

Concertation publique pour la LGV PACA

À l'issue de plusieurs mois de réflexion et de concertation entre élus, acteurs socio-économiques et monde associatif sur le projet de ligne à grande vitesse desservant les agglomérations d'Aix, Marseille, Toulon et Nice (LGV PACA), le comité de pilotage, présidé par le préfet de région, a retenu 4 scénarii.

Ces hypothèses de tracés font l'objet d'une concertation publique du 15 septembre au 15 décembre 2011. L'objectif est de préparer le choix d'un scénario intégrant les aménagements futurs de la ligne existante puis du fuseau de passage d'une ligne nouvelle d'environ 1 000 mètres.

La solution retenue par le comité de pilotage de fin décembre 2011 sera ensuite soumise à approbation ministérielle début 2012.

Les 4 options présentées au public ont été construites à partir de 20 variantes envisagées sur 5 grands secteurs géographiques, aux horizons 2023 et 2040. Chaque scénario est caractéristique d'une finalité précise :

Le scénario n°1 se veut le plus proche des centres villes par la desserte centrale de Marseille, de Toulon et de Nice, tout en combinant l'usage de quelques sections de la ligne existante réaménagée avec la création d'une ligne nouvelle (longueur : 240 km dont 170 de voie nouvelle pour un coût de 14,2 milliards d'euros en 2023).

Le scénario n°2 vise la rapidité en offrant le meilleur temps de parcours entre Marseille et Nice sur une voie entièrement nouvelle avec la création d'une gare TGV sur Toulon-est (longueur : 230 km dont 220 de voie nouvelle pour un coût de 13,2 milliards d'euros en 2023).

Le scénario n°3 est le plus économique : proche du scénario n°1, il combine l'usage de la ligne existante réaménagée avec des voies nouvelles, mais une desserte de Toulon par l'est et non plus par le centre (longueur : 230 km dont 170 de voie nouvelle pour un coût de 12,6 milliards d'euros en 2023).

Le scénario n°4 se définit comme étant le plus maillé car il favorise l'amélioration du système ferroviaire régional et facilite les déplacements à l'intérieur des aires métropolitaines, en s'appuyant sur un fort maillage du réseau entre la ligne nouvelle et la ligne existante réaménagée (longueur : 240 km dont 170 de voie nouvelle pour un coût de 14,5 milliards d'euros en 2023).

Courant 2012, le fuseau de 1 000 m sera affiné à une bande de 500 m et le projet définitif devrait être validé par le gouvernement à l'été 2012. L'enquête publique devrait se dérouler en 2015. Après la déclaration d'utilité publique en 2016, les travaux pourraient débuter en 2018 pour une mise en service en 2023. Les aménagements du réseau ferré régional se poursuivront pour être en cohérence avec l'évolution de la demande de transport ferroviaire et atteindre ainsi les objectifs fixés à l'échéance 2040.

Pour en savoir plus : www.lgvpaca.fr

Contact : Réseau Ferré de France - Jean-Michel Cherrier jean-michel.cherrier@rff.fr

Revue Transflash n° 366 – Octobre 2011

http://www.certu.fr/catalogue/p1781/TRANSFLASH/product_info.html (Précédents n° consultables en ligne)