

LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur

La **LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur**, ou **LGV PACA**, est un projet de ligne à grande vitesse initialement destiné à relier la ville de Nice à l'actuelle LGV Méditerranée, dont la mise en service était prévue à l'horizon 2020. Elle reprenait ainsi la branche "Cote d'azur" abandonnée du projet LGV Méditerranée dans les années 1990. Depuis 2012, le projet remanié est présenté sous l'appellation "Ligne nouvelle Paca".

Ce projet a fait l'objet d'un débat public entre le 21 février et le 8 juillet 2005, comme c'est le cas pour tout projet important d'aménagement du territoire. Des études complémentaires ont ensuite été menées jusqu'en 2008 parmi différents scénarios (voir ci-dessous), mais n'ont pas permis d'aboutir à un consensus pour prendre une décision, initialement annoncée pour fin octobre 2008. Une mission de médiation, conduite par un médiateur nommé par le gouvernement, Yves Cousquer, a remis son rapport le 29 juin 2009¹ : le gouvernement tranche alors pour le scénario "Métropoles du Sud".

La LGV PACA devient finalement un élément parmi d'autres (mais un élément majeur), d'un système ferroviaire global performant pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, alliant TGV et TER. De nouvelles études et un nouveau processus de concertation sont lancés, et en 2011, après plusieurs étapes de sélection/élimination, 4 scénarios sont présentés au public (1: "le + proche des centre", 2: "le + rapide", 3: "le - cher", 4: "le + maillé").

En 2012, suite à l'alternance politique, le gouvernement annonce la remise en cause du schéma national des infrastructures de transports (SNIT). La LGV Paca est alors vue comme l'un des projets qui pourraient en être supprimés. Le préfet, les élus locaux et Réseau ferré de France engagent alors un travail de redéfinition, qui aboutit à une segmentation en plusieurs phases. Il s'agit notamment de faire ressortir les deux priorités : le traitement des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice. Le changement de nom (de LGV Paca à Ligne nouvelle Paca) vise à atténuer l'idée que la grande vitesse en serait la justification principale. En juin 2013, la commission présidée par le député Philippe Duron, chargée d'évaluer les projets du SNIT, retient le projet, avec plusieurs degrés de priorités. Les nœuds marseillais et azuréens sont en priorité 1, à réaliser avant 2030. Les sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne sont retenues en priorité 2 (à réaliser entre 2030 et 2050). Fin 2013, Réseau ferré de France lance une nouvelle consultation, qui se poursuivra en 2014, avec pour objectif une déclaration d'utilité publique en 2017.

La mise en service entre Marseille et Nice est prévue pour 2023, un horizon de plus long terme en 2040 est fixé pour l'ensemble des investissements à réaliser sur le réseau classique pour parvenir au système ferroviaire global performant nécessaire à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA)

Pays	 France
Villes desservies	Marseille, Toulon, Le Muy, Mougins, Nice
Villes desservies	Aix en Provence TGV, Marseille Saint Charles, Est-Marseille TGV (La Barasse), Toulon, Est-Var TGV, Ouest Alpes-Maritimes TGV, Nice Saint Augustin, Nice-Ville, Monaco-MC TGV, Vintimille
	Historique
Mise en service	2023 (Tunnel de Marseille-Ville, Liaison Le Muy-Nice) – 2030
	Caractéristiques techniques
Longueur	180 km
Écartement	Voie normale (1,435 m)
Électrification	25 kV – 50 Hz
Pente ou rampe maximale	35 ‰
Nombre de voies	Double voie
	Trafic
Propriétaire	RFF
Trafic	TGV, optionnellement TER ou ICGV

Sommaire

- 1 Tracé
 - 1.1 Le tracé retenu : LGV des métropoles du sud
 - 1.2 Les autres tracés auparavant envisagés
 - 1.2.1 *LGV Côte d'Azur*
 - 1.2.2 *LGV des solutions alternatives*
 - 1.3 Difficultés
 - 1.4 Polémique
- 2 Gares nouvelles
- 3 Notes et références
- 4 Bibliographie
- 5 Voir aussi
 - 5.1 Articles connexes
 - 5.2 Liens externes

Tracé

Le tracé de la LGV PACA était le sujet d'une polémique entre les élus des villes concernées, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'État. Trois options ont été posées qui correspondent à 14 fuseaux possibles². Dont deux fuseaux issus des deux premières options prévalaient² :

	Fuseaux LGV Côte d'Azur Sud-Arbois	Fuseaux Métropoles du sud Toulon-Est
LGV à construire	160 km	180 km
Coût	8 milliard d'€	11,5 milliard d'€
Meilleurs temps de parcours (Paris-Nice)	3 h 40	3 h 50
Taux de rentabilité interne	4,6 %	4,8 %
Gain de trafic potentiel	3,8 millions	5,4 millions

Le 29 juin 2009, le ministre de l'écologie Jean-Louis Borloo a annoncé le tracé retenu, qui est celui des métropoles du sud³.

Le tracé retenu : LGV des métropoles du sud

La ligne doit passer par les métropoles les plus importantes de la région (Marseille, Toulon, Cannes, Grasse (*via* la future gare Ouest Alpes-Maritimes située dans le quartier Saint-Martin de Mougins-Ouest) et Nice). Par cette desserte en chapelet, à l'instar de la ligne historique, cette solution a séduit à la fois les élus et les associations d'usagers de transport. Elle a notamment l'avantage de réellement désengorger la ligne actuelle en permettant des liaisons régionales entre les principales villes par la LGV et en libérant la ligne historique pour les dessertes locales.

Mais elle a l'inconvénient de passer dans des zones densément peuplées et au relief accidenté. RFF estime surtout le coût de cette variante à plus de 11 milliards d'euros. La desserte de Toulon peut se faire soit par la gare centrale, soit par une gare bis située près de Cuers. Un tunnel devrait également être construit dans Marseille, et la gare de la Blancarde, non-terminus, devrait être réaménagée pour accueillir les TGV entre

Nice et Paris ^[réf. nécessaire].

Les autres tracés auparavant envisagés

LGV Côte d'Azur

Dite aussi *centre Var* ou *tracé Nord*, la ligne traverserait le Var par l'intérieur des terres, en suivant l'A8 et la dépression de l'Argens. Ce tracé permettrait des liaisons plus rapides entre Paris et Nice (en 3 h 40 environ). RFF évalue son coût à plus de 8 milliards d'euros. Les études menées par le gestionnaire d'infrastructure ont montré qu'un raccord était faisable au sud-ouest d'Aix-en-Provence pour assurer des liaisons entre Marseille et Nice en un peu plus d'une heure par la LGV. Toulon serait à l'écart de ce tracé et la ville resterait reliée à l'actuelle LGV via Marseille par la ligne classique en 40 minutes environ.

Ce projet est le moins coûteux, mais il est critiqué car il privilégie une liaison directe entre Nice et Paris au détriment des liaisons entre Nice, Toulon et Marseille. Or ces trois métropoles sont mal reliées entre elles tandis que Nice est déjà bien reliée à Paris par des liaisons aériennes fréquentes (1h30 en avion), même si la ville reste néanmoins très mal desservie par le train (5h35 de trajet environ).

LGV des solutions alternatives

Celle-ci s'appuie sur le réseau existant, en mettant en priorité les déplacements quotidiens en améliorant les liaisons régionales, la limitation des coûts environnementaux et financiers est le principal avantage au prix d'un objectif final moins ambitieux sur le temps de parcours Paris-Nice. Des tronçons nouveaux en LGV seraient construits au cas par cas. Cette option principalement défendue par des *anti-TGV*, n'a que très peu d'écho parmi les politiques et les fuseaux projetés sont proches de l'option Côte d'Azur et est de fait quasiment abandonnée. Deux scénarios ont été avancés.

Difficultés

Dans tous les tracés proposés, le relief accidenté ou l'urbanisation diffuse autour des grandes agglomérations vont contraindre la ligne nouvelle à être enterrée sur un grand nombre de kilomètres, en particulier dans les Alpes-Maritimes.

Polémique

Le tracé par le centre du Var est décrié par de nombreux élus et associations dans le Var et les Bouches-du-Rhône car il laisse Toulon complètement à l'écart de la ligne nouvelle et traverse des zones où l'opposition des viticulteurs locaux est forte ⁴. Il a cependant longtemps eu la préférence des élus des Alpes-Maritimes ⁵.

Fin 2006, le tracé dit des « métropoles du sud » avait les faveurs de la plupart des élus politiques pro-TGV de la région ⁶ : celui-ci a en effet pour avantage de garantir une bonne desserte entre les aires urbaines de Nice, Cannes, Fréjus, Toulon et Marseille (une ligne actuellement très fréquentée et effectuée par les Corail/TER).

Le 14 janvier 2008, le Premier Ministre François Fillon annonce que « le projet de LGV PACA, fait partie [...] des 2000 km de nouvelles LGV décidés lors du Grenelle de l'environnement » et que le choix du tracé définitif « sera arrêté à la mi-2008 à l'issue des études conduites par RFF » ⁷. Dans son édition du 4 juin 2008, le journal *Marseille l'hebdo* rapporte que Michel Sappin, le préfet de région, se prononce au vu des dernières études pour le tracé du centre-Var, le moins coûteux. Une position aussitôt dénoncée par Jean-Claude Gaudin, maire UMP de Marseille, qui est pourtant revenu sur sa position par la suite.

Le ministre des transports avait annoncé une décision sur le choix du tracé fin octobre 2008, mais après une réunion organisé le 11 février 2008, le choix du tracé a été renvoyé au 30 juin 2009⁸. Un troisième tracé plus au nord avait également été évoqué⁹, mais c'est finalement bien le tracé des « métropoles du sud » qui a été retenu, annoncé par le ministre de l'écologie Jean-Louis Borloo le 29 juin 2009¹⁰.

Selon le calendrier retenu, les études préalables doivent se dérouler en deux phases, de 2010 à 2014. L'enquête d'utilité publique, d'une durée de 18 mois, leur ferait suite, avant de nouvelles études et des acquisitions foncières préalables. La réalisation des travaux s'étendrait sur six années, avec une ouverture annoncée de la ligne en 2023¹¹.

Début 2010, le président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI 06), Dominique Estève, propose que la ligne à grande vitesse passe par l'Italie, afin que la Principauté de Monaco (sur le trajet entre Nice et l'Italie) participe au montage financier, les villes de l'ouest des Alpes-Maritimes ne semblant pas prêtes à soutenir et financer la LGV PACA¹².

Fin 2010, avant de quitter ses fonctions de préfet de région, Michel Sappin se dit très pessimiste sur le devenir de la ligne¹³. Pourtant, cette ligne, très attendue des élus et hommes d'affaires, serait rentable, avec un trafic estimé fin 2010 à quarante millions de voyageurs par an. Le potentiel de trafic se monterait à 110 millions de passagers à l'horizon 2040. Toutefois, le projet nécessite de trouver les financements, estimés au minimum à 15 et 20 milliards d'euros pour le tracé des « métropoles », préféré par les élus au tracé nord pourtant nettement moins onéreux, dans un contexte économique difficile pour l'État et les collectivités locales¹⁴. Ce constat pousse le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, à se montrer peu optimiste quant à la réalisation de cette ligne, estimant en janvier 2011 qu'elle ne se ferait peut-être jamais¹⁵.

Le 10 janvier 2011, le maire de Nice Christian Estrosi, annonce l'étude d'un projet de ligne nouvelle reliant Nice à Gênes puis Milan, en raison du surcoût et de la lenteur du projet de LGV PACA dont l'ouverture n'est plus prévue avant 2035 en raison des tergiversations des élus et de son coût considérable. Cette ligne mettrait Gênes à 2 heures de Nice à l'horizon 2020, au lieu de 3 h 15 en 2011. L'objectif est de relier à terme Nice à Milan en 3 h 30¹⁶. En effet, en Italie, la ligne Gênes - Vintimille est en cours de modernisation progressive avec la construction de nouvelles sections de ligne à double voie autorisées à 200 km/h. Elles permettent d'améliorer la vitesse et le débit de la ligne, le tracé historique comportant de nombreuses sections à voie unique et au tracé difficile, limitant généralement la vitesse à 80-90 km/h^{17,18}.

C'est ce qui a motivé le maire de Nice à signer un accord avec son homologue génois, afin de moderniser la ligne Nice-Vintimille. Les travaux pourraient débuter en 2013 ; toutefois ils passeraient nécessairement, comme du côté italien, par la reconstruction de plusieurs tronçons, l'itinéraire actuel étant trop saturé et trop sinueux pour en augmenter significativement la vitesse de fond¹⁹.

Gares nouvelles

Cette section **ne cite pas suffisamment ses sources** (janvier 2009). Pour l'améliorer, ajouter en note des références vérifiables ou les modèles {{Référence nécessaire}} ou {{Référence souhaitée}} sur les passages nécessitant une source.

Avec ce projet, la construction de nouvelles gares, avec correspondances TER (fort souhait des habitants), est évoquée :

- À Marseille, deux gares sont prévues : l'une souterraine à l'intérieur du prolongement du tunnel de Marseille (actuellement de 8km, plus long tunnel ferroviaire de France), en centre-ville avec correspondance avec la gare Saint-Charles (gare routière internationale, métro, bus, cars interurbains) disposant de 4 voies à quai et un accès à l'A7.

La deuxième gare serait située à l'actuelle halte La Barasse actuellement en construction dans le XI^e

arrondissement. Elle jouirait d'une correspondance TER vers Aubagne, et un accès autoroutier rapide vers A50, A507/L2 (vers S8 - Plan de Cuques / Allauch. Une correspondance avec le tramway est envisagée (ligne T1)

- À Toulon, la desserte peut se faire soit par Centre, soit par La Pauline, soit par Cuers. La Gare de Cuers est décriée car éloignée du centre-ville ; le risque est donc l'urbanisation forte de ce secteur au détriment du centre. Une gare au Centre est intéressante pour Toulon mais pénalise le parcours Paris-Nice, enjeu capital au même titre que la desserte régionale. Une gare à La Pauline n'est même pas un bon compromis, même si elle pourrait permettre la desserte du Centre par TER cadencés en 10 minutes, ainsi que de Cuers et Hyères à 10 minutes également car elle présente des difficultés techniques et environnementales (arrivée des lignes, gare en estacade, zone inondable, accès routiers engorgés, éloignement des toulonnais de l'ouest...).
- Dans l'est du Var, deux possibilités : une gare à l'emplacement de la gare actuelle des Arcs : cette gare permettrait une correspondance TER vers Draguignan (à mettre en place) ; ou encore une gare au Muy, un peu plus à l'est : cette gare serait plus proche de l'aire urbaine de Fréjus/Saint Raphaël, et plus accessible par la route (notamment pour la desserte de l'A8 et du golfe de Saint-Tropez).
- Dans l'ouest des Alpes-Maritimes, une gare sur la ligne Cannes - Grasse à Mougins Ouest, quartier Saint-Martin : cette gare s'inscrirait dans un triangle Cannes - Sophia Antipolis - Grasse, aire densément peuplée et avec de nombreux emplois. Une correspondance TER est envisagée là aussi.
- À Nice enfin, la desserte d'un pôle multimodal : la Gare TGV de Nice Saint-Augustin, jouxtant l'aéroport et l'Arénas (premier quartier d'affaires de Nice), avec connexion aux lignes 2 et 3 du Tramway de Nice, est une certitude. La plaine du Var serait ainsi très bien desservie. Il est également prévu que les TGV continuent jusqu'à la gare de Nice, gare terminus en première phase (la deuxième phase continuant vers l'Italie), afin de conserver la desserte du centre-ville, pôle aussi important que St-Augustin en matière d'emplois et de logements.

Notes et références

- Jean-Pierre Largillet, « LGV PACA : un point sur la mission du médiateur Yves Cousquer », dans *WebTime Media*, 7 mai 2009, en ligne sur www.webtimemedias.com (http://www.webtimemedias.com/wtm_article51141.fr.htm?currentrid=cd4885cf6720df7308757ce7dd05aae4)
- La Vie du Rail n°3190 du 21 janvier 2009
- « Le gouvernement retient le tracé Sud pour la LGV Paca » (http://www.lexpress.fr/actualites/2/le-gouvernement-retient-le-trace-sud-pour-la-lgv-paca_771035.html), L'Express (consulté le 30 juin 2009)
- L'Humanité - Dans le Var, la LGV ronge la vigne (http://www.humanite.fr/2005-12-03_Societe_Dans-le-Var-la-LGV-ronge-la-vigne), article du 3 décembre 2005
- L'Humanité - La LGV Nice-Marseille dans un long tunnel (http://www.humanite.fr/2005-04-20_Politique_La-LGV-Nice-Marseille-dans-un-long-tunnel), article du 20 avril 2005
- L'Humanité - La LGV en PACA se presse lentement (http://www.humanite.fr/2006-10-28_Societe_La-LGV-en-PACA-se-presse-lentement), article du 28 octobre 2006
- TRAVAUX : La LGV PACA jusqu'à Nice confirmé par François Fillon (http://passion-trains.over-blog.com/article-15686016.html)
- La LGV a quatre mois de plus pour trouver sa voie (http://www.laprovence.com/articles/2009/02/12/725423-Multimedia-La-LGV-a-quatre-mois-de-plus-pour-trouver-sa-voie.php) sur *La Provence.com*
- Ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur: Jean-Louis Borloo fixe un calendrier (http://tempsreel.nouvelobs.com/depeches/societe/20090211.FAP4135/ligne_a_grande_vitesse_provencealpescote_dazur_jeanloui.html) sur *NouvelObs.com* et La LGV saura où passer fin juin (http://www.20minutes.fr/article/300134/Marseille-La-LGV-saura-ou-passer-fin-juin.php) sur *20minutes.fr*
- http://www.lexpress.fr/actualite/depeches/
- Nice-Matin - *Nice Ligne à grande vitesse : comment le projet avance* (http://www.nicematin.com/article/cote-dazur/nice-ligne-a-grande-vitesse-comment-le-projet-avance), article du 26 décembre 2009
- Nice-Matin - *Nice Et si la ligne à grande vitesse passait d'abord par l'Italie ?* (http://www.nicematin.com/article/cote-dazur/nice-et-si-la-ligne-a-grande-vitesse-passait-dabord-par-litalie), article du 18 janvier 2010
- Nice-Matin - *La LGV Méditerranée sur une voie de garage ?* (http://www.nicematin.com/article/derniere-minute/la-lgv-mediterranee-sur-une-voie-de-garage), article du 9 octobre 2010

- Nice-Matin - *La LGV entre Nice et Paris sur une voie de garage ?* (<http://www.nicematin.com/article/cote-dazur/la-lgv-entre-nice-et-paris-sur-une-voie-de-garage>), article du 4 décembre 2010
- 20 minutes - *Le projet de LGV en suspens* (<http://www.20minutes.fr/article/654510/nice-le-projet-lgv-suspens>), article du 18 janvier 2011
- Nice-Matin - *Un projet de ligne LGV entre Nice, Gênes et Milan* (<http://www.nicematin.com/article/derniere-minute/un-projet-de-ligne-lgv-entre-nice-genes-et-milan>), article du 10 janvier 2011
- (it) Italferr - Milano - Genova - Ventimiglia (<http://www.italferr.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=55b829900e3ca110VgnVCM1000003f16f90aRCRD>)
- [PDF] (it) RFI - *La linea Genoca-Ventimiglia : Il raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo* (http://www.rfi.it/cms-file/allegati/rfi/Andora-SanLorenzo_8.pdf)
- Nice-Matin - *Nice à 2 heures de Gênes et 3h30 de Milan… en train et à l'horizon 2018* (<http://www.nicematin.com/article/cote-dazur/nice-a-2-heures-de-genes-et-3h30-de-milan-en-train-et-a-lhorizon-2018>), article du 11 janvier 2011

Bibliographie

Les documents du débat public peuvent être consultés sur le site Internet de la commission particulière du débat public LGV PACA.

Voir aussi

Articles connexes

- LGV Méditerranée
- Ligne à grande vitesse

Liens externes

- Ligne nouvelle Paca, site officiel (<http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>)
 - Site du débat public sur la LGV PACA (<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lgvpaca/index.html>)
-

Ce document provient de « http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=LGV_Provence-Alpes-Côte_d%27Azur&oldid=107171258 ».

Dernière modification de cette page le 5 septembre 2014 à 10:21.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons paternité partage à l’identique ; d’autres conditions peuvent s’appliquer. Voyez les conditions d’utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.