



UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

POURQUOI ? La région PACA c'est un fort dynamisme démographique :

- + de 5 Millions d'habitants
- Depuis la fin du 19^è siècle : X 3
- Croissance annuelle : 0.8%
- 75% de la population concentrée sur une frange littorale de 10% de son territoire
- Un tourisme important : 34 millions de visiteurs par an, équivalent de +2millions de population permanente l'été

MAIS UN RÉSEAU FERROVIAIRE QUI NE SUIT PAS !

- Une seule ligne ferroviaire de Marseille à Vintimille depuis le 19^ème siècle
- 3,6 Millions d'habitants entre Marseille/Aix et Nice/Monaco seulement 360 km de lignes ferroviaires
- 10 cm de ligne ferroviaire par habitant (contre 50 en moyenne nationale)
- 2h30 pour parcourir 160 km à vol d'oiseau entre Marseille et Nice =64km/h

IL EST INDISPENSABLE DE CONSTRUIRE UNE SECONDE LIGNE DE CHEMIN DE FER ENTRE MARSEILLE ET NICE

- pour la mobilité quotidienne des habitants grâce aux TER
- pour désenclaver la Côte d'Azur et la relier au réseau TGV
- pour positionner la Région PACA au cœur de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes

Suite au rapport de la Commission Mobilité 21 de l'été 2013 et sur la base du scénario des Métropoles du Sud choisi en 2009, le gouvernement a retenu le projet ci-dessus : la ligne nouvelle côte d'Azur, phasée en 2 priorités, pour 12.6 Milliard d'Euros.

Pour notre Association, l'étalement du projet dans le temps est une solution qui ne peut malheureusement que péjorer le développement de notre région et être préjudiciable à ses habitants.

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





UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

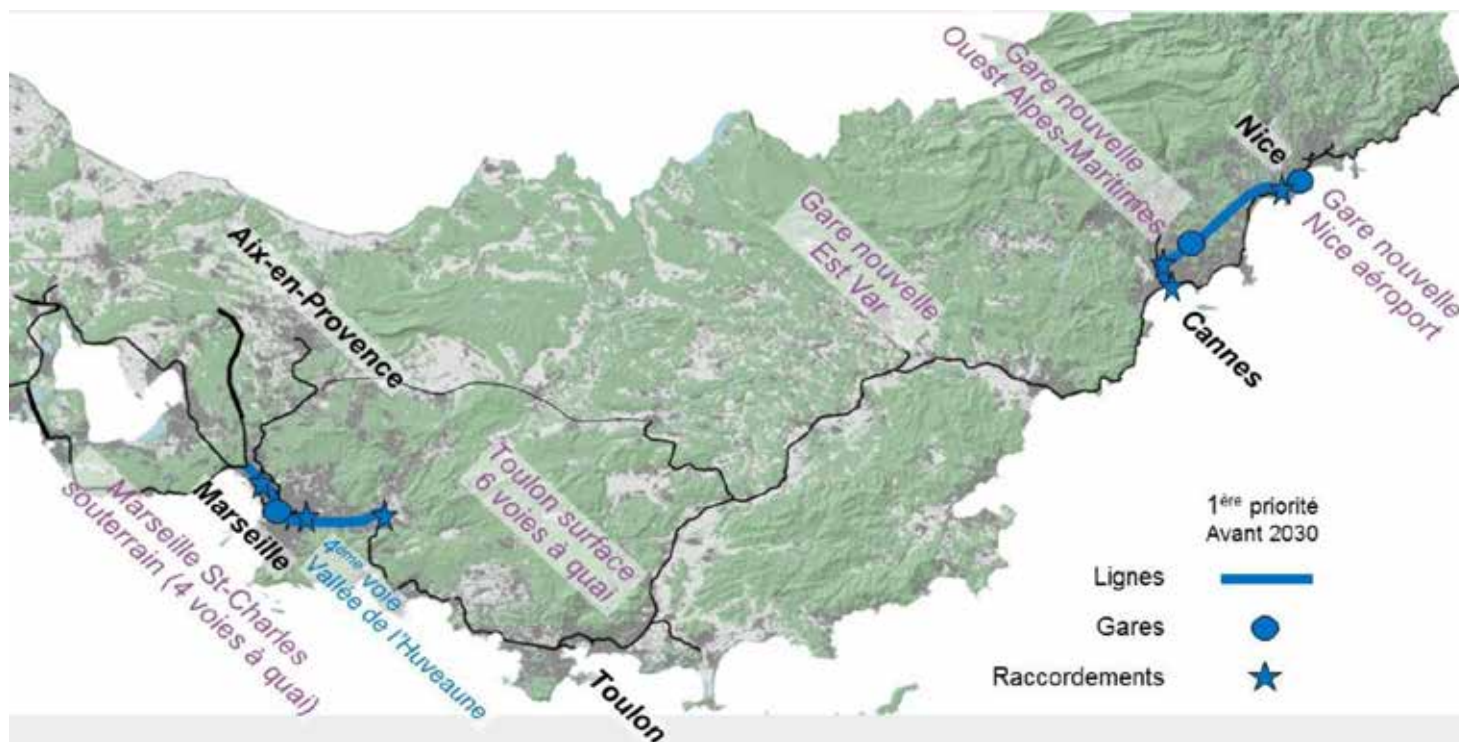
PROJET RETENU EN PRIORITÉ 1 À RÉALISER AVANT 2030

L'amélioration du Nœud ferroviaire marseillais pour 2,5 milliards d'euros:

- Mise à 4 voies depuis la sortie du tunnel existant des Pennes Mirabeau jusqu'à l'entrée du nouveau tunnel desservant la gare souterraine de Marseille Saint Charles (l'emplacement de cette entrée de tunnel sera défini par les études à venir),
- Création d'une gare souterraine d'arrêt général à Marseille Saint Charles (4 voies à quai),
- Sortie du tunnel à Saint Marcel et création d'une 4eme voie le long de l'autoroute jusqu'à Aubagne,
- L'arrivée à Aubagne n'est pas encore définie précisément, possibilité de faire arriver les 4 voies à la gare actuelle d'Aubagne et de prévoir une amorce de l'entrée du tunnel qui devrait être réalisé sous Aubagne lors des travaux de la priorité 2 permettant ainsi une éventuelle halte TGV à Aubagne.

L'amélioration du Nœud ferroviaire azuréen pour 4,2 Mds € :

- Pas ou peu de modifications des installations entre Saint Augustin et Nice et entre Nice et Vintimille,
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à Nice Aéroport (6 voies à quai extensible à 8),
- Création d'une ligne nouvelle de Nice Aéroport jusqu'au croisement de la ligne Cannes Grasse,
- Réalisation d'une gare nouvelle à l'ouest de Sophia Antipolis (4 voies à quai) dont la position exacte devra être débattue,
- Raccordement de cette portion de ligne nouvelle, en attendant de continuer vers Est-Var, sur la ligne Cannes-Grasse en doublant partiellement celle-ci, créant ainsi une boucle ferroviaire Nice-Sophia-Cannes-Antibes-Nice et permettant de faire circuler les TER et les TGV,
- Raccordement de la ligne Cannes-Grasse à la ligne littorale par un tunnel afin de rejoindre le département du Var.



Pour notre Association cette priorité 1 est minimaliste alors que d'ores et déjà les infrastructures de transports en PACA sont saturées.

Au minimum avant 2025, il est indispensable de :

- construire en plus des tronçons proposés en priorité 1, la portion de ligne nouvelle entre Est-var et la ligne Cagnes-Grasse qui est prévue en priorité 2
- rénover la ligne actuelle entre Aubagne et Toulon.



UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

PROJET RETENU EN PRIORITÉ 2 À RÉALISER ENTRE 2030 ET 2050

1) Dans les Alpes Maritimes et le Var : (pour 2 Md€)

- Création d'une nouvelle ligne à partir du croisement avec la ligne de Cannes-Grasse jusqu'à Est Var,
- Création d'une gare d'échanges multimodale à Est Var.

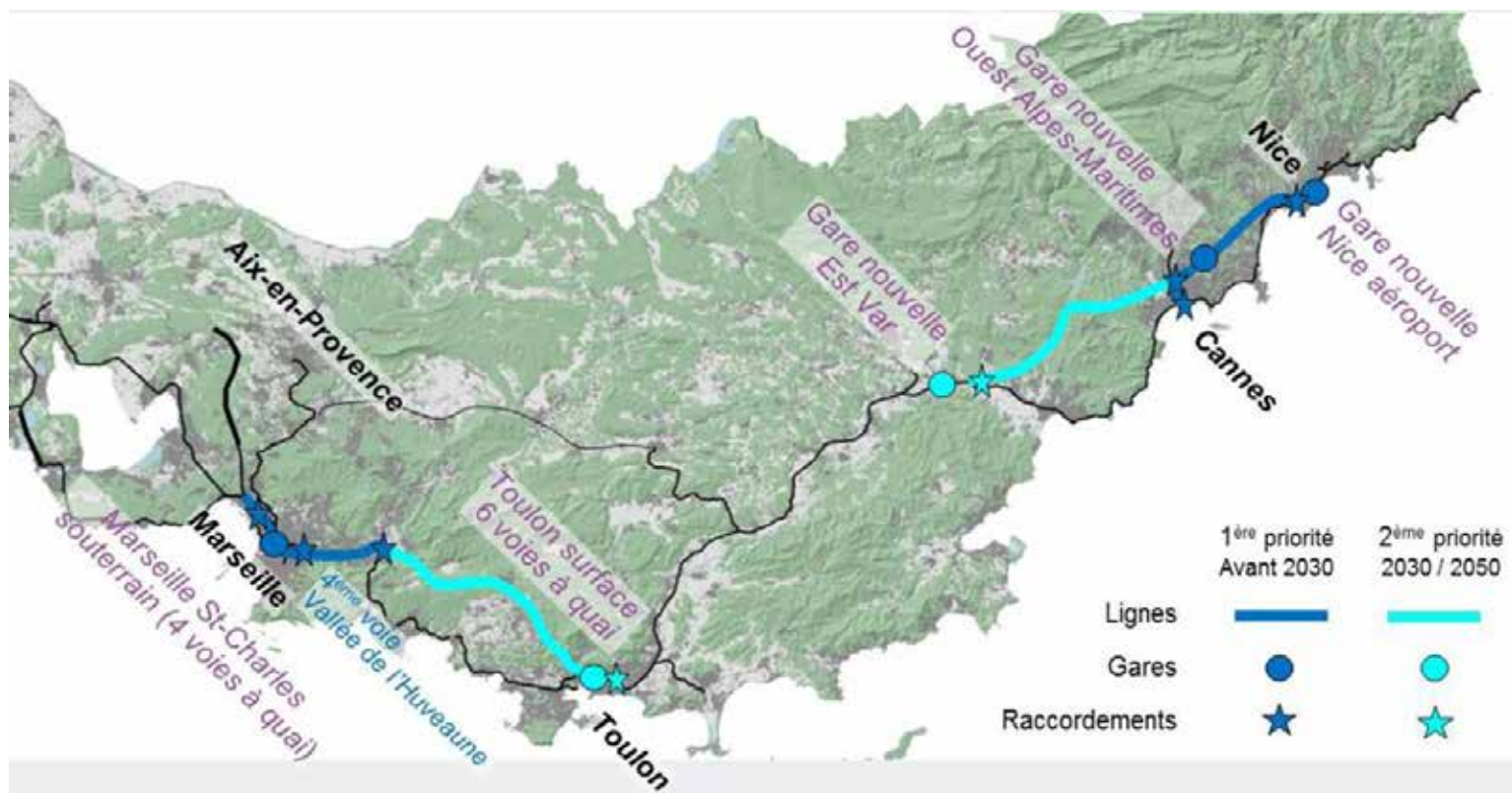
► **Bilan : ce raccourci entre l'est Var et les Alpes Maritimes ferait enfin gagner 45 min.**

2) Dans les Bouches du Rhône et le Var : (pour 4 Md€)

■ Création d'une ligne nouvelle d'Aubagne à partir de l'amorce du tunnel réalisée en priorité 1 jusqu'à Toulon centre. Cette section de ligne traverse des milieux sensibles avec une population hostile à ce fuseau et qui nécessite pour l'arrivée à Toulon le percement d'un tunnel bitube d'une dizaine de km en rampe importante en milieu urbain dense dans un environnement géologique connu ce jour pour être la cause des déboires du tunnel routier de 3,2 km pour lequel le percement des 2 tubes aura nécessité 20 ans de travaux et un coût très important.

- Agrandissement de la gare de Toulon Centre (6 voies à quai),
- Création d'une 3eme voie sur la ligne existante entre Toulon et La Pauline. Et ensuite plus rien entre Toulon et Est Var, donc jusqu'en 2050 voire au-delà les TGV continueront de circuler sur ces deux mêmes voies avec les TER et les trains fret avec les difficultés que l'on connaît actuellement. De plus aucune fiabilité ne sera ainsi assurée à l'Est de la région en cas d'incident important sur cet unique axe ferroviaire.

► **Bilan : le tronçon Aubagne Toulon ne ferait gagner que 10 min.**



Pour notre Association, cette proposition de priorité 2 ne devrait pas attendre 2030 pour commencer d'être réalisée. D'autre part :

- la portion de ligne entre Est-Var et la ligne Cagnes-Grasse doit être construite dans le cadre de la priorité 1
- la portion de ligne entre Aubagne et Est-Var devrait faire l'objet d'un autre tracé qui permettrait d'achever le projet entre Marseille et Nice (voir notre proposition).



UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

PROPOSITION DE L'ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT

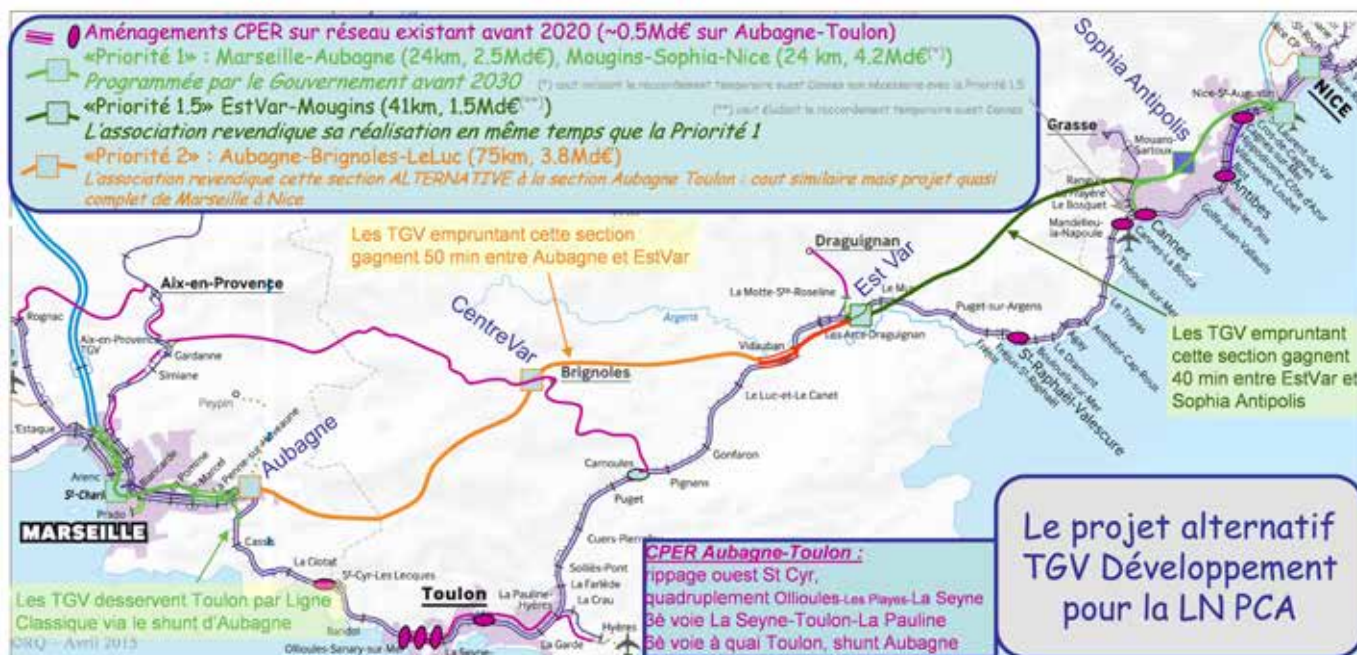
Concernant la « Priorité 2 », l'Association TGV Développement demande que la réalisation de la section Est Var Cannes soit incluse dans les travaux de la « Priorité 1 » : les enjeux financiers sont modestes (2 Md€ en comparaison des 6,7 Md€ de la Priorité 1) et les bénéfices pour les usagers ferroviaires de la Côte d'Azur très importants : gain de 40 min depuis Nice et Sophia Antipolis vers l'est Var, Toulon, Marseille et le reste du pays. Le train deviendrait enfin plus rapide que la voiture, avec en plus l'extension d'un réseau TER hautement cadencé de Marseille à Nice.

Après Aubagne, remontée de la LN vers Brignoles puis jumelage avec l'A8 jusqu'à l'Est Var. Cela améliorera les trafics ferroviaires et les bénéfices du projet puisque Toulon restera bien évidemment desservi par des TGV sur la ligne existante depuis Aubagne. Le Centre Var sera desservi avec une gare TER/TGV à Brignoles, qui favorisera la réouverture de Gardanne-Carnoules.

Moins de TGV emprunteront la ligne existante entre Toulon et Les Arcs, au profit des TER.

Les TGV empruntant la Ligne Nouvelle via Brignoles gagneront 50 min supplémentaires, mettant Nice à 45min de Marseille pour un train sans arrêt et 3h40 de Paris.

Le constat d'échec du passage imposé par Toulon qui retarde le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur depuis trop longtemps, amène l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur à faire la proposition pragmatique suivante.



► Le train sera alors le mode de transport le plus attractif pour rejoindre la Côte d'Azur depuis l'ensemble des Régions Françaises, l'Espagne, ainsi que Toulon et Marseille depuis l'Italie, face à l'avion et à la voiture.

Pour notre Association, la construction de cette seconde ligne de chemin de fer entre Marseille et Nice devrait être achevée dans un horizon de temps raisonnable

- face aux urgences climatiques
- face aux besoins de mobilité de la Région PACA.