

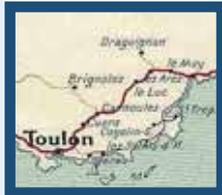
ASSOCIATION DES VOYAGEURS DU MOYEN-VAR

mai 2005



les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



L'Association des Voyageurs du Moyen Var

a pour but l'amélioration et l'adéquation des transports, fer et route, des communes du Pays des Maures et de la correspondance vers l'ensemble du territoire français.

CONTACT

AVMV

Pierre QUILLIET

**Délégué adjoint de la FNAUT-PACA
pour le Var**

820 Quartier Belle Barbe

83340 LE THORONET

Tél. : 04 94 73 87 68

Fax : 04 94 73 81 88

Courriel :

fnautpaysmaures@aol.com

LA LGV-PACA : UNE NÉCESSITÉ AU SERVICE DES HABITANTS ET DE LA RÉGION

Au quotidien, les habitants de notre région subissent les inconvénients dus aux infrastructures insuffisantes : fer, route et air.

La topographie régionale limite le développement des routes et des aéroports. Celui de Nice est saturé.

La solution est un transport de masse très rapide qui, desservant les grandes agglomérations régionales en leur centre, les relie aux autres métropoles françaises et

étrangères sans rupture de charge.

Cette solution est la LGV parcourue par des TGV et des TER-GV.

Son attractivité doit amener à un transfert modal important de la route et de l'avion sur le rail à longue et moyenne distance. Sans elle, ce sont de nouvelles autoroutes et un nouvel aéroport qui verront le jour avec toutes les nuisances environnementales qui y sont rattachées.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LES LGV PRÉCÉDENTES

Que nous enseignent les LGV précédentes ?

Si, sur la précédente LGV MED, les temps de parcours ont été bien réduits sur Paris-Marseille, la multiplicité des ruptures de charges et les allongements de temps de parcours sont critiqués pour les autres directions.

Nous désirons que la LGV PACA soit attractive et accessible au plus grand nombre et induise le meilleur report modal route-rail et avion-rail.

Multiplication des ruptures de charges

Ce phénomène est sensible dans les trois gares nouvelles TGV de Valence, d'Avignon et d'Aix.

→Valence-TGV

C'est la seule gare nouvelle de correspondance entre TGV et TER. Cependant la liaison Gare TGV-Gare centrale se fait plus par navette routière que par TER.

Pour Briançon il faut parfois deux changements avec délais et transbordement des bagages à la gare TGV et à la gare centrale.

→Avignon-TGV

On nous a promis une virgule entre les deux gares. Aucune correspondance possible hormis une navette de la ville.

Mais cette navette ne dessert pas les gares SNCF et routière jointives, mais l'intérieur des fortifications, obligeant les usagers chargés de bagages à traverser un boulevard dangereux, entraînant plus d'une correspondance rompue.

→Aix-TGV

Gare en pleine nature, loin de l'aéroport, loin de Vitrolles, loin de Aix. C'est par une navette RTD13 que l'on rejoint Aix ou Marignane.

EN CONCLUSION

La seule gare de la LGV-Med qui assure un échange modal entre TGV,

TER, transports urbains et Cars interurbains est Marseille Saint Charles.

En effet les liaisons interurbaines départementales à partir des gares nouvelles TGV sont quasiment nulles.

ALLONGEMENT DES DÉLAIS DE VOYAGE

L'allongement des temps de parcours est très sensible sur la liaison de jour Paris-Briançon.

Les temps de parcours donnés par la SNCF entre Paris d'une part et Valence, Avignon, et Aix d'autre part sont erronés, car ils ne tiennent pas compte des temps de transfert entre gare TGV et gare centrale. **Or ce sont les temps de centre ville à centre ville qui comptent.**

De même au prix du billet SNCF, il y a lieu de rajouter le coût de la navette ou celui des parkings suivant l'approche choisie.

ISOLEMENT DU RÉSEAU CLASSIQUE

La LGV-Med est disjointe du réseau classique. Il n'existe que deux seuls points de connexion : l'un sur la ligne Valence-Grenoble, l'autre aux Tuileries à Marseille nord.

→Embranchement des Tuileries

La liaison aux Tuileries permet uniquement le passage des TGV en provenance de la LGV Paris-Valence vers Saint Charles et vers Aubagne et au-delà.

Elle ne permet aucune relation vers le port de croisière.

→Bifurcation de Valence

La bifurcation de Valence ne permet que d'injecter des TGV venant de Paris vers Valence-ville, Avignon-ville, Arles et Miramas.

EN CONCLUSION

Les possibilités d'interconnexion sont très limitées. Aussi, en cas de perturbations, c'est à Valence que les TGV quittent la LGV pour emprunter à vitesse normale la ligne impériale.

CORRESPONDANCE AVEC LES AVIONS À MARIGNANE

Isolé, l'aéroport de Marignane ne peut constituer un pôle multimodal des avions avec les TGV, les TER et les cars. La création de tels pôles est prévue dans la loi SRU qui n'est pas appliquée à l'aéroport de Marignane.

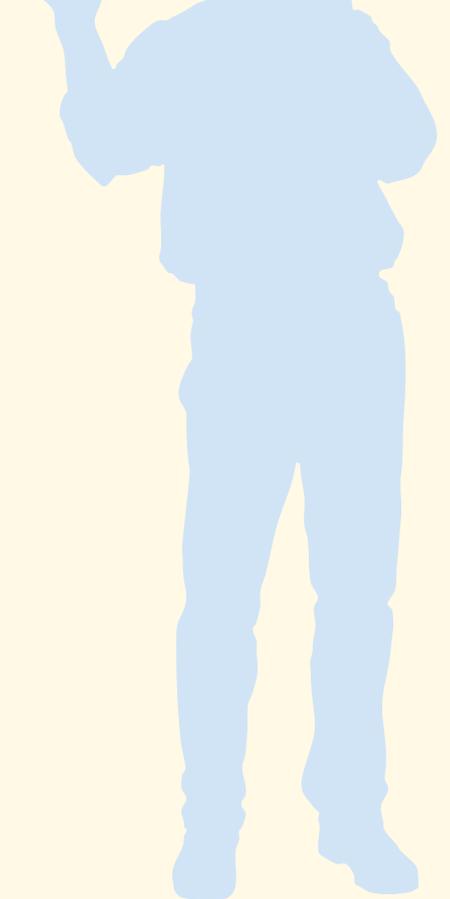
CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES POUR LA RÉGION

La gare Aix-TGV devait être le moteur pour le développement du plateau de l'Arbois. Comme pour la gare du Creusot-TGV, aucun développement nouveau n'est apparu, hormis celui des parkings.

Pire, les commerces autour de Valence-Ville périclitent.

EN CONCLUSION

Ces gares nouvelles n'ont apporté que des nuisances et un afflux incontrôlé de voitures, contraire à l'objectif de diminution de la circulation automobile.



N O T R E P R O P O S I T I O N



Notre proposition pour la LGV PACA

Pour certains, la LGV-PACA est un avion sur rail qui ne devrait relier que Paris à la Côte d'Azur, en marquant un arrêt à la gare des Arcs. Dans un tel objectif la ligne se détache de la LGV-MED au sud d'Avignon suit le cours de la Durance ou le Nord de la Sainte Baume et atteint Les Arcs. Celle solution laisse Toulon et Marseille à l'écart et hors de l'Arc Méditerranéen. Est-il sérieux d'exclure la troisième et la septième agglomération de France de l'Arc méditerranéen ?

Ni Marseille, ni Toulon ne peuvent accepter un tracé qui les mette à l'écart du développement. Seule une solution ayant la consensus de tous permettra la réalisation du projet. Aussi les élus des Alpes Maritimes, acceptent-ils que la LGV-PACA passe par Toulon et Marseille, du moment que le trajet Paris-Nice se fasse en 3h40.

Nous sommes très dubitatifs en entendant le maître d'ouvrage du projet, RFF, insister sur un tracé, désigné N°2, qui évite soigneusement les centres villes de Marseille et de Toulon. Pour le Var, RFF et SNCF ne parlent que d'une gare à CUERS, désignée indûment TOULON.

La SNCF oublie-t-elle que la force du train et du TGV est de desservir le centre des villes ? La SNCF se plaît à le répéter, mais elle programme autre chose.

La FNAUT et les Associations provençales de la FNAUT ne veulent pas de la gare de CUERS. Elles veulent que leur proposition soit entendue et étudiée.

LES OBJECTIFS

En effet, cette proposition permet de satisfaire les exigences des Niçois et des Alpes Maritimes en faisant Paris-Nice en 3h40 sans passer par les centres ville de Marseille et Toulon. Elle permet aux TGV Provence-Provence (comme Nice-Genève) d'achever leur remplissage en gare de Toulon-centre et de Marseille Saint Charles. Notre proposition permet en plus le développement des TER-GV destinés à améliorer grandement le déplacement des provençaux en reliant à grande vitesse le centre des grandes métropoles urbaines de Provence. Partant de Nice puis desservant Antibes et Cannes, les TER-GV, à partir d'un branchement à l'ouest-06, rejoindraient à grande vitesse la Dracénie, Toulon, Marseille et au-delà vers Avignon. Nous aurions enfin un TGV qui apporterait un plus à la région et à son développement interne, favorisant les déplacements par fer en présentant une alternative attractive au déplacement par voitures particulières. Ce transfert modal ne peut être attractif que si les centres ville sont desservis afin de faciliter les correspondances avec les transports urbains et suburbains en évitant les multiples ruptures de charge qu'occasionnent les gares décentrées.

LE TRACÉ

Le tracé que propose la FNAUT-PACA est une traversée souterraine de Marseille, sans gare souterraine à La Blancarde, puis à partir d'Aubagne, dont la traversée pourrait être souterraine, la ligne à 300/320 Km/h se dirigerait sur le plateau de Signes au nord de Toulon, elle rejoindrait le corridor Permien à Cuers et suivrait l'autoroute en direction des Arcs, pourquoi pas des sections en viaduc au dessus de l'autoroute ? Aux Arcs, une gare commune TER-TGV, transports urbains et interurbains, et enfin la ligne traverserait l'Estérel pour rejoindre, suivant le tracé RFF, la gare Ouest-06 et la ligne classique aux abords d'Antibes.

LES GARES

→Marseille

La gare traditionnelle de Marseille est Saint Charles et elle doit le rester pour tous les TGV desservant Marseille. En effet, c'est de Saint Charles que partent tous les TER de l'étoile Marseillaise : vers la Côte Bleue, vers L'Étang de Berre, vers le Pays d'Aix, le val de Durance et Briançon, vers Aubagne. C'est à Saint Charles que l'on construit à grand renfort de finances une gare routière départementale, interdépartementale et internationale. Et l'on mettrait la gare TGV au loin, introduisant deux ruptures de charges avec les délais d'attente et de transfert ? Les personnes handicapées, les familles avec enfants et bagages apprécieront. C'est le meilleur moyen d'inciter à utiliser la voiture.

→Toulon

Une gare à Cuers entraînera ipso facto un accroissement de la circulation routière au travers de la ville. La population venant de la Seyne et au-delà rejoindra Cuers en voiture, de même celle de Hyères à qui l'on impose deux ruptures de charges. La gare routière, à peine inaugurée près de la gare de Toulon-centre a-t-elle encore une raison d'être ? Les cars pour Saint



Tropez, par exemple, partiront-ils de la gare de Cuers pour les parisiens ou de la gare centrale pour les varois ? N'est-il pas plus sage qu'il y ait un seul lieu de départ ?

Pour desservir Toulon, notre proposition prévoit à l'ouest de Toulon un raccordement à 200/220 Km/h à partir de la LGV sur le plateau de Signes, rejoignant la ligne classique peu avant La Seyne, et à l'est de Toulon le raccordement à la LGV-PACA en direction de Nice se ferait en utilisant la ligne actuelle jusqu'à Cuers.

Cette approche de Toulon permet de conserver, sans rebroussement, les TGV Paris-Hyères.

D'autre part, la superficie de vignes, de terrain agricole ou urbanisé qui sera détruite à Cuers pour établir une gare décentrée est énorme.

Le parking d'Avignon, agglomération de 200 000 habitants, trop exigu, est de trente hectares : combien en faudra-t-il pour une agglomération de 600 000 habitants ? Plus de cent hectares.

Les investissements que les départements et les villes devront engager pour réaliser des infrastructures nouvelles ou pour en modifier d'anciennes afin de rendre accessibles ces gares nouvelles, comme pour la LGV-MED ne sont pas incluses dans le devis présenté par RFF. Mais nous, habitants de la région, nous aurons néanmoins à les payer.

Les économies réalisées en ne faisant pas la gare souterraine de La Blancarde et celle de Cuers pourront être utilisées pour construire les raccordements

et pour moderniser les lignes TER afin d'améliorer le rabattement sur les gares mixtes TER-TGV.

→Les Arcs

La gare des Arcs doit être gare TER-TGV, car il serait stupide d'obliger les voyageurs débarquant d'un TGV à devoir emprunter une navette routière pour rejoindre la gare TER vers Le Luc ou Saint Raphaël. Cette situation, présente en Avignon, est cause de nombreuses correspondances brisées.



Le futur

→Les Arcs-Draguignan

Draguignan est éloigné de 14 km de la gare des Arcs. Plus les parkings sont grands, moins il y a de place et les autobus sont quasi vides, car ils ne sont pas une alternative crédible

à la voiture. Pourquoi pas un train-tram, commode et plus attractif par sa régularité qu'une navette routière ? Entre Sarregemines et Saarbrück, le train-tram est plébiscité.

→Carnoules-Gardanne

Le Haut Var est isolé. Il faut rouvrir La ligne Carnoules Gardanne. Mais à Gardanne il faut la diriger sur Aix puis Aix-TGV en utilisant la ligne Aix Rognac. Un petit barreau est à construire pour atteindre Aix-TGV. Ainsi le Haut Var aura un accès facile aux TGV. La possibilité d'envoyer des TER sur Marseille doit être conservée.

→Les TGV Croisières

Le port de Toulon est embranché ferroviaire. Il suffit de poser 1 km de caténaire et la mise en œuvre de TGV Croisières vers Disneyland est réalité.