

Contribution de la FNAUT-PACA au Grand Débat Public

Sur la Ligne à grande vitesse LGV-PACA

Toulon le 14 mars 2005

La FNAUT-PACA (Fédération Nationale des Associations des Utilisateurs des Transports pour la région Provence Alpes Côte d'Azur) est représentée dans le Var par trois associations varoises : l'AHTF (Association Hyéroise pour le Transport Ferroviaire) représentant les usagers de la ligne Toulon- Hyères et au-delà et des transport urbains de la zone hyéroise, l'AVMV (Association des Voyageurs du Moyen Var) représentant les usagers de la ligne Toulon – Les Arcs - Saint Raphaël dont le siège est au Thoronet et TVD (Transport Var Déplacement) représentant toute personne qui se déplace dans l'aire toulonnaise à pied, à vélo, en transport urbain ou par le fer.

Ces associations contribuent de façon active au grand débat public concernant la nouvelle Ligne à Grande Vitesse qui devrait traverser le Var et la Côte d'Azur, plus couramment appelée 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 toutefois un arrêt à la gare des Arcs. Dans un tel objectif la ligne se détacherait de la LGV-MED au sud d'Avignon suivrait le cours de la Durance ou le Nord de la Saint Baume et atteindrait Les Arcs. Une telle solution laisserait Toulon et Marseille à l'écart et hors de l'Arc Méditerranéen (Gènes – Provence – Barcelone). Est-il sérieux d'exclure la troisième et la septième agglomération de France de cet Arc méditerranéen ?

Il est évident que ni Marseille, ni Toulon ne peuvent accepter un tracé qui les mettrait à l'écart du développement. Comme l'a signalé Monsieur Frémont, Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur, seule une solution ayant la consensus de tous permettra la réalisation du projet. Aussi les élus des Alpes Maritimes, le Président du conseil général du 06 et le maire de Nice acceptent-ils que la LGV-PACA passe par Toulon et Marseille, à condition toutefois que le trajet Paris – Nice se fasse en 3h40.

La FNAUT-PACA et les Associations qui la composent sont partie prenante dans le débat et ont assisté aux journées d'inauguration à Nice et Toulon. Elles sont persuadées, jusqu'à preuve du contraire, de l'objectivité de la Commission Particulière du Débat Public et lui font confiance pour que chacun puisse s'exprimer.

Mais elles sont très dubitatives après avoir encore entendu ces deux jours le maître d'ouvrage du projet, Réseau Ferré de France (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 ou TOULON-NORD.

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

La FNAUT-PACA, la FNAUT nationale, les Associations provençales de la FNAUT ne veulent pas de la gare de CUERS appelé TOULON-NORD. Elles veulent que leur proposition soit entendue et étudiée.

En effet, cette proposition, notre 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 Province – Province (comme Nice – Genève, Nice Strasbourg, Nice – Toulouse) 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 dans de grandes proportions 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 ou Montpellier. 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 trop nombreuses ruptures de charge qu’occasionnent les gares décentrées.

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 en viaduc au dessus de l’autoroute ? Aux Arcs, une gare commune TER –TGV, transport urbain et cars 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.

Concernant les gares : 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 et interdépartementale d’où partent également les cars internationaux. 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.

Pour Toulon : une gare à Cuers entraînera ipso facto un accroissement de la circulation 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 ?

Aussi pour desservir Toulon,- les TGV sans arrêt ne passant pas Toulon-centre -, 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, raccordement qui rejoint la ligne classique peu avant La Seyne et à l’est de Toulon le raccordement à la LGV-PACA en direction de Nice se fait en utilisant la ligne actuelle jusqu’à Cuers.

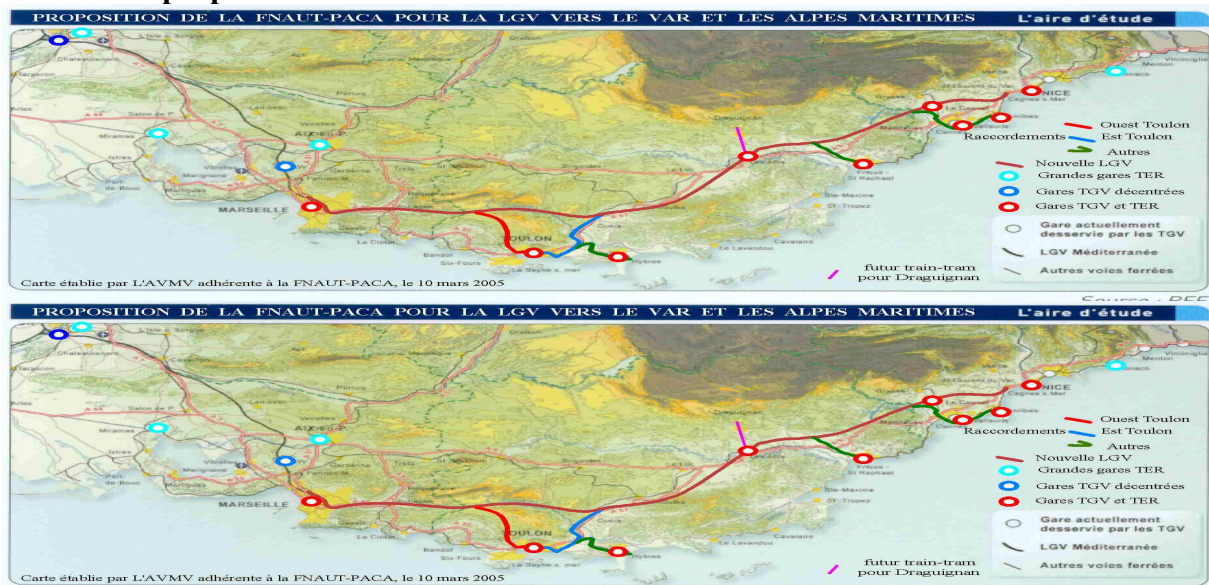
N’oublions pas que la superficie de vignes, de terrain agricole ou urbanisé qui sera détruite à Cuers pour établir une gare décentrée est énorme. Le parking d’Avignon, agglomération de 200 000 habitants, trop exigü, est de trente hectares : combien en faudra-t-il pour une

agglomération de 600 000 habitants sans compter l'arrière pays ? Plus de cent hectares, soit un carré de 1 km/1 km.

Il ne faut pas sous-estimer 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. Ces dépenses, 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 les gares nouvelles souterraines de La Blancarde et la gare 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.

Carte de la proposition FNAUT-PACA



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 est présente en Avignon et c'est une catastrophe. Nombre de correspondances sont brisées pour cette raison. La Gare des Arcs devra être reliée dans le futur à Draguignan par un train-tram qui est plus commode et plus attractif par sa régularité qu'une navette routière engluée dans la circulation.

Pierre QUILLIET
Président de l'AVMV,
Délégué adjoint de la FNAUT-PACA pour le Var