



DEBAT PUBLIC

Contribution du Sénateur Claude DOMEIZEL

Claude DOMEIZEL

SENATEUR
DES ALPES DE
HAUTE PROVENCE

MAIRE DE
VOLX

Le projet de création d'une ligne ferroviaire à Grande Vitesse pour relier Nice à Paris en un temps inférieur à quatre heures s'inscrit dans la nécessité d'achever l'Arc méditerranéen Barcelone-Gênes, d'ouvrir la région Provence Alpes Côte d'Azur vers le Nord, et de rendre plus aisés les déplacements à l'intérieur de la Région.

Le département des Alpes de Haute Provence, département essentiellement rural et de montagne, et plus généralement les Alpes du Sud doivent être parties prenantes de ce projet pour pallier l'enclavement préjudiciable à leur développement industriel et touristique.

Par ailleurs, la très probable implantation du projet ITER à Cadarache nécessite un renforcement du trafic ferroviaire régional et un raccordement stratégique au réseau national .

Parmi une vingtaine de scénarios, trois d'entre eux ont donc été approfondis :

• **Scénario 1 : Nord Arbois-A8-Nord Toulon-Ouest Nice :**

Ligne nouvelle se débranchant de la LGV Méditerranée au Nord de la gare TGV d'Aix-en-Pce, longeant l'autoroute A8, puis s'infléchissant vers le Sud au-delà de St Maximin pour rejoindre le Nord de l'agglomération toulonnaise avant de se diriger vers la Côte d'Azur.

185 km de ligne nouvelle - coût évalué à 5,4 Md'€ - Toulon/Paris en 3h05, Nice/Paris en 3h40, Marseille/Nice en 1h10.

• **Scénario 2 : Sud Arbois-A8-Nord Toulon-Ouest Nice**

Ligne nouvelle avec raccordement sur la LGV Méditerranée au Sud de la gare TGV d'Aix-en-Pce se dirigeant ensuite jusqu'à l'Est de l'agglomération aixoise et se poursuivant selon le scénario précédent.

180 km de ligne nouvelle – coût évalué à 5,1 Md'€ - Toulon/Nice en 3h10, Nice/Paris en 3h45, Marseille/Nice en 1h10

• **Scénario 3 : Nord Marseille-Nord Toulon-Ouest Nice**

Ligne nouvelle qui prolonge la LGV Méditerranée dans Marseille, en tunnel et en surface, et dessert en ligne une gare TGV souterraine. La LGV se

poursuit en direction d'Aubagne, franchie en souterrain et passe au Sud de la Sainte Baume pour rejoindre le Nord de l'agglomération toulonnaise, avant de se diriger vers la Côte d'Azur.

175 km de ligne nouvelle – coût évalué à 5,6 M d'€ - Toulon/Paris en 3h15, Nice/Paris en 3h50, Marseille/Nice en 1 h.

Ce scénario 3, dont le tracé passe par Marseille et relie Toulon Ouest me paraît d'un intérêt négligeable. Qu'on ne se méprenne pas : ce tracé ne desservira pas (ou peu) d'autres localités ; sur ce trajet *Marseille-Nice-Toulon* suivant le littoral, on voit mal comment concilier rapidité et multitude d'arrêts. Qui plus est, ce tracé serait confronté à la plus importante complexité, donc à des coûts exorbitants compte-tenu des zones qu'il traverserait, fortement urbanisées et géographiquement accidentées.

Par ailleurs, contre un gain de temps dérisoire, il ne joue aucun rôle positif quant au désenclavement des Alpes du Sud.

Le tracé « Durance-Nord Toulon », le plus direct et qui passait au plus près des Alpes semble, de fait, écarté. Je ne peux que le regretter car il donnait une réponse satisfaisante au désenclavement des Alpes du Sud. Cependant, je souligne qu'il n'a de sens que si on crée une gare dans la région de Pertuis devenant lieu de croisement avec la ligne des Alpes.

Dans l'hypothèse où serait définitivement abandonné ce tracé, sous prétexte d'impossibilité d'implanter cette nouvelle gare à Pertuis (ou ses environs), les deux tracés qui semblent naturellement s'imposer sont **les tracés des scénarii 1 et 2**, sous réserve d'un décrochage à la gare Aix TGV de l'Arbois.

J'estime que ces tracés auraient le mérite d'utiliser une gare TGV existante, celle de l'Arbois à Aix-en Pce, ce qui peut représenter une importante économie financière.

Cependant, dans les deux cas, la nouvelle ligne ne présenterait un réel intérêt pour les Alpes que si, en prolongement de la ligne TER des Alpes, une liaison *Pertuis (ou Aix-en-Provence ville)—Arbois—Aéroport « Marseille Provence »* était aménagée.

Il est indéniable qu'une telle variante présenterait une grande opportunité pour le désenclavement souhaité des Alpes du Sud.

Enfin, je me permets d'insister sur l'intérêt de ces deux scénarii pour la prise en compte de l'impact sur l'environnement et de l'urbanisation des zones traversées.

Pour toutes les solutions envisagées, j'ai volontairement négligé les temps de trajets, qui sont, à 5 mn près, identiques.

C'est donc, **pour conclure**, le tracé « Arbois-A8-Nord Toulon-Ouest Nice » qui concentre tous les avantages, financier, environnemental, et , avec les



ajustements préconisés ci-avant, le meilleur profil de désenclavement des Alpes du Sud.

En effet, un tel aménagement, qui conditionne l'avenir de notre région, ne doit pas faire l'impasse d'un véritable raccordement de la ligne des Alpes au réseau national.

Fait à Volx, le 20 mai 2005

Claude DOMEIZEL

Sénateur des Alpes de Haute Provence