



Madame Elisabeth BORNE
Ministre des Transports
Hôtel de Roquelaure
246 Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Saint Cyr sur Mer le 26 septembre 2017

Objet : Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN-PCA)

Madame la Ministre,

Plus les années passent, plus il est difficile de se déplacer convenablement en Provence Alpes Côte d'Azur compte tenu **qu'une seule et unique ligne ferroviaire relie Nice à Marseille** depuis le milieu du 19^{ème} siècle. Pour faire moins de **158 kms à vol d'oiseau** les TGV desservant quelques gares et devant s'insérer entre les TER les desservant toutes, mettent plus de 2h30 : on est loin de la grande vitesse et loin d'un RER. Le débat public de 2005 avait conclu à cette évidente nécessité : il fallait une seconde infrastructure ferroviaire, moderne, efficace, spécialisée, rapide pour permettre un trajet de moins d'une heure et un maillage intelligent entre trains rapides et trains du quotidien soit un véritable RER.

S'il advenait que vous renonciez à lancer la moindre ligne nouvelle au profit des trains du quotidien, il est incontestable qu'il faudrait quand même réaliser cette seconde infrastructure en Provence Alpes Côte d'Azur. En effet non seulement la ligne actuelle est saturée et fragile, mais la pollution due au trafic routier quotidien aux abords des Métropoles qu'elle dessert (Aix, Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Monaco...) met en danger les 2/3 des 5 millions d'habitants de notre région, la création de cette nouvelle ligne devrait pouvoir réduire ce trafic routier insupportable.

S'il ne restait qu'un seul projet de Ligne Nouvelle à lancer en France, il est incontestable que c'est celui de la LN-PCA. Faire aboutir ce projet LN-PCA est l'objectif principal, sinon unique de notre association, créée en 2001.

D'autre part la remise en état et la modernisation de la ligne existante, seront insuffisantes, les études réalisées depuis 2005 ont largement démontré qu'il faudrait effectivement 2 lignes pour que le système ferroviaire fonctionne convenablement, investir seulement sur la ligne classique serait simplement mettre un emplâtre sur une jambe de bois.

Nous souhaiterions vous rencontrer pour vous permettre de prendre la mesure d'une situation qui empire de jour en jour afin que vous puissiez orienter les décisions que vous allez prendre début 2018 suite aux Assises de la Mobilité, auxquelles nous sollicitons de pouvoir participer, en toute connaissance d'un dossier qui ne vous est probablement pas encore familier.

Avec nos remerciements, veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de nos sentiments respectueux.

Alain PATOULLARD
Président
Tel 06 13 20 07 79



Les positions de l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

- Réaliser une seconde infrastructure ferroviaire de Marseille à Nice pour :
 - ✓ Désaturer la ligne existante
 - ✓ Développer un véritable RER au sein des différentes agglomérations
 - ✓ Assurer la desserte jusqu'à Nice (et pas seulement Marseille) d'un nombre suffisant de TGV, compte tenu du rôle majeur joué par le tourisme dans la Région, mais aussi l'importance des déplacements des habitants
 - ✓ Désenclaver l'est de la Région PACA avec un gain de temps entre Marseille et Nice
 - ✓ Permettre un report modal de l'avion et la route vers le train, afin de diminuer la congestion et la pollution chronique
- Ce projet est un grand projet nécessaire au développement des trains du quotidien
- Compte tenu de l'ampleur du projet, une réalisation par phase est possible, mais le phasage doit tenir compte de l'enclavement ferroviaire des Alpes Maritimes :
 - ✓ 2 voies nouvelles de Marseille jusqu'à la vallée de l'Huveaune avec une gare souterraine sous la gare St Charles, puis une 4^e voie dans cette vallée. Nous préconisons un raccordement de la Ligne Nouvelle au sud d'Aubagne pour accompagner la modernisation de la ligne classique au-delà
 - ✓ 1 à 2 voies nouvelles sur la ligne existante autour de la Métropole de Toulon (entre Ollioules et la Pauline)
 - ✓ la Ligne Nouvelle entre l'Est Var et les gares Nouvelle de Sophia Antipolis et Nice Aéroport, avec possibilité d'un passage par une nouvelle gare de Cannes la Bocca : l'option la plus consensuelle et fonctionnelle devra être rapidement choisie. La section entre l'Est Var et l'ouest des Alpes Maritimes est décisive pour le désenclavement en permettant un gain de temps de 40 minutes pour un surcroît d'investissement modeste (au regard de tout autre projet de ligne TGV) : elle doit intégrer la 1^{ère} Priorité
- L'instruction d'une Déclaration d'Utilité Publique sur cette 1^{ère} phase le plus rapidement possible pour permettre une mise en service avant 2030
- S'agissant des lignes TGV existantes financées par la SNCF à la demande de l'Etat
 - ✓ la SNCF serait incapable de faire rouler tous les trains nécessaires sur les lignes classiques même modernisées
 - ✓ Annoncer que 70% des lignes TGV seraient déficitaires pour SNCF Mobilités, ne tient pas compte des péages acquittés à SNCF Réseau sur les Lignes Nouvelles, qui couvrent bien au-delà de leur coût d'entretien (jusqu'à +1 Milliard€/an au bénéfice du reste du réseau ou du remboursement de la dette)
 - ✓ Le TGV reste attractif quand il fait gagner du temps, comme cela a été constaté à l'été 2017, par rapport à l'été 2016 avec l'ouverture des LGV vers Bordeaux et Rennes : +80% de voyageurs sur Bordeaux, +30% sur les villes intermédiaires et au-delà (Pays Basque), +30% à l'échelle de toute la façade Atlantique concernée par ce projet, supérieure aux prévisions de la SNCF
 - ✓ Nous attirons l'attention sur les très fortes perspectives de trafics prévus en Région PACA si une nouvelle infrastructure était construite (supérieure aux dernières LGV construite, et à tous les autres projets envisagés)