

BULLETIN n°17

Sept
2012

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV
Développement
*Var - Nice
Côte d'Azur*



- 3 La construction d'une nouvelle ligne Provence Alpes Côte d'Azur est impérative
- 5 Le projet de ligne nouvelle entre Marseille et Nice sera-t-il sacrifié ?
- 7 Le projet dit LGV PACA, lettre aux élus (es)
- 8 Un grand projet ferroviaire Sud Europe Méditerranéen
- 9 Le rail est une solution alternative durable
- 10 Le 5ème scénario pour faire face aux difficultés
- 14 Lettre de Christian Estrosi, maire de Nice
- 15 Lettre de Michel Vauzelle,
président du Conseil régional PACA



J'AIME MA REGION

**JE DIS OUI À UNE LIGNE
NOUVELLE MODERNE,
RAPIDE ET EFFICACE !**

RENSEIGNEMENTS

7, avenue Aristide Briand BP 66
83270 SAINT-CYR-SUR-MER
Tél : 06 12 42 39 22 / 06 12 16 04 82

► Editorial

Les Comités de pilotage du 22 décembre 2011 et du 12 juillet 2012 ont été clairs : une nouvelle infrastructure indépendante reliant la région marseillaise à l'Italie est indispensable pour que nos enfants puissent encore se déplacer dans 20 ou 30 ans. Le Préfet de région avait donc demandé à RFF de continuer les études préparatoires à l'enquête d'utilité publique en tenant compte des observations recueillies lors de la concertation du dernier trimestre 2011.

Les évolutions politiques de mai et juin 2012 ont changé la donne et certains y ont vu une opportunité, dans le cadre des économies souhaitées par le nouveau Gouvernement, pour abandonner le projet.

Cela nous a amené à avoir une activité intense cet été. Une entrevue au Ministère des Transports nous a permis d'avoir l'assurance que le choix de retenir ce projet, ne se fera qu'après la nouvelle concertation effectuée par le Préfet de Région dès cet automne et qui a pour objectif de trouver un consensus régional sur un projet dont l'intérêt pour la région est reconnu.

Abandonner ce projet serait catastrophique pour la région d'où notre lettre aux élus.

Un nouveau projet concernant un système ferroviaire performant comprenant une ligne nouvelle indépendante alliant la vitesse et la facilité des déplacements au quotidien devra donc être présenté au Gouvernement avant la fin de l'année. La concertation continue mais la volonté politique affichée de vouloir faire passer la ligne par Toulon par un souterrain de 17km ne serait-elle pas l'erreur à ne pas commettre, d'autres possibilités existent il ne faut pas les négliger.

Arrêtons également d'opposer la grande vitesse et le réseau classique. Les infrastructures à grande vitesse ont permis à la SNCF de développer de manière importante ses services au quotidien sur les infrastructures existantes. Sans ces lignes à grande vitesse il aurait été impossible de faire circuler tous les TER qui roulent aujourd'hui sur l'ensemble du territoire. Ne l'oublions pas à l'heure où il est de bon ton d'accuser la grande vitesse de tous les maux.



Alain Patouillard

Président de l'Association

TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Alain Patouillard

Président de l'association

TGV Développement

Var Nice Côte d'Azur

PARTICIPATION :

Alain Patouillard

Jean-Claude Sappa

Rémi Quinton

Jean-Marc Coppola

CONCEPTION ET RÉALISATION :

Peggy Guerrini

EMILE Communication

Avec la participation de:



BULLETIN D'ADHÉSION à l'association TGV Développement var - Nice - Côte d'Azur

à retourner accompagné d'un chèque à: 7 avenue Aristide Briand BP66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Nom, prénom :

Association, organisme :

Adresse :

Téléphone : Adresse E-mail :

Barème des cotisations:

Adhésion individuelle: 16 € / Adhésion associative: 38 € / Adhésion entreprise: 100 €

La construction d'une nouvelle ligne Provence Alpes Côte d'Azur est impérative

Compte-rendu du comité de pilotage du 12 juillet

INTRODUCTION

Le Comité de Pilotage s'est tenu sous la présidence du préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur, Monsieur Hugues Parant. En propos introductifs, Monsieur le Préfet met le projet en perspective avec les réflexions engagées au niveau national sur les grands projets d'infrastructures.

L'arbitrage qui découlera de ces réflexions nécessite en effet de mieux caractériser les besoins locaux en transports collectifs, afin de développer un argumentaire précis et étayé justifiant l'importance du projet pour le développement régional. En effet l'important n'est pas d'argumenter sur la nécessité de réaliser cette infrastructure, mais de démontrer qu'il n'y a pas d'autre issue. C'est ce qui en fait sa spécificité.

La conception du dossier doit dès lors être abordée selon la logique suivante :

1. Démontrer la thrombose routière actuellement perceptible et son aggravation inéluctable ;
2. Le report modal devient obligatoire, ne serait-ce que pour maintenir puis améliorer les transports au quotidien ;
3. La construction d'une nouvelle ligne est le seul moyen d'y parvenir ;
4. La vitesse n'est pas un but en soi. Elle sera déterminée en fonction des lieux traversés, en tenant compte des objectifs de temps de parcours à atteindre.

Dans un contexte de choix entre différents projets nationaux, le rôle des élus est primordial pour soutenir collectivement le dossier.

ENJEUX DE MOBILITÉ

Laurent Roy, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, Marc Svétchine , directeur régional de réseau ferré de France et Jean Michel Cherrier, chef de la mission LGV PACA, présentent respectivement :

- Les éléments sur la congestion du réseau routier
- Les éléments principaux de socio-économie
- La prospective des déplacements

Les données de ces présentations constituent la base de l'argumentaire à développer pour apporter la démonstration que **la construction d'une nouvelle ligne** est impérative afin d'éviter tout blocage du développement régional.

EXPRESSION DES CO-FINANCEURS

L'expression des co-financeurs fait ressortir les principaux éléments résumés ci-dessous :

- Bien que la réduction des temps de parcours entre les grandes agglomérations régionales et nationales soit une nécessité, le projet de PACA n'est pas seulement une ligne à grande vitesse puisqu'il implique également la nette amélioration du réseau classique. Il est confirmé à ce titre que PACA est une des régions françaises les plus impactées en termes de transport routier;
- L'investissement pour cette nouvelle ligne pourrait utilement être comparé à celui consenti il y a un siècle à l'occasion de la création de la ligne existante, en regard des bénéfices qui en ont été tirés pour l'ensemble des usagers
- Les investissements consentis jusqu'à aujourd'hui ne permettent pas de répondre aux besoins croissants des usagers. L'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) région n'est de ce fait plus en mesure de répondre à la demande des transports TER en heure de pointe, du fait du manque de capacité du réseau actuel. Le besoin d'investissement est immédiat;
- Les coûts induits par la non réalisation du projet doivent être pris en compte;
- La réalisation d'une étude prospective sur les déplacements est nécessaire pour estimer l'impact du projet au-de-

là de 2023;

- Les enjeux environnementaux (lutte contre les émissions atmosphériques notamment) et sanitaires liés à la réalisation du projet, sont à mettre en avant;
- Si l'ensemble des collectivités s'accorde sur l'impérieuse nécessité de porter le projet ensemble, elles rappellent qu'en tout état de cause, la hiérarchisation des projets nationaux revient au final à l'Etat.

..... EXPRESSION DU GARANT

Le garant constate que les problématiques évoquées (thrombose routière, besoin en transports du quotidien, etc.) avaient été identifiées à l'occasion du débat public de 2005. Il réaffirme que le consensus des élus et des co-financeurs est indispensable pour le soutien du projet.

Il fait toutefois état des difficultés et contraintes liées au non respect du calendrier de la concertation annoncé antérieurement et présenté dans la charte de concertation et d'information du public : réduction de la période de concertation, décalage de la décision d'environ une année. Il exprime son souhait d'une prochaine période de concertation d'au moins 3 mois.

..... MISSION DE FINANCEMENT

La mission de financement se dit en accord avec la spécificité du projet évoquée par les co-financeurs, note le consensus de celui-ci, mais estime qu'il faut aller au-delà en constituant un « pack collectif » de portage.

En conclusion de ces échanges, le préfet :

- Propose la création d'un groupe projet « politique » pour répondre à la nécessité d'un portage commun ;
- Demande que les élus locaux (maires) soient remis au cœur du débat par le biais de réunions spécifiques organisées par les préfets de département sur le thème de la mobilité. Leur objectif sera d'écouter ces élus, tout en étant totalement transparent sur l'avancement du projet, afin de mieux cerner leurs besoins et leurs attentes. La conduite de l'étude prospective déplacements ne devra pas occasionner de télescopage avec cette démarche de consultation des élus ;
- Indique que les associations seront reçues au niveau préfecture région ;
- Précise les nouvelles échéances avec un comité de pilotage en octobre avant de revenir vers le public. Il est en effet préférable de prendre le temps nécessaire pour mieux comprendre les attentes des acteurs avant de fixer trop précisément les caractéristiques du projet.

..... NOM DU PROJET

Ainsi qu'annoncé lors du comité de pilotage du 22 décembre 2011, il est réaffirmé que le nom du projet (LGV PACA) ne correspond plus à la réalité de son objet. La réflexion est par conséquent engagée pour la recherche d'un nouveau nom, en vue du comité de pilotage d'octobre 2012.

..... CONCERTATION NICE ITALIE

Conformément à la demande ministérielle de janvier 2011, la concertation concernant la section Nice-Italie a été menée du 16 janvier au 16 février 2012. RFF en présente le bilan. Le garant confirme le déroulement satisfaisant de cette concertation, comme indiqué dans son rapport du 30 juin 2012.


Marseille le 26 juillet 2012
Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur

Le projet de ligne nouvelle entre Marseille et Nice sera-t-il sacrifié ?

Communiqué du 7 septembre 2012

*Développement ou Isolement ? Essor ou Régression ?
Ferroviaire ou Route ? Satisfaction ou Désillusion ?*

Ces questions ne sont pas exhaustives, mais elles reflètent le sentiment général qui résulte de ces tergiversations qui durent depuis des années. En effet ce projet de ligne nouvelle entre Marseille et l'Italie aurait du voir le jour dans le prolongement de la ligne TGV Méditerranée Lyon Marseille il y a plus de vingt ans et surtout bien avant d'autres lignes sur le territoire français.

Le mois de juillet 2012 a été propice à de nombreuses déclarations souvent contradictoires laissant penser que ce projet pouvait être abandonné. Notre Association, bien évidemment, ne pouvait rester inactive. Cela s'est traduit par des rencontres avec le Vice Président chargé des Transports à la Région, avec le Cabinet du Président Vauzelle, avec RFF et enfin avec le Ministère des Transports. Lors de notre entretien « ministériel », il nous a été rappelé, bien évidemment, les difficultés budgétaires actuelles, engendrées par le fait que les prévisions des 2000 Kms de lignes nouvelles prévues au Grenelle de l'Environnement, n'avaient pas du tout été financées par le Gouvernement précédent, justifiant la déclaration de Monsieur le Ministre du budget.

Toutefois, nous avons eu l'assurance que le projet n'était pas abandonné, le Ministère attendant beaucoup de la démarche du Préfet de Région afin de s'assurer de l'intérêt du projet, voire la possibilité d'économies à réaliser. Le Ministère attend aussi qu'un consensus régional sur le projet soit réalisé.

Nous avons pu développer nos arguments en faveur de ce projet, nous avons ainsi mis l'accent sur :

- Les saturations routières et ferroviaires sur le littoral de la région qui ne permettront plus dans une dizaine d'années d'assurer un transport convenable. En effet, en l'absence

d'une nouvelle infrastructure, le transport ferroviaire ne pourra plus assurer les déplacements intra-régionaux et interrégionaux des populations et des marchandises. Il est reconnu que mêmes modernisées les infrastructures actuelles ne suffiront pas. De plus Provence Alpes Côte d'Azur est la seule région en France à n'être desservie que par une seule ligne ferroviaire. Le littoral peut ainsi, comme cela s'est passé déjà plusieurs fois, être privé de toutes relations ferroviaires, pendant de nombreux jours voire de nombreuses semaines en fonction de la gravité de l'incident. (Feux de forêt, problèmes éventuels sur les viaducs de Bandol ou d'Agay, inondations...)

- Quant au transport routier il ne cesse de croître ; notre région est déjà une des plus polluées de France, entraînant de facto des risques sanitaires importants. Nous avons fait part de notre incompréhension quant à la position de certaines villes comme Aix en Provence, ne contestant même pas l'élargissement de l'autoroute, mais ne voulant pas de la nouvelle ligne ferroviaire sur son territoire, oubliant qu'elle est même devenue la deuxième ville la plus polluée d'Europe. N'oublions pas aussi que le coût des carburants et les contraintes liées à la diminution souhaitable des décès sur la route, obligeront demain les populations à modifier leur comportement.

- Ce projet alliant la grande vitesse et l'amélioration des transports au quotidien est avant tout un véritable projet d'aménagement du territoire. Nous espérons que l'ensemble des élus de la région en prenne rapidement conscience en mettant en avant l'intérêt général de la région et non plus certains intérêts particuliers comme cela a été fait par d'autres régions.

- Le montant du projet peut paraître élevé, mais il ne faut pas oublier que cela résulte en grande partie du choix du tracé des Métropoles du Sud, choix effectué par le Ministre des Transports en 2009 ignorant à l'époque, les recommandations du Préfet de Région. Si le passage

par Marseille Saint Charles avec une gare souterraine peut éventuellement se justifier comme une des possibilités de rendre le réseau ferroviaire beaucoup plus performant dans la zone marseillaise, par contre le passage par Toulon Centre semble incompréhensible à beaucoup de personnes compte tenu de la géologie connue du sous-sol toulonnais. Tout le monde sait que cela entraînera des surcoûts très importants et une dérive dans le temps. Les services de l'Etat disent eux-mêmes ne pas souhaiter reconduire l'expérience actuelle des deux tunnels routiers. En 2009 le Médiateur M. Yves COUSQUER avait aussi écrit : «... il semblerait tout de même possible de ramener ces coûts à des montants raisonnables, en effectuant d'autres choix, puisque d'autres possibilités permettent d'éviter Toulon tout en le desservant » ce qui nous a amené à demander à M. le Ministre des Transports d'autoriser RFF à élargir le cercle des études en cours sans attendre qu'il soit démontré qu'un tunnel ferroviaire sous Toulon ne soit géologiquement pas possible à un coût acceptable.

■ Nous sommes aussi conscients qu'une opposition à de tels projets est inévitable mais nous sommes obligé de constater que les arguments mis en avant sont les mêmes que ceux développés à la fin du 19ème siècle lors des projets d'implantation des premières lignes de Chemin de Fer tout en gardant étrangement sous silence les effets néfastes de la pollution provoquée par le transport routier et l'agriculture intensive.

En conclusion, nous avons le sentiment d'avoir été entendus, nos arguments n'ayant pas été réfutés. Ce projet apparaît comme un projet vital qui devrait pouvoir s'inscrire dans les priorités qui seront définies avant la fin de l'année par le Gouvernement actuel. Toutefois il est clair que sa prise en compte passera par une volonté politique de l'ensemble des élus de la région. Nous leur demandons donc de réfléchir à ce que deviendra notre région dans vingt ans et quelles seraient les conséquences d'un abandon de ce projet pour son économie et ses habitants. Un consensus régional doit absolument se dégager de la concertation organisée par le Préfet de région. D'autres régions sont à l'affût avec des projets moins performants mais portés par l'ensemble des élus.

Le 12 juillet s'est tenu comme prévu le Comité de pilotage du projet présidé par le Préfet de Région. Tout en faisant un point sur l'avancement du projet, Monsieur le Préfet de

région a rappelé l'absolue nécessité de cette infrastructure pour la région Provence Alpes Côte d'Azur.

Monsieur le Préfet a annoncé également la reprise d'une concertation spécifique avec les élus concernés afin de mieux cerner leurs besoins et leur attente. Cette concertation se faisant sous l'égide de l'Etat et non plus sous celle de RFF. Les associations seront également reçues à la Préfecture de région.

Le projet ne correspondant plus aux propositions du début, Monsieur le Préfet souhaite en changer le nom afin que disparaisse la notion de grande vitesse. Idée acceptable dans la mesure où nous n'oublions pas que cette notion de grande vitesse est devenue le symbole de l'excellence industrielle française et qu'elle joue un rôle essentiel et souvent appréciable dans le rapprochement des populations ayant ainsi un impact non négligeable sur notre mode de vie.

Alain Patouillard et Jean-Claude Sappa

ALAIN CLAEYS FAVORABLE AUX LGV



Le député - maire (PS) de Poitiers, interrogé par la Nouvelle République, explique que, « grâce à la LGV, les chiffres de l'emploi sont moins mauvais en Vienne ».

Il a en effet noté que la Vienne est au dessus de la moyenne nationale, Alain Claeys réitère donc son adhésion aux grandes infrastructures, « parce qu'elles créent de l'emploi ». Et précise que « la construction de la ligne à grande vitesse Sud - Europe Atlantique emploie 1 300 personnes aujourd'hui, 1 500 en fin d'année ». D'ici fin 2012, 700 personnes travailleront sur les terrassements : « Pour beaucoup, c'est l'occasion de bénéficier d'une qualification qui sera utile quand le chantier sera terminé », souligne l'élu. De plus, Coséa a prévu « d'embaucher 400 personnes qui relèvent des minima sociaux. Nous sommes à la moitié du chiffre », relève-t-il. Des résultats qui confortent Alain Claeys dans son combat pour la LGV Poitiers - Limoges, projet qui selon lui « n'est pas abandonné ».

Source : Ville Rail & Transports 18/09/2012

Le projet dit LGV PACA

L'association TGV Développement écrit aux Elus(es)

Depuis plus de dix ans notre association s'efforce de démontrer la nécessité d'une deuxième infrastructure ferroviaire indépendante reliant l'agglomération de Marseille à l'Italie voire même l'Espagne à l'Italie. Le Débat Public de 2005 a confirmé la nécessité d'une telle infrastructure afin de sauvegarder l'avenir de notre région. Le COPIL du 12 juillet 2012 a abouti à la même analyse.

En 2009, le choix controversé du tracé et la volonté de certains d'entre vous de voir cette infrastructure réalisée chez le voisin plutôt que sur son territoire sont en partie responsables des coûts élevés du projet mais aussi de l'impression que donne le Sud de la France apparaissant comme une région qui ne sait pas ce qu'elle veut.

Depuis dix ans ces atermoiements ont permis à d'autres projets nationaux peut être moins pertinents d'être pris en compte avant celui de Provence Alpes Côte d'Azur. Dans la conjoncture actuelle, si un consensus n'est pas obtenu rapidement sur ce projet de deuxième infrastructure, il pourrait bien être purement et simplement abandonné. Notre Association estime que ce serait une catastrophe pour notre région, pour son avenir, pour ses emplois et pour l'avenir des jeunes générations. Cela satisfera certainement une minorité de gens qui ne s'interroge pas sur ce devenir, ni sur ce que seront les déplacements de ses habitants dans vingt ou trente ans et encore moins ceux de ses visiteurs qui pourtant contribuent en grande partie à l'économie de notre région.

La concertation organisée par Monsieur le Préfet de région devrait, nous le souhaitons, vous amener vous, élus(es) et responsables à rechercher un consensus sur un projet constitué par une nouvelle infrastructure ferroviaire indépendante dont les caractéristiques permettraient une desserte rapide du territoire tout en facilitant le déplacement de tous. Nous vous demandons de bien vouloir réfléchir aux difficultés que rencontreraient nos concitoyens si le projet était abandonné, afin qu'il soit possible de trouver une solution évitant cette « finistérisation » qui guette cette belle région que beaucoup nous envie.

Peut être ce consensus passera par certaines modifications des tracés actuellement proposés et que beaucoup



trouvent difficiles à réaliser et très onéreux.

Un projet consensuel devra ensuite être présenté au Ministre, nous pensons qu'il est de votre responsabilité de le défendre afin qu'il soit retenu définitivement et rapidement. Ne pas oublier que les autres régions feront certainement de même, il faut donc être meilleur.

Merci de votre aide.

Cordialement

Saint Cyr sur Mer le 7 septembre 2012

Alain PATOUILLARD

*Président de l'Association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur*

Un grand projet ferroviaire Sud Europe Méditerranéen

LGV Provence Alpes Côte d'Azur

Dans le cadre des études préalables à l'enquête publique, une étude socio-économique a été réalisée courant 2012. Elle permet de bien cibler les difficultés de déplacements que rencontreront les habitants de Provence Alpes Côte d'Azur dans un avenir relativement proche. Cette étude devrait être la base du dossier, qui devrait être présenté au Ministre avant la fin de l'année afin que celui-ci puisse faire un choix, parmi tous les projets de lignes nouvelles prévus au Grenelle de l'Environnement.

Des milliers d'heures perdues dans les bouchons, une pollution inadmissible, des pôles urbains mal desservis, des déplacements quotidiens difficiles de plus en plus onéreux entre les principales agglomérations, et de fortes aggravations à prévoir. Telles en sont les principales conclusions.

Aujourd'hui nombreux sont ceux, qui, faute de moyens appropriés, se déplacent quotidiennement en voiture entre les différents pôles urbains de la région. Cela entraîne donc une forte congestion des axes routiers, mais également une forte pollution. La ville d'Aix en Provence détenant le triste record d'être la deuxième ville la plus polluée d'Europe. En période de pointe, entre Aix et Marseille les usagers roulent entre 18 Km/h et 34 Km/h selon les endroits. Une personne habitant Aix et travaillant à Marseille, perd aujourd'hui environ 10 jours par an dans les bouchons. Il en est de même pour les agglomérations toulonnaises et niçoises, ce n'est pas acceptable.

Cela va amener la Communauté Européenne à prendre des sanctions, si rien n'est fait pour améliorer la pollution due aux gaz à effet de serre.

Ces déplacements constituent un potentiel de clients susceptibles de basculer vers le fer, si une amélioration de l'offre ferroviaire était réalisée. Actuellement, la part du fer n'est que de 5% entre Marseille et Aix, et seulement de 12% entre Toulon et Nice. Avec l'amélioration de l'offre ferroviaire prévue au projet on pourrait penser que la fréquentation des trains serait multipliée entre 3 et 5. Dans

les Alpes Maritimes cela pourrait être beaucoup plus. Compte tenu de l'accroissement prévisible de la population en PACA et de l'augmentation du prix des carburants, il sera donc indispensable d'améliorer et de compléter l'infrastructure ferroviaire actuelle. Il faudra obligatoirement faciliter les déplacements interrégionaux, mais aussi les déplacements des longues distances, dont la demande augmente de jour en jour. Avec le projet présenté, ce seront 80 millions de voyageurs annuels en 2023 qui porteront, entre Marseille et Nice, la part modale du rail à 57%. Aujourd'hui ce ne sont que 42 millions de voyageurs qui tentent d'utiliser au mieux les structures ferroviaires existantes, ce qui ne représentent que 19% de cette part modale.

Si les déplacements courtes distances sont importants, il n'en demeure pas moins que les déplacements sur de longues distances sont loin d'être négligeables du fait de l'attractivité touristique, qui contribue fortement au développement économique du territoire.

La nouvelle infrastructure permettrait ainsi à la région Provence Alpes Côte d'Azur d'avoir une desserte à grande vitesse la reliant au reste de l'Europe, reliant également les métropoles régionales plus rapidement, mais aussi de concurrencer les liaisons aériennes d'une part, et les déplacements en voiture d'autre part.

Jean-Claude SAPPA

*Secrétaire de l'association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur*



Le rail est une solution alternative durable

Jean Marc COPPOLA, Vice Président de la région en charge des investissements revient sur les conclusions des comités de Pilotage de la LGV PACA

Comme cela a été écrit dans un quotidien régional la position de la Région rappelée au comité de Pilotage du 12 juillet est-elle bien que la LGV ne répond ni aux attentes ni aux besoins de la région ?

Certainement pas, les Collectivités territoriales présentes et le Préfet ont exprimé une volonté commune de faire entendre au gouvernement que notre territoire est atypique. Et ce pour plusieurs raisons : un retard criant en infrastructures de transport alternatif à la route et l'hyper saturation des routes et des lignes ferroviaires existantes, des inégalités sociales et territoriales avec une majorité de nos résidents vivant sur 10 % du territoire concentré sur le littoral, un trafic insupportable de camions en transit.

Nous sommes au bord de la thrombose dans les déplacements quotidiens des personnes et des marchandises, avec pour conséquences une pollution dangereuse pour la santé, une insécurité routière grandissante, un environnement souillé et des temps de trajets domicile-lieu de travail ou d'étude de plus en plus longs.

Chacun doit mettre ses intérêts individuels dans la poche, car l'enjeu n'est pas de construire à tout prix une ligne ferroviaire à grande vitesse, ni même d'améliorer la ligne actuelle entre Marseille et Nice mais de créer une nouvelle ligne de chemin de fer, distincte de l'existante, pour desserrer l'étau dans lequel est pris notre région. Et cela devrait permettre de relier plus rapidement les grandes villes de notre région avec les autres régions de France et d'Europe. L'Etat doit prendre la mesure de l'urgence et de l'utilité de cette nouvelle infrastructure. Cet investissement aurait aussi l'avantage de participer à la croissance économique et au développement de l'emploi lors de sa construction.

Dans le cadre d'une réduction des dépenses publiques, le Ministre du Budget dit être obligé de choisir, donc d'abandonner certains projets de lignes TGV dont l'utilité peut être remise en question. Qu'en pensez-vous ?

L'annonce faite par le Ministre du Budget de sacrifier ce type de projet est en effet motivée que par la seule considération budgétaire. Ce renoncement tournerait le dos à l'intérêt général. Avec cette logique, personne n'aurait construit au XIXème siècle le réseau ferroviaire qui est devenu le plus performant au monde et encore moins le TGV dans les années 80 qui est pourtant devenu le fleuron de l'industrie française. L'obsession

de la réduction des dépenses publiques menace tout simplement l'aménagement durable et équilibré des territoires. Le coût n'est pas un argument. Ces 15 milliards d'euros sont un investissement utile et indispensable pour les 100 ou 200 ans à venir. Le succès du triplement de l'offre ferroviaire des TER par la majorité régionale depuis 1998 entraîne qu'aujourd'hui l'amélioration des dessertes existantes ne pourra pas s'opérer sans voies nouvelles.

Un abandon du projet est-il envisageable ?

Non. Nous savons que d'ici 2030 la région verra sa population et les déplacements augmenter de manière importante.

Il faut cesser de construire des routes et des autoroutes sauf à améliorer le réseau particulièrement dans les Alpes et terminer rapidement la L2 à Marseille et le tunnel de Toulon. Il est aussi urgent de dissuader les automobiles d'entrer dans le cœur des villes en multipliant les transports collectifs comme le métro et le tramway. Le rail est donc une alternative durable, écologique, sûre et indispensable, y compris pour le développement du port de Marseille.

Les enjeux sont donc simples et clairs : il s'agit du développement du ferroviaire entre Marseille et l'Italie, l'amélioration des dessertes ferroviaires existantes ne pouvant se faire sans construire une infrastructure nouvelle libérant des sillons sur le réseau existant tout en favorisant des modes de transport alternatifs à la voiture et aux camions.

J'appelle donc l'Etat, dans son rôle d'aménageur du territoire, à mesurer l'ampleur de sa responsabilité et à ne pas condamner notre territoire et les futures générations à un développement en deçà de leurs ambitions et potentialités.



Jean-Marc Coppola

Propos recueillis par Alain Patouillard

Le 5^{ème} scénario pour faire face aux difficultés

La LGV PACA enterrée ? Erreur stratégique !

La LGV PACA ou Ligne Nouvelle (LN) PACA subit des turpitudes et rebondissements et le choix ministériel des Métropoles du Sud (MDS) en Juin 2009 n'y est pas étranger : l'association avait pourtant alerté, on ne passe pas impunément dans un milieu humain si dense et sensible au plan environnemental et aucun des 4 scénarios soumis à la concertation en 2011 n'a suscité d'adhésion. Est-ce à dire que le projet est condamné à végéter, attendre perpétuellement que les tensions se calment, et comme sœur Anne, attendre un financement qui ne vient pas ? Non. Passer par Marseille, oui ! Desservir Toulon, oui ! Mais traverser Toulon et le sillon permien, voilà qui plombe le projet. C'est l'objet de cet article que de décrire une solution : le « cinquième scénario MDS » le + proche des centres, le + rapide, le + économique, le + maillé

MDS ? pas si fou...

Au-delà du lobbying politique « *je veux le TGV dans ma gare* », ce choix s'est fait (a posteriori ?) au nom d'une ambition plus grande de la desserte TER :

- à Marseille car le projet inclus une gare souterraine traversante, libérant le réseau de surface et sa gare cul-de-sac de toutes les circulations desservant Marseille et poursuivant au-delà mais offrant également des fonctionnalités intéressantes de diamétralisation qui profitent aux TER (l'actuel tunnel des Chartreux ne permet pas cette fonctionnalité car il ne concerne que des trains ne devant pas s'arrêter à St Charles).

- entre Marseille-Toulon car les TGV continuent à desservir Toulon en profitant de la LN sans être en conflit avec les TER omnibus assurant une desserte fine du littoral.

Cela est coûteux mais des études ont conclu que la réalisation des aménagements sur le réseau conventionnel (extension gare St Charles en espace contraint, nouvelles voies le long du littoral) aurait coûté aussi cher. Le prestige des uns et la raison des autres font que ce choix ne sera pas remis en cause. Pour autant, les élus devront prendre à bras le corps la problématique de l'accessibilité



Rémi Quinton

des gares de Marseille et Toulon (transport en commun, parkings, etc...) : on ne peut pas dépenser des milliards pour que de nombreux trains les desservent, sans que les usagers y accèdent correctement.

... et la folie, ça se soigne !

Est-ce à dire qu'au nom de la légitime desserte de proximité, l'est de la région restera enclavé et dépendant de tunnels hasardeux sous Toulon (17 km!) et d'une traversée complexe du sillon permien ?

Non car si le passage par Marseille se justifie, l'essentiel des TGV s'y arrêtant, la configuration géographique des pôles à desservir n'implique pas, contrairement aux 4 scénarios, un passage obligatoire par Toulon et le sillon permien pour rejoindre l'est Varois. Et sans pénaliser la desserte directe nouvelle de Toulon.



Phase 1 : Marseille Toulon et Les Arcs-Nice

Afin de développer les TER, un consensus existe sur :

- la LN entre Les Arcs et le nouveau pôle de Nice aéroport, avec les gares nouvelles Est Var et Ouest 06.
- la traversée de Marseille, sa gare souterraine et la LN rejoignant le réseau classique à Toulon, la desserte se faisant dans la gare existante de Toulon en surface.

Chaque partie coûte environ 5 MM€ et double les sections les plus chargées (Marseille-Toulon et Côte d'Azur) du réseau conventionnel. Ajouter des voies le long des lignes existantes pour parvenir à ce doublement aurait eu un coût très élevé et si on le soustrait du projet, le coût de la « grande vitesse », à rebours de ce que la pensée dominante nous enseigne, est modeste face à d'autres projets nationaux. Cela permet un gain de temps qui n'a rien de marginal, les TGV gagnant plus d'une heure pour rejoindre Nice.

A ce stade (2023), les TGV continuent d'emprunter la ligne classique dans le sillon permien, et on satisfait aux objectifs TER-TGV dans ce secteur, avec la 3^e voie du RER toulonnais La Seyne-La Pauline : Marseille-Nice se fait alors en un peu plus d'1h10 et Paris-Nice en près de 4h10.

Phase 2 : réflexions

Que faire ensuite ? Les scénarios étudiés proposent une

traversée et une gare souterraine de Toulon et l'ajout de voies nouvelles le long de la ligne existante dans le sillon permien (voir schéma page suivante).

Cela coûterait 3.3 MM€ pour un gain de seulement 8 min. Seule l'intensité du trafic le justifie, sinon on « plombe le projet » dans son ensemble. Jouer la taupe dans la géologie complexe du sous-sol toulonnais n'enthousiasme personne, tout comme affronter les sensibilités humaines, agricoles et environnementales du sillon permien, même en restant proche des chemins de TER battue.

On en resterait à la 1^{ère} phase car cette 2^{ème} phase intéressera peu RFF qui participera peu à son financement (à cause d'un gain modeste de passagers), le reste à charge de l'Etat et des collectivités sera donc conséquent alors même que la 1^{ère} phase du projet les aura fortement sollicités.

Marche arrière à Toulon !

En s'ouvrant l'esprit, une autre solution existe pour assurer la continuité de l'infrastructure nouvelle, bien qu'hétérodoxe à première vue. C'est parfois en se retournant qu'on retrouve le bon sens. Depuis Toulon, il suffit de « repartir à l'envers » : pas de problèmes, l'infrastructure existera déjà, et depuis les environs du circuit du Castellet, réaliser une section de LN rejoignant Les Arcs via le Centre Var avant de poursuivre sur la 1^{ère} phase.

Le linéaire à construire n'est pas plus long mais pose beaucoup moins de difficultés car du fait du relief, les zones naturelles sensibles sont franchies en tunnel, et ail-



leurs, le projet peut se jumeler avec l'A8. Les sceptiques diront que l'itinéraire est allongé entre Toulon et Nice, mais c'est oublier que les TGVs pourront circuler plus rapidement sur la LN, ce qui leur permettra de gagner 12 min entre Toulon et Nice... mieux que la solution précédente. En comptant un temps d'arrêt allongé à Toulon pour rebrousser (7 min au lieu de 3), les TGVs desservant Toulon seront aussi rapides.

Le cinquième scénario MDS, un triangle pour une solution « trois en un »

Finalement, il s'agit de la « section hybride » du rapport Cousquer. Mais ce qui en fait la force, c'est qu'un triangle ferroviaire permet aux TGV de venir et d'aller dans toutes les directions :

- Marseille -Toulon et Toulon - Nice, c'est donc un scénario totalement MDS
- Le côté nord du triangle permet aux TGV ne s'arrêtant pas à Toulon de gagner un temps précieux d'environ 30 min en parcourant un linéaire plus court et plus rapidement. Marseille - Nice est ainsi ramené à 44 min et Paris - Nice à 3h40.

Cette solution coûte 2.8 milliards d'euros, soit moins que la solution précédente tout en offrant un bien meilleur service. Elle apporte au système ferroviaire des usagers plus nombreux, réduisant d'autant le reste à charge de l'Etat et des collectivités, soit des milliards d'euros qui pourront servir ailleurs. En s'autofinçant efficacement, il est possible d'anticiper la réalisation de cette phase, sans

attendre la saturation du système, et de parvenir plus rapidement au « système ferroviaire global et performant » voulu par tous.

Une comparaison pour appréhender l'enjeu : 30 min pour moins de 3 milliards d'euros, c'est comme la LGV « Le Mans-Rennes », parfaitement financée et en travaux.

Quelques chiffres pour illustrer les gains de passagers : la synthèse socio-économique de Juillet 2012 en mettant Nice à plus de 4h de Paris, ne permet qu'un report très faible de 460 000 passagers aériens depuis l'avion, quand les études complémentaires de 2008 avec un temps de parcours de 3h40 en prévoient 900 000. C'est la même chose pour le report depuis la route. Le gain de temps entre Marseille et Nice permet donc un gain sur toutes les destinations de plusieurs millions de passagers venant s'ajouter à ceux que permet l'actuel projet.

Le « cinquième scénario MDS » permet une autre fonctionnalité, la desserte du Centre Var dans 3 directions, Marseille, Toulon et l'est de la région. Avec une gare judicieusement connectée à la ligne Gardanne-Carnoules à rouvrir, il serait possible de faire s'arrêter certains TGV entre Marseille Nice, et mettre en place des ICGV (InterCité à Grande Vitesse) Hyères-Toulon-Brignoles-Les Arcs-Dranguignan, ce qui relierait toutes les sous-préfectures du Var à la préfecture.

Les déplacements depuis le Centre Var vers Marseille, Toulon et les Alpes Maritimes sont nombreux (56 000 chaque jour en 2020), soit autant qu'entre Marseille, Toulon et les Alpes Maritimes. Un report modal vers le train d'à peine 10% de ces déplacements (chiffre prudent car



>50% prévu sur Marseille Nice), c'est 2 millions d'usagers ferroviaires chaque année qui justifient pleinement cette desserte.

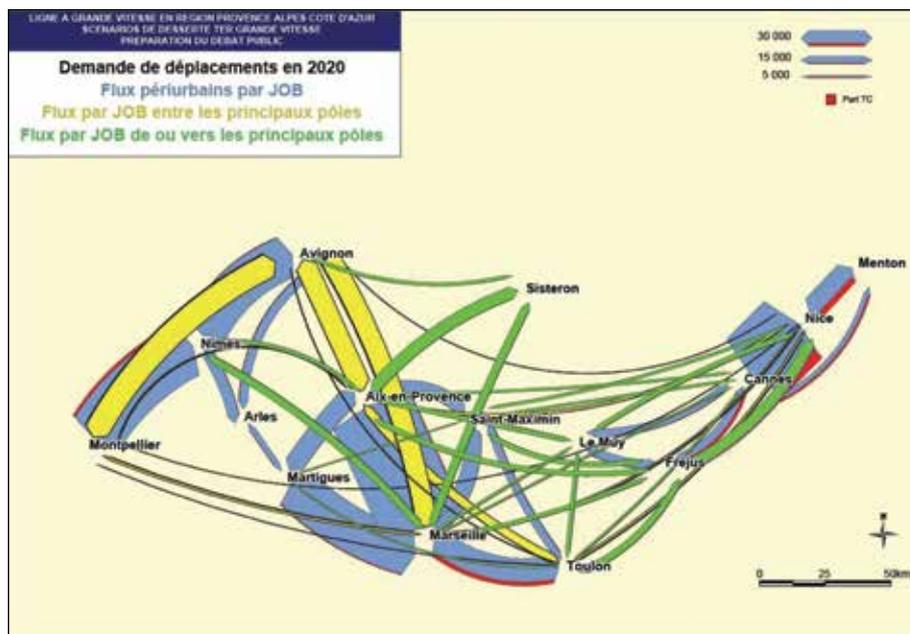
Moins cher, plus rapide et desservant le Centre Var, la publicité n'est pas trompeuse, c'est bien une solution « trois en un ».

Pour conclure, le projet de LGV PACA, s'il peut paraître inabordable financièrement, doit se réaliser **en commençant par les sections les plus pertinentes** et en ayant l'esprit ouvert pour trouver les solutions qui rendent le projet encore plus efficace tout en évitant ce qui actuellement « plombe le projet » : **Oui au passage par Marseille, oui à la desserte de Toulon, mais sans forcément y passer**

systématiquement.

Nul besoin de crier avec la meute qu'il faut en rabattre sur les ambitions, abandonner la grande vitesse ou mettre en opposition les différentes fonctionnalités. Car mieux qu'un scénario de compromis, le « cinquième scénario MDS » est en fait le + proche des centres, le + rapide, le + économique et le + maillé et donc le meilleur d'entre tous. **Il doit être mis à l'étude.** Et rendre ainsi le projet de LGV PACA le meilleur et le plus prioritaire face aux autres grands projets de transport ailleurs en France.

Rémi Quinton



Christian Estrosi, maire de Nice écrit à l'association TGV Développement



Christian Estrosi

Monsieur,
J'ai bien reçu votre correspondance du 24 mai 2012, par laquelle vous questionnez les candidats aux prochaines élections législatives quant à leur position sur le projet de Ligne Grande Vitesse PACA entre Marseille - Nice et l'Italie

Vous précisez l'importance du rail dans les déplacements du quotidien ainsi que de la nécessité de

réaliser une nouvelle infrastructure ferroviaire afin de doubler la ligne existante.

Je tiens à vous indiquer que je partage votre constat de la situation : la région PACA est effectivement dans une position d'engorgement de ses infrastructures de transports.

Il apparaît nécessaire de réaliser une nouvelle infrastructure qui ne peut être que ferroviaire : le chemin de fer est en effet la seule solution qui permettra demain à nos concitoyens de pouvoir se déplacer sur le territoire de la région et tout particulièrement sur la Côte d'Azur, particulièrement défavorisée depuis de nombreuses années.

Je me permets de vous rappeler rapidement le positionnement qui a toujours été le mien sur ce dossier.

Dès 1994, à l'issue du CIADT de 1991, et en qualité de vice-président du Conseil Régional PACA, j'ai milité pour une LGV jusqu'à Nice.

En 2005, suite au débat public et en qualité de Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, j'ai décidé la poursuite des Etudes Complémentaires.

En février 2009, j'ai obtenu une mission de dernier recours, la mission Cousquer qui s'est traduite par le choix du scénario le plus consensuel validé par le Gouvernement, le 29 juin 2009, qui décida du lancement d'Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique de la LGV PACA.

En janvier 2011, j'ai demandé lors du Comité de Pilotage de la LGV, la prise en compte de la DUP jusqu'à l'Italie, maillon essentiel de l'Arc Méditerranéen et ai obtenu, le 20 janvier 2011, une réponse favorable du Ministère après une saisine réalisée avec la Président du Conseil Général des Alpes Maritimes.

Le 16 février 2011, en réunion de clôture de la concertation publique portant sur le prolongement Nice - Italie, j'ai énoncé avec force la volonté de Nice et de la Côte d'Azur de voir se réaliser au plus tôt la LGV PACA et son prolongement vers l'Italie. Je considère qu'il y a une importance et une urgence extrême à réaliser cette liaison ferroviaire entre Marseille et Nice, seule

solution pour désenclaver l'est de la région et relier Nice et la Côte d'Azur à l'ensemble des agglomérations françaises. Nice, 5ème ville de France, est la métropole la plus pénalisée en temps de transport terrestre sur l'ensemble du pays, ce qui ne peut plus durer.

Je considère également la liaison Nice Italie comme partie intégrante du projet de LGV qui permettra de relier efficacement les grandes villes du bassin méditerranéen. La perspective de relier Milan à Nice en 3h00 est un atout considérable pour la Côte d'Azur, mais aussi l'ensemble de la région.

J'insiste sur la nécessité de commencer au plus tôt les sections de projet les plus favorables et les plus nécessaires : la section Le Muy - Nice me semble en ce sens l'exemple le plus fort.

Cette section, jugée consensuelle par l'ensemble des acteurs, est de nature à améliorer les déplacements sur la Côte d'Azur en créant une infrastructure nouvelle, doublant la ligne existante qui pourra recevoir les TER nécessaires aux transports quotidiens.

L'enjeu est d'importance pour lutter contre la congestion et la pollution routière.

J'insiste par ailleurs sur le risque fort de voir ce projet perdre de sa force par une multiplicité trop importante de missions que l'on souhaiterait lui voir tenir : il s'agit d'un projet de ligne permettant de rapprocher la Côte d'Azur des autres agglomérations régionales et nationales, tout en développant conjointement les réseaux TER.

Je serai particulièrement vigilant quant à l'atteinte de ces deux objectifs.

Je continuerai mon action en faveur du développement ferroviaire sur notre territoire qui, comme vous l'avez fort justement souligné, souffre par ailleurs d'un retard considérable en terme d'infrastructures ferroviaires, obsolètes et sous-dimensionnées.

Je porterai très prochainement ce message auprès du Gouvernement afin qu'il puisse prendre en considération la nécessaire réalisation de cette ligne nouvelle que nous appelons tous de nos vœux et vous remercie pour le soutien que vous apportez à ce projet si vital pour tous.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Nice le 7 juin 2012

Christian Estrosi

Député - Maire de Nice

Président de la Métropole Nice Côte d'Azur

Michel Vauzelle, président du Conseil régional PACA, écrit à Jean-Marc Ayrault, Premier Ministre



Michel Vauzelle

Monsieur le Premier Ministre,
Lors de notre échange à Marseille le 10 septembre dernier, j'ai souhaité vous rappeler l'importance du projet de ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse pour notre Région Provence Alpes Côte d'Azur et pour ses trois métropoles. A la mesure du projet du Grand Paris en

Ile-de-France, cette opération dépasse les simples enjeux de transports et constitue un élément clef d'une stratégie d'aménagement d'un territoire de près de 5 millions d'habitants et de la première région touristique après l'Ile-de France.

La situation sanitaire et sociale en Provence Alpes Côte d'Azur ne permet pas de rester sans actions de mobilité pour le futur. 600 000 personnes sont déjà exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires, et Marseille est la ville la plus polluée de France, avec de fort risques d'astreinte dans le cadre d'un contentieux européen. Nos villes sont parmi les plus congestionnées d'Europe et cette situation s'aggravera, faute de réponse adéquate, avec près d'un million d'habitants supplémentaires à l'horizon 2040.

Nous allons arriver, à très court terme, à une impasse en terme d'infrastructures de transport, ce malgré la dynamique engagée depuis 1998 par le Région, avec le concours de l'Etat, en faveur du transport ferroviaire. Au-delà de la question importante du désenclavement des Alpes Maritimes et de la nécessité d'inscrire la Région Provence Alpes Côte d'Azur sur le Réseau de Transport Européen, une ligne ferroviaire nouvelle sera inévitable pour répondre à l'infrastructure existante. Par souci d'efficacité et d'économie, un tel projet doit être conçu globalement, pour éviter les fausses manoeuvres et surtout pour en préserver la faisabilité foncière face à une urbanisation galopante.

Bien entendu un phasage est possible et même souhaitable compte tenu de la situation des finances publiques, tant nationales que locales. Le traitement du noeud de Marseille/Saint-Charles et de la section Cannes - Nice, goulets d'étranglement les plus critiques du réseau ferroviaire est nécessaire pour éviter l'embolie totale à un horizon de 10 à 15 ans. Le coût de ses premières tranches est certes important - de l'ordre de 6 à

7 milliards d'euros - mais il doit être rapporté à un volume de passagers significativement plus élevé que celui des projets de lignes nouvelles en cours de réalisation.

A ce stade, il me paraît indispensable qu'un comité de pilotage puisse se réunir au mois d'octobre ou novembre pour, à la fois, prendre acte des conclusions de la phase de «remise en ordre» des fonctionnalités du projet de ligne nouvelle, engagée depuis le Comité de pilotage de décembre 2011 et qui a donné une place prépondérante aux enjeux de transports du quotidien, tirer le bilan de la séquence d'écoute des élus locaux actuellement menée par les services d'Etat. ce prochain comité de pilotage permettrait également de mandater RFF pour réaliser des études de phasage et d'optimisation économique du projet de façon à rendre crédible sa réalisation au vu de plusieurs scénarios de ressources publiques mobilisables.

Une telle approche est nécessaire pour que nous soyons en capacité d'alimenter les réflexions de la Commission parlementaire de révision du Schéma National des Infrastructures de Transports. La désignation d'une mission de médiation, comme en 2009 mais avec un mandat actualisé, pourrait être d'ailleurs de nature à faciliter la recherche d'un consensus entre les co-financeurs et le lien avec la Commission.

Dans l'attente et en complément de ce grand projet de ligne nouvelle, il va de soi que je partage complètement la priorité du Gouvernement de poursuivre la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire existant, ce qui devra mobiliser tous les efforts lors de la prochaine période de contractualisation (2014/2020).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de mes sincères salutations.

Marseille le 20 septembre 2012


Michel Vauzelle

Député - Président du Conseil régional PACA

SALON RÉGIONAL DU TRAIN

PARC DES EXPOSITIONS DE LA FOIRE DE BRIGNOLES (83)



Le 27 et 28 octobre 2012

Entrée 4€

Gratuite pour les moins de 12 ans

Gratuite pour les cheminots sur présentation de leur titre de circulation

Horaires d'ouverture :

- Samedi 27 de 10h30 à 19h

- Dimanche 28 de 10h à 18h



Débat sur les projets ferroviaires régionaux le samedi
De nombreux exposants, des réseaux fonctionnels, des artisans, un simulateur de conduite, des animations pour les plus jeunes...



Mairie de Carnoules



Mairie de Brignoles



Crédit Mutuel
LA banque à qui parler

La vie du
Rail



Notre radio partenaire

Possibilité de restauration sur place. Plus d'informations au : 06-68-21-87-04

<http://www.museepierresemard.fr/>

Flash code

