

Monsieur le Président de la Commission
Particulière du Débat Public LGV PACA

O B J E T : LGV PACA Desserte de TOULON CENTRE

REFERENCES : 1. Hebdomadaire METROPOLE du 15 Mars 2003,
2. Var-Matin du 25 Mars 2005,
3. METROPOLE du 15 Juin 2005,
4. Var-Matin du 30 Juin 2005,
5. Var-Matin du 1^{er} Juillet 2005,
6. Var Matin du 6 Juillett 2005,
7. Ma question posée en réunion au Palais Neptune 8 Mars 2005,
8. Ma question posée en réunion au Palais Neptune 6 Juin 2005.

En étudiant les débats et réalisations de R.F.F. et de la S.N.C.F. depuis quelques années et plus particulièrement entre Valence et Marseille, et pour le projet de LGV PACA il semble que ces deux organismes semblent privilégier les gares TGV en rase campagne à une dizaine de kilomètres des villes importantes que la ligne nouvelle est censée desservir : Valence TGV, Avignon TGV, Aix TGV et Baudreoult TGV entre Metz et Nancy . . .

Cette politique néglige complètement les poles de transports urbains et sub-urbains tissés depuis longtemps qui desservent les gares situées au centre des villes.

On se félicite, en parlant des lignes nouvelles ou envisagées du temps de parcours gagné entre Paris et les gares nouvelles situées en dehors des agglomérations et occultant le temps parfois important pour relier ces gares aux gares normales et anciennes situées au centre des villes : auto-stop, bus qui bénéficient des encombrements de la circulation, et éventuellement liaisons ferroviaires quand il y en a et qu'on ne les néglige pas complètement comme à Avignon TGV au nom de prétendus "droits acquis" des taxis locaux (il y a alors des liaisons par car avec la ville, les liaisons entre Avignon TGV et Avignon-centre étant réservées aux taxis ?).
Grace à ces ruptures de charge et aux délais qu'elles impliquent on se trouve souvent ramené à un temps de parcours de Centre Ville à Centre Ville équivalent ou même plus long qu'avant avec un changement de train ou de moyen de liaison avec des mouvements de bagages et l'attente d'une correspondance éventuelle. Au début des liaisons en TGV ces trains nouveaux et très rapides n'allaient que jusqu'à Marseille, les Toulonnais avaient reçu l'assurance que des navettes spécifiques et temps et quais rapprochés permettraient de relier Toulon à Marseille pour emprunter le TGV nouveau et apprécié.
Il est apparu rapidement que ces liaisons ciblées et spécifiques étaient très ~~théoriques~~ théoriques et imposaient des attentes en gare de Marseille avec des parcours aléatoires entre le quai d'arrivée des navettes, qui n'étaient en fait que des liaisons normales entre TOULON et MARSEILLE avec des arrêts intermédiaires, et le quai de départ du TGV pour Paris.
Très rapidement la S.N.C.F, avec raison, a prolongé la liaison entre Marseille et ~~à~~ Toulon avec le TGV qui bien que circulant à une vitesse

normale était très apprécié car cela évitait une rupture de charge, des délais d'attente et des parcours dans la gare de Marseille.

Avec cette politique des gares TGV situées en rase campagne on se croirait ramené aux temps reculés où, quittant Paris pour une modeste et lointaine destination provinciale on abandonnait le grand train de Paris à un moment donné pour tenter de rejoindre sa modeste destination finale par toutes sortes de moyens de liaison parfois folkloriques et amusants mais toujours lents.

On n'en est plus là avec la LGV PACA, il s'agit de relier ~~et~~ le mieux et le plus vite possible des villes qui sont toutes importantes : Malance, Avignon et Aix (mais là le mal est fait) Marseille, Toulon et Nice. Il faut absolument que la ligne nouvelle permette de relier entre eux les centres de ces villes importantes déjà dotés de liaisons urbaines et suburbaines préétablies.

De plus cette politique des gares nouvelles en rase campagne ~~nécessitent~~ implique de construire des gares sur des terrains importants en surface et de faire également des parkings importants. Toutes ces implantations soulèvent des difficultés, soulevant l'opposition justifiée des possesseurs de ces terrains visés qui sont souvent le siège d'activités particulièrement importantes (vignobles notamment dans cette région).

L'expérience prouve, de plus que les créations de gares nouvelles en rase-campagne aboutissent toujours à une urbanisation rampante des environs immédiats de ces gares nouvelles d'où des spéculations immobilières un encombrement de la zone et, aussi, une perte d'influence de la grande ville proche.

Une ligne TGV nécessite, en parcours normal, une emprise de 7 à 10 mètres de large, emprise parfois difficile à dégager, mais qui est sans aucune mesure avec les surfaces nécessaires pour la gare nouvelle et surtout pour l'implantation des parkings vite insuffisants qu'il faut ensuite agrandir. Au contraire, l'utilisation des gares actuelles situées en centre ville avec leur réseau de moyens de transports urbains et suburbains permet aux TGV de desservir le centre des villes importantes qu'ils doivent relier. Cela vaut peut être la peine de rechercher une solution pour infléchir légèrement le parcours envisagé pour la future ligne, même si cela allonge un peu le temps de parcours, mais, là, les temps de parcours seront "honnêtes" de centre à centre sans rupture de charge ni délais de correspondance.

C'est là l'avantage des liaisons SNCF traditionnelles de centre à centre par comparaison avec les liaisons aériennes à distance moyenne qui, elles, se posent forcément en rase campagne avec ensuite des délais de liaison avec les centres-ville.

C'est d'ailleurs pour cela, et on le comprend bien, que NICE souhaite une liaison très rapide avec Paris qui permettrait de supprimer les liaisons aériennes Paris-Nice avec tous les délais de transport entre le centre ville et l'aérodrome, la durée des contrôles de sécurité et les formalités d'enregistrement.

Il serait important que cet aspect essentiel des liaisons centre à centre soit bien pris en considération. La ligne nouvelle à la sortie du tunnel construit avant Marseille pour le TGV Méditerranée rejoindra La Blanche puis le sud d'Aubagne, la nouvelle ligne (voir article viée sous la référence 3.) rejoindrait le cœur de l'agglomération Toulonnaise mais, là, elle passerait sous le Faron pour gagner le site de Toulon-centre soit en tunnel soit, peut-être en viaduc, avec un parcours comme on en voit à Cannes et à Nice au dessus des voies SNCF Actuelles. Ensuite, après la gare de Toulon-centre, la ligne nouvelle partirait en direction de Puget (Ville puis jusqu'à

Nice avec une gare dans l'est varois par une coie nouvelæe au pied du massif des Maures peu habité.

La gare de Toulon-la-Paulins est une "fausse bonne solution" car ellen'est pas en centre ville de Toulon et ne dispose donc pas du pole de transports urbains et suburbains dont bénéficie la gare de Toulon centre. Au lieu de ce pole de transports déjà établi et en cours d'amélioration à Toulon centre on ne parle, pour La Pauline, que d'un éventuel tramway à définir qui ne représente qu'une liaison unique sans  commune mesure avec ce qui existe déjà pour Toulon centre.

Un renvoi situé in fine de l'article visé sous la référence 1. indique que le Maire de Toulon a d'ores et déjà prévu une gare TGV spécifique et neuve au nord de la gare actuelle, grace à la récupération, en cours, des espaces du quartier Mont ty. C'ets bien mieux qu'une gare située à La Pauline, loin de tout centre.

Si l'implantation de la gare spécifique TGV au voisinage tout à fait immédiat de la gare actuelle de Toulon centre dans le quartier de Montety posait un problème on pourrait étudier de la réaliser à l'emplacement même de la gare act uelle et, souterrain ou en viaduc.

Toutes ces considérations ont été exposées un peu à la h te et d'une façon un peu décousue mais elles résultent de l'assistance aux diverses réunions que se sont tenues au cours du débat public à Toulon depuis le début de l'année, elles résultent aussi d'une fréquentation régulière et assidue de la liaison SNCF entre Toulon  t Paris comparée avec la liaison aérienne abandonnée au bout de quelques mois.

Loin de tout esprit de polémique ces considérations visent à vous faire part, Monsieur le Président, de l'avis d'un certain nombre de toulonnais et habitants de cet ensemble urbain d'une importance certaine par son nombre d'habitants.

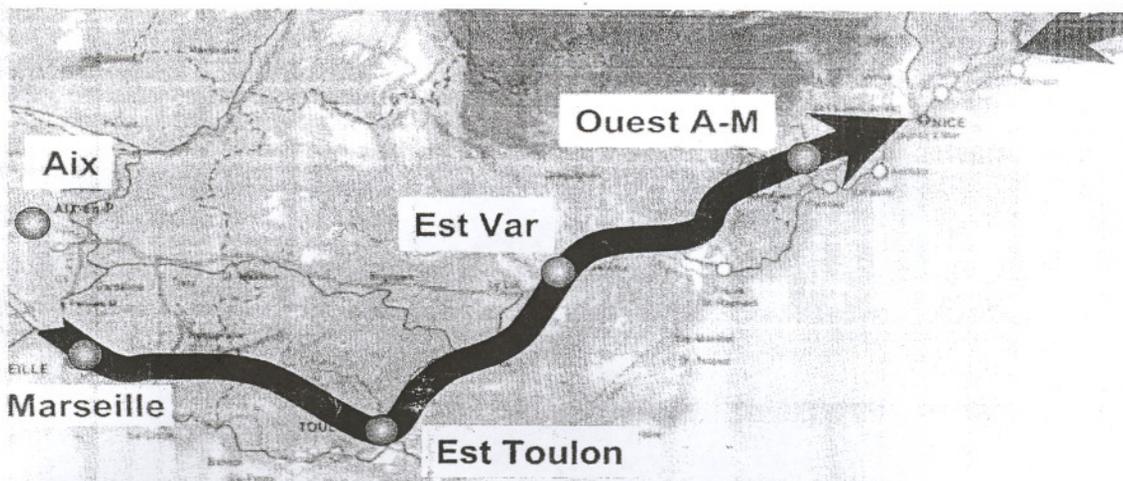
Veillez agréer, Monsieur le Président, l'adssurance de ma considération distingu e.



Alain PARTIOT
La Tour d'Ivoire
Place Horace Cristol
83000 TOULON

Toulon - Marseille "le" tracé du futur TGV

C'est officiel : les 31 communes de l'aire toulonnaise, comme leurs homologues de l'aire marseillaise et le Département des Alpes - Maritimes, ont transmis à Paris « leur » tracé TGV - PACA ». Le voici dans sa partie Toulon-Est - Marseille. Parce qu'il est intelligent, adapté aux besoins et respectueux de l'environnement et de l'agriculture, parce qu'il permet une forte rentabilité à l'exploitant de la ligne, il est le mieux placé pour être retenu à Paris. Le Conseil général du Var « affine » le tronçon Toulon-Alpes-Maritimes qui comporte une gare dans l'Est-Varois. L'étude sera terminée dans un an.



Les scénarios mis en avant par Réseau Ferré de France (RFF) et dont la « Commission du désordre public » s'est fait bruyamment l'écho, avaient un tort immense : d'une part, ils considéraient comme négligeables les 1,6 million d'habitants de l'agglomération marseillaise et les 600.000 habitants de l'agglomération toulonnaise (sans parler des millions de touristes concernés chaque année) puisque la ligne Paris-Nice « oublait » Marseille et Toulon ; d'autre part, les auteurs de ces « coups de crayon sur la carte » faisaient mine de ne pas comprendre qu'une telle dépense (une ligne TGV entièrement nouvelle, amortissable sur un siècle) ne doit pas servir seulement l'intérêt de la SNCF (Paris - Méditerranée) mais aussi le développement de l'économie et de la qualité de vie des zones traversées, c'est-à-dire qu'elle sera tout autant une ligne Nord-Sud (Paris-Nice) qu'une ligne Est-Ouest (de Barcelone à Gênes). C'est pourquoi, tant les élus de l'agglomération marseillaise que ceux de l'aire toulonnaise ont, avant même tout débat public, lancé des études confiées à des experts indépendants pour mettre en avant des variantes plus réalistes et plus efficaces afin de déterminer le tracé idéal de la future Ligne à Grande Vitesse (LGV) de Provence - Alpes - Côte d'Azur (PACA). Dans le Var, cette démarche a été celle de l'aire toulonnaise à travers les 31 communes du SCOT (Schéma de cohérence territoriale) et le Conseil général du Var. Il se trouve que la démarche marseillaise et celle du Var s'imbriquent parfaitement. Elle a été transmise à Paris, non seulement dans des documents relevant de la procédure de débat public mais aussi et surtout dans des contributions* officielles et spectaculaires, solidement

charpentées, qui placent l'Etat - lorsque viendra le moment de choisir - devant ses responsabilités. Leurs travaux ont été conclus après avoir également pris connaissance de toutes les propositions déjà faites par les Varois. Le résultat est formidable, si on le compare aux « balafres » systématiques infligées au territoire varois que RFF a osé proposer, lors du débat public. Par où passe donc « le » tracé du futur TGV - PACA ? Il suffit de lire le document transmis à Paris et qui porte la signature du président du SCOT de l'aire toulonnaise Robert Beneventi, maire d'Ollioules et vice-président de TPM. Le tracé, dans la partie marseillaise (11,1 kilomètres), commence au débouché de l'actuel tunnel (8 km) qui arrive « dans » Marseille, rejoint la Blancarde (où une gare souterraine est prévue) puis le Sud d'Aubagne par l'actuel couloir ferroviaire de la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne-Sud. La partie marseillaise et le sud d'Aubagne sont franchis en tunnel, naturellement.

DAVANTAGE DE TUNNELS

A la sortie Est du tunnel d'Aubagne, la nouvelle ligne passera au Sud de la zone industrielle de la Palud (sur la commune de Gémenos) et « grimpera » ensuite, progressivement, en se collant aux versants Sud des reliefs. Le tracé contourne le plateau de Signes (circuit du Castellet et zone industrielle) par le Nord puis s'oriente en direction du Sud-Est pour rejoindre le cœur de l'aire toulonnaise (nouvelle gare légèrement au nord de La Pauline (à La Garde - La Crau - La Farlède) en passant par le versant Sud du plateau de Siou Blanc avant de franchir (en tunnel, naturellement) le Coudon en direction de la zone industrielle de Toulon-Est. Le site

retenu pour la future gare de Toulon-Est est clairement identifié : ce sera la petite colline de la Grande Tourache dont les équipements d'enseignement doivent prochainement rejoindre le cœur de Toulon au sein du pôle universitaire. Entre le pied du Coudon et la Grande Tourache, l'étude actuelle prévoit un viaduc « pour éviter de démolir les bâtiments d'activité existants ». L'emplacement choisi pour la gare présente tous les avantages : il permet une jonction avec l'actuelle voie ferrée Paris-Vintimille, un raccordement avec la ligne qui va à Hyères, et avec le noeud autoroutier actuel. Enfin, il est annoncé que le tramway de l'aire toulonnaise ira jusqu'à cette gare, desservant ainsi les 550 entreprises de la zone industrielle de Toulon-Est. Deux avantages supplémentaires existent : d'une part, les terrains de la Grande Tourache sont rapidement mobilisables, d'autre part, à l'Est de la Grande Tourache, le foncier disponible permet les équipements annexes, dont un vaste parking de desserte de la gare TGV.

Une fois la gare de Toulon-Est franchie, le TGV repartira en direction de Puget-Ville (puis jusqu'à Nice, avec une gare dans l'Est-Varois entre Draguignan, Fréjus et Saint-Raphaël) par une voie nouvelle aux pieds du Massif des Maures inhabité. Comme pour le reste du tracé depuis Aubagne, l'étude actuelle ne définit qu'un « couloir ferroviaire possible » large de 8 km. La ligne nouvelle étant pour 2020, il y a donc tout le temps nécessaire pour affiner le tracé. D'autant que le Conseil général du Var lui-même vient de lancer une étude complémentaire pour étayer la démarche et affiner les propositions (l'étude doit être terminée dans un an), notamment entre la gare de Toulon-Est et la jonction avec le

département des Alpes-Maritimes. Quels sont les atouts de ce tracé ? Et pourquoi sera - t - il choisi à Paris ? Ses atouts sont éclatants : il évite les zones à forte densité économique et humaine... en passant par des espaces naturels peu ou pas habités et lorsqu'il doit tout de même en franchir, le TGV passe en tunnel ou en tranchée couverte ! C'est ce que l'on appelle un tracé intelligent.

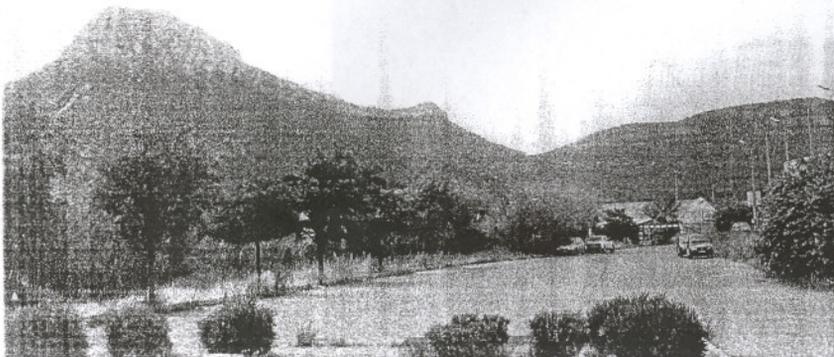
LES ATOUTS DU TRACÉ

Il assure au futur TGV les deux inséparables missions qui seront les siennes : être à la fois une ligne Nord-Sud de la France mais aussi, une ligne Ouest-Est c'est-à-dire province-province et internationale (tronçon du TGV méditerranéen Barcelone-Gênes). C'est si vrai que les études menées établissent que 55 % des 20 millions de voyageurs/an qui la fréquenteront relèveront du trafic « arc méditerranéen » ! Pourquoi autant ? Parce que les moyens de communication actuels sur le « pourtour méditerranéen » sont voisins de la saturation ! Ce tracé épargne les zones agricoles situées sur le versant Nord de la Sainte-Baume et le Centre-Var, ce qui devrait normalement apporter la sérénité que la commission du « désordre public » vient de troubler, depuis plusieurs mois, dans le Var avec un but non avoué : fabriquer artificiellement des « opposants » afin que le TGV - PACA ne se fasse pas du tout, au profit d'autres projets plus au nord en France. Comme d'habitude... Pourquoi ce tracé sera - t - il choisi ? Parce que ni RFF (ni la SNCF d'ailleurs) n'ont le pouvoir de contraindre des collectivités comme l'agglomération marseillaise, le Conseil général du Var, l'agglomération toulonnaise, le Conseil général des Alpes-Maritimes à payer pour un tracé qu'ils refusent. Or désormais, pour tout TGV, il

faut une participation très importante des collectivités locales. Et depuis la Révolution française, qui paie décide. Fini le « fait du Prince ». L'Etat, du moins on l'espère, fera le bon choix c'est à dire « ce » tracé défini par les collectivités provinciales contributrices après lecture des diverses propositions et enquête indépendante. Restent deux questions : 1. Le TGV - PACA demandé également par les Alpes - Maritimes n'est - il pas trop rallongé, dans son temps de parcours, par « le » tracé exigé par Marseille et l'aire toulonnaise ? 2. Le surcoût nécessité par les ouvrages d'art supplémentaires (11 km de tunnels dans Marseille et sous Aubagne-Sud et 19 km de tunnels entre Aubagne, la gare de Toulon - Est et Puget - Ville**) est - il excessif ? « Sur le temps de parcours, explique Robert Beneventi, nous avons une excellente nouvelle : nos amis des Alpes-Maritimes souhaitent un parcours final Paris - Nice entre 3h30 et 3h45. Les études conduites pour le tracé Marseille - Toulon - Est - Nice, avec arrivée en gare de Nice, aboutissent à un temps de parcours inférieur à 3h30, compte tenu que, d'ores et déjà, la ligne actuelle Lyon-Aix permet de filer à 350 km/h ». Pour le surcoût, le calcul est affiché : 400 millions d'€. Vu le prix de la ligne (entre 5 et 6 milliards d'€) c'est « absorbable » d'autant que cette ligne TGV - PACA sera très rentable et qu'elle pourra être amortie sur une très longue durée. Restera tout de même à surveiller les surcoûts suscités au final, par Nice-Ville et même par les Bouches-du-Rhône, pour éviter que le dossier, cette fois, ne soit plombé par un excès inverse.

Jack Rouvillois

*La contribution du SCOT de l'aire toulonnaise comporte 53 pages sur le TGV.
** Sur 63 kilomètres depuis Marseille



Le versant Nord du Coudon (d'où sortira le TGV) vu de la Grande Tourache (La Farlède), le site choisi pour recevoir la gare TGV

Où passer dans le Gapeau ?

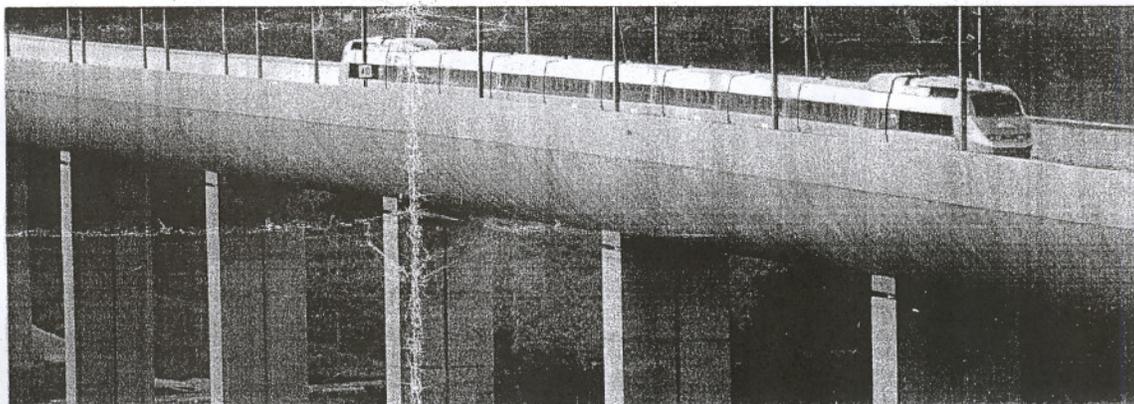
Les élus de la Vallée du Gapeau ont pris acte de cette proposition mais ont avancé des réserves de principe quant à l'environnement et à l'agriculture. Une réaction qui se comprend parfaitement. En clair, il faudra discuter fermement lorsque le dossier passera, en 2010, du « couloir de 8 km de largeur » actuel au projet de « fuseau » de 500 m de largeur. Les réponses qui seront alors données auront naturellement

recours aux tunnels ou aux tranchées couvertes. Les exemples ne manquent pas : sur le TGV Atlantique, on est bien passé « sous le vignoble » d'exception Vouvray. Pour arriver « dans » Marseille on a bien construit un tunnel de 8 Km pour le TGV Méditerranée déjà en service. Les solutions sont à portée. Quand au « couloir », la Vallée du Gapeau a une bonne expérience : le train (et l'autoroute) y passent déjà.

I.G.V. le tracé Marseille-Toulon-Vintimille

210 kms pour 4 milliards d'€ selon RFF

19 millions d'€ le kilomètre et 210 km de Marseille à Vintimille en passant par Toulon : tel est le « tracé 26 » étudié par RFF et SCETAUROU-TE (sur 34 tracés). Le tracé le moins cher et surtout le plus rentable. Celui qui devrait réunir le plus large consensus régional, si...



De gigantesques travaux à prix extrêmement élevé ont été réalisés pour le TGV Méditerranée jusqu'à Marseille. Il faudra faire de même entre Marseille, Toulon et Vintimille.

Depuis son arrivée au pouvoir, l'actuel gouvernement a fait faire un état des lieux en matière de TGV en France. Démarche salutaire qui lui permet de dresser un inventaire de l'héritage laissé par ses prédécesseurs dans un domaine stratégique puisqu'il s'agit de l'aménagement du territoire. Donc de l'avenir. Cette démarche opportune lui a également permis, parmi les autres dossiers hexagonaux du TGV, d'analyser les résultats de l'étude du tracé Sud-Est du futur TGV Marseille - Toulon - Nice conclue en 2001 et réalisée par Réseau Ferré de France (RFF)* et les ingénieurs de Scetauroute. Que dit cette étude approfondie, dont Métropole a pris connaissance ? Des choses hyper-intéressantes lorsqu'on est voyageur... Mais avant de révéler son contenu, une remarque s'impose. Depuis la stupide « commission Querrien », il y a une quinzaine d'années, qui prétendait choisir le tracé en dehors de toute approche économique et démocratique, en méprisant le Var et les varois, rien n'avait bougé en matière de tracé. Enterrée, la question essentielle : par où passer, c'est-à-dire en vérité, à quel prix ce TGV, pour quels services, pour desservir quels territoires et quelles populations, etc. Le mérite de l'étude conclue en 2001 est précisément de faire l'inverse en étudiant - et en chiffrant le coût - de 34 tracés TGV possibles du Rhône à la frontière italienne. Il est évident que toute approche sérieuse de ce dossier commence par le choix du tracé : car ce sont les contribuables et, dans une petite part, les usagers du TGV qui vont payer. On voit mal le gouvernement de Jean-Pierre Raffarin accepter, quel que soit le lobbying des uns ou des autres, n'importe quel tracé à n'importe quel prix pour satisfaire le nombrilisme de tel ou tel. D'autant que les lobbyistes en question (à Nice, mais pas seulement) écrivent n'importe quoi depuis quelques semaines, sur le sujet ! Exemple : le prix de revient des tracés. Dans l'étude de SCETAUROUTE, les 34

tracés sont réparties en trois « familles » : des tracés qui passent par les trois grandes agglomérations de PACA (Marseille, Toulon et Nice) avec leurs variantes ; des tracés qui ignorent les grandes agglomérations de Marseille et Toulon, franchissant le Centre-Var d'Ouest en Est (avec variantes et bretelles diverses) ; enfin, des tracés qui, depuis Cavillon et Pertuis dans le Sud du Vaucluse iraient directement à Mandelieu puis Nice, en ignorant à la fois Aix, Marseille et Toulon ! Chacune des trois « familles » de tracés étudiés comporte un tracé le plus rapide possible (car tenir la vitesse est primordial, lorsqu'on parle de TGV, sinon à quoi bon ?).

VIVE LE TRACÉ 26
- Au nord, entre Cavillon-Pertuis et Mandelieu-Nice, ce tracé-là reviendrait à 26 milliards de francs. Dans l'étude, c'est le scénario numéro 14.
- Le tracé le plus rapide passant par le Centre-Var (avec également bretelles de raccordement vers Toulon) reviendrait à 30,5 milliards de francs. C'est le scénario numéro 1 dans l'étude officielle.

Entin, le tracé le plus au Sud, desservant en direct, sans bretelles coûteuses, les trois grandes agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, reviendrait à 26 milliards de francs selon cette étude, pour 195 km de lignes nouvelles (et 15 km de lignes existantes à aménager) dont 62 km de tunnels et 20 km de viaducs, assurant aux TGV en circulation une vitesse de 300 à 350 km-heure jusqu'à Mandelieu puis de 270 km-h jusqu'à la frontière italienne. Ce tracé porte le numéro 26 dans cette étude : un chiffre dont il faudra se souvenir puisque c'est le seul tracé capable de rassembler un très

large consensus régional. Le tracé au nord (Pertuis-Nice) ? Il n'est même pas question de l'évoquer puisque ni le Var ni Aix-Marseille ne veulent en entendre parler. On voit mal le gouvernement s'opposer à près de trois millions d'habitants de PACA. D'autant qu'il comporterait un fantasme gaspillage : un ligne nouvelle TGV entre Cavillon et Nice et une ligne nouvelle TGV entre Marseille et Toulon ! Le tracé le plus rapide au Centre-Var a deux énormes défauts : il est de loin le plus cher de tous (5 milliards de francs de plus que le tracé littoral) mais surtout, il affiche une tare rédhibitoire, celle d'ignorer à la fois les deux grandes agglomérations urbaines de Marseille et Toulon. C'est, à la fois, économiquement stupide, un énorme gâchis sur le plan environnemental, et politiquement suicidaire.

Le tracé sud (par les trois grandes agglomérations urbaines Marseille, Toulon et Nice) est finalement le moins cher (133 millions de F le kilomètre de ligne nouvelle) et le plus populaire. Il comporte deux différences avec les deux autres familles de tracés :
1. Il faudra 20 minutes « de plus » entre Paris et Nice. Dénsoire différence sur une si longue distance pour un trajet de moins de quatre heures. Encore faut-il noter que ce calcul est fait, par les auteurs de l'étude, sur la base d'un TGV roulant à 300 km-h. « Lorsque ce TGV Sud-Est sera réalisé, les trains rouleront alors à plus de 300 km-h » dit-on à la SNCF « ce qui annulera la différence insignifiante d'aujourd'hui, en durée de trajet ». Dans sa traversée du Var, c'est le tracé le moins risqué puisque, de Toulon à Tanneron, il pourra suivre le tracé de l'actuelle autoroute (limitant ainsi les nuisances : un seul couloir de bruit) et, entre Aubagne et Toulon, il franchira des zones à faible contrainte environnementale soigneusement recensées par cette étude des ingénieurs de SCETAUROUTE.
2e différence : ce tracé Sud (qui porte le numéro 26 dans l'étude) offre trois avantages considérables : il arrive dans Marseille**, et dans les actuelles gares de Toulon*** et Nice : de substantielles économies en perspective pour les villes concernées à qui RFF n'aura pas à demander des sommes vertigineuses. Sans compter les éco-

nomies ainsi réalisées par les villes en terme d'urbanisme.

TROIS IMPÉRATIFS
Telles sont les principales conclusions de cette étude. Cela dit, pour choisir un tracé de TGV, il faut - pour être sérieux - répondre à des exigences précises. Aux « fondamentaux » disent les économistes. D'abord la rentabilité. Dès les années 1980, la SNCF a constaté, dans ses différentes études, que le TGV Paris-Marseille-Toulon-Nice serait le plus rentable de France, une notion que la SNCF a bien besoin de cultiver pour améliorer ses résultats ! Pourquoi ? Parce qu'il desservira les trois grandes agglomérations de PACA, c'est-à-dire les trois grands pôles économiques, parce qu'il conduira ici des millions de touristes, parce qu'il rapprochera Lyon, le Nord-Est de la France, Paris et le Nord du « bord de mer » : on voit bien ce qui se passe à Marseille, depuis peu, avec le TGV-Med ! Ensuite l'aménagement du territoire. Lorsque le gouvernement choisit un tracé, il se doit de l'intégrer dans un réseau européen. C'est ce qui a prévalu dans le choix du tracé du TGV-Est Paris - Strasbourg qui sera raccordé au réseau allemand. L'utilité du TGV méditerranéen (Marseille-Toulon-Nice) n'est démontrée - et défendable - que s'il s'agit en même temps d'un tronçon du TGV de l'arc latin, de Barcelone à Gênes. Regardons cet arc sur la carte : son centre c'est Toulon ! Le TGV, faut-il le rappeler, est un moyen de communication d'intérêt général : les calculs privés de tel ou tel ne doivent pas entrer en ligne de compte. D'autant qu'on peut toujours opposer des calculs privés à d'autres, non moins légitimes ! Et s'il y a un doute, une hésitation, faisons donc un référendum : dans le Var, la réponse est connue d'avance ! Enfin la fonctionnalité. Un TGV n'a d'autre fonction que de « mettre en relation » des lieux où il se passe des choses (activités économiques, tourisme, etc.) avec d'autres lieux de même nature. Ce qui signifie que le tracé retenu devra répondre à une contrainte incontournable : desservir les trois grandes agglomérations de PACA. Dans le sens Nord-Sud-Est et dans le sens Ouest-Est. Soyons clair : dans leur

immense majorité, les varois acceptent

un TGV s'il passe par sa principale agglomération (550.000 habitants) et s'il répond à une double fonctionnalité : Ouest-Est (l'arc latin), d'une part, Nord du Pays-Méditerranéen, d'autre part. Ils ne se laisseront pas « balaftrer » par un TGV qui ignorera 90 % des varois. Qu'on se le dise !

Jack ROUVILLOIS

* Il s'agit de la structure publique qui a pris en charge - à la place de la SNCF - le réseau des chemins de fer français, de l'aménagement à l'entretien.
** Les marseillais affirment, avec pertinence, qu'il n'y a aucune raison pour que les TGV Méditerranée futurs passent tous par la gare Saint-Charles. Ceux qui savent par ce tracé Sud en direction de Toulon, Nice et l'Italie pourront très bien « tangenter » le centre de Marseille, à la Blancarde par exemple, sans s'y arrêter systématiquement.
*** Le maire de Toulon Hubert Falco a d'ores et déjà prévu une gare TGV spécifique et neuve... au Nord de la gare actuelle, grâce à la récupération, en cours, des espaces du quartier Montevy.

Var leçon d'histoire

La ligne de chemin de fer Paris-Vintimille a été dessinée et réalisée au 19e siècle. Pour cent cinquante ans. La ligne nouvelle du TGV, peut-on penser, sera là pour deux siècles. L'agglomération toulonnaise peut-elle commettre la même erreur que les communes de Hyères et Draguignan au 19e siècle, c'est à dire être « à l'écart » de la ligne nouvelle ? S'y laisser mettre ? Le Var dispose en effet d'un bon enseignement à cet égard. Draguignan ne s'est jamais remise de cet éloignement du grand axe de communication nouveau. A Hyères, le syndicat des diligences (on dirait aujourd'hui celui des taxis) a eu la lourde responsabilité d'imposer à la ville le même choix : refuser le train. Le cantonner à Toulon. Pour Hyères, l'isolement en a été le prix. Un prix fort. C'est exactement ce qui se passerait si l'on écoutait aujourd'hui le... maire de Nice et les plumitifs qui le soutiennent : ils veulent, à grand renfort de tam-tam, le TGV « pour Nice ». Le reste de PACA ? Leur nombril est si distendu qu'ils ne voient rien d'autre en PACA...

