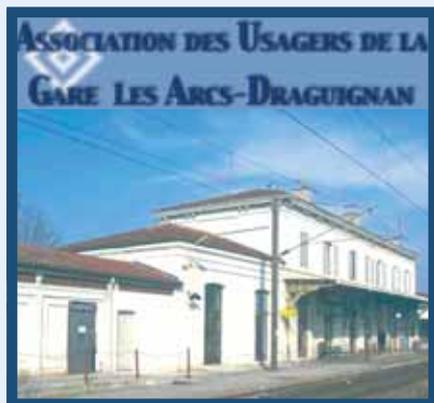


ASSOCIATION DES USAGERS DE LA GARE LES ARCS-DRAGUIGNAN

juin 2005

→ **les cahiers d'acteurs**
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Association enregistrée
à la préfecture de Draguignan
sous le n° 249/1994

l'Association (A.U.G.A.D.)
a pour objet d'obtenir l'amélioration
des dessertes ferroviaire, routière,
et des services offerts à la gare
de Les Arcs Draguignan

CONTACT

René Defurne
président de l'Association
BP 19

83460 Les Arcs-sur-Argens
Tél. 08 71 37 08 18
rendef@wanadoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LGV PACA REFLEXION DE L'A.U.G.A.D

**L'assemblée générale de
l'association du 6 novembre
2004, a estimé opportun la
création d'une ligne LGV Paca
et l'implantation d'une gare
Est Var.**

**Nos principales motivations
sur l'opportunité d'une ligne
LGV sont au nombre de trois :**

→ les difficultés rencontrées
par les usagers, consécutives
à la saturation de la voie ferrée
actuelle.

→ le problème de l'aéroport
de Nice.

→ la gare Est-Var.

La saturation de la ligne
ferroviaire Marseille-Toulon-
Les Arcs- Nice- Vintimille
est bien réelle.

La population des départe-
ments traversés par cet
axe(Bouches du Rhône – Var -
Alpes Maritimes) est passée
de **1.104 128** unités en **1881**
année où cette liaison ferrée
a été mise en service à 2 voies,
à **3.745 486** en 1999 (date du
dernier recensement).

EXAMINER LES DIFFICULTES

Notons que depuis 1881, si l'on a créé ou aménagé dans notre région des routes et des autoroutes, dans le Var, les voies ferrées suivantes ont été supprimées :

→ Toulon Hyères Cogolin St-Raphaël

→ Nice- Colomars- Draguignan- Meyrargues

→ Les Arcs- Draguignan

→ La ligne Carnoules- Gardanne fermée au trafic des voyageurs.

Les gares et arrêts de trains dans les localités suivantes : Le Muy, Roquebrune sur Argens, Puget sur Argens, ont été également supprimés.

Actuellement au service des voyageurs subsistent Marseille Vintimille et Toulon Hyères (cette dernière étant à voie unique).

En 2005, l'infrastructure Marseille Vintimille est toujours à 2 voies. Circulent sur cette unique relation, des TGV, des Trains Grandes Lignes (type Corail), des Trains Express Régionaux (TER) des trains de Marchandises, des Trains Militaires, des Trains Spéciaux (pèlerinages, supporters etc.).

En plus de ces circulations, il faut prévoir des périodes pour l'entretien ou la réparation des voies et des signaux.

La modernisation de l'axe, réalisée par l'électrification et la signalisation automatique, est insuffisante à elle seule pour un trafic croissant, où des trains directs circulent sur la même voie que des trains semi-directs et des trains desservant toutes les gares.

L'augmentation du nombre de trains conduit à une saturation de tronçons (exemple Marseille - Toulon - La Pauline Hyères et Cannes - Nice) De ce fait, les gares situées entre La Pauline Hyères et Cannes ne peuvent avoir une desserte plus étoffée, de même que les gares situées dans la proche périphérie de Marseille.

Ce sont le nombre de trains et la non-homogénéisation des vitesses qui créent la saturation.

Pour l'utilisateur, dans un tel contexte, le retard d'un train, entraîne par répercussion sur les trains suivants, un dysfonctionnement pouvant aller jusqu'à la rupture de correspondance.

Certains participants au débat public proposent de remplacer certains trains actuels par des trains de type pendulaire, ce qui n'est pas une solution, en effet, il y aura toujours conflit entre vitesses de trains directs, trains semi-directs, trains omnibus circulant sur une même voie, sauf à réduire le nombre de circulations, ce qui n'est nullement le but recherché.

Sur les tronçons Marseille - Aubagne, Antibes - Nice, va être réalisée une troisième voie. Mais cela n'est pas suffisant pour faire face à l'augmentation de la population (**500 000 habitants de plus en Paca en 2020**) donc du nombre de voyageurs et donc de trains sur l'axe Marseille Vintimille : **13 millions de voyageurs TER en 2002, pour 2020 le trafic attendu est de 28,5 millions de voyageurs TER.**

La seule solution est d'augmenter dès à présent la capacité de la ligne, pour cela deux possibilités :

→ soit doubler totalement les voies actuelles en suivant le même cheminement de Marseille à Vintimille

→ soit créer une ligne nouvelle

Doubler les voies actuelles de Marseille à Vintimille sur la totalité du trajet, nécessiterait la modification de toutes les infrastructures des gares, doubler tous les ouvrages d'art, avec des problèmes environnementaux et des inconvénients accrus pour les populations demeurant près des voies actuelles. De plus les estimations des coûts ont permis d'établir que ceux ci seraient supérieurs à celui d'une nouvelle ligne à grande vitesse.

Créer une nouvelle ligne à grande vitesse : il y a possibilité d'adapter le tracé en fonction des contraintes, de rechercher la solution la moins pénalisante pour l'environnement et les populations, avec un coût raisonnable pour ce type d'infrastructure. C'est cette solution qui nous paraît digne d'intérêt.

Ce projet est bénéfique pour les habitants du VAR pour les raisons suivantes :

Les voies actuelles seraient libérées des trains TGV qui y circulent aujourd'hui, mais aussi de certains trains grandes lignes (matériel Corail) qui deviendraient des TGV . Ces deux catégories de circulation seraient donc reportées sur la ligne à grande vitesse.

L A S O L U T I O N



Le réseau actuel pourrait donc être utilisé principalement pour la circulation des trains TER de dessertes locales et de Fret.

Deux exemples concrets :

A la gare de Les Arcs Draguignan il y a aujourd'hui un train TER en moyenne toutes les 50 minutes entre 6h et 19h30. Après la mise en service de la LGV, un TER sur le réseau classique circulera toutes les 30 minutes. Cela signifie pour une personne se rendant journellement au travail par train, une possibilité de gain de temps de **40 minutes par jour** par rapport au temps de déplacement actuel domicile travail et retour uniquement grâce à l'augmentation des fréquences de circulation.

Aujourd'hui une personne qui travaille et effectue le trajet Les Arcs Draguignan - Marseille met 1h14 à 1h19 selon les trains empruntés. En partant de la nouvelle gare Est Var avec un TER circulant sur la LGV (TER devenu TGV Régional) la durée du même trajet sera de 40 minutes soit un gain de temps **de plus d'1h par jour** sur le même trajet de gare à gare aller retour. Ce gain de temps sera encore plus important grâce à l'augmentation des fréquences des trains.

Lorsque que l'on demande aux personnes concernées ce qu'elles pensent d'un gain de temps journalier sur leurs déplacements, les réponses sont éloquentes.

Signalons à titre d'information que la Région Nord Pas de Calais par la

mise en service de TGV Régionaux sur la Ligne à Grande Vitesse, a fait la démonstration de l'utilité sociale des TGV. Nous devrions nous en inspirer. Cela suppose que la région PACA soit organisatrice du transport régional, quelque soit le réseau emprunté par les TER.

Ces exemples nous font dire que la ligne à grande vitesse va aider les populations locales à mieux vivre leurs pérégrinations journalières.

Cela ne concerne pas uniquement quelques personnes, exemple, la seule gare des Arcs Draguignan est fréquentée par **300.000 voyageurs par an** sans compter ceux qui doivent se rendre à St Raphaël suite à l'insuffisance de la desserte de Les Arcs Draguignan.

Prétendre que le projet de ligne à Grande Vitesse va servir surtout aux voyageurs occasionnels (vacanciers, touristes) et peu à la population locale est donc erroné.

C'est la première motivation qui a guidé notre réflexion.

La seconde est liée à l'aéroport de Nice : notre association a étudié l'un des documents qui ont servi de base aux travaux des parlementaires consacrés aux infrastructures de transport. Il s'agit de l'étude prospective d'avril 2003 de la Datar intitulée : **La France en Europe quelle ambition pour la politique des transports ?** Dans le paragraphe "le système méditerranéen" la Datar analyse les contraintes qui peuvent empêcher la croissance du trafic aéroport-

uaire et propose des solutions visant Marseille et Nice. Il est ainsi rédigé :

→ **sur l'aéroport de Marseille** la réalisation d'une deuxième piste permettra de lever cette contrainte et assurera les capacités nécessaires au développement de l'aéroport au delà de 2020. Il est donc essentiel de préserver la possibilité de réaliser cette deuxième piste.

→ **sur l'aéroport de Nice** situé sur un site très contraint, la capacité maximale estimée entre 16 et 20 millions de passagers sera atteinte aux alentours de 2015-2020. Or l'aéroport est vital pour l'économie de la Côte d'Azur. C'est pourquoi les schémas de services collectifs de transport ont inscrit à l'ordre du jour la recherche d'un nouveau site aéroportuaire à l'Est de la région PACA susceptible de prendre le relais à terme. **Le relief des Alpes-Maritimes ou de l'Est Var conduira vraisemblablement à repousser un tel site vers l'Ouest, le site du Luc étant évoqué à mi chemin entre Marseille et Nice.** Ce serait l'occasion de créer une plate forme puissante bénéficiant d'un double bassin de chalandise.

La Datar précise que cette perspective lointaine doit guider les choix qui seront faits en matière d'extension du TGV.

L'aéroport de Toulon Hyères n'est pas mentionné dans l'étude comme pouvant capter des voyageurs de l'aéroport de Nice, et n'est donc pas retenu comme solution alternative à la saturation de cet aéroport.

UNE GARE POUR L'EST VAROIS

L'étude de la Datar est explicite : il va y avoir saturation à Nice en 2015/2020, il faut donc chercher un site pour un nouvel aéroport.

Il existe à nos yeux une solution aux difficultés futures de l'aéroport de Nice : la LGV.

L'offre de destinations diverses avec une trentaine de TGV au départ de Nice, des temps réduits avec la LGV, une tarification attrayante, sont les atouts qui permettront le report d'une partie de la clientèle de l'aérien vers le train, clientèle rebutée actuellement à la fois par la longueur des temps des trajets par fer, et des changements de trains ou de gares.

Nous pensons donc que c'est le seul moyen, qui puisse résoudre les difficultés relevées par la Datar sans passer par la solution de création d'un autre aéroport.

Nous sommes devant un choix. Si la LGV n'est pas réalisée, la SNCF et la Région ne seront pas en mesure de faire face à la demande de transport fer liée à l'augmentation de la démographie.

Cela se traduira par un report de voyageurs journaliers sur la route, dont on mesure aujourd'hui, tous les impacts sur l'environnement. De plus nous courons le risque de construction d'un nouvel aéroport dans le Var. C'est la seconde raison qui nous a amené à approuver l'opportunité de cette LGV.

La dernière motivation qui nous conduit à approuver le projet, est le choix judicieux, **répondant à un**

souci d'aménagement du département du Var, de l'implantation d'une gare dans l'Est Var.

Sa localisation envisagée, entre Les Arcs et le Muy près de la RN7 au centre d'un nœud de communications routières vers Draguignan, le Verdon, le Golfe de St-Tropez, la proximité de l'A8, **une interconnexion indispensable** au réseau ferré actuel permettant de maintenir des relations TGV directes avec St Raphaël, une communication TER - TGV et vice versa seront les atouts de cette nouvelle gare.

Actuellement, la desserte ferroviaire pour les communes du Golfe est faite par la gare de St-Raphaël. Or, le voyageur doit effectuer le trajet par la RN98 toujours très encombrée .

La gare Est Var permettra de se rendre sans difficultés jusqu'à Ste-Maxime par la RD 25 et d'accéder directement au contournement Ouest de Ste-Maxime pour rejoindre les différentes localités jusqu'à St-Tropez et vice-versa.

Pour résumer nous pensons que la LGV PACA répond à la demande de déplacements des populations locales, et peut nous permettre d'éviter la construction d'un nouvel aéroport dans le Var.

Nous aimons notre région et accepter la construction d'une nouvelle infrastructure de transport type LGV dans notre magnifique pays n'est pas le choix de notre cœur, mais face à la réalité celui de notre raison.

