

# Bulletin n°19

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV  
Développement  
Var - Nice  
Côte d'Azur



## LIGNE NOUVELLE PACA UNE VICTOIRE ... À COMPLÉTER !



Information:

7, av. Aristide Briand  
BP 66  
83270 Saint-Cyr-sur-Mer  
Tél : 06 12 42 39 22

Vaut-il mieux déplorer le verre à moitié vide ou faut-il apprécier le verre à moitié plein ? Telle est l'ambivalence dans laquelle nous placent les conclusions de la Commission Mobilité 21 en juin 2013, suivies par le Gouvernement en juillet et entérinées par le Comité de pilotage (COFIL) de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) de Septembre 2013.

Nous pouvons être satisfaits de l'intérêt que cette Commission a porté à notre projet et aux difficultés de déplacements de la région PACA dans laquelle elle s'est d'ailleurs rendue. Les études vont se poursuivre sur l'ensemble de la LN PCA pour franchir toutes les étapes administratives nécessaires au lancement des travaux. Nous sommes clairement conscients que le projet revient de loin et figure maintenant sur le dessus de la pile.

Mais quid des financements ? En effet, seulement 28 à 30 Md€ seront consacrés pour l'ensemble des projets nationaux à réaliser avant 2030. Ce scénario financier, le plus ambitieux prévu par la Commission, est tout à fait insuffisant. A l'échelle de notre projet, il ne permet de réaliser que les deux extrémités (Marseille et Cannes-Nice) tout en étant égal à 25% de la dotation globale. Que dirait-on d'un projet de téléphérique dont on construirait les deux gares, tout en repoussant aux calendes grecques la pose du câble et des pylônes ? C'est pourtant ce qui a été décidé pour la région PACA. On peut certes parler de victoire, mais cela est incomplet.

Le phasage probablement nécessaire pour un tel projet doit être amélioré. Nous acceptons difficilement qu'en 2030, les TGV, en continuant de circuler pour l'essentiel du parcours sur les mêmes voies que les TER mettent toujours 2h30 entre Marseille et Nice malgré les investissements réalisés. Des sections significatives de la Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice doivent donc être construites car il serait irresponsable de condamner la région PACA à la congestion routière et ses habitants à se nourrir de gaz à effet de serre. Voilà ce qu'il nous faudra défendre dans les prochaines phases de concertation de fin 2013 et du printemps 2014.

Dernière nouvelle, l'écotaxe sur les camions étant repoussée ce sera autant d'argent qui ne pourra être mis pour revitaliser le ferroviaire...

**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**  
**Michel Correard**  
**Michel Vauzelle**  
**Frédéric Roux**  
**Cédric Jouniaux**

CONCEPTION  
ET RÉALISATION :

**Peggy Guerrini**  
EMILE Communication

Imprimé par CCI  
IMPRIM' VERT PEFC

Avec la participation de:



- 3 Questions de l'association à Michel Vauzelle
- 4 Actualités du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
- 8 Pourquoi continuer à diaboliser la Grande Vitesse ?
- 10 PACA n'attendra pas le bout du tunnel de la crise économique pour creuser les tunnels de sa Ligne Nouvelle Ferroviaire
- 12 LGV VARCA : La réalité dépasse la fiction
- 14 Efficaces et pas chères, les propositions qu'on préfère
- 16 Le ferroviaire s'invite à la Foire de Marseille

# Questions à Michel Vauzelle

Propos recueillis par l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

**Association TGV Développement •**  
**Avez-vous le sentiment que le projet de la Ligne nouvelle reliant Nice à Marseille est enfin bien engagé alors que ce dossier semblait enlisé ?**

**Michel Vauzelle •** Nous avons incontestablement franchi un cap cet été. En reprenant les conclusions de la Commission Mobilité 21, le Premier ministre et son gouvernement ont donné feu vert à la réalisation de cette infrastructure essentielle pour le développement de notre Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et pour l'amélioration quotidienne des conditions de déplacements, donc pour la qualité de vie de ses habitants.

Cette volonté, qui doit se traduire dans un premier temps par le traitement du nœud ferroviaire de Saint-Charles à Marseille comme de celui de l'entrée sur Nice, a été confirmée encore tout récemment par Jean-Marc Ayrault lors de sa visite à Marseille le 8 novembre dernier. Je ne peux que me réjouir de cette évolution. Je peux vous dire que c'était loin d'être gagné il y a un an, lorsque nous avons engagé les premiers contacts avec le ministère des Transports et les membres de la commission Mobilité 21. Nombreux étaient alors ceux qui, à Paris voire même dans notre région, avaient définitivement enterré ce projet ! Nous n'avons pas baissé les bras, bien au contraire nous avons défendu ce projet avec conviction et ce long travail de persuasion a fini par payer. J'ai senti que nous étions en train de gagner cette bataille lorsque nous avons accueilli en avril, tous ensemble, les membres de la commission à Marseille et à Nice.

**En quoi cette infrastructure est-elle aujourd'hui indispensable à vos yeux ?**

Le gouvernement a reconnu, par cette décision, que ce projet de ligne nouvelle n'était pas une lubie pharaonique

malgré son coût mais qu'il s'agissait, au contraire, d'un équipement indispensable pour l'avenir de la région, pour faciliter les déplacements quotidiens de ses habitants comme pour consolider les ambitions de la France sur la façade méditerranéenne. Le gouvernement a bien compris qu'il ne s'agissait pas d'une Ligne à grande vitesse de plus mais d'une infrastructure permettant de rapprocher Marseille de Nice et, surtout, de résoudre le problème de la saturation du réseau ferré existant. Les habitants de Marseille, de Toulon, de Nice vivent déjà au quotidien l'asphyxie du réseau routier. De plus, nous ne pourrions plus, très bientôt, malgré tous les efforts engagés collectivement depuis 1998 pour moderniser le réseau existant et offrir une véritable densité de service aux usagers, faire circuler un TER supplémentaire sur le littoral. Ce sont ces difficultés spécifiques qui ont été reconnues. Je me réjouis d'ailleurs, en ce sens, de la nature des dossiers que nous examinons actuellement dans le cadre du prochain Contrat de Plan Etat-Région. Tous concourent à l'amélioration du réseau existant. On ne peut donc pas affirmer, comme le font certains, que la Ligne nouvelle va concentrer tout l'effort financier.

**N'êtes-vous pas déçu cependant que la partie centrale du projet soit repoussée après 2030 ?**

J'ai toujours défendu, et je continuerais à le faire, la dimension d'ensemble du projet, de Marseille à Nice puis à Vintimille. C'est en ce sens que je me suis battu au ministère des Transports pour que la traversée souterraine de Marseille et la section des Alpes-Maritimes soient simultanément traitées. On peut, bien sûr, être déçu que la réalisation de la section centrale du projet soit repoussée à un horizon plus lointain. Cela s'explique par la réalité

budgétaire, mais aussi, malheureusement, par la trop faible mobilisation des élus varois. Davantage de pédagogie auprès des populations aurait sans doute été nécessaire. Nous avons évoqué cette question lors du dernier comité de pilotage, en septembre, en insistant sur la nécessité de mettre en œuvre des dispositifs de réservation et de protection foncière afin de préserver cette approche globale du projet. Cela étant, il faut bien prendre en compte ce contexte budgétaire, celui de l'Etat comme celui des collectivités locales qui vont devoir participer au financement du projet. Je tiens d'ailleurs à rappeler que les dossiers que j'ai défendu devant la commission, outre celui des deux sections de la ligne nouvelle qui représente un investissement de 6,7 milliards, et que le gouvernement a finalement retenu représentent plus de 25% de l'enveloppe budgétaire nationale. J'en suis fier car cela illustre parfaitement l'importance du rôle de la Région en matière d'aménagement du territoire.

**Quelle est pour vous la prochaine étape ?**

L'essentiel était de lever toutes les hypothèses et de prendre la bonne décision. C'est fait, grâce à notre détermination. Les procédures, nous le savons, sont longues et de plus en plus complexes. Cette ligne nouvelle est un projet pour le siècle ; il mérite donc une mobilisation commune constante de la part des élus de terrain comme de la part de l'Etat même si le temps de réalisation d'infrastructures de cette envergure se heurte inévitablement au calendrier politique et aux limites financières de chacun. C'est aussi, et avant tout, un projet d'intérêt général pour les générations futures. Cela exige toujours plus de pédagogie et de concertation face à l'expression d'intérêts particuliers ou ponctuels.

# Actualités du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

**Commission Mobilité 21, décisions gouvernementales, Comité de Pilotage, concertation à venir : beaucoup d'actualité sur un projet... dont les premiers centimètres de rail sont encore loin d'être posés !**

Le gouvernement issu des élections de 2012 a décidé une révision des grands projets d'infrastructures de transport et a mis en place une « Commission Mobilité 21 » (CM21) chargée de hiérarchiser l'ensemble des projets inscrits au SNIT de 2011 (dont faisait parti le projet anciennement intitulé « LGV PACA ») en proposant les bases d'une vision des transports pour l'avenir : le SNIT fut en effet considéré, à tort ou à raison, non finançable. Cette commission, présidée par le député (PS) Philippe Duron, était composée de parlementaires de toutes sensibilités et de plusieurs régions, et de personnalités qualifiées.

## De la Commission Mobilité 21 (CM21)...

Dans un 1er temps, la CM21 a voulu définir sa méthodologie, puis le classement qu'elle proposait. Concernant la LGV PACA, cette démarche s'est télescopée avec la « remise en ordre » du projet actée au COPIL de Janvier 2012 suite à la concertation de 2011. La priorité aux trains du quotidien fut placée au cœur des études poursuivies pendant l'année 2012, et afin que le nom du projet corresponde à ses objectifs, le COPIL de Janvier 2013 décida de rebaptiser le projet « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur »

(LN PCA) et chargea également Yves Cousquer de défendre le projet auprès de la CM21 (ce que naturellement, toutes les autres régions firent). En effet, le projet était rangé au fond d'un tiroir et ce nouveau battage des cartes était l'occasion de l'en sortir, d'autant plus que les critères de sélection de la CM21 étaient très proches des objectifs de la LN PCA.

Dès Avril 2013, à l'instar des rapports Auxiette et Bianco, la CM21 affirme la priorité à l'optimisation du réseau existant plutôt que la réalisation de nouvelles LGV, tout en priorisant la désaturation des nœuds ferroviaires. Dans une audition à l'Assemblée Nationale le 05 juin 2013, Mr Duron rappelle que les moyens financiers ne permettraient pas d'équiper l'ensemble du territoire en LGV, et qu'il convient de mener une réflexion sur un système intermédiaire permettant la circulation de train à 220 km/h. Ménageant la chèvre et le chou, il indique néanmoins que la « Grande Vitesse » ne doit pas être arrêtée quand elle est pertinente en matière de distance et de bassin de vie. Il précise son point de vue le 02 Juillet 2013 au Sénat, en indiquant qu'en cohérence avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), l'objectif est de relier toutes les métropoles au réseau grande vitesse avant 2030, et qu'il en reste aujourd'hui 2 à relier en France :

Toulouse et Nice. Mais que le cas de Nice est complexe...

La CM21 a ainsi voulu bien cerner les problématiques complexes des déplacements en région PACA, en se rendant sur place, le 24 Avril 2013 à Marseille et le lendemain à Nice, visite décisive dans l'opinion qu'elle se sera faite du projet. Dans son rapport rendu le 27 Juin 2013, l'intérêt du projet est clairement reconnu, pour « constituer un système ferroviaire performant pour la région PACA, reliant ses trois principales métropoles qui sont les 3ème, 10ème et 5ème agglomérations françaises », « faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en haussant la qualité de l'offre de services ferroviaires, ouvrir PACA sur les autres régions françaises et désenclaver l'est de la région en le reliant au réseau français à grande vitesse et plus particulièrement à l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes». Par ailleurs, la CM21 juge positivement les efforts des porteurs du projet mené par Yves Cousquer, vers un projet de Ligne Nouvelle qui peut être séquencée.

En effet, le scénario issu de la concertation de 2011 répondant aux objectifs de desserte «2040» chiffrait à 22.3 Mds€ : beaucoup trop coûteux pour être réaliste. Une 1ère optimisation abandonne la pharaonique gare souterraine de Toulon au profit du réaména-

gement de la gare de surface. La liaison Nice-Monaco-Vintimille fut également abandonnée, au profit d'une mise au gabarit de la ligne existante. Bilan du régime, 17 Mds€ : encore trop ! Un « phasage cible » élimine, le tunnel à l'est de Toulon, le quadruplement des voies existantes entre La Garde et Vidauban et la section de LN de Vidauban jusqu'au viaduc de la vallée de l'Argens inclu. Avec un coût de 12.6 Mds€, le dossier est enfin présentable : avec moins de 50% de l'investissement du projet complet, 80% des gains de trafics sont garantis ainsi que 90% des gains de temps. Nice serait alors à 1h46 de Marseille avec les arrêts et 4h33 de Paris... A noter que ce projet partiel est encore plus cher que le tracé, que nous préconisons, dans le Moyen Var, injustement abandonné.

Ce « phasage cible » présenté à la CM21 n'était pas à l'abri de nouveaux coups de ciseau, entre

« sous-phasage préférentiel » et « sous-phasage restreint » ...

Dans son « verdict » du 27 Juin 2013, la CM21 propose trois temporalités pour la réalisation des projets d'infrastructure de transports à partir de 2018 (fin des travaux et des financements des LGV en construction) :

- Les « priorités 1 » dont l'engagement doit intervenir avant 2030
- Les « priorités 2 » dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050
- Les projets à horizon plus lointain (après 2050)

Deux scénarios financiers, selon les moyens que le gouvernement voudra consacrer aux infrastructures de transport, classent les différents projets dans chaque temporalité :

- un scénario 1 « pauvre », catastrophique pour la région PACA où ne serait réalisé que la gare souterraine de Marseille

d'ici 2030, et aucune LGV ailleurs en France.

• un scénario 2 « ambitieux » où le traitement du nœud azuréen Cannes-Nice est également à engager avant 2030. La LGV Bordeaux-Toulouse figure également dans les 1ères priorités.

Ainsi le long combat du sénateur Louis Nègre n'avait pas permis la prise en compte du nœud azuréen dans le scénario 1. La CM21 reconnaît pourtant l'urgence de son traitement et les dégradations de service subi par les usagers mais les considère sans impact national, contrairement à Marseille. Elle recommande par ailleurs que les opérations supplémentaires classées en « priorité 1 » dans le « scénario 2 » ne contrarient pas celles du « scénario 1 », ce qui conforte la prise en compte de Marseille. Et que tout moyen financier supplémentaire soit consacré en priorité aux nœuds de Nice et Rouen.

## Les différentes priorités de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



## ...Aux décisions gouvernementales : un phasage du projet en différentes priorités

Le 9 juillet 2013, lors de la présentation du Programme d'Investissements d'Avenir, le 1er Ministre annonce que le gouvernement retient le scénario 2, soit 28 à 30 milliards d'euros à investir dans les infrastructures de transport d'ici à 2030 dont le nœud ferroviaire de Nice. Le COPIL du 23 Septembre 2013 prend acte d'un projet désormais phasé selon 3 priorités comme schématisées ci-avant. La réalisation des seules sections en vert d'ici 2030 laisse apparaître le trou béant en l'absence de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Cannes. Si Nice restera à 2h30 de Marseille à cet horizon, 7.6 millions de voyageurs seront néanmoins gagnés par le système ferroviaire, dont 6.7 dans les TER, grâce à l'augmentation de l'offre (fréquence, cadencement) rendue possible dans les nœuds marseillais et azuréen.

## Prochaines étapes : concertation fin 2013 et printemps 2014

Une nouvelle phase de concertation avec les élus puis avec le public va s'ouvrir afin de conclure l'étape 1 des études : définition d'une ZPP (Zone de Passage Préférentielle) de 1000 m. L'étape 2 des études devra resserrer cette ZPP à 500 m, avec un tracé préférentiel à l'intérieur. Ils seront la base du dossier d'enquête publique qui sera défini en étape 3. Puis l'enquête publique interviendra, préalable à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique). Le COPIL a décidé de dissocier les procédures des priorités 1 et 2 :

- La concertation sur la « priorité 1 » sera conduite avant la fin de l'année 2013 avec remise d'un dossier d'approbation ministérielle, permettant le lancement de l'étape 2 des études dès Janvier ou Février 2014. Nous publions dans ce bulletin les ZPP qui seront soumises à la concertation.

- La concertation sur la « priorité 2 » est reportée au printemps 2014 après les élections municipales afin de ne pas retarder l'ensemble du projet.

Néanmoins, pour garder une unité régionale, il est proposé que les études des sections de priorité 2 se fassent dans le même temps au même niveau de précision que celles de priorité 1. Les priorités 1 et 2 constitueront par ailleurs un même « programme » au sens du code de l'environnement. Ainsi, c'est sur ce programme que seront réalisées les évaluations socio-économiques car la seule priorité 1 ne présente pas un bon bilan coûts/avantages. Mais les procédures administratives (DUP, PIG, ...) évolueront séparément.

Lors d'un déplacement à Marseille le 21 Octobre 2013, le Ministre des transports Frédéric Cuvillier a confirmé les orientations qui précèdent et décidé d'accélérer les études sur la priorité 1, en vue de parvenir à une DUP (Déclaration



## Désaturation du noeud ferroviaire azuréen

- Création d'une ligne nouvelle pour réaliser une boucle ferroviaire Nice-Sophia Antipolis-Cannes-Antibes-Nice permettant d'accueillir un nouveau service TER et des liaisons TGV
- Création d'une gare nouvelle Nice Aéroport (6 voies à quai évolutives à 8)
- Création d'une gare nouvelle à l'Ouest des Alpes Maritimes. OAM (4 voies à quai)
- Création de voies à quai supplémentaires dans les gares de Cannes, Antibes et Nice Ville

**COÛT**  
4,2 Mrds € 2012

**VITESSE**  
200 à 220 km/h

**LONGUEUR**  
24 km dont environ 20 km en tunnel



d'Utilité Publique) en 2017 sur Marseille-Aubagne et Cannes-Nice. Une DUP est valable 10 ans et entraîne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et donne la possibilité à RFF d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Le ministre a également indiqué concernant Aubagne-Toulon et Est Var-Cannes que « les études seront poursuivies afin de définir notamment les mesures conservatoires qui pourraient être prises afin de préserver la possibilité de réaliser ces 2 sections ». Un conditionnel qui laisse dubitatif... Un PIG (Projet d'Intérêt Général) sera-t-il instauré sur ces sections ? Un PIG est opposable à toute modification des documents d'urbanisme qui viendrait contrarier la possibilité de réaliser le projet. A la différence d'une DUP, sa durée est illimitée... Le gouvernement est pourtant attendu par les rive-

rains de ces sections qu'il serait anormal de laisser aussi longtemps dans l'insécurité foncière : depuis la publication des premiers fuseaux en 2011, certains sont dans l'impossibilité de vendre faute d'acheteur intéressé mais la puissance publique ne s'est pas encore donnée la possibilité de racheter les propriétés de ceux qui le souhaiteraient.

Mi 2014, RFF mènera une campagne d'information auprès du grand public. Les délais annoncés par le ministre et la relative modestie des réalisations prévues en PACA d'ici 2030 peuvent étonner quand, la même semaine, le ministre déclare à propos de GPSO (Grands Projets du Sud Ouest), que la LGV Bordeaux-Toulouse sera réalisée en 2024, la branche vers Dax en 2027 et son prolongement jusqu'à l'Espagne en 2032, tout en précisant qu'à partir de 2018, une seule ligne sera financée et construite à

la fois. Restera-t-il un trou temporel et budgétaire pour creuser les trous ferroviaires sous Marseille et les Alpes Maritimes ?

Ces annonces, contradictoires avec les priorités établies par la CM21, montrent en tout cas que la mobilisation des élus et de la population peuvent bousculer les calendriers. Si la poursuite des études sur la LN PCA est un préalable indispensable, c'est à chacun de nous d'agir, en particulier dans la prochaine concertation, pour que le calendrier de réalisation s'accélère lui aussi.

**JC SAPPA**

Secrétaire de l'association TGV,  
**Michel CORREARD,**  
 Trésorier de l'association TGV

# Pourquoi continuer à diaboliser la Grande Vitesse ?



**A** l'issue des différents rapports (Bianco, Auxiette, Mobilité 21), les projets choisis sur l'ensemble du territoire mettent en évidence une priorité à la régénération du Réseau Ferré National (RFN) au détriment de la construction de nouvelles lignes à grande vitesse quand tout indique qu'il faudrait faire les deux, comme cela aurait dû être le cas depuis de très nombreuses années. Mais ce qui est surprenant c'est la part importante donnée aux investissements routiers, ce qui laisse penser que la volonté affichée par la Commission Mobilité 21 de prioriser le rail sera difficile à tenir : on est loin, semble-t-il, des principes annoncés de mobilité durable.

Les déplacements, leur rapidité, sont le moteur de l'économie d'un pays. Pour assurer des déplacements plus rapides, dès 1830, la diligence a été remplacée par le train, plus rapide certes, mais également plus confortable et plus sûr. Des infrastructures ferroviaires ont donc été construites

tenant compte des besoins et des technologies de l'époque.

Sans tenir compte des effets pervers pour l'environnement et le social (gaz à effet de serre, particules, pertes de temps, accidents.....) la route a ensuite pris le relais favorisée par les Pouvoirs Publics sensibles au lobby routier et pétrolier.

Mais le développement des déplacements de proximité et une certaine prise de conscience des problèmes environnementaux liés aux énergies fossiles ont heureusement permis que l'on réfléchisse à l'extension possible du réseau ferroviaire d'origine car effectivement tous les trains souhaités (omnibus, rapides, marchandises) ne pouvaient cohabiter sur les mêmes infrastructures. De nouvelles infrastructures étaient donc à envisager, mais devait-on se contenter de doubler les voies existantes ou fallait-il construire d'autres voies plus modernes ? La question s'est posée très tôt.

Créé en 1966 le Service de la Recherche de la SNCF commença à

travailler sur la grande vitesse et sur la traction électrique. En 1972 sera construit et mis en service le prototype TGV 001 équipé de turbines à gaz, la même année sera également construit « Zébulon » à partir d'une automotrice équipée de pantographes.

En même temps de 1966 à 1971, la SNCF procédera à des études d'une nouvelle ligne entre Paris et Lyon, projet soumis bien évidemment à de nombreuses oppositions. Tout d'abord à celles provenant de son autorité de tutelle, qui ne voyait pas l'intérêt du rail pour l'aménagement du territoire, la route étant bien sûr préférable. Le Ministre des finances de l'époque, trouvait déjà que le montant de l'investissement n'était pas compatible avec les finances publiques. Mais la crise pétrolière aidant, début 1974, la décision de construire cette nouvelle ligne Paris-Lyon sera tout de même prise n'entraînant sur le terrain que très peu de contestations. En 1976, la déclaration d'utilité publique était prononcée et les travaux commencèrent rapidement. Dès 1981 un premier tronçon sera inauguré, un record du monde de vitesse sur rail sera même établi (380 Km/h) et deux ans plus tard le deuxième tronçon est mis en service mettant ainsi Lyon à moins de deux heures de Paris. Ensuite la ligne sera poursuivie d'abord jusqu'à Valence (1994) puis jusqu'à Marseille. En 2001 Marseille sera ainsi à trois heures de Paris. La libération des sillons sur le réseau



classique aura ainsi permis à toutes les régions concernées de pouvoir développer le réseau TER. Provence Alpes Côte d'Azur passant ainsi de 250 TER/jours à plus de 700.

Le TGV a véritablement créé un nouveau système de transport qui apporte une meilleure solution aux problèmes de déplacement dans un maximum de directions. Les cadences depuis sa création, se sont accélérées, le niveau du confort s'est élevé et le réseau s'est étendu au-delà même des frontières. Trente ans en arrière, qui aurait pu croire qu'au 21<sup>è</sup> siècle, Marseille serait relié à Paris presque 20 fois par jour, que tant de villes, petites et moyennes, aient une desserte très confortable ? Or c'est bel et bien le TGV qui permet cela.

Le TGV a vraiment changé la façon de voyager de millions de voyageurs, les statistiques sont là pour le rappeler, puisque depuis son lancement, le TGV a transporté plus de 1,7 milliards de voyageurs sur le territoire national : 83 % des français ont emprunté ce mode de transport, loin d'être minoritaire. En PACA, un usager ferroviaire sur deux circulent sur des liaisons assurées par des TGV ou susceptibles de l'être. En France, 53% des kilomètres parcourus par les usagers dans des trains se font dans des TGV (24% dans les transports d'Ile de France, 14% dans les TER, 9% dans les Trains d'Equilibre du Territoire).

Moyen de transport à la fois respectueux de l'Environnement et vecteur de développement économique, le TGV est aussi une



vitrine du savoir faire de la SNCF et des Cheminots. C'est un modèle auquel la France, dans son ensemble, est très attachée. Alors faudrait-il comme le suggère la Commission Mobilité 21, arrêter un tel progrès qui a permis et devrait encore permettre à tous de se déplacer confortablement pour le travail et pour les loisirs, tout en consommant le moins possible de produits d'origine fossile qui vont devenir de plus en plus rares et chers ?

Plus personne ne conteste Paris Marseille en 3 heures. On peut ainsi comprendre que Toulouse puisse souhaiter être à 3h de Paris ou que Nice puisse vouloir être à 1h de Marseille et à 4h de Paris. Chacun peut constater que le TGV n'est pas fait que pour les riches (120 millions de voyageurs par an), qu'il n'est pas destructeur de l'environnement, bien au contraire, puisqu'il consomme une énergie propre, qu'il permet un rapprochement des hommes et qu'il assume une partie de la prospérité de notre tissu industriel.

Puisque la modernisation du réseau ferroviaire semble devenir une cause nationale, à nous maintenant de faire un lobbying efficace dans le respect de chacune des

sensibilités de nos dirigeants politiques pour que le projet d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice soit ramené en premières priorités, et pas seulement les extrémités.

La priorité donnée au transport au quotidien, cela passe de toute façon par la réalisation de cette nouvelle ligne reliant Marseille à Nice. En se contentant d'augmenter les capacités ferroviaires aux deux seules extrémités (Marseille et Nice), la ligne classique telle qu'elle est conçue actuellement ne permettra pas de répondre aux objectifs d'aménagement du territoire que s'est fixée la Région Provence Alpes Côte d'Azur. Le risque serait par ailleurs grand, que ces coûteuses nouvelles infrastructures à Marseille et Nice soient sous-utilisées, faute d'un lien ferroviaire performant entre elles.

Il n'est plus l'heure de diaboliser le TGV mais au contraire de permettre son développement en même temps que la régénération du réseau classique. L'amélioration des transports au quotidien sur notre Région ne peut être effective qu'après la réalisation de cette nouvelle infrastructure libérant des sillons sur le réseau classique. Le désenclavement de l'est de la région ne peut être effectif qu'après la réalisation de cette nouvelle infrastructure permettant ainsi aux TGV de circuler à des vitesses plus élevées que celles permises sur la sinueuse ligne classique.

**Alain PATOUILLARD**

*Président de l'association TGV*

## PACA n'attendra pas le bout du tunnel de la crise économique pour creuser les tunnels de sa Ligne Nouvelle Ferroviaire

**E**n 2050, il n'y aurait donc toujours pas de nouvelle ligne ferroviaire continue entre Marseille et Nice, Nice serait toujours à plus d'1h de Marseille (1h46), avec des TGVs circulant au milieu des TER sur certaines sections, entravant le report modal vers le fer des déplacements au quotidien et des déplacements longue distance.

Pire, en 2030 avec la « priorité 1 » y aura-t-il :

- une gare des Alpes Maritimes à moins de 2h de Marseille ? Ce serait cela « désenclaver l'est de la région »
- un trajet depuis les Alpes Maritimes vers le reste de la région plus rapide en train qu'en voiture ? c'est ainsi qu'on favoriserait « le report modal et la transition énergétique »
- un développement des TER autour de Toulon, sur le littoral varois, l'est varois, à l'ouest de Cannes ? Ce serait cela « la priorité donnée aux trains du quotidien »

A toutes ces questions, la réponse est évidemment « non ». Met-on en péril le projet en affirmant cela ? Nullement. Oui nous savons que le résultat aurait pu être bien pire, que le projet revient de loin, qu'on ne peut pas aller plus vite que la musique, que les procédures et études doivent avancer pour aboutir à un tracé précis. Mais l'urgence de la situation n'autorise plus aucun retard ! En 2008, la LGV fut promise pour 2020 soit 12 ans plus tard. Avec le tracé MDS, la LGV fut promise en 2023 pendant la concertation de 2011... toujours

12 ans plus tard ! L'étape 2 des études devait démarrer en 2012 mais 2 ans plus tard, ce n'est pas le cas. Il a été proposé à la CM21 de réaliser les extrémités du projet pour 2025, et le phasage cible en 2030 et ces délais sont respectivement devenus 2030 et 2050.... Soit dans 17 ans pour une infime partie du projet ! Doit-on comprendre que « plus on avance, plus on recule » ? D'autres projets, moins avantageux mais plus aboutis nous « doublent » : la LGV Bordeaux-Toulouse sera construite entre 2018 et 2024 dans la foulée de Tours-Bordeaux actuellement en construction. Combien d'années faudra-t-il attendre entre l'arrivée de la LGV Méditerranée à Marseille en 2001 (que plus personne ne conteste) et le démarrage des travaux d'une liaison vers Nice ? Cette pièce de théâtre prêterait à sourire, si elle ne correspondait pas au tableau de la situation réelle que voici :

- La thrombose des déplacements dans la région PACA, 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) en avance de 10 ans sur les prévisions INSEE). Et amplifiée par un attrait touristique à conforter : 37 millions de touristes par an, équivalent à +2 millions d'habitants en été.
- La saturation des routes, entraîne leur congestion, la pollution atmosphérique, des pertes de temps quotidiennes (10 jours/an perdus pour un usager Marseille-Aix, 6 jours sur Cannes-Nice).

• Le taux de déplacements en PACA est 2 fois plus élevé qu'ailleurs : 16% des kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier payant national le sont en région PACA, qui ne représente pourtant que 8% de la population française.

• Les derniers développements routiers se terminent (mise à 2 x 3 voies de parties de l'A8, de l'A50, L2 à Marseille, tunnel de Toulon, modernisation des échangeurs de Nice Saint Augustin et d'Aubagne) et l'environnement n'en supportera durablement pas de nouveaux.

• Le rail n'est actuellement pas une alternative à la hauteur des enjeux, compte tenu de l'énorme retard du réseau régional : de Marseille à Nice il n'y a que 10 cm de rail par habitant contre 50 cm ailleurs en France.

• Il en résulte une saturation du réseau ferroviaire : aux heures de pointe, les lignes existantes sont utilisées au maximum de leur capacité par des trains aux vitesses hétérogènes (les TER périurbains desservant chaque halte cohabitent avec des trains longs parcours desservant uniquement les grandes gares et des trains de fret).

• Ces trains sont bondés et les usagers contraints de décaler leur voyage en heure creuse ou renoncer au train. Des scénarios de perspectives pessimistes font état de 10% de voyageurs laissés à quai dans les années à venir !

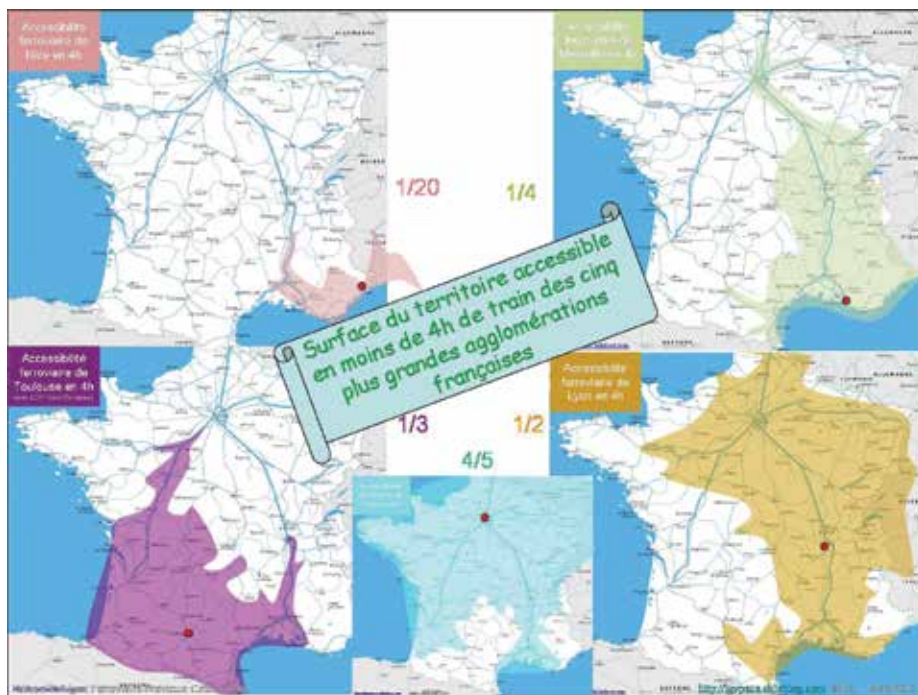
• L'enclavement ferroviaire de l'est varois et des Alpes Maritimes est significatif : Toulouse

est plus proche d'Avignon après avoir traversé 3 régions, que Nice, pourtant dans la même région PACA. La Région perd son unité et sa cohérence et la 5ème agglomération française est la plus pénalisée (voir cartes).

- L'absence de desserte ferroviaire du Centre Var (Brignoles, St Maximin), dont la poussée démographique et le dynamisme ne sont plus à démontrer.

Cet argumentaire doit être inlassablement répété car un tel projet n'aboutira qu'à la condition d'un soutien fort et continu de la population. L'opposition bruyante mais minoritaire ne doit pas faire oublier que 82% des habitants soutiennent la LN PCA, dont 3 varois sur 4. A condition que le projet ne soit pas trop saucissonné pour que ses avantages restent tangibles aux yeux du grand public.

La LN PCA a les performances socio-économiques les plus élevées des grands projets nationaux : 8 millions de passagers ferroviaires annuels supplémentaires dans les TGV et 7 millions dans les TER avec un projet complet, portant le trafic ferroviaire total de la région PACA à 80 millions de passagers par an. Cela permet à 11 millions de passagers de laisser leur voiture au garage et à 1 million de ne plus prendre l'avion. 60% des trajets entre Marseille et Nice se feront par le train avec la LN PCA contre moins de 20% aujourd'hui. Ces résultats n'ont rien d'étonnant car il ne s'agit pas « d'assécher » la ligne classique mais de la « libérer » de 2 TGV par heure et par sens (le maximum actuellement autorisé) pour doubler leur nombre sur la LN et quadrupler l'offre TER sur ligne classique. Il n'existe pas, en



France, d'autres projets de Ligne Nouvelle prévoyant un usage aussi important, dès la mise en service, tout en augmentant l'usage de la ligne classique (2 à 3 TGV/h sont ainsi prévus sur la LGV Bordeaux-Toulouse sans prévoir plus de TER sur l'axe classique parallèle).

Le gouvernement a eu raison de décider dans un proche horizon (2024) d'une LGV Bordeaux-Toulouse reliant en 1h deux aires urbaines de 1.3 millions d'habitants chacune, distante de 209km à vol d'oiseau pour un temps de parcours actuel de 2h02, soit la vitesse d'un aigle royal : 103km/h. Mais comment ne pas s'apercevoir de la pertinence qu'il y aurait à relier en moins d'une heure l'aire urbaine Aix-Marseille de 1.7 millions d'habitants aux 1.1 millions d'habitants des Alpes Maritimes dont l'essentiel vit à proximité des gares projetées de la LN PCA ? A fortiori quand la distance à vol d'oiseau est plus faible, 158km entre Marseille et Nice, donc les échanges plus nombreux. Mais avec 2h32 en train, la vitesse moyenne actuelle est de 63 km/h : celle d'un pigeon

voyageur...

En repoussant la LN PCA à 2050, la région sera piégée :

- Ses habitants resteront dépendants des énergies fossiles pour leurs déplacements et subiront de plein fouet l'augmentation des prix liée à leur raréfaction
- La construction de la LN PCA, nécessitera beaucoup d'énergie, principalement fossiles (permettant ensuite d'en économiser beaucoup plus par le report modal). Mais cette construction sera vraisemblablement impossible aux horizons projetés de 2050, dans un contexte de pénurie. Autrement dit, il faut la faire dans la prochaine décennie... ou sans doute jamais !

**Que valent les arguments sur la « crise économique » ou les « budgets insuffisants » face à la contrainte physique planétaire ? Et tous les avantages ci-dessus ne devraient-ils pas ouvrir les yeux de nos décideurs, quant à l'urgence et la priorité de la LN PCA ?**

**Rémi QUINTON**

*Membre du CA de l'association TGV*

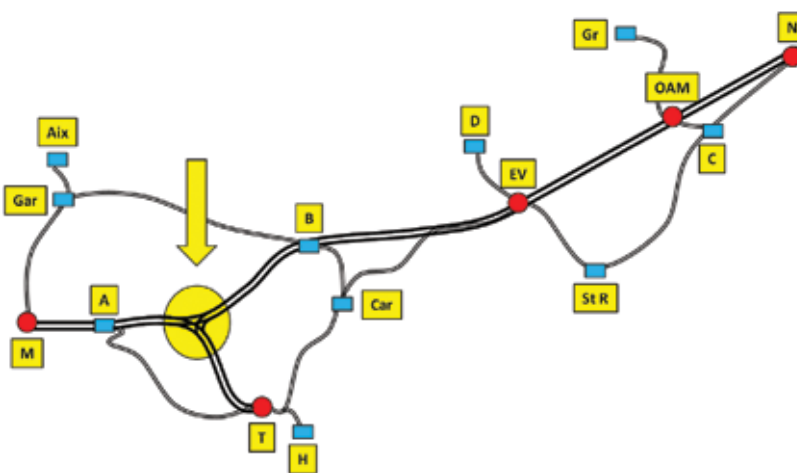
# LGV VARCA : La réalité dépasse la fiction

**23 juillet 2014** : Tous mes amis sont là pour célébrer mon 130ème anniversaire. Il y a Alain, Bernard, Germain, Jean-Claude, Rémi et beaucoup d'autres. Je les avais invités depuis longtemps, pendant l'été 2013, je leur avais dit « j'ai décidé de vivre jusqu'à 130 ans, en bonne santé physique et intellectuelle ; après on verra ». J'ai tenu parole. Eux aussi. Ils ont tenu le coup et ils sont là, tous présents comme aux temps forts de notre combat pour la LGV PACA. J'avais ajouté : « vous verrez, ce jour-là, si on est patient et persévérant, on fera Marseille-Nice en 45 minutes en TGV, la ligne nouvelle sera enfin complète, pas le truc riquiqui, inefficace et coûteux qu'ils viennent de pondre, avec son détour par Toulon et son maillon faible du sillon permien, mais celle qu'on recommande depuis qu'on a compris qu'on ne pouvait plus échapper au passage sous Marseille ».

Alors, après avoir soufflé mes 130 bougies, partagé le gâteau et vidé une ou deux coupes de champagne, nous nous sommes rendu à la gare de Carnoules où on a pris le premier TER pour Brignoles. Il y en a maintenant un tous les quarts d'heure, dans les deux sens sur la boucle régionale flambant neuve Carnoules-Toulon-Marseille-Gardanne-Saint Maximin-Brignoles-Carnoules.

Ceux qui pensaient 60 ans en arrière qu'il suffirait d'ouvrir quelques portions de ligne manquaient singulièrement d'ambition : le succès fut tel que 6 mois après la réouverture, RFF dû entreprendre en urgence le doublement de la ligne. Désormais il y a deux voies rapides électrifiées sans passages à niveau, où les TER se suivent à 160 km/h.

À Brignoles, on a pris un ICTGV



pour Marseille qui a fait halte à la nouvelle gare inter-cité de la zone industrielle de Signes, puis un arrêt à Aubagne. Et là, 10 minutes plus tard, à 16h28 on a pris le TGV Bordeaux-Nice, rien que pour voir ; pour le plaisir des yeux. À 17h13 nous étions à Saint-Augustin. Le temps de boire un dernier verre avec Germain et hop, nous reprenions le Nice-Brignoles. A peine 8 mn plus tard, nous laissions Rémi à la gare de Sophia Antipolis, il put prendre le bus-tram pour rentrer chez lui. Quant à nous, arrivés à Brignoles, le Brignoles-Carnoules nous attendait. Retour au bercail, trop tôt pour l'apéro. Il n'est pas encore 18h30.

Oh la !! Je crois que je rêvais

Retour sur terre et au présent.

**23 juillet 2013** : J'ai 69 ans. La Commission 21 vient de rendre sa copie. Victoire : la LN PACA se fera.

Oui mais, triste victoire. Quelle ligne nouvelle ? Peut-on même l'appeler « nouvelle » ? Ne vaudrait-il pas mieux l'appeler « ligne peut-être future » ? Peut-on même l'appeler « ligne » quand on constate qu'il n'y est pas prévu la moindre nouvelle

ligne entre Aubagne et Cannes avant les calendes grecques ? Peut-on même l'appeler « PACA » quand le projet se contente d'un petit bout à Marseille et d'une petite bouclette Cannes-Nice ?

Alors, si le projet LN PACA n'a plus de ligne, ni nouvelle, ni PACA,

qu'est-ce qui reste ? Un projet ? Bon, vous me direz, je suis critique. Je vois le verre à moitié vide, alors que je devrais le voir à moitié plein car il y a une priorité 2. Je vous l'accorde, mais c'est quoi la priorité 2 ? Aura-t-on un jour assez d'argent pour brûler cette chandelle par les deux bouts : « la gare TGV d'Est-Var et le tronçon souterrain Est-Var Cannes sous l'Estérel d'un côté et surtout la descente Aubagne-Toulon dans les gorges d'Ollioules de l'autre ? Vous y croyez ? Moi pas ! » Et puis même. Il restera le maillon faible : doubler les voies classiques entre Toulon et Le Luc ou Vidauban ou Les Arcs, dans le sillon permien, à ras des villages, en empiétant

sur les vignes qui longent la voie actuelle, en perturbant le trafic de l'audacieuse ligne unique qui date de 1860, tout cela pendant les travaux !!! C'est quoi ce projet indigent ? C'est quoi ce projet indigne de notre pays ? C'est quoi ce projet qui renie les besoins minimaux de notre région et de ses habitants ? Force est de constater que certains varois n'en veulent pas. Ça saute aux yeux. Ils n'aiment pas les rails. Ils n'acceptent pas que leur territoire soit traversé par une voie ferrée, même si elle est nécessaire à leurs voisins. Hyères n'en avait pas voulu, Draguignan non plus, Aix encore moins. Le conseil municipal de Draguignan avait même voté une motion refusant le chemin de fer par crainte que les poules ne pondent plus leurs œufs correctement... Tous se sont rendus compte de leur erreur plus tard. Mais l'expérience des Anciens vaut-elle quelque chose aujourd'hui !! Saint Maximin veut bien qu'on songe à rouvrir la ligne de Gardanne ou celle de Carnoules mais pas qu'on traverse Saint-Maximin. Par jalousie, Toulon impose que la LGV passe par Toulon puisqu'elle dessert

Marseille et Nice. Une fois son caprice passé, elle affirme que tout va bien en découvrant qu'elle a déjà le TGV. Entre temps, son caprice a rendu le projet impossible à financer. Eh bien tant pis pour eux, parti comme c'est, à force de tergiverser, d'exiger, de dire non à ci, non à ça, ils n'auront rien, ou du moins rien ou pas grand-chose avant longtemps, très longtemps. Ce n'est pas nouveau, c'est dans leurs gènes, c'est historique. Nous avons retrouvé dans les archives secrètes de la ville de Toulon une carte très ancienne qui explique leur vision du monde.



Toulon est au centre du monde. À l'ouest, de l'autre côté du désert de Bandol où ne pousse que de la vigne, le pôle Ouest, anciennement appelé Massilia. À l'est, de l'autre côté du désert permien, royaume de la tortue, le pôle Est,

du nom de Niza, récemment découvert et annexé en 1860 moyennant le don du fleuve Var.

Dans les temps lointains, une autoroute pierrée appelée la via « O » relia les deux pôles. On remarque que les deux hémisphères du monde selon Toulon, l'hémisphère Ouest et l'hémisphère Est sont séparés par une ligne imaginaire appelée le « séquateur du Var ». Cette ligne a beau être imaginaire, elle n'en n'est pas moins quasiment infranchissable, surtout par une voie ferrée et notamment aux deux check points principaux qui sont sous le contrôle du connétable de Toulon et de l'archiduc de Saint Maximin.

Nous avons également retrouvé, issu des mêmes archives un exemplaire d'un certificat de non passage de la ligne, signé du « séquateur du Var », qui ne nécessite guère d'explications supplémentaires pour se faire une idée des traditions folkloriques légendaires que doivent subir les voyageurs au moment de leur passage d'un hémisphère à l'autre.

Un examen à la loupe du visage, et du regard perçant du Zeus olympien, nous a interpellés. Mais ce n'est peut-être qu'une illusion d'optique !

**Bon... Finalement... ...Et si le Var n'emprisonnait pas ses voisins dans le 19ème ? Et si le Var rentrait carrément dans le 21ème siècle ?**



**Frédéric ROUX**

*Membre du CA de l'association TGV*

**Jean-Claude SAPPA**

*Secrétaire de l'association TGV*

# Efficaces et pas chères, les propositions qu'on préfère

**V**ous êtes bien en train de lire votre contrat d'assurance : « déplacements durables dans une région propre ».

L'association ne remet pas en cause la gare souterraine de Marseille figurant dans les « priorités 1 » à réaliser avant 2030 si le reste du projet n'en souffre pas.

Nous prenons acte d'un phasage des études selon une « priorité 1 » (Marseille-Aubagne et Cannes-Nice) et une « priorité 2 » avec des sections de LN entre Aubagne et Cannes. Mais la section Aubagne-Toulon remettra le feu aux poudres lors de sa concertation avec le public : un tel risque d'abandon de tout le projet ne doit pas être pris. Le passage de la LN PCA par Toulon n'est pas opportun car coûteux (4Md€ entre Aubagne et Toulon pour gagner 10 min) et techniquement complexe (exemple : 10 km de tunnel à l'arrivée à Toulon, en forte pente, sous faible couverture, avec des risques sur le bâti existant).

Dès la sortie de Marseille, la LN doit remonter vers Brignoles pour rejoindre le couloir de nuisance existant de l'A8. Une gare TGV/TER Centre Var serait créée, vers Brignoles, en lien avec la réouverture de la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules que l'association soutient et qui tarde à être décidée : la duplicité des discours opposant les LGV aux trains du quotidien n'aboutit à rien de bon.

Dans ce scénario, Toulon resterait évidemment directement desservi par des TGV vers toutes les destinations se débranchant à Aubagne

avec les mêmes fréquences de desserte qu'en étant situé sur la Ligne Nouvelle, mais sans en subir les inconvénients de la construction. Par ailleurs, le maillage ferroviaire de Marseille à Est-Var ne se limite pas à Toulon. Les gares TGV d'Aubagne et du Centre Var TGV sont opportunes.



Rémi QUINTON

Pour l'association, relier Nice à Marseille en 45 min, desservir le Centre Var, économiser 3Md€ sur le coût total du projet, délester le sillon permien des trains longs parcours et y éviter la folie du quadruplement sur place des voies existantes, tout cela plaide en faveur de cette alternative... qui est la seule réalisable. La majorité des habitants et élus y adhèrent.

Concernant les coûts, une section de LN Aubagne-Toulon, ou Aubagne-Brignoles-Le Luc sont équivalentes, à ~4Md€ (avant tout dérapage budgétaire d'un tunnel sous Toulon...). Mais les TGV gagnent 10 min dans le 1er cas et il resterait en outre à percer un tunnel à l'est de Toulon, le quadruplement des voies existantes avec quelques shunts jusqu'au Luc. Contre 45 min dans

le 2nd cas et une continuité de LN entre Aubagne et Le Luc qui serait immédiatement réalisée.

Que les élus, en particulier varois, se saisissent de ce scénario, pour sortir par le haut des difficultés actuelles en évitant de braquer un territoire sur des fuseaux qui ne pourront pas voir le jour !

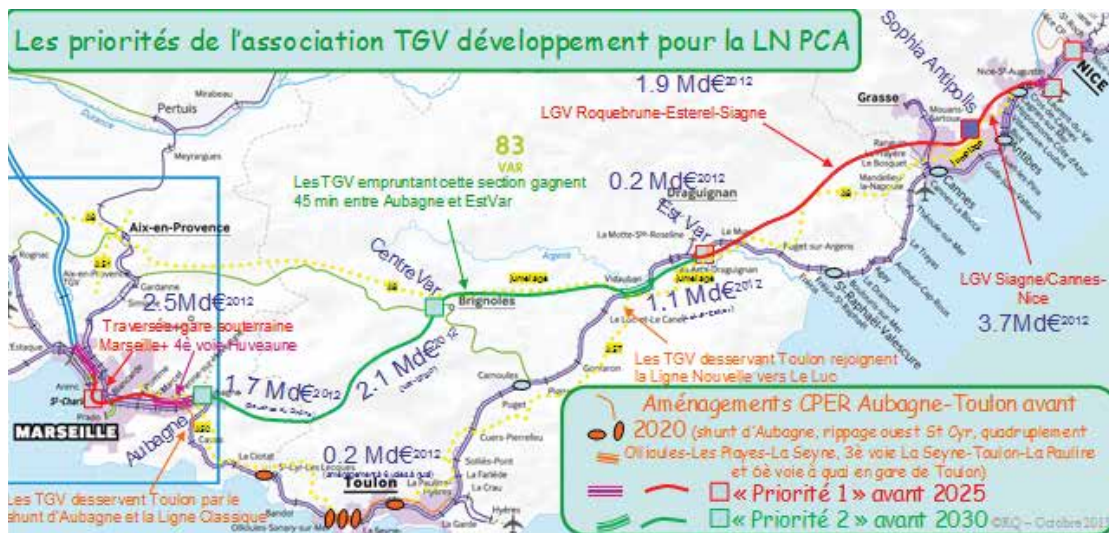
L'horizon d'un projet performant et moins coûteux accélérera la réalisation des sections prioritaires, bien mieux qu'un consensus mou autour d'un projet irréalisable et d'objectifs non avoués.

Pour autant, un blocage varois ne doit pas empêcher le projet d'avancer ailleurs. La saturation de la ligne ferroviaire Cannes-Nice-Monaco, la plus chargée de France (hors IdF), doit être considérée avec le même niveau de priorité que Marseille. Compte tenu de l'enclavement ferroviaire des Alpes Maritimes, une même opération doit permettre un gain de capacité sur la ligne littorale azurée, des gains de temps significatifs en direction de Nice et un meilleur maillage ferroviaire des Alpes Maritimes. Il n'est pas raisonnable qu'à la fin de la prochaine décennie, aucune gare des Alpes Maritimes ne soit à moins de 2h de Marseille.

En conséquence, l'association demande la réalisation de la section LGV Le Muy-Nice, dans les 1ère priorités AVANT 2025, pour un gain de 40 min, la desserte de Sophia Antipolis, la « boucle TER azurée » et un RER sur la ligne littorale avec 10 trains par heure entre Cannes et Nice.

Nous ne nous satisfaisons pas de

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



la « priorité 1 » issue du COPIL de Septembre 2013. Il est contradictoire de mettre en avant des difficultés budgétaires qui empêcheraient de franchir l'Esterel, mais de prévoir un phasage nécessitant un raccordement temporaire de 400 millions d'euros à Cannes La Bocca. En réalité, les 2.1Md€ du prolongement de la LN du nord de Cannes jusqu'au Muy ne coûtent « que » 1.7Md€ en évitant cette fausse manoeuvre. La rentabilité de cette section, grâce aux 40 minutes gagnées, ne nécessitera pas de subventions publiques pour sa construction.

Rapide calcul de coin de table : 50km Est Var-Sophia Antipolis ; 500 passagers/TGV ; 40 TGV/sens quotidiens ; marge de 10ct€/passager/km (=péage Escota) amortissant l'investissement. Résultat : 73 M€ remboursant l'investissement chaque année et finançant largement ces 1.7Md€. Préfère-t-on que les usagers financent le système ferroviaire ou les autoroutes ?

Loin d'être un problème, ce prolongement est une solution pour financer le « traitement des nœuds ferroviaires », car plus de TGV = plus de péages.

Défendre un projet trop restreint, doit-il conduire à promettre 12 min de gain de temps sur Cannes-Nice

en comparant les futurs TER de « la boucle » aux actuels TER... omnibus ? Il en existe déjà d'aussi rapides...

Si malheureusement un sous-phasage à hauteur de Cannes était acté, le raccordement temporaire de Cannes La Bocca doit être évité et son financement reporté sur la gare d'Est Var :

- Les projets de développement d'Est Var n'attendront pas 2050 et sa faisabilité serait même compromise. L'intérêt régional recommande que les 3 départements de la LN PCA bénéficient des 1ères priorités sans en exclure le Var. A défaut de ligne, il faut bien la gare.
- Les TGV parvenant laborieusement aux Alpes Maritimes par la sinueuse ligne de corniche de l'Esterel n'ont aucun intérêt à desservir Sophia Antipolis plutôt que Cannes et Antibes. Seule la « boucle TER » présente un intérêt. La gare de Sophia Antipolis n'aura d'intérêt pour les TGV que si elle est desservie rapidement et si les TGV gagnent du temps pour arriver à Nice, c'est-à-dire avec une LGV jusqu'au Muy
- Le prolongement de la LN vers Est Var pourra ainsi être construit dans la foulée.

Enfin, entre Aubagne et l'est varois, nous demandons que les prochains

CPER permettent une augmentation de capacité sur la ligne existante afin de développer à la fois les TER et les TGV empruntant les nouvelles infrastructures azuréennes. Exemples :

- le shunt de la boucle d'Aubagne, qui permettrait également un gain de temps de 5 min

- le décalage vers l'ouest de la gare de St Cyr, sur une zone actuellement à 4 voies. En situation perturbée, un TGV pourrait dépasser un TER « en gare » plutôt qu'en pleine voie.

- le quadruplement des voies dans la ligne droite entre Ollioules et La Seyne sur Mer, dont l'impact foncier est faible, et la construction de la halte « Les Playes ». Avec 3 arrêts pour les TER, cette section serait comme un « créneau de dépassement » pour les TGV

- la 3è voie dans la traversée de Toulon et la 6è voie à quai de la gare de Toulon

Ces aménagements coûteront beaucoup moins chers qu'une LN Aubagne-Toulon et pourront se réaliser avant la « priorité 1 » de la LN PCA. Ils garantiront également la fréquence de desserte TGV de Toulon dans l'hypothèse d'une LN Aubagne-Est Var via Brignoles.

En deux mots : réaliste à moyen terme, efficace pour l'avenir !

**Rémi QUINTON**

Membre du CA de l'association

# Le ferroviaire s'invite à la Foire de Marseille : Maquette de la Côte bleue.



A partir de juin 2013, après la visite du Service communication de la Région PACA au musée Pierre Sépard situé en gare de Carnoules, que nous avons réalisé cette maquette de la Côte bleue, défi réussi en un temps de record. Cette maquette, inédite de la Côte bleue a été exposée au stand de la Région Paca à la foire internationale de Marseille, elle a remporté un franc succès auprès des visiteurs.

D'une longueur de 6 mètres et composée de 5 modules, cette maquette a nécessité l'intervention de 4 bénévoles du musée (Pierre Dordor, Daniel Grout, Jean-Claude Berningo et Cédric Jouniaux).

Nous remercions la Région Paca pour cette initiative et le public nombreux venu nous encourager.

**Cédric JOUNIAUX**

*Trésorier de l'Association Régionale des Cheminots Amis du Rail (ARCAR)*

---

## 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 €