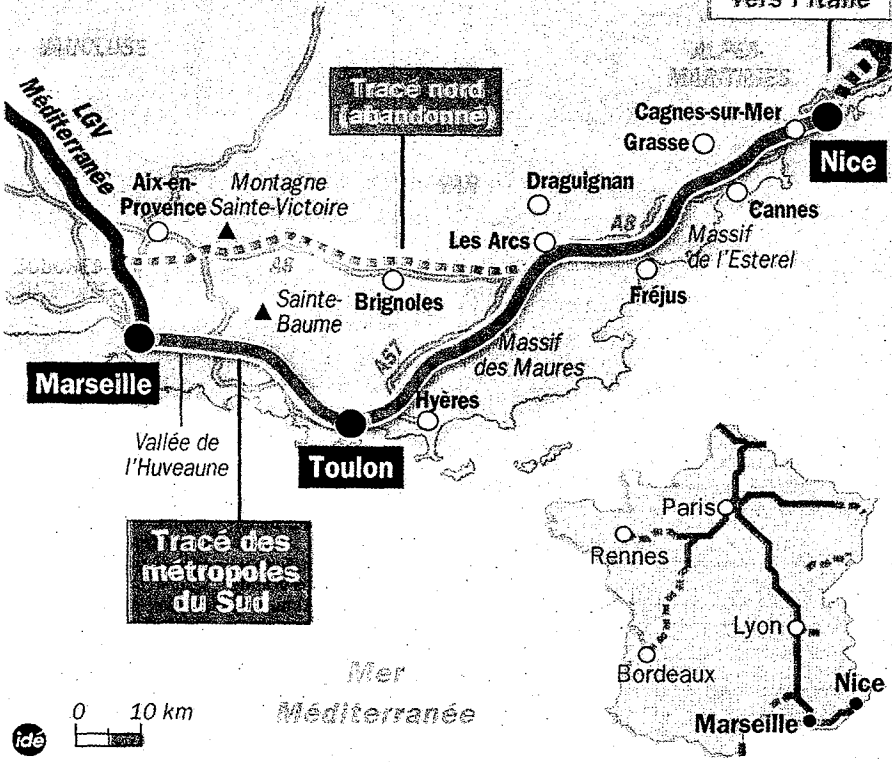


■ train

La Ligne à grande vitesse passera par Marseille, Toulon et Nice

LGV PACA : le tracé des métropoles du Sud retenu



Le ministère de l'Écologie a opté sans surprise pour le tracé sud, comme le préconisait le médiateur. Des études préliminaires vont être lancées pour affiner le tracé. C'est officiel : Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie et Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, ont tranché. Pour la LGV (ligne à grande vitesse) PACA, ils ont choisi le tracé des métropoles, appelé encore tracé sud, passant par Marseille, Toulon et Nice. Les deux membres du gouvernement ont fait connaître hier leur décision par courrier aux élus concernés par ce dossier.

« Respect d'un territoire »

La décision de Jean-Louis Borloo n'est pas une surprise. Elle s'appuie, en effet, sur le rapport demandé à Yves Cousquer, médiateur qu'il avait nommé en février dernier, avec la mission d'étudier « la faisabilité précise de chacun des deux tracés ». A savoir celui des métropoles et celui nommé Côte d'Azur, au départ d'Aix-TGV et traversant le moyen Var. Une autre option

plus bien plus au nord avait été rapidement écartée. Or, on savait depuis la mi-juin, avant même qu'Yves Cousquer ne rende sa copie au ministre, que le médiateur penchait pour la voie des métropoles. En entérinant les conclusions du médiateur, Jean-Louis Borloo explique que « le scénario des métropoles du Sud est le mieux adapté à la réalisation d'objectifs ». Lesquels ? Il les détaille : inscrire la LGV « dans un projet d'amélioration globale de la desserte ferroviaire des trois métropoles ». Inscrire aussi le projet « dans le respect d'un territoire très contraint qu'est celui de la région PACA avec son relief, ses espaces naturels, ses paysages remarquables, ses précieuses régions agricoles et viticoles et ses espaces urbanisés ». Pour calmer sans doute les inquiétudes quant à l'environnement, M. Borloo précise que la LGV PACA « empruntera les lignes ou emprises existantes » et à défaut « les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les rivières, la biodiversité, les espaces remarquables (...) ». Enfin, « le tracé d'entrée dans les Alpes-Maritimes et les moda-

lités d'insertion dans la grande agglomération de la Côte d'Azur devront être précisés le plus vite possible », conclut ce courrier. Qui se targue d'un « consensus très fort et quasi unanime », réalisé par Yves Cousquer et son équipe sur ce dossier. En ce sens, le président du conseil régional, Michel Vauzelle, déclare pour sa part : « Cette décision ouvre de grandes perspectives pour notre région et ses habitants. »

« Éventuels phasages »

Que va-t-il se passer maintenant ? Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage, va engager la phase d'études préliminaires conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique. Elle n'interviendra pas avant trois ou quatre ans. D'ici là, RFF va affiner ses faisceaux, pour arriver sur une bande de 1000 m environ, puis 500 m. « Bien sûr, nous mènerons des consultations », insiste Jean-Michel Cherrier, chef de projet chez RFF. C'est sans doute dans le cadre de ces nouvelles études que sera décidé si la ligne passera par Toulon-est – ce qui avait

été retenu au départ – ou Toulon-centre, nouvelle solution qui a émergé récemment. Bref, l'histoire doit encore s'écrire. « Des études complémentaires seront engagées pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie », complète M. Borloo. Quant au financement, là aussi, les modalités sont à définir. Un inspecteur général des finances, Francis Idrac, est chargé « sans attendre » de cette délicate mission et « d'éventuels phasages » dans la réalisation. En clair, l'ensemble de la ligne ne sera sans doute pas réalisé en même temps. Difficile, en effet, de trouver entre 12 et 20 milliards d'euros – les chiffres varient selon les sources – d'un seul coup. Mais Jean-Louis Borloo est confiant : « Le lancement de la réalisation de ce projet interviendra avant 2020 », conclut-il de façon un peu sibylline. Pour une mise en service prévue, selon RFF... en 2020. « Chiche » dit l'association TGV et développement. « Le projet ne se fera jamais », rétorque Var Environnement. Les paris sont déjà ouverts.

CATHERINE AUBRY

LES RÉACTIONS

Christian Estrosi : « Je vais tout faire pour accélérer les procédures »

« C'est une immense satisfaction qui inscrit la LGV dans l'arc méditerranéen et permettra une formidable opération d'aménagement régional. C'est en ma qualité de ministre de l'Aménagement du territoire que j'avais obtenu, en 2005, la validation du projet LGV Paca par le conseil d'administration de Réseau ferré de France. Le tracé retenu est celui que nous avions cosigné, Hubert Falco, Jean-Claude Gaudin, Michel Vauzelle et moi à l'issue du débat public. Depuis lors, les choses s'étaient un peu enlisées. »



(Photo Patrice Lapoigne)

« Je remercie Jean-Louis Borloo d'avoir respecté son engagement en faisant connaître sa décision avant le 30 juin. Je ne vais pas bouder mon plaisir au moment où je rentre au gouvernement. Il m'appartient maintenant de tout faire pour favoriser l'accélération des procédures. »

« A Nice, la communauté urbaine attendait cette décision pour finaliser le projet d'aménagement du terrain, aujourd'hui occupé par le MIN, qui accueillera un pôle intermodal avec gare TGV, connexion tram, TER, transport routier et avec un parc-relais pour les véhicules. »

Eric Ciotti : « Il faut rattraper le temps perdu »

Hier soir, le président du conseil général des Alpes-Maritimes, Eric Ciotti, se disait « rassuré » : « J'étais un peu inquiet à cause de certaines rumeurs de report de cette décision qui couraient à Paris la semaine dernière... Avec Christian Estrosi, qui a pesé de tout son poids ministériel, lors du lancement du projet comme aujourd'hui, nous avons rencontré le directeur de cabinet du président de la République, il y a quinze jours. Je suis heureux d'avoir soulevé une polémique en début d'année. Mais maintenant, il faut rattraper le temps perdu – quinze mois – et lancer la déclaration d'utilité publique pour que les travaux commencent le plus rapidement possible. Quant au tracé choisi, celui des métropoles, c'est celui qui a le plus de potentiel pour inscrire la région dans l'arc méditerranéen, entre Barcelone et Gênes. »

Patrick Allemand : « Beaucoup de satisfaction, mais... »

« La question du tracé est enfin tranchée ! » C'est avec « beaucoup de satisfaction » que Patrick Allemand, premier vice-président de la Région PACA et leader du PS à Nice a accueilli, hier, le choix du ministre de l'Écologie, Jean-Louis Borloo, de faire passer la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Nice par Marseille et Toulon.



(Photo Richard Ray)

« Il est indispensable que Nice dispose de la LGV pour figurer parmi les grandes villes de l'arc méditerranéen. A mon sens, le développement de l'économie azurienne passe par les échanges entre Barcelone et Gênes. »

Seule « petite déception » affichée par Patrick Allemand : « que le tracé Ciotti n'ait pas été retenu ». Situé plus au nord, il traversait le moyen Var, en évitant Marseille et Toulon et revenait surtout moins cher que le tracé sud arrêté. « Ici les surcoûts se montent à 3 milliards d'euros ! Comment seront-ils financés ? Une question sur laquelle le ministre Borloo est resté silencieux. Or, aucune collectivité territoriale n'est en capacité de financer ces 3 milliards de surplus. Peut-être l'État, avec son grand emprunt national, en sera-t-il capable. C'est, en tout cas, ce que je souhaite. »

Le TGV Paca mettra Nice à 3 h 50 de Paris

TRANSPORTS

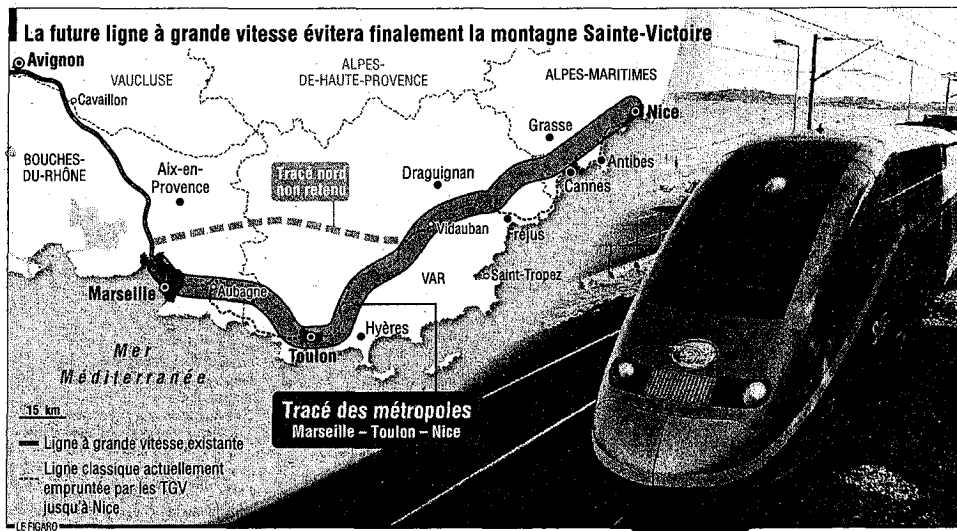
Le tracé du futur TGV passera par Marseille et Toulon avant de rallier Nice.

CE SERA une révolution pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca). Jean-Louis Borloo, le ministre de l'Écologie, a officialisé hier le tracé de la future ligne à grande vitesse Paris-Nice. Celle-ci passera finalement par Marseille et Toulon avant d'arriver à Nice.

Cette nouvelle ligne, dont le coût a été estimé à 15 milliards d'euros, mettra Nice à 3h50 de Paris contre 5h25 aujourd'hui et Nice à une heure de Marseille (sans arrêt) contre 2h25 à l'heure actuelle. Cette annonce n'est pas une surprise. Ce tracé tenait la corde depuis plusieurs mois. Mais elle met fin à plusieurs années de polémiques entre les élus du Sud-Est et l'État.

Deux projets étaient en concurrence. Face au tracé finalement choisi, baptisé « tracé des métropoles », l'État proposait un tracé « nord » qui évitait Marseille et Toulon, en suivant l'autoroute A8 et traversait le Haut Var jusqu'à Nice. Ce projet avait l'avantage d'être moins onéreux que le premier – 8 milliards contre 15 – et permettait surtout de gagner encore dix minutes avec Nice à 3h40 de Paris.

Mais ce tracé nord présentait l'inconvénient de longer la montagne Sainte-Victoire, près d'Aix-en-Provence, et de ne pas connecter



Marseille et Toulon à la nouvelle ligne. « Sans la construction de la nouvelle ligne TGV, il aurait de toute façon fallu investir 7 milliards d'euros pour moderniser ce réseau où le trafic est aussi dense que celui d'Ile-de-France », explique un proche du dossier. La ligne des métropoles assure une meilleure desserte régionale ainsi

qu'une fréquentation de 2 millions de passagers de plus chaque année.

Début des travaux en 2020

Dans le détail, le tracé de la nouvelle ligne est loin d'être finalisé. La traversée de Marseille impliquera en effet de creuser plusieurs tunnels. De tels travaux, chers et

complexes, devraient coïncider avec la réorganisation de la gare Saint-Charles à Marseille, aujourd'hui saturée et ne pouvant plus faire face à l'augmentation du trafic régional.

À Toulon, le projet initial prévoyait une gare en centre-ville et une traversée de la métropole par le nouveau TGV. Mais ce scénario

très cher pourrait finalement laisser la place à celui d'une nouvelle gare TGV à l'est de la ville.

Dans les Alpes-Maritimes, le projet d'une gare souterraine pour assurer les correspondances en TER vers Cannes et Grasse est également à l'étude. Enfin, le tracé des derniers kilomètres avant Nice n'a pas encore été défini. Le finance-

Trois candidats pour le TGV Bretagne

■ Réseau ferré de France, l'établissement public propriétaire du réseau ferroviaire, a retenu les trois groupes français de BTP Bouygues, Vinci et Eiffage comme candidats pour la suite de l'appel d'offres portant sur la construction de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire.

Aujourd'hui, les TGV roulent à grande vitesse jusqu'au Mans et terminent leur trajet sur des voies classiques. La nouvelle ligne de 214 kilomètres prolongera le tronçon à grande vitesse et ramènera le temps de parcours entre Paris et Rennes à 1 h 26, et entre Paris et Nantes à 1 h 52. Les travaux de cette ligne, dont le coût est estimé à 3,4 milliards d'euros, devraient débuter en 2011 pour une inauguration en 2015.

ment de la ligne n'a pas non plus été encore arrêté, mais il est fortement question de partenariat public-privé. Enfin, pour l'inauguration, les habitants de Paca vont devoir être patients : les travaux devraient débuter d'ici à 2020 avec une entrée en service en 2024 ou 2025.

FABRICE AMEDIO