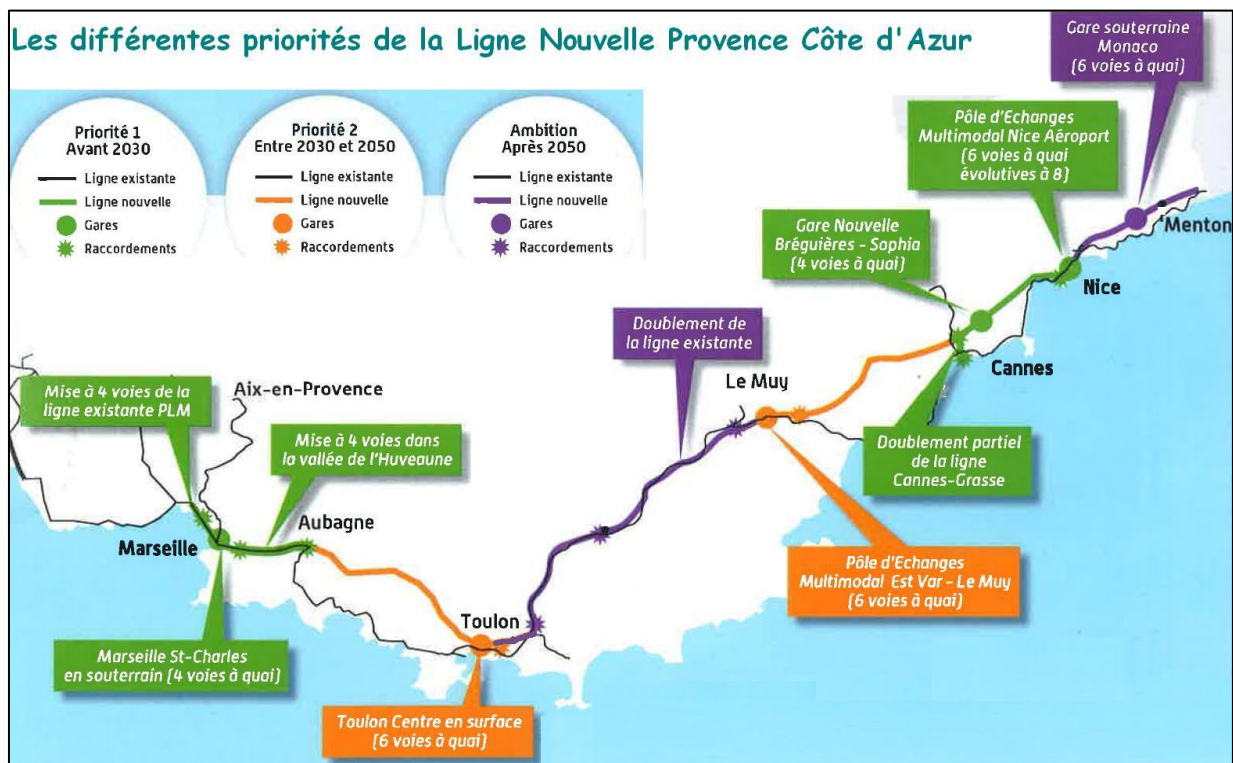
### Priorité 1 (à réaliser avant 2030) :

- Une « boucle » Cannes-Sophia Antipolis-Nice Saint Augustin dans les Alpes Maritimes (4,2 milliards d'€)
- Une nouvelle paire de voies du nord de Marseille à Aubagne prolongeant à vitesse classique la LGV Méditerranée venant d'Aix TGV et desservant une extension souterraine de la Gare Saint-Charles à Marseille (2,5 milliards d'€)

### Priorité 2 (à réaliser entre 2030 et 2050) !

- Un tronçon de ligne nouvelle traversant l'Estérel reliant la gare Ouest Alpes-Maritimes de Sophia Antipolis à une nouvelle gare Est-Var (vers Le Muy) (2 milliards d'€)
- Un nouveau tronçon entre Aubagne et Toulon (4 milliards d'€)

Puis une « ambition<sup>3</sup> » (au-delà de 2050) pour réaliser éventuellement le chaînon manquant entre Toulon et Est-Var en doublant la ligne classique de 1856.



<sup>3</sup> Ambition : Désir de gloire, de réussite sociale, de tout ce qui peut honorer l'amour-propre. Vif désir de réussir quelque chose.





## Un nouvel objectif et trois décisions à prendre d'urgence

Certes, la Commission Mobilité 21 a reconnu la situation critique des déplacements dans la région PACA et a conclu que le projet LN PCA représentait une réponse adéquate. Mais, c'est avec plus que de l'amertume que nous constatons que ce projet a été réduit à sa plus simple expression dans sa « priorité 1 » dont l'horizon est très éloigné (2030) et que les réponses aux vrais besoins ne verraient pas le jour avant 2050, au prétexte des contraintes financières du moment mais sans tenir compte, ni de l'amortissement sur le long terme d'un tel projet, ni des conséquences négatives de sa non-réalisation. En outre, dans un contexte de pénurie énergétique qui sera plus aigu dans les prochaines décennies, repousser encore dans le temps la réalisation de certaines sections se traduira par un alourdissement de leurs coûts, aggravé par l'urbanisation croissante, tout en se privant de leurs avantages.

Compte tenu de la situation actuelle qui exige incontestablement une prise en compte immédiate et différente d'une situation plus que préoccupante, l'association *TGV Développement Var-Côte d'Azur* alerte le gouvernement : il s'agit d'une cause nationale (et même internationale pour constituer un arc méditerranéen attractif) alors que certaines réactions locales auraient tendance à en faire des sous-projets départementaux aux intérêts contradictoires :

Bouches du Rhône : « *Le TGV vient déjà à Aix et à Marseille, ça me suffit* »

Var : « *Toulon est à 3h45 heures de Paris et le Var ne veut pas être traversé pour faire gagner 10 min au Niçois* »

Alpes-Maritimes : « *Et moi, et moi, et moi !!! Mon aéroport de Nice est saturé et le département est l'éternel oublié de l'Etat central* »

Au vu de la situation critique qui est parfaitement décrite dans les études et documents actuels, ceux de RFF mais aussi les nombreux documents que nous avons publiés et échangés avec RFF, l'association *TGV Développement Var-Côte d'Azur* insiste pour que le nouveau gouvernement aille au delà des priorités actuelles et réoriente immédiatement le projet en fixant au plus vite un nouvel objectif réellement ambitieux et en prenant d'urgence trois décisions.



## Nouvel objectif pour le projet LN PCA

Il s'agit de revenir aux conclusions du débat public : désengorger le réseau express régional, désenclaver l'est de la région PACA et constituer le maillon central de l'arc méditerranéen

**L'infrastructure nouvelle complète Marseille-Nice devra donc être mise en service au plus tôt et, en tout état de cause avant 2030.** Cela suppose un scénario réaliste avec ce calendrier et un calendrier réaliste au regard de l'urgence des besoins, notamment pour le désengorgement du réseau express régional.

Il faut, ni plus ni moins, rattraper en partie le retard pris depuis le débat public de 2005 qui concluait à une mise en service de bout en bout en 2020.

Quant au financement, il s'agit de mettre fin aux attermoissements, pleurnicheries et renvois de balles de collectivités territoriales qui jouent les conflits d'intérêt politiques et électoralistes locaux sans se soucier de l'intérêt collectif national.

L'enjeu au minimum national du projet LN-PCA devra se traduire dans le financement pour la partie de l'investissement que le système ferroviaire ne pourra pas financer. Il importe donc à l'Etat de décider des options allégeant sa charge (avec un projet moins cher et plus performant que le système ferroviaire financera mieux)

**Focus : la LN PCA concerne le plus grand nombre de trains des grands projets ferroviaires**

*De tous les axes classiques concernés par des projets de Ligne Nouvelle, Marseille-Nice est celui où circule le plus grand nombre de trains (sa saturation n'est pas une hypothèse future mais une constatation actuelle).*

*Une fois la LN PCA réalisée, la demande actuelle non satisfaite et l'amélioration des temps de parcours justifiera un doublement du nombre de TGV (c'est loin d'être le cas d'autres projets où la fréquence est maintenue ou légèrement augmenté).*

*Et l'axe classique parallèle ne sera pas délaissé puisqu'un triplement de l'offre TER est prévu. Du fait de la moindre hétérogénéité des vitesses, il y circulera même plus de trains (TER) qu'aujourd'hui (TER+TGV). **Aucun autre grand projet ferroviaire ne répond à un tel besoin pour les transports quotidiens de proximité.***

**La LN PCA est le projet qui fait le meilleur usage des capacités offertes sur l'axe Marseille Nice**

## Trois décisions incontournables qui ne sauraient attendre

- 1. Accélérer la réalisation de la priorité n°1**
- 2. Mettre sans attendre le tronçon Estérel (Est-Var-Cannes) en priorité n°1**
- 3. Substituer au tronçon Aubagne-Toulon (priorité n°2) et à l'ambition sillon permien (au-delà de 2050) la solution alternative directe Aubagne-Est Var dès 2030.**



## 1. Accélérer la réalisation de la priorité n°1

De 2005 à 2009, les études recommandaient la réalisation du projet dans son intégralité pour 2020, soit une douzaine d'années, délai raisonnable pour franchir les différentes étapes administratives, acquérir les terrains et réaliser les travaux

Suite au choix du scénario Métropoles du Sud (2009), le plus compliqué, le délai de réalisation pour l'infrastructure nouvelle complète fut annoncé pour 2023 et confirmé lors de la concertation de 2011... toujours 12 ans plus tard.

En 2013, et bien qu'une partie des études préalables à l'Enquête d'Utilité Publique aient été réalisées (Zones de Préférences, fuseaux...) RFF annonça de solutionner les nœuds ferroviaires (équivalent à la priorité 1) pour 2025 et de réaliser le phasage cible (priorité 1+2) pour 2030. Puis il fut décidé de reporter ces délais à 2030, 2040 et plus si affinité... soit 17 ans plus tard pour une infime partie du projet !!!

Il n'est pas raisonnable qu'un projet que tout le monde reconnaît urgent, indispensable et sans alternative, soit à ce point retardé.

Le projet de LN PCA ne doit plus souffrir de délai d'attente politique, et tout doit être fait pour franchir rapidement l'ensemble des étapes nécessaires à sa réalisation. La priorité 1 peut et doit être réalisée dès 2025

## 2. Mettre sans attendre le tronçon Estérel (Est Var-Cannes) en priorité n°1

Il n'est pas non plus raisonnable qu'à la fin de la prochaine décennie (2030), toutes les gares des Alpes Maritimes restent à plus de 2 heures de Marseille.

Comment admettre qu'au terme d'un tel montant de dépenses, la traversée de l'Estérel continue à se faire à 80 km/h ?

Il est impératif à nos yeux de réaliser le tronçon de ligne nouvelle entre la Siagne et une nouvelle gare dans l'Est Var dès la « priorité 1 ».

Les enjeux financiers sont modestes (moins de 2 milliards d'€) en comparaison du traitement des nœuds ferroviaires de la priorité 1 (6.7 milliards d'€). Cela permettrait au passage de faire l'économie du raccordement périlleux et techniquement difficile de phasage entre la voie littorale et Cannes-Grasse vers Cannes Marchandises de plusieurs centaines de millions d'euros. Cela permet surtout d'engager rapidement la réalisation de la gare Est Var, dont les enjeux fonciers sont préoccupants si elle devait être repoussée de plusieurs décennies.

Ainsi dès la « priorité 1 », les TGV gagneront une quarantaine de minutes entre le Var et les Alpes Maritimes et les TER pourront être développés à l'ouest de Cannes ainsi qu'entre Les Arcs, Draguignan et St Raphaël





**Focus financier : l'exemple de la LGV Bretagne Pays de la Loire**

Pour un coût de 3.3Md€, la LGV entre Le Mans et Rennes permet un gain de temps de 30 à 40 min. Compte tenu des gains de trafics, RFF a estimé que cela lui permettait de participer à hauteur de 1.5Md€

Le prolongement de la LN de Siagne à EstVar souhaité par l'Association permet un gain de temps similaire entre les Alpes Maritimes et le reste de la France et concerne un trafic similaire (une vingtaine de trains quotidiens par sens avant la mise en service du projet).

Il est donc probable que le système ferroviaire puisse participer à hauteur de 1.5Md€ à cette extension de la priorité 1 jusqu'à EstVar, ce qui limiterait considérablement la part de l'Etat et des collectivités

Par ailleurs, en améliorant l'attractivité du mode ferroviaire par la diminution des temps de parcours, le système pourra participer au financement de la Ligne Nouvelle grâce à des usagers moyens et longs parcours plus nombreux et prêts à payer un peu plus cher.

A contrario, avec la priorité 1 réduite au nœud Cannes-Nice, le bilan socio économique indique une baisse du trafic ferroviaire des Alpes Maritimes vers le Var, vers les Bouches du Rhône et vers l'extérieur de la région car la diminution des dessertes des gares du littoral comme Cannes et Antibes, reportées sur Sophia Antipolis, n'est pas compensée par une amélioration des temps de parcours sur cette nouvelle gare

**3. Substituer au tronçon Aubagne-Toulon (priorité n°2) et à l'ambition sillon permien (au-delà de 2050) la solution alternative directe Aubagne-Est Var.**

Une fois que les deux décisions précédentes auront été prises, on sera malgré tout loin de la solution globale car il manquera encore une nouvelle infrastructure entre Aubagne et l'Est-Var et tous les trains (TGV, TER, fret...) seront encore, et pour longtemps, obligés d'emprunter la ligne actuelle à deux voies, de plus en plus saturée, et de faire le détour par Toulon.





Au-delà de la caricature, il apparaît d'une part qu'il n'y aura quasiment aucune amélioration des cadencements TER dans le Var, ni gain de temps sensible à l'échelle régionale, en dépit des travaux et des investissements consentis, avant la fin de la réalisation de la priorité 2 (mise en service avant 2050) et que, d'autre part, le maillon faible (Toulon-Est Var) risque de ne jamais voir le jour, sans oublier que vouloir doubler sur place la capacité de la ligne actuelle coûterait plus cher qu'un projet de ligne nouvelle, avec une faisabilité douteuse, et sans amélioration des déplacements.

Après de nombreuses réflexions, études et échanges avec RFF (qui, pour obéir à ses commanditaires et éviter un choc frontal avec les grands élus varois, a évacué dès le début d'une des recommandations du médiateur Yves Cousquer, et n'a pas souhaité retenir plus avant nos suggestions, avec de plus ou moins bonnes raisons, tout en reconnaissant leur pertinence), nous sommes aujourd'hui persuadés qu'**il est déraisonnable de persister dans un scénario MDS de Métropoles du Sud à desservir en chapelet linéaire, imposant à RFF de n'étudier que le passage de la LN PCA par Toulon.** Ces réflexions nous conduisent également à ne pas remettre en cause le passage par Marseille.

**Nous préconisons que soit étudiée pour la priorité 2 (objectif 2030-2040) une option de ligne nouvelle complète reliant directement Aubagne à la gare Est-Var en passant par Brignoles et longeant le couloir de nuisance de l'autoroute A8, évitant Toulon.** (cf schéma ci-après)

Au demeurant, la perspective actuelle d'une section de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon gèle tout projet d'augmentation de capacité de la ligne existante, au prétexte que ceux-ci seraient rendus inutiles une fois la Ligne Nouvelle réalisée. Or compte tenu de son coût (4 Md€) et des autres priorités de la LN PCA, cette section ne pourra pas être réalisée avant plusieurs décennies, ce qui se traduira par l'impossibilité de développer les TER autour de Toulon et les trains longs parcours vers l'est de la région. Nous préconisons au contraire la réalisation avant la « priorité 1 » de projets concrets et réalistes d'augmentation de capacité entre Aubagne et Toulon, dont les budgets sont sans commune mesure avec ceux d'une LN et pouvant faire l'objet des prochains CPER. Ainsi, dès « la priorité 1 », l'est de la région sera désenclavé et les TER pourront se développer autour des principaux pôles régionaux.

Ensuite, à l'issue de la réalisation de la section Aubagne-Brignoles-Est Var, l'augmentation de capacité sur la ligne existante permettra de garantir la desserte de Toulon en TGV et même de l'améliorer puisque les trains ne desservant pas Toulon ne satureront plus la gare.

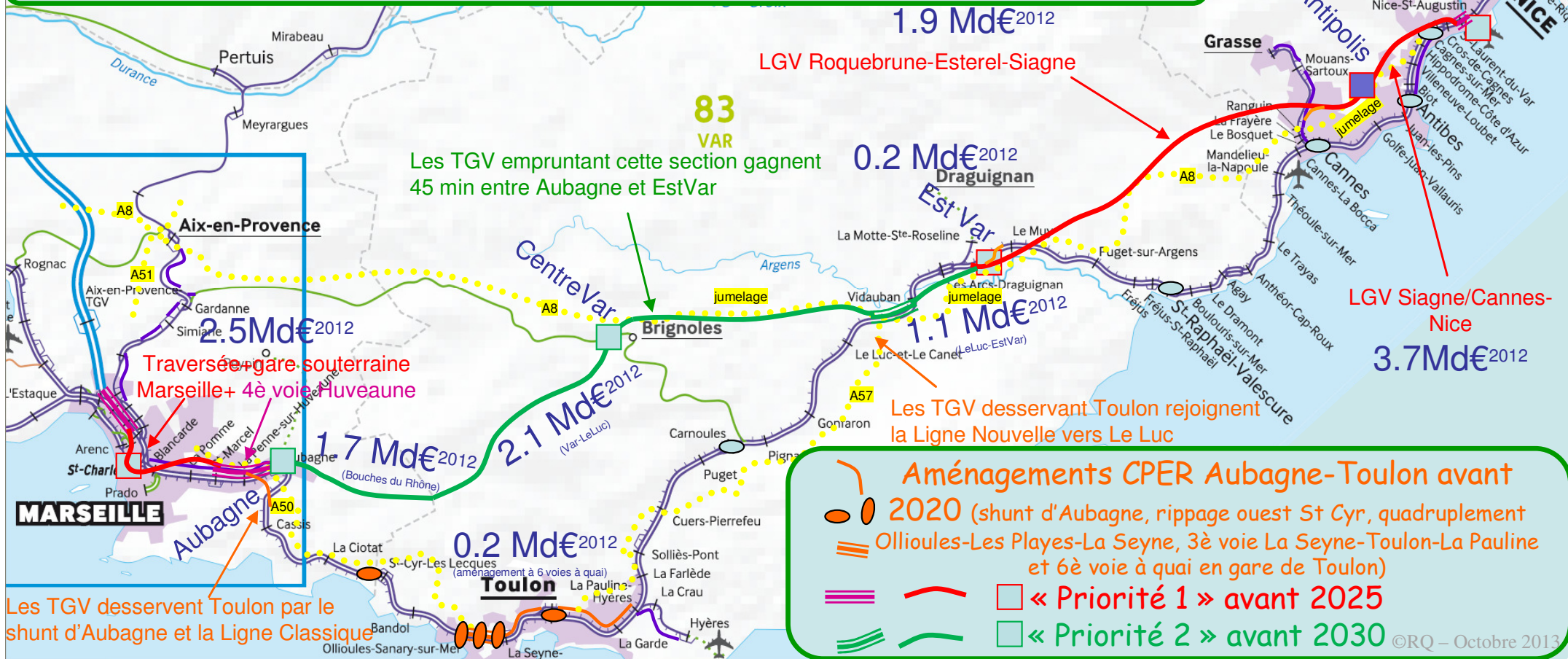
Ce scénario présente de nombreux avantages incontestables :

- c'est la solution la plus performante pour l'Est Var et les Alpes Maritimes (pouvant offrir des Paris-Nice en 3h45, Marseille-Nice en 45 mn et Toulon-Nice en moins de 55 mn) capable de désengorger réellement l'A8 et l'aéroport de Nice, tout en renforçant son rôle international de 2<sup>nd</sup>e porte d'entrée après Paris sur le territoire français
- il satisfait les objectifs de services TER autour des pôles de Aix-Marseille-Aubagne, Toulon, Est Var-St Raphaël et Cannes-Nice-Monaco dès l'horizon de la « priorité 1 », tout en désenclavant l'est de la région,





# Les priorités de l'association TGV développement pour la LN PCA







- il permet à moyen terme d'établir des liaisons internationales nécessairement plus directes entre Marseille et Nice, comme Paris-Gênes ou Barcelone-Milan (et qui ne seront pas possible dans ce qui est actuellement étudié à l'issue des priorités 1 et 2 et même après l'ambition 2050),
- couplé à la réhabilitation de la boucle TER Marseille-Gardanne-Brignoles-Carnoules-Toulon-Marseille, il offre un véritable maillage pour un système ferroviaire global en PACA et non un ridicule doublement de la ligne classique datant du milieu du 19<sup>ème</sup> siècle qui exclut les territoires du centre Var dont le potentiel de développement est le plus important,
- il permet des économies d'investissements et représente une réduction très sensible des nuisances environnementales, humaines et surtout économiques, notamment dans l'agglomération toulonnaise, entre Aubagne et Toulon et dans le sillon permien et évite ainsi les oppositions fortes des élus et agriculteurs de ces territoires, ainsi que des riverains plus nombreux sur la section Aubagne-Toulon que sur Aubagne-Brignoles-Est Var
- il évite le pays d'Aix et ses vignobles d'AOC, ainsi que l'agglomération de Saint-Maximin,
- les incidences sur l'habitat en amont et aval de la gare de Toulon centre sont évités, de même que de hasardeux tunnels urbains sous Toulon,
- toute la capacité de la gare de Toulon centre réaménagée sert à desservir Toulon (et non à faire transiter des TGV sans arrêt qui pourront passer ailleurs).

Le risque non prouvé de perte de passagers toulonnais (ce n'est pas la population totale de l'agglomération toulonnaise qu'il faut prendre en compte mais le nombre de personnes qui ont envie ou besoin de prendre des TGV et qui renonceraient à leur déplacement simplement parce qu'on leur proposerait de changer de train à Marseille) sera largement compensé par les usagers du centre Var et des Alpes Maritimes qui, grâce à une offre plus performante, préféreront le train à l'avion ou à la voiture.<sup>4</sup>

*TGV Développement Var-Côte d'Azur* rappelle que les études réalisées en 2009 par le secrétariat permanent du médiateur Yves Cousquer, concernant une section de Ligne Nouvelle entre Aubagne (Bouche du Rhône), Brignoles (Centre Var) et Le Luc (Est Var), démontrent que, bien que plus longue, elle ne coûterait pas plus cher que la section Aubagne-Toulon prévue en « priorité 2 » puisqu'elle évite les tunnels en milieu humain dense et dans des conditions géologiques difficiles, particulièrement onéreux.

Cela signifie que pour un coût similaire aux priorités 1+2 (environ 13 milliards d'€ à l'issue desquels les TGVs continueraient de transiter sur la ligne existante entre Toulon et Est-Var, empêchant le développement des TER, avec un temps de parcours moyen de 1h45 entre Marseille et Nice), il est possible de financer une infrastructure nouvelle complète, plus performante, desservant mieux les territoires intermédiaires.

En faisant preuve de bon sens, de responsabilité et d'efficacité, il est encore possible de rattraper le temps perdu.

---

<sup>4</sup> Malgré de multiples demandes, RFF n'a jamais voulu communiquer sur les gains de trafic spécifiquement liés à la gare de Toulon (ce qui laisse penser qu'ils ne sont pas aussi favorables que cela) et ceux qu'une amélioration des temps de parcours permettrait d'obtenir dans l'est de la région Le recoupement d'études de trafic post-débat public permet par ailleurs d'étayer notre affirmation



## Conclusion

Laissons le mot de la fin à Michel Vauzelle, Président du Conseil Régional, 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. »**

Pour éliminer ce risque, à défaut pour le réduire, les recommandations de TGV Développement Var-Côte d'Azur sont :

- ***Affirmer l'urgence du projet de LN PCA face aux enjeux socio-économiques et la réalisation accélérée des études et procédures débouchant sur une DUP avant 2017 sur les priorités 1 et 2.***
- ***Inclure aux investissements prévus en « priorité 1 », la section de Ligne Nouvelle entre Siagne et Est-Var, et permettre la réalisation de cette « priorité 1 » pour 2025.***
- ***Concernant la section entre Aubagne et Est Var, demander à RFF d'effectuer des études sur une ligne ne traversant pas Toulon, comme nous le préconisons, pour trouver un consensus, qui bénéficierait à tout le monde à un coût modeste.***