

TOULON - PROVENCE -
- MÉDITERRANÉE

RÉFLEXIONS

SUR LA CRÉATION
D'UNE LIGNE À
GRANDE VITESSE
ENTRE LA GARE DE
L'ARBOIS ET NICE

DESSIN N°5

DESSIN N°4

DESSIN N°3

DESSIN N°2

DESSIN N°1

TGV Nice-Marseille : un débat pour en finir

Organisé par le préfet de Région à la demande du gouvernement, il permettra aux élus, notamment les maires de Marseille, Nice et Toulon, de défendre une dernière fois encore leur point de vue, avant de trouver un accord, en particulier sur le tracé que devra emprunter cette ligne rapide.

► Page 4

TGV Nice-Marseille : un grand débat va être organisé

Christian Frémont, préfet de région l'a annoncé, avant-hier matin à Marseille

« Le gouvernement m'a demandé d'organiser un grand débat pour la création d'une ligne (ndlr ferrée) rapide entre Marseille et Nice ».

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Christian Frémont l'a annoncé, vendredi matin, au cours d'un point presse, à Marseille.

Il pense que ce grand débat sera organisé « après les élections régionales. Mais dès le mois prochain je vais réunir les grands élus de la région et notamment les maires de Marseille, Toulon et Nice ».

Rappelant qu'il existait deux projets pour cette ligne à grande vitesse entre Nice et Marseille, celui passant par le nord de la Provence et celui longeant le littoral – « il y a mille raisons pour défendre l'un ou l'autre » – Christian Frémont a conclu « la région a besoin de cette ligne ».

D'autant que, selon lui, « il existe des facteurs d'enclavement de la région », ce qu'affirment depuis de nombreuses années des élus des Alpes-Maritimes et de l'est Varois.

Aussi, outre une ligne à grande vitesse vers Nice et l'Italie, le représentant de l'Etat plaide pour la réalisation d'une ligne identique vers Barcelone.

Sur ces dossiers, Christian Frémont, peu adepte de la langue de bois, prône que « les différentes parties concernées trouvent un accord et ensuite

défendent ensemble le dossier comme des chiens ». En sachant que de toute manière « il y aura des contentieux ».

En ce qui concerne la révision du contrat de plan Etat-Région, le préfet qui n'a toujours pas reçu sa lettre de mission de la DATAR estime que « cela ne se présente pas trop mal, sauf pour les secteurs routier et ferroviaire car les estimations financières effectuées n'étaient pas trop bonnes ».

Au niveau routier, « les procédures n'ont pas pris de retard, à l'exception du désenclavement du golfe de Saint-Tropez dans le Var. Les études concernant la réalisation du second tube de la traversée souterraine de Toulon se poursuivent ».

Dans les Alpes-Maritimes, le directeur régional de l'Équipement a affirmé, à propos des travaux de la RN 202 bis qu'on se trouve « dans une phase de revisite technique et financière. La partie technique est à l'instruction au sein du ministère. Sur le plan financier, il faudra des crédits qui seront supérieurs aux premières estimations ». Le haut fonctionnaire a alors souligné que le contrat de plan 2001-2006 ne prévoyait pas l'achèvement de cette voie. Il a été prévu qu'elle soit terminée lors du prochain contrat.

Ph. I.

VAR INFOS 4

T.G.V. - MÉDITERRANÉE

LIAISON AIX-MARSEILLE-TOULON-NICE

L'annonce, par Mlle Christiane FRÉMONT, Préfet de la Région P.A.C.A., relayée par VAR-MATIN/NICE-MATIN du dimanche 7 septembre 2003, d'un grand débat pour la création d'une ligne ferrée rapide entre Marseille et Nice, m'a inspiré un certain nombre de réflexions que je me propose d'exposer dans le présent document.

Personnellement, je pense a priori que le T.G.V. - Méditerranée doit impérativement desservir Marseille-Blancarde et Toulon, ce tracé impliquant entre Marseille et Nice un supplément de durée de trajet d'1/4 d'heure par rapport à une ligne directe d'Aix-en-Provence à Nice, comme je l'ai mathématiquement démontré dans les suggestions de liaisons multinationales dans la communauté d'agglomération de Toulon-Provence-Méditerranée (T.P.M.) le 23 février 2003. Il faut bien considérer également que le T.G.V. est concurrentiel de l'avion sur des distances maximales de 800 à 900 km; au-delà, malgré la durée des trajets pour accéder du centre-ville à l'aéroport, et vice-versa, la durée d'attente avant de pouvoir pénétrer dans l'aéronef, le temps d'attente de récupération des bagages à l'aéroport d'arrivée, l'avion est gagnant.

A contrario, la supériorité du Train à grande Vitesse est particulièrement probante dans les liaisons par T.G.V. de Paris-Lyon (2h00), Paris-Marseille (3h00), Paris-Londres (2h40), Paris-Bruxelles (2h20), et même Paris-Toulon (3h40), malgré, dans ce dernier cas, le ralentissement imposé par l'emploi actuellement obligé de la ligne existante.

Mais ce n'est absolument pas vrai pour Nice, dont l'aéroport se situe aux portes de la ville.

Ces diverses liaisons par T.G.V. ont été matérialisées ② sur les dessins joints au présent document.

Sur le dessin n° 1, j'ai fait figurer les lignes de T.G.V. en service sur le Territoire National, et ses prolongements vers Londres et Bruxelles, et également la poursuite de la ligne Nord, de Bruxelles à Amsterdam, en cours de réalisation, et qui, compte-tenu de l'avancement du chantier, tel que j'ai pu le voir l'été dernier, devrait être mise en service dans un prochain délai relativement bref.

Les développements envisagés des lignes à Grande Vitesse (L.G.V.) en France sont, à ma connaissance :

- 1) L.G.V. - Méditerranée, de la gare d'Artois à Nice;
- 2) L.G.V. Paris - Strasbourg;
- 3) L.G.V. Lyon - Turin;
- 4) L.G.V. Arignon - Montpellier;
- 5) L.G.V. Tours - Bordeaux - Toulouse.

Ces L.G.V., matérialisées sur le dessin n° 2, suggèrent immédiatement qu'elles sont susceptibles de générer les prolongements suivants :

- a) L.G.V. de Nice vers Turin, et peut-être Milan;
- b) L.G.V. de Nice vers Gênes;
- c) L.G.V. de Montpellier vers Toulouse et Perpignan,

(ce dernier aménagement permettant une liaison directe de Nice à Bordeaux);

d) L.G.V. de Bordeaux vers Bayonne et Irun, par aménagement de la ligne sur laquelle a été établi le record du monde, - à l'époque, - de 515,3 km/h par T.G.V.

Ces possibilités de prolongation de lignes ont été matérialisées sur le dessin n° 3 (France et pays limitrophes) et n° 4 (Europe). En effet, une autre ligne L.G.V. existe en Espagne, entre Madrid et Séville, mise en service pour la foire internationale dans cette dernière ville. Sans prétendre s'immiscer dans les perspectives ferroviaires de l'Espagne, il n'est pas interdit de penser que ses habitants voudront voir développer un réseau de L.G.V., heureusement construit à l'écartement européen, rejoignant le réseau français, via Barcelone d'une part, et Irun d'autre part (Dessin n° 5).

Et sur ce même dessin n° 5, laissant courir mon ③
imagination, j'ai esquissé une liaison Bruxelles -
Strasbourg, via Luxembourg afin de relier entre elles
les deux capitales choisies pour l'Europe.

Par ailleurs, la relative proximité des capitales de
l'Europe centrale, membres de la communauté europée-
-enne, en adjoignant à la dernière, suggère une liaison
Budapest - Bratislava - Vienne - Prague - Berlin.
Et, pour créer une unité européenne, — au sein en
matière de transport ferroviaire rapide, — relier ce dernier
réseau à Bruxelles et Strasbourg, via Frankfurt/Main.

On pourra objecter que l'Allemagne risque
d'être réticente à l'idée de se voir traverser par la
T.G.V., fabriqué par Alton, alors qu'elle-même a,
par la Société Siemens, construit également un train
rapide. Malheureusement, le train rapide allemand
a générale-^{ment} de graves accidents mortels, alors que la T.G.V.
a démontré qu'il est très sûr. Pour être p.a. sûr, à ce
sujet, la possibilité d'une nouvelle illustration du
raprochement franco-allemand par la mise en
commun des technologies à Alton et de Siemens en matière
de transports ferroviaires à grande vitesse, à l'exemple de
ce qui existe déjà pour Airbus.

Bien qu'ajouté fait figurer, sur le dessin n° 5,
les villes de Genève, Zurich et Innsbruck, je n'ai pas
matérialisé une ligne Lyon - Vienne qui les desseni-
-rait au passage. Deux raisons à cela :

- 1) La Suisse n'adhère pas à l'Union européenne;
- 2) Le tracé d'une L.G.V. à travers les Alpes présente
et présente de sérieuses difficultés de structure très difficile
qu'il appartient à d'autres d'étudier, si l'on veut
lui donner suite.

On pourra d'ajouter également du "vide" de
l'Italie, hormis Turin, Milan et Gênes. Notre première
transalpine s'est en effet détaché d'un réseau de voie
rapides sur lesquelles circulent des trains rapides
construits en Italie.

Dans une de nos précédentes pages, nous avons vu la question d'un tel développement, sans frontières françaises, alors que la région de la réunion envisagée par Moutier est le Périmètre de la Région P.A.C.A. comme exclusivement le prolongement du T.G.V. - Méditerranée d'Aix-en-Provence (gare de l'Albi) jusqu'à Nice. Il est clair que, dans le contexte actuel, les T.G.V. concurrencent quasi-exclusivement le Train National, et les liaisons avec la capitale, Paris.

Malgré la future fusion des 21 régions actuelles en 7 régions élargies (soit 3 régions existantes ou une "Super-Région") créera-t-elle globalement une réelle décentralisation et les décisions importantes les concernant ne prendront-elles plus obligatoirement de Paris.

S'agissant plus précisément de la région P.A.C.A. et de ses trois villes principales, Marseille, Toulon et Nice, elles devraient nécessairement s'intégrer dans un réseau de L.G.V. permettant entre elles une liaison rapide, avec extension vers l'Italie du Nord-Ouest (Turin-Milan-Gênes) et vers l'Espagne (Montpellier-Barcelone) pour réaliser l'axe méditerranéen.

À l'érection d'un tel réseau, les conséquences qui apparaissent à l'opposé sont, pour les villes datermes, la nécessité de rebatir vers les gares de T.G.V. les voyageurs devant utiliser ce moyen de transport. Donc:

- 1) restructuration des réseaux T.E.P. et P.E.P., dont les lignes doivent être compatibles avec les axes de T.G.V., prenant le plus largement en compte la diversité des gares par les moyens urbains de transports: tramway, autobus, taxis, véhicules particuliers, etc, avec la nécessité d'une stationnement aisé à proximité des gares. C'est ce que j'ai tenté de faire, pour T.P.M., dans mes suggestions du 23 février 2003.

Par ailleurs, la possibilité d'extension d'un vaste réseau de T.G.V. à la communauté européenne implique que Marseille et Toulon ne doivent pas en être exclues.

(5)

Il ne me reste plus qu'à espérer que ma modeste contribution servira à convaincre les décideurs de l'impressionnante nécessité de voir Marseille et Toulon desservis par la future ligne à Grande Vitesse de Méditerranée.

Toulon, le 18 octobre 2003

~~M. Rebecq~~
Michel REBECQ

Ingénieur Divisionnaire de T.P.E. (F.R.)
Membre associé de l'Académie du Ver.

TOULON - PROVENCE -
- MÉDITERRANÉE

À GR

RÉFLEXIONS

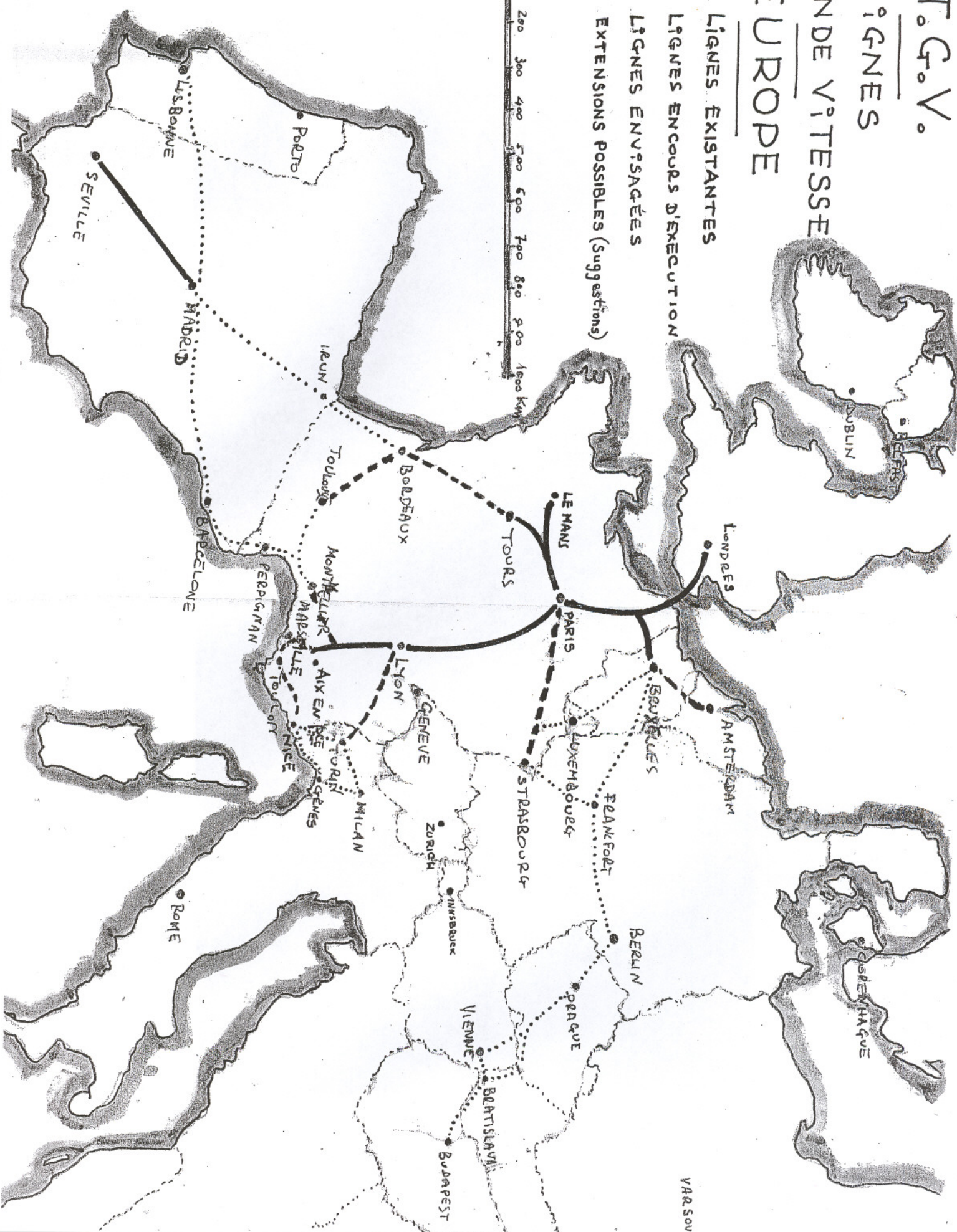
SUR LA CRÉATION
D'UNE LIGNE À
GRANDE VITESSE
ENTRE LA GARE DE
L'ARBOIS ET NICE

DESSIN N°5




T.G.V. LIGNES

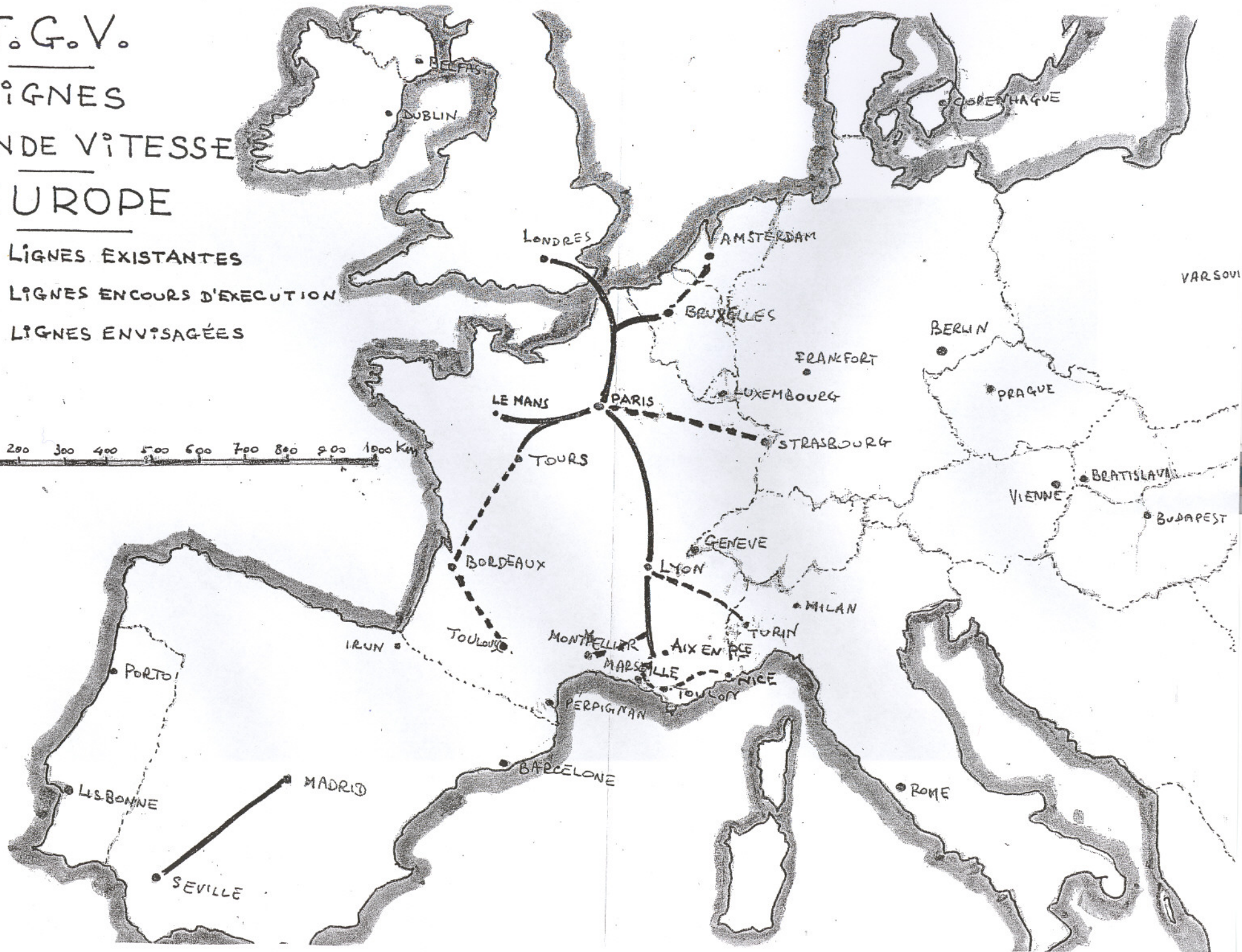
À GRANDE VITESSE EUROPE

- LIGNES EXISTANTES
- - - LIGNES EN COURS D'EXECUTION
- · · · · LIGNES ENVISAGÉES
- · · · · EXTENSIONS POSSIBLES (Suggestions)



T.G.V. LIGNES À GRANDE VITESSE EUROPE

-  LIGNES EXISTANTES
-  LIGNES EN COURS D'EXECUTION
-  LIGNES ENVISAGÉES



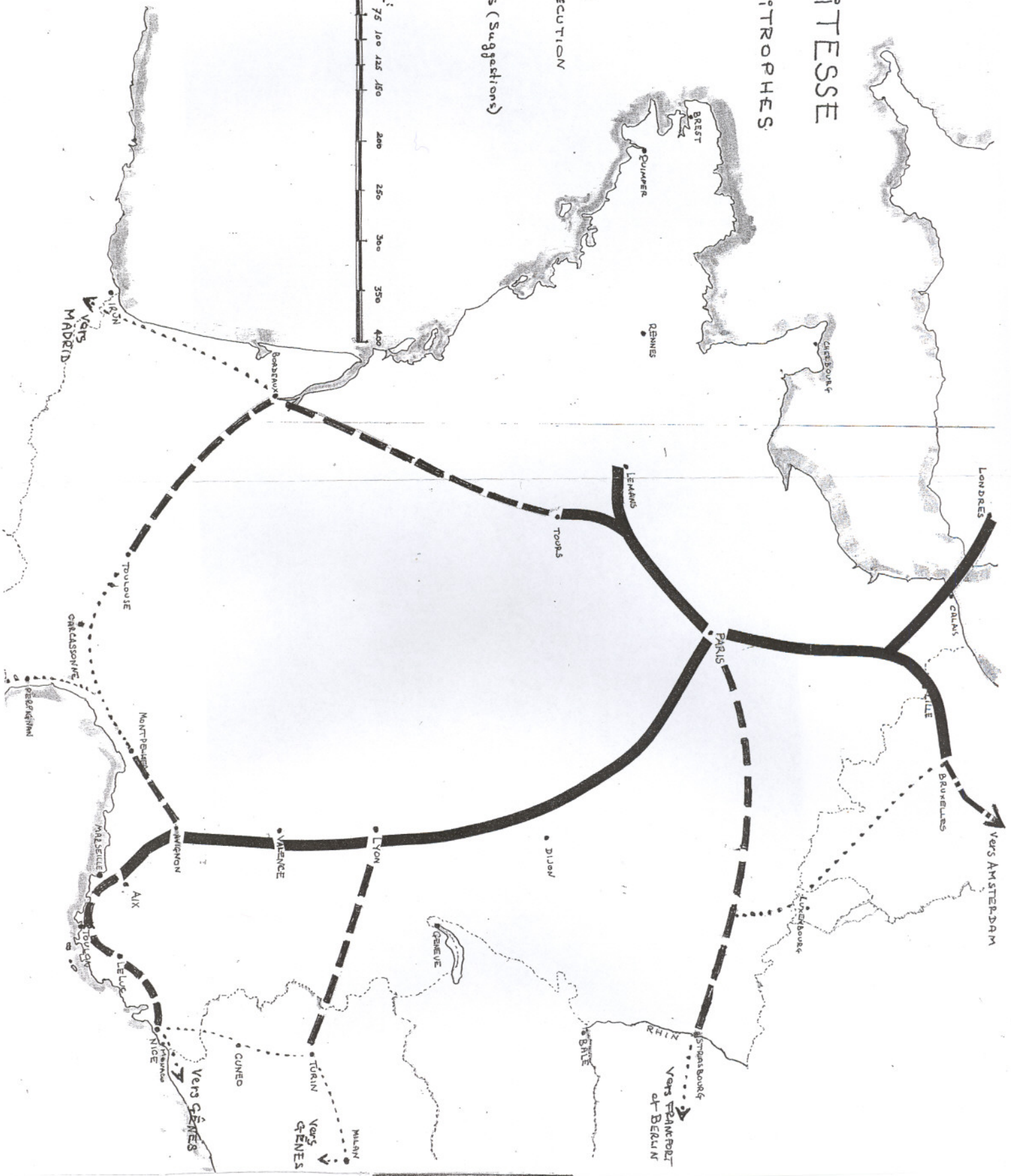
N
E
E

T. G. V.

LIGNES À GRANDE VITESSE

FRANCE ET PAYS LIMITROPHES

- LIGNES EXISTANTES
- ▬ LIGNE EN COURS D'EXECUTION
- ▬ LIGNES ENVISAGÉES
- ⋯ EXTENSIONS POSSIBLES (Suggestions)

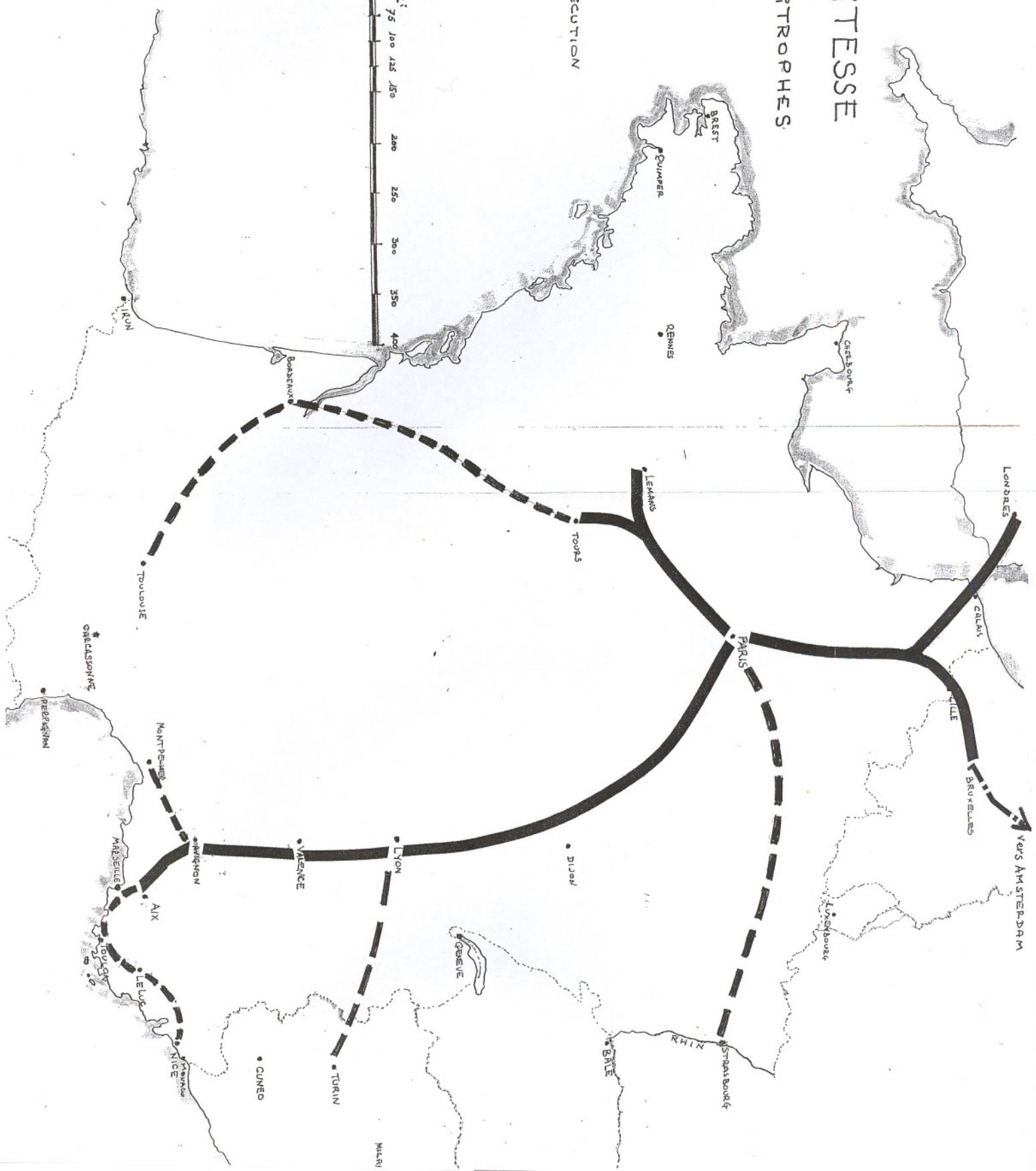
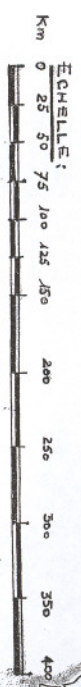


T. G. V.

LIGNES À GRANDE VITESSE

FRANCE ET PAYS LIMITROPHES

- LIGNES EXISTANTES
- - - LIGNE EN COURS D'EXECUTION
- - - LIGNES ENVISAGEES



T. G. V.

LIGNES

À GRANDE VITESSE

FRANCE ET PAYS LIMITROPHES

— LIGNES EXISTANTES
— LA LIGNE EN COURS D'EXECUTION

