

LGV PACA

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV
Développement
Var - Nice
Côte d'Azur



Une concertation pour les années à venir

Mettre en place un système ferroviaire complet et performant sans oublier que cette ligne nouvelle devrait pouvoir permettre de libérer des capacités pour le fret et les liaisons TER de la ligne actuelle tout en apportant une contribution essentielle aux enjeux du développement économique de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et au-delà de toutes les villes du Sud.

Le Comité de pilotage du projet LGV PACA a décidé le **11 juillet 2011** de retenir **4 scénarios** dans le cadre du tracé dit des « **Métropoles du Sud** », ces 4 scénarios vont être mis à la concertation dans un premier temps jusqu'à fin 2011. Début 2012 un seul scénario sera retenu. Ensuite ce scénario sera approfondi par les 3 Bureaux d'Etudes choisis et sera mis à la concertation afin d'arriver à l'Enquête publique de 2015 avec un projet faisable et acceptable.

SCÉNARIO 1



MARSEILLE SAINT-CHARLES
TOULON CENTRE SOUTERRAIN
EST VAR PANACHAGE
GARE NOUVELLE OUEST 06
NICE SURFACE
ITALIE PANACHAGE

**UN SCÉNARIO OPTIMISÉ
DE DESSERTE DES CENTRES
DES MÉTROPOLES**

SCÉNARIO 2



MARSEILLE SAINT-CHARLES
TOULON EST
EST VAR LIGNE NOUVELLE
GARE NOUVELLE OUEST 06
TUNNEL FILANT SOUS NICE
AVEC RACCORDEMENT ST-ROCH
NICE-ITALIE PANACHAGE

**LIGNE NOUVELLE INTÉGRALE
À L'OUEST DE NICE,
SUR UN TRACÉ DIRECT**

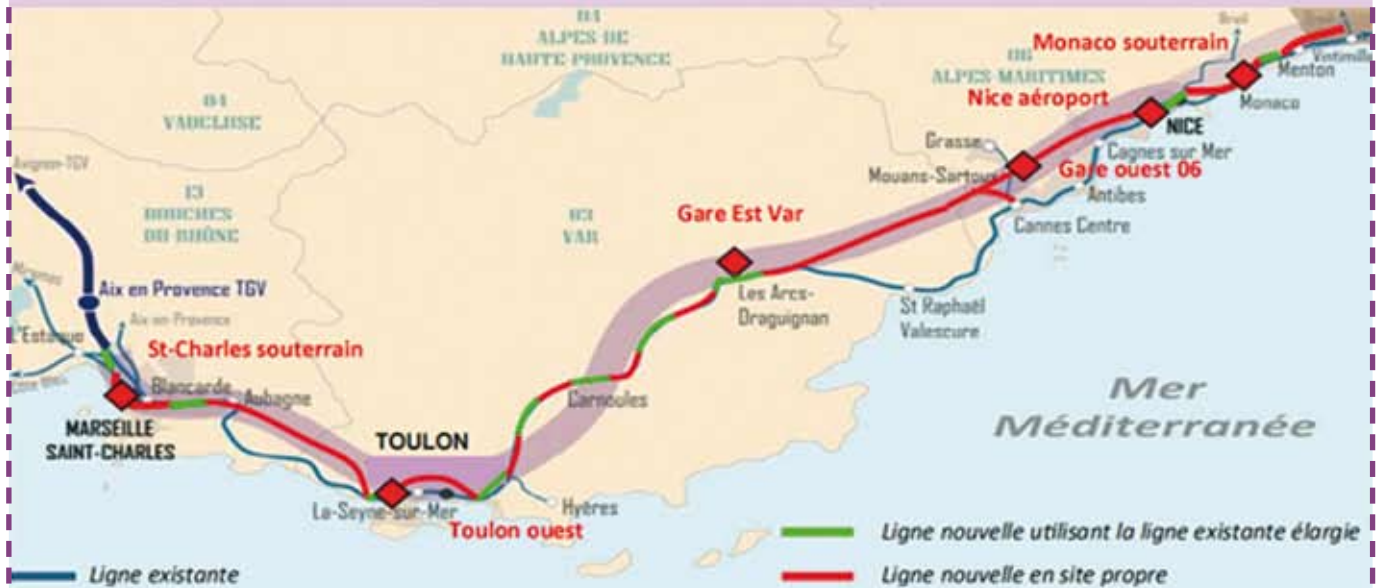
SCÉNARIO 3



MARSEILLE SAINT-CHARLES
TOULON EST
EST VAR PANACHAGE
GARE NOUVELLE OUEST 06
NICE SURFACE
NICE-ITALIE PANACHAGE

**SCÉNARIO LE MOINS CHER,
ÉQUILBRÉ ENTRE LIGNE NOUVELLE
ET LIGNE CLASSIQUE**

SCÉNARIO 4



MARSEILLE SAINT-CHARLES
TOULON OUEST FILANT
EST VAR PANACHAGE
GARE NOUVELLE OUEST 06
AVEC RACCORDEMENT VERS CANNES
NICE SURFACE
NICE-ITALIE PANACHAGE

**UN SCÉNARIO À FORT MAILLAGE
ENTRE LIGNE NOUVELLE
ET LIGNE CLASSIQUE**

LGV PACA :

Le projet de toute une région

Choisir un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs c'est permettre à la fois la croissance économique, le développement social et la protection de l'environnement.

L'accroissement de la mobilité est une des caractéristiques notables du siècle dernier et toutes les études effectuées démontrent que cette tendance ne fait que s'accroître. Dans ces conditions il n'est pas étonnant que les transports soient au cœur des préoccupations de tous: public, associations et élus. Les infrastructures importantes et coûteuses nécessaires sont aussi sensibles aux problèmes concernant l'occupation des sols, la pollution, le bruit, le coût social du aux accidents et la consommation énergétique.

Tout naturellement, le rail se positionne comme le moyen de transport le plus adapté pour assurer les déplacements dans le respect de l'environnement à un coût social raisonnable. Pour assurer les déplacements la Collectivité a longtemps misé sur la route en investissant massivement sur les infrastructures routières et autoroutières ; aujourd'hui les réseaux sont pour certains saturés et pour les autres en voie de l'être.

Que cela soit pour ses loisirs ou pour son travail l'homme admet de moins en moins de passer un temps important dans les transports, synonyme pour lui de « temps perdu » d'où la nécessité d'augmenter la vitesse des déplacements cela étant devenu possible avec

la forte évolution des technologies : le TGV Méditerranée en est une illustration parfaite. La Grande Vitesse devient ainsi indispensable pour faciliter les échanges.

Afin de préserver l'avenir de la région face à cet accroissement considérable de la demande de transport, le Conseil Régional dès 1998 a souhaité développer et moderniser les infrastructures ferroviaires. Mais il a été vite constaté que l'amélioration des infrastructures projetée sur le littoral entre Marseille et Nice ne serait pas suffisante. Il devenait donc impératif de développer une desserte permettant un accès rapide aux principales villes du Var et des Alpes Maritimes.

Au projet initial du TGV Méditerranée, le schéma directeur des lignes ferroviaires à Grande Vitesse prévoyait une branche Côte d'Azur. A l'époque les inquiétudes soulevées et le manque de volonté politique n'avaient pas permis de faire aboutir le projet. Le TGV Méditerranée s'est ainsi fait sans la branche Côte d'Azur.

Dès 1998, à la demande du Vice Président chargé des Transports, l'Etat décide d'approfondir les études relatives à la desserte de Toulon et de la Côte d'Azur. RFF a donc été chargé d'une étude sur l'opportunité de développer la Grande Vitesse vers Toulon et la Côte d'Azur.

RFF a ainsi établi différents scénarios aboutissant à des projets de couloirs ; plusieurs possibilités étaient ainsi offertes. En 2005 s'est tenu le débat public



prévu par la loi Barnier et à la suite de ce débat l'opportunité d'une telle ligne a été admise. Des études complémentaires ont donc été réalisées aboutissant à une décision ministérielle de favoriser le tracé dit des Métropoles du Sud.

Il est bon de rappeler que la réalisation de cette ligne LGV est essentielle pour la région. Sans elle, il serait impossible d'améliorer d'une manière fiable l'accès de la Côte d'azur, permettre des échanges avec l'Italie et l'Espagne et tous les pays du nord mais aussi rapprocher les métropoles régionales. Sans cette ligne il sera impossible de libérer des capacités sur la ligne existante afin de réaliser un réseau TER performant.

Les opérations ferroviaires, qu'il s'agisse des projets de ligne nouvelle, des réactivations de ligne, des augmentations de capacité..., ne sont aujourd'hui plus conçues comme elles l'étaient jus-

qu'au début des années 1990. Davantage d'acteurs, de nature diverse, sont à présent impliqués, comme en dispose la loi qui prévoit que « la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à l'enquête publique.

Avec l'approbation de la charte de la concertation lors du Comité de pilotage du 17 janvier 2011, le projet de LGV PACA par les Métropoles du Sud entre dans une nouvelle phase de concertation, celle qui accompagne la réalisation des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

La participation du public c'est aussi ne pas laisser les autres décider à sa place.

Alain PATOULLARD
Association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur ■

PLANNING

Fuseau de 7 Km	actuel
Fuseau de 1000 mètres	2012
Fuseau de 500 mètres	2014
Enquête d'Utilité Publique	2015
Travaux de réalisation	2017 à 2023
Mise en service	2023

Association TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur

7, avenue Aristide Briand BP 66
83270 Saint-Cyr-sur-Mer
06 12 42 39 22 / 06 12 16 04 82

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

