

Jacques MORELLI
Jacques.Morelli@unice.fr

Contribution au débat public sur la ligne ferroviaire à grande vitesse en Région PACA

Nice, le 1^{er} Juillet 2005

La présente note vise à apporter des éléments susceptibles d'être utiles à la mise en œuvre d'une stratégie de transport ferroviaire favorisant un développement régional durable et à compléter la réflexion engagée dans le cadre du débat public sur la future ligne à grande vitesse en Région PACA. Elle tire profit de l'expérience d'un usager assidu de la SNCF, essentiellement sur la ligne Paris-Marseille-Nice-Vintimille, par ailleurs utilisateur du transport aérien Paris-Nice, et prend en compte les points suivants :

1. – L'un des avantages très appréciable du train sur l'avion est qu'il dessert le centre des villes et évite les pertes de temps pour le transport et les contrôles de plus en plus longs aux aéroports
2. – Il apparaît donc indispensable que les trains empruntant la nouvelle ligne à grande vitesse à réaliser entre Provence et Côte d'Azur continuent de desservir le centre des villes plutôt que de construire de nouvelles gares à leur périphérie, de manière à satisfaire la majeure partie de la clientèle
3. – Lorsqu'on annonce un temps de parcours comme par exemple 3 heures 40 pour Nice-Paris, il faut en fait ajouter au moins 30 minutes pour le trajet résidence-gare, si les passagers doivent embarquer dans une nouvelle gare périphérique susceptible d'être implantée dans la basse plaine du Var, sauf s'ils résident à proximité
4. – La même remarque s'applique pour l'accès aux nouvelles gares envisagées au Nord-Est de Toulon (La Pauline ou Cuers) ou au Nord de Cannes
5. – Pour la desserte de la Côte d'Azur, il y aurait avantage à créer une liaison rapide avec raccordement à l'Ouest d'Aix en Provence à la ligne TGV existante Paris-Marseille, près de son intersection avec l'autoroute A8, qui passerait près de Tourves et Brignoles avec dérivation pour que certains trains desservent la gare actuelle des Arcs-Draguignan, et rejoindrait directement le secteur à l'Ouest de Fréjus, où elle déboucherait sur la ligne côtière existante reliant Saint-Raphaël, Cannes et Nice
6. – Cette nouvelle ligne raccourcirait d'environ 100 kilomètres le parcours Paris-Nice via Marseille et Toulon, en reliant Paris à Saint-Raphaël en 3 heures 15 et au centre de Nice en 4 heures, soit un gain d'1 heure 30 sur les meilleurs temps actuels, avec maintien des arrêts au centre de Cannes et Antibes, villes à fort potentiel touristique dont les gares drainent une large part du flux de voyageurs de la Côte d'Azur (en économisant le coût de l'implantation de nouvelles gares périphériques)

7. – Le parcours ferroviaire côtier entre Saint-Raphaël, Nice et Vintimille est un formidable instrument de promotion du développement touristique des sites traversés aux retombées socio-économiques vitales pour la Côte d'Azur, compte tenu de la beauté saisissante de ses paysages littoraux, et ce serait une erreur de donner suite à de coûteux projets d'enfouissement de la ligne côtière
8. – Le plaisir visuel renouvelé à chaque voyage en longeant la côte mérite bien que l'on « perde » environ 30 minutes entre Saint-Raphaël et Nice par rapport au temps de parcours d'une portion de nouvelle ligne à grande vitesse en grande partie souterraine passant au Nord de l'Estérel et de l'agglomération cannoise, donc pas plus que le temps de transit entre une nouvelle gare TGV à l'Ouest de Nice et le centre ville
9. – Un temps de parcours de 4 heures entre Paris et Nice assure quand même une bonne compétitivité du TGV par rapport à l'avion, dans la mesure où ses usagers subissent des retards beaucoup plus fréquents que ceux des trains, du fait d'aléas liés notamment à des conditions météorologiques défavorables, à la saturation de l'espace aérien en période de pointe ou aux déconvenues du « surbooking »
10. – La nouvelle ligne à grande vitesse pourrait au départ s'infléchir vers le Sud-Est d'Aix en Provence et passer entre cette ville et Gardanne, pour rejoindre la zone voisine d'Auriol, et se subdiviser à ce niveau en deux branches, l'une vers Fréjus, l'autre vers Aubagne et Marseille
11. – Cela permettrait une liaison rapide entre Marseille et Nice en moins d' 1 heure 30, avec arrêts à Saint-Raphaël, Cannes et Antibes, soit un gain d'environ 1 heure sur le temps de parcours moyen actuel, qui inciterait à privilégier sur ce parcours le train plutôt que l'automobile, et serait structurante pour les échanges entre Provence et Côte d'Azur et le développement économique régional
12. – La liaison à grande vitesse Marseille-Fréjus améliorerait notablement la desserte de l'arc méditerranéen par des trains rapides reliant l'Italie (notamment Milan, Turin et Gênes) à Nice, Marseille, Montpellier et Barcelone, avec arrêt à Marseille-Blancarde pour éviter le temps perdu du au rebroussement dans la gare en cul de sac de Marseille-Saint Charles, et au-delà utilisation de la ligne à grande vitesse existante passant par la gare d'Avignon TGV
13. – La solution proposée satisferait à la fois le besoin d'une liaison rapide entre la Côte d'Azur, Lyon et Paris et la nécessité de mieux inscrire la Région PACA dans la continuité de l'arc méditerranéen, en favorisant les déplacements et échanges entre celle-ci, l'Italie et l'Espagne et la structuration d'un pôle économique Euro-Méditerranéen
14. – La nouvelle ligne à grande vitesse reliant directement l'Ouest d'Aix en Provence à l'Ouest de Fréjus sans détour par Marseille pourrait comporter une dérivation pour que certains trains en provenance ou à destination de Nice, Lyon et Paris desservent la gare au cœur de la cité d'Aix en Provence, sans transit par la gare d'Aix TGV distant d'une dizaine de kilomètres
15. – Outre son intérêt pour la ville d'Aix en Provence, cette desserte permettrait d'assurer une correspondance pour le Val de Durance, avec arrêt dans une nouvelle gare à

proximité de Cadarache, au Sud de Manosque, suite à la récente décision d'y implanter le réacteur à fusion nucléaire ITER, qui amènera sur ce site de nombreux scientifiques et décideurs internationaux, techniciens et prestataires de services

16. – Les liaisons avec le centre de Toulon pourraient être sensiblement améliorées, avec un temps de parcours des TGV Paris-Toulon ramené à 3 heures 30 au lieu de 3 heures 50 pour le meilleur temps actuel, en utilisant des portions de nouvelle ligne à grande vitesse entre Marseille-Blancarde et Aubagne (ou éventuellement entre l'Ouest d'Aix en Provence, Auriol et Aubagne) avec raccordement à la ligne côtière existante et possibilité d'arrêt de certains trains à La Ciotat et Bandol et de continuation sur Hyères au-delà de Toulon
17. – La construction d'une troisième voie sur la ligne littorale entre Cannes et Nice, déjà déclarée d'utilité publique sur le tronçon Antibes- Cagnes sur mer, devrait largement faciliter le trafic sur cette ligne très fréquentée par des TER, trains Corail et TGV desservant la Côte d'Azur

A suivre.....