

## **DIRECTION D'ETUDE**

### *Quel tracé pour la LGV PACA ?*



**Sous la direction de Madame Antoinette LOVICHY-PAITA**

**Master II « Droit, économie et management des collectivités territoriales »  
Faculté d'Economie Appliquée  
Université d'Aix-Marseille III**

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

### I . La LGV PACA.

#### A . Présentation du projet.

*a . Contexte et enjeux*

*b . Les acteurs*

#### B . Différents scénarios.

*a . Scénarios à un et trois axes*

*b . L'option la plus probable : les scénarios à deux axes*

### II . Une décision : celle de Maryse JOISSAINS.

#### A . Le choix de Maryse JOISSAINS

*a . Aménager le territoire et préserver l'environnement*

*b . Développer les transports et favoriser les déplacements*

#### B . La décision de Maryse JOISSAINS et ses opposants.

*a . Le malheur des niçois*

*b . Cuers : une opposition à tous projets de LGV*

## CONCLUSION

# *INTRODUCTION*

Pollution, stress, énervement, accidents... autant de termes qui traduisent aujourd'hui les problèmes liés aux transports et aux modes de déplacement des Français. Les réseaux routiers sont en passe d'atteindre leur limite, posant ainsi de nombreux problèmes de circulation, mais également d'aménagement du territoire.

Face à ce constat, le développement des transports en communs, mais aussi de moyens nouveaux apparaissent comme des solutions obligatoires pour lutter contre ce fléau. Le développement du réseau ferré en est un.

Depuis une quinzaine d'années, le train, porté par des avancées technologiques de plus en plus importantes (développement des TGV, diminution des temps de trajet, amélioration du confort, sécurité du transport...) semble acquérir une place prépondérante sur le marché des transports.

En voici pour preuve la construction de nombreuses Lignes à Grandes Vitesses ou LGV, qui parcourent l'ensemble du territoire national, mais relie également la France à l'étranger. Sept projets de ce type sont à l'étude ou ont déjà débuté.

Parmi eux, le projet de LGV PACA. Cette ligne à grande vitesse a pour but de relier l'ensemble des grandes villes du Sud de la France, mais également de l'Arc Méditerranéen, allant de Barcelone à Gênes, en passant par Marseille et Nice.

De loin le plus onéreux, ce projet apparaît comme l'un des plus importants. Le Sud de la France reste très mal desservi en ce qui concerne les moyens de transport, tant vers la capitale, que d'Est en Ouest. Pour preuve, le réseau routier semble atteindre ses limites, surtout en période de vacances.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse semble donc une bonne alternative pour résoudre bon nombre de problèmes. Seulement, une dernière question est au cœur des débats et attise les passions dans la région PACA : quel sera le tracé le plus profitable à l'ensemble de la région et de ses habitants ?

Le travail qui suit tend à présenter et analyser de la manière la plus simple et la plus objective le positionnement de Madame JOISSAINS-MASINI quant au tracé de la LGV et son opposition à deux scénarios appelés « Sud Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice » et « Nord Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice » au profit du projet « Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice ».

Ainsi, après une présentation générale et succincte du projet de la LGV PACA et des enjeux que représente ce dernier pour la région PACA, il serait intéressant de voir les arguments mis en valeur par Madame JOISSAINS, mais aussi ceux de l'opposition, principalement niçoise, pour mieux comprendre les conséquences en cas de victoire de l'un ou l'autre des deux camps.

# *I . La LGV PACA.*

La Ligne à Grande Vitesse Provence – Alpes – Côte d’Azur, aussi connue sous le nom de LGV PACA, est un projet important pour les régions du Sud de la France. Il s’inscrit également dans le cadre de l’Union Européenne.

Il s’agit d’un projet de grande ampleur et comme tous les projets de ce genre, il est sujet à de nombreuses controverses et de nombreux débats.

L’ensemble des débats qui englobent la décision de Madame JOISSAINS portent essentiellement sur le choix du tracé de la future ligne. Trois scénarios ont été retenus parmi une pléiade de scénarios proposés. Il est bien évident que les différentes propositions favorisent certains départements au détriment des autres. Il en est de même pour la population.

Le contexte du projet est présenté dans les pages qui suivent de manière générale ainsi que les enjeux et les acteurs concernés afin de mieux comprendre les fondements du débat public qui se déroule actuellement.

## **A . Présentation du projet.**

### *a . Contexte et enjeux.*

Le projet de la LGV PACA est un ancien projet qui avait déjà été évoqué dans les années 90. A cette époque, l’ensemble des partis politiques présents, les divers acteurs locaux et la population n’ayant réussi à s’entendre, il avait été abandonné.

Mais depuis quelques années, les projets de constructions de Ligne à Grande Vitesse se multiplient en France. On ne dénombre pas moins de sept projets dont la LGV PACA qui sont soit mis à l’étude, soit en cours de réalisation.

De plus la perspective d'inscrire ce projet national dans le cadre du développement européen est un atout de poids pour les pro-LGV. En effet, au-delà des ambitions nationales du projet, c'est une dimension européenne qui doit lui être conférée. La future ligne permettra de relier l'ensemble des grandes cités Méditerranéennes composant l'Arc Méditerranéen dont les trois villes françaises situées dans la région Provence – Alpes – Cote d'Azur, d'où l'appellation de LGV PACA.

Ainsi, il sera possible de se déplacer entre Barcelone et Gênes, en passant par Marseille, Toulon et Nice en moins de 7 heures dans le meilleur des cas, contre plus de 12 heures actuellement.

Il sera également possible de relier la capitale Catalane à la capitale française en moins de 4 h 30, permettant ainsi un renforcement des relations franco-hispaniques, tant au niveau humain que logistique.

Mais en dehors du contexte européen qui ne prendra toute sa dimension qu'en 2020 si le projet voit le jour, les enjeux propres au territoire français sont très importants.

Ce sont d'ailleurs les avantages que pourront obtenir les divers départements de la région Provence - Alpes - Côtes d'Azur, en fonction des différentes hypothèses de tracés qui sont très discutés et animent un débat très controversé.

**La création d'une Ligne à Grande Vitesse dans le Sud de la France apparaît comme indispensable pour de nombreuses raisons.**

La LGV apparaît être la solution idéale pour **palier à la saturation du réseau routier**. Les études réalisées par les collectivités prévoient une augmentation d'environ 50 % d'ici 2020 des déplacements intercommunaux, ce qui risque d'accentuer le phénomène de congestion routière déjà important.

Depuis 2000, le trafic routier augmente de plus de 3 % par an, et le nombre de « bouchons » suit logiquement la tendance. Sur l'ensemble du réseau autoroutier des départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Var, le nombre de bouchons s'est accru de 63 % entre 1993 et 1998, et a plus que doublé entre 1998 et 2000.

Pour cela, le développement du réseau lié à l'implantation de nouvelles infrastructures permettra d'aligner des temps de transports ferroviaires quasi-identiques à ceux du réseau routiers, la sécurité et le calme en plus.

La Ligne à Grande Vitesse devrait **servir d'alternative à l'augmentation des déplacements de courte distance** avec plus de 750 000 millions de déplacements intercommunaux en 2020 contre 500 millions aujourd'hui.

L'un des enjeux pour la LGV sera d'acquérir une place importante dans les déplacements de la vie quotidienne, y compris les déplacements de courte distance.

Le Conseil Général prévoit à cet effet d'augmenter l'offre de T.E.R ( Trains Express Régionaux ), principalement sur les lignes Marseille - Aubagne et Antibes - Nice. Le but étant de créer un réseau cadencé entre les trois villes, permettant de circuler aussi rapidement qu'en voiture.

Le nombre de train devra être multiplier par trois, la LGV délestant la ligne Marseille - Vintimille tout en réduisant les problèmes de croisements posés en gare de Marseille par la saturation des infrastructures.

Autre enjeu de taille, **préserver l'environnement**. Le Sud de la France est riche en paysages et en espaces naturels inviolés qui sont ses principaux atouts. La préservation de l'environnement est un enjeu majeur de ce projet.

Pour cela, il est prévu de creuser entre 42 et 89 kilomètres de tunnels, alors que le réseau français dans son ensemble n'en compte que 37.

Cependant, cette donnée fait considérablement évoluer le coût global de la LGV. Dans le cas où il faudrait construire 89 kilomètres de tunnels, le projet pourrait coûter 42 millions d'euros au kilomètre. Cette somme est colossale surtout lorsque l'on sait que le coût moyen des LGV construites ou à l'étude en France est de 13 millions d'euros par kilomètre.

En marge des constructions à établir, il est important de prendre en compte le fait que le train consomme moins d'énergie que les autres moyens de transport : 17,4 Grammes Equivalent - Pétrole par kilomètres par voyageur contre 37 GEP pour la voiture et 49 GEP par avion.

Pour ce qui est du taux d'occupation et donc d'une surface à déboiser par exemple, il est de 7 hectares par kilomètre, alors qu'il faut entre 8 à 19 hectares au kilomètre pour une autoroute.

Enfin, la ligne nouvelle devra permettre de **diminuer le temps de trajet entre Paris et Nice d'une à deux heures selon le tracé choisi**. C'est d'ailleurs cet enjeu qui est au centre du débat public, puisque les études menées par la SNCF jugent qu'un écart de plus de vingt minutes annulerait toute rentabilité du projet.

Or, la position défendue par madame JOISSAINS est celle qui allonge le plus le temps de circulation entre les deux villes, d'où l'opposition des élus niçois et varois.

### ***b . Les acteurs.***

A l'heure d'aujourd'hui, la Ligne à Grande Vitesse n'est toujours qu'au stade du débat Public qui a débuté au mois d'avril dernier.

Différents acteurs y prennent part : élus locaux, la Société Nationale du Chemin de Fer, le Réseau Ferré Français, les collectivités locales, les élus locaux mais aussi des associations de riverains qui se sont créées pour soutenir ou lutter contre l'implantation de la LGV.

**Le Réseau Ferré Français** est un acteur incontournable dans le projet avec **la Société Nationale du Chemin de Fer**. R.F.F est le maître d'œuvre du projet, il sera en charge de la construction et de la maintenance de la voie .

La S.N.C.F sera l'exploitant de la ligne, en charge de la gestion, de la mise en place du trafic ferroviaire et son exploitation.

Ses deux acteurs sont essentiels dans le projet et sa mise en œuvre. Ils sont également les principaux commanditaires de l'ensemble des études qui ont été réalisées et qui sont nécessaires à un tel ouvrage.

Cependant, malgré leur rôle prépondérant, ils peuvent être considérés comme des éléments neutres dans le cas présent, ne fournissant que les études réalisées et ne donnant pas ou peu leur avis.



Les **associations de riverains** sont une composante essentielle du débat. Deux types d'association sont présentes ici : les pros LGV comme l' « Association TGV Provence - Alpes - Côtes d'Azur » ou « Association TGV développement Var – Nice - Côte d'Azur » et de l'autre côté les anti-LGV comme « Vivre à Gemenos » et surtout dans le cas présent « Stop nuisances Cuers ».

Dans le cas évoqué ici, il n'est pas possible ni nécessaire de citer l'ensemble de ces associations. La position de l'association de Cuers est cependant intéressante.

Mais il convient de préciser que leur rôle est très important car elles sont la représentation directe des populations. Elles ont un rôle prépondérant dans le débat public.

**L'Etat** est bien entendu présent. Il est avec la S.N.C.F, les collectivités locales et R.F.F l'un des commanditaires des études nécessaires au débat et au jugement de la pertinence du projet. Il est représenté par la préfecture de région, donc le préfet, monsieur Christian FREMONT.

L'Etat est favorable à la création d'une LGV PACA. Son rôle est de réussir à convaincre les parties de trouver un terrain d'entente afin d'éviter que le projet n'aboutisse pas comme cela a été le cas dans les années 90. Une mission qui s'annonce complexe et bien difficile.

**Les collectivités locales** sont bien évidemment présentes et jouent un rôle prépondérant. Les élus, qu'ils soient maires, conseillers généraux, conseillers régionaux, députés ou sénateurs ont tous pris part au débat, défendant les intérêts de leurs électeurs.

Dans le cadre de l'étude de la décision de madame JOISSAINS, les deux parties les plus intéressantes à étudier sont bien entendues celle de madame JOISSAINS elle-même, et celle des élus niçois et varois farouchement opposés au choix proposé.

Le camp niçois, qui regroupe tous les élus de l'Est de la région PACA, conteste vivement le parti pris par madame JOISSAINS dans la mesure où il défavorise la région, surtout en ce qui concerne le temps de liaison entre Paris et Nice.

Dernier acteur important, le camp aixois bien entendu. La décision de madame JOISSAIN n'est pas sans raison. Elle sera présentée plus loin.

Nous noterons cependant qu'elle reçoit le soutien de la municipalité marseillaise, ce qui induit qu'il sera question ici de parler d'une même voix en évoquant la décision de la Communauté du Pays d'Aix et celle de la Communauté Urbaine de Marseille.

La présentation du contexte, des enjeux et des acteurs effectuée, il est intéressant de voir maintenant quel est l'objet du débat, à savoir les trois tracés possibles pour la LGV, du moins les trois qui ont été jugés les plus pertinents en fonction des rapports qualité / prix / vitesse proposée.

## **B . Différents scénarios.**

Dans l'ensemble, la classe politique est convaincue de la nécessité de construire une infrastructure supplémentaire comme la Ligne à Grande Vitesse. Il existe quelques opposants locaux dispersés sur l'ensemble de la région qui conteste le passage de l'infrastructure sur leur territoire pour diverses raisons.

Ce qui divise cependant les partisans de la LGV, c'est son tracé. Plusieurs hypothèses ont été évoquées. On retrouve ainsi trois types de scénarios avec des tracés ne comportant qu'un axe, des tracés comportant deux axes et des tracés comportant trois axes.

Les hypothèses les plus plausibles, du moins les plus rentables et sur lesquelles ont été réalisées des études plus approfondies sont issues des scénarios à deux axes. Pourtant, les autres scénarios ne sont pas abandonnés pour autant, le choix de Madame JOISSAINS étant de défendre l'un des ces tracés, où une hypothèse à un axe.

### ***a . Les scénarios à un et trois axes.***

Parmi toutes les trois hypothèses possibles, les scénarios à un et trois axes ne semblent pas, selon les études réalisées, ceux qui offrent le meilleur rapport qualité / prix / vitesse proposée.

Ils offrent néanmoins certains avantages, dont celui d'utiliser « l'ancienne voie », qui est l'infrastructure actuelle, en l'aménageant bien entendu. C'est pour un projet de ce type que milite madame JOISSAINS.

#### **♠ Les scénarios à un axe.**

Ce type de scénario s'appuie sur les infrastructures de la LGV Méditerranée existante entre Paris et Marseille, passant par la gare TGV d'Aix-en-Provence appelée Gare de l'Arbois.

Deux tracés différents sont possibles. Dans les deux cas, le départ se situerait à Marseille jusqu'aux environs d'Aubagne où la voie se brancherait sur une LGV qui devra être construite. Cette ligne se rendra jusqu'à Nice, en passant par Toulon.

C'est au niveau de Toulon qu'il y a deux alternatives : soit le train passera par « Toulon - Centre » en se raccordant à la ligne existante à l'ouest de Toulon, soit la ligne nouvelle passera au Sud du massif de la Sainte Baume en contournant l'agglomération toulonnaise qui serait alors desservie par une nouvelle gare appelée « Nord - Toulon ».

***Les temps de parcours*** entre Marseille et Nice oscillent entre 1 h 15 en passant par « Toulon - Centre » et 1 h 05 en passant par « Toulon - Nord ».

Pour ce qui est de la ligne Paris - Nice, la durée sera comprise entre 4 h 05 ( Toulon - Centre ) et 3 h 05 ( Toulon - Nord ) contre 5 h 30 aujourd'hui.

***Les fréquences*** devraient également être revues à la hausse. 8 trains supplémentaires devraient circuler entre Toulon et Nice, soit une augmentation de 30 à 40 % du trafic, contre un seul train entre Toulon et Marseille.

Grâce à la LGV, ce sont entre 2 et 2,2 millions de voyageurs qui sont attendus, selon que la gare passe par au Nord ou au centre de Toulon.

Avec la création d'une nouvelle gare en dehors de la ville, on estime que 30 % de ces nouveaux voyageurs proviendraient d'une induction directe du trafic, 24 % d'un report du trafic routier et 40 % renonceraient à prendre l'avion en faveur du train.

Si la LGV devait passer par le centre de la ville, 39 % de ces nouveaux voyageurs formeraient une base de clients nouveaux, alors que 23 % délaisseraient leurs voitures au profit du train et 32 % quitteraient la voie des airs pour se déplacer sur la terre ferme.

*Les coûts* restent relativement élevés, allant de 27,5 millions d'euros le kilomètre, jusqu'à 42 millions/km. Le facteur principal pour le calcul du coût de la ligne est le nombre de parties souterraines qu'elle comprend.

Par exemple, une ligne passant par Toulon - Centre « en extérieur » coûterait 27,5 millions d'euros le kilomètre. A l'inverse une ligne passant par Toulon - Centre mais avec un tunnel dans Marseille et Toulon coûterait plus de 42 millions d'euros par kilomètre.

Les scénarios ne comportant qu'un tracé unique offrent l'avantage d'utiliser une grosse partie du réseau existant, notamment la gare d'Aix-en-Provence. Il s'établit dans la continuité de la LGV reliant Paris à Marseille.

Bien qu'ils offrent un temps de parcours Marseille - Nice d'une heure et cinq minutes, les tracés uniques proposent des temps de parcours au départ de Paris vers la Côte d'Azur qui restent important ( 3 h 55 par Nord - Toulon ). Ce délai, trop long, réduit sensiblement les gains de trafics sur les relations de longue distance.

De plus, ces scénarios nécessitent de coûteux et difficiles investissements dans le nœud ferroviaire marseillais, ce qui impliquerait de grosses transformations dans la ville phocéenne.

### **♣ Les scénarios à trois axes.**

Ces scénarios consistent à réaliser une nouvelle ligne en se débranchant de la LGV Méditerranée ( reliant Paris à Marseille ) au nord de Marseille, en direction de l'Est de la région et se prolongeant par deux branches : l'une en direction de Toulon, l'autre en direction de la côte d'Azur.

Pour la branche allant vers Toulon, les 6 scénarios proposés sont identiques. Le tracé suit le sillon emprunté par les autoroutes A57 puis A8 pour rejoindre le centre de Toulon.

Pour la branche Côte d'Azur, le scénario consiste à franchir l'Esterel avant de traverser Nice et se raccorder à la voie ferrée littorale dans sa section à trois voies entre Antibes et Nice.

Par contre, entre la LGV Méditerranée et la gare Est - Var, plusieurs hypothèses de tracés sont envisageables : la position du débranchement de la LGV Méditerranée peut se situer au niveau de la Durance, au Nord d'Aix-en-Provence, au Sud d'Aix-en-Provence ( soit au Nord soit au Sud de la gare TGV d'Aix mais aussi du plateau de l'Arbois ).

L'itinéraire suivit dans le Var offre lui aussi deux alternatives selon qu'il traverse le Haut Var ou le Centre Var.

Les 6 scénarios obtenus se nomment « Durance - Var », « Nord Aix – Haut Var », « Durance – Centre Var », « Nord Aix – Centre Var », « Nord Arbois – Centre Var », « Sud Arbois – Centre Var ».

Les temps de parcours entre Marseille et Nice sont très dépendants du débranchement de la LGV Méditerranée. La durée du trajet oscille entre 1 h 05 avec un débranchement au Nord ou au Sud de l'Arbois, et 1 h 20 avec un débranchement au niveau de la Durance.

La durée du trajet entre Toulon - Centre et Nice est de 50 minutes dans tous les cas.

Les scénarios à trois axes permettent de relier Nice à Paris en 3 h 35 voir 3 h 40 selon le tracé. C'est de loin le meilleur temps obtenu parmi l'ensemble des propositions soumises.

Cependant, les temps de parcours pour traverser le Var sont plus long compte tenu du couplage/découplage des trains en provenance ou à destination de Nice et de Toulon.

Une configuration à trois branches augmenterait fortement *le nombre de trains* dans les gares de Marseille, Toulon et Nice. On compterait ainsi plus de 49 aller-retour en gare de Marseille contre 33 aujourd'hui, 29 à Nice ( 11 actuellement ) et 30 en gare de Toulon au lieu des 14 habituels.

*Le trafic* devrait compter 2,6 millions de voyageurs supplémentaires par an, soit une croissance de 31 % par rapport au trafic actuel.

Cette augmentation concerne surtout les Alpes - Maritimes ( + 58 %) avec 2 millions de voyageurs supplémentaires, contre 360 000 nouveaux voyageurs dans le Var.

Les études commanditées par la SNCF estiment que 40 % de ces nouveaux voyageurs proviendraient d'une induction de trafic, 500 000 autres abandonneraient leur voiture au profit au profit du rail et 1,1 millions délaisseraient la voie aérienne pour retrouver la terre ferme.

*En terme de coût*, la construction serait comprise entre 22,5 et 24 millions au kilomètre. Mais le réseau étant plus important, le nombre de kilomètres parcourus est donc plus important que pour les autres projets, ce qui en fait l'un des plus coûteux parmi l'ensemble des hypothèses proposées.

Le scénario d'un tracé à trois axes apparaît comme le moins probable dans la construction de la LGV. Certes il fournit les temps de parcours les plus intéressants entre Paris et Nice, mais il est également le plus onéreux de tous les projets. Sans oublier les opérations de gestion du trafic ferroviaire qui deviennent plus délicates avec des opérations de jumelage ou de séparation des rames sur une gare dans le Var.

De plus, une augmentation du nombre de trains en circulation combinée sur des lignes différentes risque d'entraîner des problèmes de retard et de fortes pertes de temps.

### ***b . L'option la plus probable : les scénarios à deux axes.***

De tous les scénarios possibles, ce sont les scénarios à deux axes qui semblent offrir le meilleur rapport qualité / prix / vitesse.

8 scénarios à deux axes ont été proposés. Ces scénarios consistent à réaliser une ligne nouvelle se débranchant de la LGV Méditerranée, soit au Nord de la gare Aix - TGV, soit entre cette gare et celle de Marseille St Charles. Cette branche dessert ensuite l'agglomération toulonnaise, puis la Côte d'Azur.

Parmi les 8 scénarios proposés, trois ont été jugés plus pertinents. Il s'agit des projets appelés « **Nord Arbois - A8 – Nord Toulon – Ouest Nice** », « **Sud Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice** », « **Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice** ».

Le tableau qui suit présente les trois projets à travers des données synthétiques.

	<b>Nord Arbois</b>	<b>Sud Arbois</b>	<b>Nord Marseille</b>
<b>Temps de parcours</b>			
Paris – Nice	3 h 40	3 h 45	3 h 50
Marseille – Nice	1 h 10	1 h10	1 h
Paris – Toulon	3 h 05	3 h10	3 h15
<b>Gain de trafic</b> ( en voyageurs )	3,3 millions	3,12 millions	3, 21 millions
<b>Coût du Kilomètre</b>	28 millions d'euros	27 millions d'euros	30,5 millions d'euros
<b>Coût total de la LGV</b>	5, 4 milliards d'euros	5,1 milliards d'euros	5,6 milliards d'euros

En terme de **fréquence**, le nombre de train effectuant un aller-retour dans la gare de Marseille passera de 33 aujourd'hui à 49, de 14 à 36 en gare de Toulon et de 11 à 33 en gare de Nice.

Concernant l'augmentation du trafic, 45 % des voyageurs pourraient provenir de la création de la LGV, 20 % seraient d'anciens automobilistes et .35 % délaisseraient l'avion au profit du train.

Ces trois scénarios disposent chacun de spécificités qui leurs sont propres, que ce soit au niveau des services rendus ou au niveau du tracé.

La partie Toulon – Nice est cependant identique aux trois schémas, et ne sera pas évoqué ici. Elle ne rentre pas en compte dans la décision de madame JOISSAINS ni dans aucun de ses arguments.

#### **• Hypothèse 1 : Nord Arbois - A8 – Nord Toulon – Ouest Nice.**

Dans le cas d'un tracé « Nord Arbois - A8 – Nord Toulon – Ouest Nice » , la ligne nouvelle se débranche de la LGV Méditerranée au Nord du plateau de l'Arbois, en recherchant le plus possible un jumelage avec l'autoroute A8.

Les *principaux enjeux* concernent la traversée de zones fortement urbanisées, où connaissant une urbanisation dynamique, notamment au Sud et à l'Est d'Aix-en-Provence ainsi que sur le plateau de l'Issole.

La traversée de nombreuses exploitations agricoles, des vignobles pour la grande majorité, pose aussi un problème et nécessite des investissements particuliers.

Mais ce scénario permet des relations Aix - TGV – Nice en une heure. Il exclut cependant la gare d'Aix - TGV de la ligne Nice – Paris.

En longeant l'A8, il offre la possibilité de créer une gare supplémentaire à vocation régionale à Aix-en-Provence. Cette gare placée sur la Ligne à Grande Vitesse permettrait de relier les centres-villes de Marseille et Aix-en-Provence en moins de 20 minutes, et Nice serait à 50 minutes du cœur D'Aix.

#### **• Hypothèse 2 : Sud Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice.**

Le tracé « **Sud Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice** » ressemble beaucoup au précédent au détail prêt qu'il se sépare de la LGV Méditerranée au Sud de la gare d'Aix TGV passant par l'Est de l'agglomération aixoise avant de rejoindre l'A8. A partir de là, les deux tracés sont identiques.



Dans ce cas, le projet sera confronté au problème du franchissement de zones d'habitats denses et nécessitant d'importants ouvrages souterrains ( environ 10 kilomètres de tunnels ).

Néanmoins, il place la gare d'Aix - TGV sur le tronç commun de la LGV PACA et la LGV Méditerranée.

• **Hypothèse 3 : Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice.**

Ce scénario repose sur l'utilisation du tracé existant et la réalisation d'aménagements à la traversée de l'agglomération marseillaise. Elles permettent une amélioration des temps de parcours et une augmentation de capacité du réseau ferroviaire existant, grâce à la construction d'un tunnel permettant d'éviter le nœud ferroviaire à Saint Charles.

Saint Charles demeurerait le terminus entre Marseille et Paris pour les TGV, une nouvelle gare serait créée, par exemple à La Blancarde, afin d'accueillir les TGV « jonction » poursuivant leur route à l'Est.

La traversée de l'agglomération marseillaise serait confrontée à deux enjeux majeurs : une urbanisation dense et des difficultés liées à la réalisation de travaux le long de voies ferrées à forte circulation.

Au delà d'Aubagne qui serait évitée grâce à un tunnel, les principales difficultés vont être la topographie et un relief très prononcé nécessitant environ 20 kilomètres de tunnels et de viaducs.

Si ce projet permet de positionner la gare d'Aix – TGV sur le tronç commun de la LGV Méditerranée et de la LGV PACA ainsi que le meilleur temps de parcours entre Marseille et Nice ( 1h ), il porte à 59 kilomètres la longueur de tunnel à utiliser.

De plus, il allonge la durée du trajet Paris – Nice de 5 à 10 minutes et nécessite la construction d'une gare supplémentaire.

## *II . Une décision : celle de Maryse JOISSAINS.*

L'ensemble des scénarios ayant été présentés, il sera intéressant de voir quel a été le choix de Maryse JOISSAINS, maire d'Aix-en-Provence et présidente de la Communauté du Pays d'Aix. Au delà de ce choix, ce sont principalement les arguments en faveur de l'hypothèse retenue qui seront analysés.

Avant toute chose, il est très important de préciser que la décision de madame JOISSAINS est une décision collective, prise avec l'ensemble des élus appartenant à la C.P.A, mais également avec la Communauté Urbaine de Marseille.

Madame JOISSAINS parle donc d'une seule voix pour ces deux entités, sachant que Hubert FALCO et Horace LANFRANCHI, respectivement président de la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée et président du Conseil Général du Var soutiennent également ce projet.

### **A . Le choix de Maryse JOISSAINS.**

C'est lors de la commission particulière du Débat Public, le 22 mars dernier à Marseille que madame JOISSAINS a clairement affiché sa position et celle de ses colistiers : *« je demande clairement l'abandon de toute hypothèse de création d'une infrastructure nouvelle traversant des espaces naturels ou urbanisés sensibles. C'est pourquoi je m'opposerai à tout passage de voie nouvelle sur le territoire de la Communauté du Pays d'Aix »* avant de rajouter que *« Au Sud de la gare de l'Arbois, une seule hypothèse convient. C'est celle développée par nos voisins et amis de Marseille Provence Métropole, et reprise dans le dossier du débat public sous l'intitulé : 'scénario à 2 axes de desserte Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice'<sup>1</sup> »*.

---

<sup>1</sup> . Propos extraits du discours tenu lors de la commission particulière du débat public le 22 mars 2005.

### *a . Aménager le territoire et préserver l'environnement.*

Madame JOISSAINS affirme sa fermeté quant au futur tracé de la LGV. Mais l'hypothèse qu'elle choisit est pourtant la plus élevée en terme de coût, et comporte le temps de trajet le plus long entre Paris et Nice.

Dans un premier temps, le maire d'Aix-en-Provence appuie sa décision sur la préservation de l'environnement mais aussi des possibilités en faveur de l'aménagement du territoire.

Tout autre scénario que celui empruntant les voies existantes devra traverser des zones qui ont une forte densité de population. Le projet « Nord Arbois » traverserait 11 communes, concernant plus de 90 000 personnes. 50 000 personnes et 5 communes se trouveraient dans la même situation avec le scénario « Sud Arbois ».

Dans les deux cas, de nombreuses exploitations agricoles seraient touchées. On pense notamment à de grands vignobles comme L'AOC Côteaux d'Aix, Côte de Provence – Sainte Victoire ou encore les terres viticoles de la Haute Vallée de l'Arc.

En construisant la LGV PACA sur les bases du réseau existant, cela permettrait de préserver l'environnement. Cet argument qui peut paraître « facile », revêt toute son importance lorsque l'on connaît l'importance des paysages provençaux et surtout l'attrait qu'ils provoquent auprès des touristes.

Grâce au passage de la LGV, le pôle de l'Arbois devrait prendre davantage d'ampleur et s'imposer comme l'un des pôles les plus importants du Sud de la France.

Il dispose de plusieurs atouts : grands espaces dans les alentours permettant des possibilités d'extension importantes, proximité des grands axes et autres infrastructures existantes et le fait qu'il soit un lieu de convergence entre Marseille Aix et Vitrolles.

La place du territoire tertiaire aixois serait amplifiée au niveau Méditerranéen mais aussi à l'échelle du Sud de l'Europe. Le projet ITER, le développement du pôle d'activité de Rousset et celui Des Milles seraient ainsi mis en valeur et plus facile d'accès.

Enfin, utiliser le réseau ferroviaire existant permettrait au Pays d'Aix d'affirmer son projet d'agglomération. Ce projet met en avant cinq bassins de vie dont les projets définis s'inscrivent dans une logique d'équité territoriale tenant de la spécificité de chacun.

Les projets passant au Nord et au Sud de l'Arbois partageraient le territoire en deux parties, ce qui aurait pour effet direct de casser la continuité territoriale, nuisant à l'organisation et à l'équilibre du territoire.

### ***b . Développer les transports et favoriser les déplacements.***

Le second argument évoqué par Maryse JOISSAINS est d'utiliser la LGV PACA comme moteur de développement, ou plutôt comme structure de base permettant le développement du réseau ferré en Provence.

La LGV faciliterait aussi les déplacements de longues, courtes et moyennes distances.

En passant par la gare d'Aix TGV, la nouvelle ligne permettra à la Communauté du Pays d'Aix de renforcer son positionnement dans les grands courants d'échanges Méditerranéens, mais aussi européens.

La gare d'Aix TGV deviendra une véritable plateforme au cœur des échanges entre le Nord de l'Europe et l'Arc Méditerranéen. Elle se posera ainsi comme une véritable plaque tournante, se confortant dans son rôle de pôle intermodal, en ligne vers Toulon et Nice.

Le développement du rail devrait servir de « remède » au problème de congestion auquel est confronté le réseau autoroutier.

Le renforcement de la ligne existante par un tracé à quatre voies permettra le développement d'un réseau de T.E.R ( Train Express Régionaux ) beaucoup plus rapide et capable de concurrencer le réseau routier, notamment sur le plan de la durée des parcours.

La gare de l'Arbois devrait devenir un véritable carrefour, un véritable interface desservant d'autres moyens de transport comme l'aéroport de Marseille Provence.

Il permettra une continuité en desservant les différents pôles d'activités de Rousset, des Milles voir Cadarache en fonction du développement du projet ITER.

Ce rôle de plaque tournante tenue par la gare d'Aix TGV permettra un réel maillage du territoire autour de cette infrastructure. Ce maillage favorisera les transports de courtes distances, les déplacements intercommunaux

S'il ne devrait pas avoir d'impact réel sur le tourisme, il devrait être permettre une augmentation des séjours de courte durée comme que les week-ends de trois jours.

De la même manière, le nombre de voyages d'affaires entre la Capitale ou le Nord de l'Europe et le Sud de la France voir l'Arc Méditerranéen sera très favorisé par ce mode de transport.

Des enjeux forts pour le territoire du Pays d'Aix, qui se trouve au cœur du projet de LGV PACA, et que seul le projet d'un scénario à deux axes baptisé par « Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice » permet de réaliser.

Ce scénario s'appuie sur le tracé existant, évitant une traversée du Pays d'Aix jugée inopportune par les élus et l'ensemble de la population locale.

Il placerait la Communauté du Pays d'Aix au centre de la LGV PACA, en liaison directe avec Paris et le Nord de l'Europe, mais aussi au centre du futur Arc Méditerranéen reliant Barcelone à Gênes.

## **B . La décision de Maryse JOISSAINS et ses opposants.**

La décision de madame JOISSAINS de s'opposer à la création de toute infrastructure nouvelle traversant la Communauté du Pays d'Aix sonne comme un coup de tonnerre dans le débat public.

D'autant plus que cette décision est appuyée par la Communauté Urbaine de Marseille et les élus toulonnais. Maryse JOISSAINS parle donc au nom de ses partenaires, des élus locaux composant la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix et de sa population.

Cette décision provoque cependant une grande agitation au sein du débat public. De nombreux acteurs voient d'un mauvais œil ce positionnement, et surtout le choix de ce type de tracé.

Parmi les principaux opposants à cette décision, il y a les élus niçois, mais aussi les habitants de la petite commune de Cuers, qui sont eux très sceptiques et plutôt contre la création d'une ligne LGV, surtout quand celle-ci doit traverser leur commune.

### ***a . Le malheur des niçois.***

Si le choix d'un tracé s'appuyant sur les infrastructures existantes est validé, il est loin de faire le bonheur de tout le monde, et surtout pas des niçois. Ils seraient les grands perdants de l'histoire si le projet soutenu par madame JOISSAINS était adopté, et ce pour plusieurs raisons.

Le tracé entre Toulon et Nice, ainsi que la portion entre Nice et l'Italie, quel que soit le tracé emprunté par la LGV est toujours identique. Mais en fonction des scénarios, la partie comprise entre le Pays aixois et la région toulonnaise est en proie à diverses options qui ont été évoquées auparavant. Selon ces options, diverses données changent.

Tout d'abord, en terme de coût de construction. Le scénario « Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice » nécessite plus 59 kilomètres de tunnel à réaliser. Cette réalisation augmente le coût de la LGV qui est dans ce cas de 5,9 milliards d'euros contre 5,4 et 5,6 pour les autres scénarios.

Un coût élevé qui fera bondir les opposants à la LGV et qui pourrait peser lourd dans la balance au moment de la décision du Réseau Ferré Français de construire ou non cette LGV.

Le second problème que pose ce tracé pour les niçois, c'est le temps de transport entre Paris et Nice. Le délai permettant de relier la Capitale à la cité des Alpes Maritimes doit être le plus court possible afin de concurrencer les transports aériens.

Si la décision de Maryse JOISSAINS est respectée, il sera possible de relier Marseille et Nice en 1 h 00, ce qui est le meilleur délais, parmi les trois scénarios retenus. Mais il rallonge le temps de parcours entre Paris et Nice, soit 3 h 50, donc une dizaine de minutes supplémentaires que les deux autres scénarios.

Ce délai de temps supplémentaire ferait perdre une partie de son attractivité au train par rapport au transport aérien. C'est pourquoi les élus niçois s'opposent farouchement à la décision provenant du pays aixois et de la région marseillaise.

Mais ce que l'on craint le plus dans les Alpes Maritimes, c'est l'abandon du projet en lui-même. Le spectre de l'échec des années 90 réapparaît. A cette époque, le projet de Ligne à Grande Vitesse n'avait pas vu le jour et s'était limité à la LGV Méditerranée à cause des contradictions et de la cacophonie qui régnait autour du projet.

Or, avec l'affirmation de madame JOISSAINS, un vrai bras de fer semble s'engager. Bras de fer dont sur lequel pourrait s'appuyer les anti-LGV et faire qu'une nouvelle fois, le Réseau Ferré Français renonce au projet.

Un nouvel échec aurait des conséquences très néfastes pour les Alpes Maritimes qui souffrent d'un grand problème d'aménagement au niveau des transports et qui reste l'un des départements les plus éloignés de Paris.

De plus, la LGV doit être un moyen d'alléger des axes routiers au bord de la saturation, permettant ainsi de régler de nombreux problèmes liés à la pollution. Grâce à la LGV, le réseau ferroviaire dans son ensemble serait amélioré et réaménagé, permettant d'accroître la compétitivité de la ligne Vintimille – Marseille tant au niveau du transport des personnes, qu'au niveau du transport de frêt. Une amélioration qui apporterait beaucoup pour Nice et sa région.

### ***b . Cuers : une opposition à tous projets de LGV.***

Une partie n'a pas encore été évoquée, du moins pas de manière approfondie : l'opposition. De nombreuses associations de riverains, appuyées pour certaines par des élus locaux, ce sont créées pour faire face à l'implantation dans leur région de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse.

Citer l'ensemble de ces mouvements contestataires et leurs actions seraient bien trop long. Cependant, il est intéressant de regarder l'un d'eux de plus près, l'association « Stop nuisances Cuers » .

Cuers, petite commune du Centre Var, est située sur la quasi totalité des tracés éventuels de la future LGV. Elle stigmatise l'ensemble des revendications, des peurs et des craintes émises par les opposants.

La première crainte formulée par l'association de Cuers concerne son environnement. Les Barres de Cuers, la source de la Foux où se situent les captages d'eaux qui alimentent la commune sont concernées par la mise en place de la nouvelle ligne.

Les vignobles cuersoises, pourtant A.O.C seront en partie détruits malgré les investissements et les efforts effectués pour améliorer la production. La faute à une évaluation du Réseau Ferré Français qui sous-estime le territoire agricole cuersoises, en terme de qualité et de superficie.

La seconde crainte proviendrait de nuisances importantes liées au passage du TGV. Dans le cas de la commune de Cuers, située dans une vallée très encaissée, ce sont les nuisances sonores qui sont le plus à craindre.

La construction d'une gare dans la vallée cuersoise, comme cela est prévu dans certains cas, engendrerait la construction de nouvelles infrastructures routières permettant une desserte optimale. Cette construction aurait pour conséquence une augmentation du trafic routier et donc une augmentation de la pollution avec une émission accrue de CO2.

Au delà des effets directs, d'autres craintes sont évoquées, notamment celles liées à la pérennité du projet et aux réalités économiques dont il dépend. Beaucoup doute du coût final du projet, qui oscille déjà entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros.



La crainte que ce projet ait été sous-estimé par ses promoteurs est vive mais au delà, c'est la crainte que ce surplus ne soit à financer par les contribuables qui inquiète les détracteurs de la LGV.

A cette inquiétude s'ajoute celle que le projet n'aboutisse pas. Dans le cas de la commune de Cuers, on estime que la LGV pourrait s'arrêter dans l'Esterel. L'argument invoqué serait un coût supérieur aux estimations comme cela a été évoqué plus tôt.

Dans ce cas de figure, les efforts consentis jusque là auront été vains, et les nuisances subies par les communes traversées par la ligne seront inutiles.

Les craintes manifestées par les habitants de Cuers sont représentatives de l'ensemble des propos tenues par les autres opposants au passage d'un nouvel axe ferroviaire sur leur territoire.

Il est important de signaler que la majeure partie des opposants à la nouvelle Ligne à Grande Vitesse reconnaissent l'utilité d'un tel ouvrage. Ils veulent juste éviter d'avoir à en supporter les conséquences, comme on dirait couramment, « ne pas l'avoir sous leurs yeux ».

## *CONCLUSION*

La création d'une Ligne à Grande Vitesse dans la région Provence – Alpes – Côte d'Azur crée beaucoup de vagues et le débat public connaît de nombreux rebondissements.

Comme c'est le cas pour toute décision de grande importance, les avis sont très partagés, chacun défendant ses propres intérêts avec des arguments plus ou moins convaincants.

La position de la Maryse JOISSAINS est respectable au vue des arguments présentés. Cependant, la fermeté de sa position de ne pas accepter la traversée du Pays d'Aix par un nouvel axe ferré est très problématique.

Cette décision est appuyée par la Communauté Urbaine de Marseille et les élus Varois, ce qui la rend très influente dans la décision que devra prendre le Réseau Ferré Français.

Mais un véritable bras de fer s'engage avec les élus niçois qui ne sont guère favorables à la décision de Madame JOISSAINS. Ils seraient lésés par rapport à leurs opposants pour des raisons qui ont été évoquées auparavant.

De ce fait, eux aussi défendent les avantages dont ils pourraient bénéficier.

Une situation qui semble bloquée, les deux protagonistes campant sur leur position. Une situation dont pourraient tirer profit les anti-LGV, en s'appuyant sur cette opposition entre deux parties pourtant favorables à l'ouvrage.

Cette situation ressemble à celle qui a déjà eu lieu dans les années 90 et qui avait obligé l'abandon d'une Ligne à Grande Vitesse reliant Paris à Nice.

A l'époque, une partie du projet avait pu être sauvé, puisque le tronçon entre Paris et Marseille, baptisé « LGV Méditerranée » sera réalisé.

Cette cacophonie pourrait bien empêcher la création d'une infrastructure qui résoudrait bien des problèmes, tant au niveau national qu'européen, car nos voisins italiens et espagnols attendent beaucoup de ce projet.

Réponse en octobre prochain avec la publication de la décision du Réseau Ferré Français.

# *BIBLIOGRAPHIE*

L'ensemble des informations qui ont été nécessaires à la rédaction de ce rapport proviennent de documents distribués par la Commission Nationale du Débat Public ( cahiers d'acteurs, rapport du maître d'ouvrage etc ...).

Ces documents sont accessibles au grand public dans les bureaux de la Commission National du Débat Public, mais aussi sur le site [www.debatpublic-lgvpaca.org](http://www.debatpublic-lgvpaca.org).

Le discours de madame JOISSAINS lors de son intervention à la réunion du 22 mars 2005 à Marseille a également inspiré une partie de ce rapport. Il ne peut cependant être divulgué, comme cela a été demandé par les services de communication du Pays d'Aix, qui ont cependant permis leur lecture.

# ANNEXES

# *SOMMAIRE*

**1 . Scénario « Nord Arbois - A8 – Nord Toulon – Ouest Nice »**

**2 . Scénario « Sud Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice »**

**3 . Scénario « Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice »**

Le scénario Nord Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice



Source : RFF

Le scénario Sud Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice



Source : RFF



### Le scénario Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice



Source : RFF