

Jean-Charles **DROUET**
Docteur Es-Sciences physiques
72 Bd Jeanne d'Arc
13005 Marseille
T & F 0491429912
Mel : jeancharles.drouet@wanadoo.fr

MARSEILLE LE 22/05/05

N. REF : ASS 05-143

M. Le Président CNDP

Monsieur le Président,

Je vous avais envoyé en début mars une contribution que la Commission a bien voulu mettre sur le Net, ce dont je vous remercie.

Après avoir écouté des gens dans des cadres variés et reçus force messages sur le Net, je vous envoie mon avis de synthèse ci-après comme j'avais laissé entendre que je le ferai lors de conversations.

Je vous laisse le soin de voir la diffusion que vous pouvez accorder à ce texte (mise sur le Net comme le premier, aux archives générales,.....) ?

J'envoie aussi copie de ce texte à RFF.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux,

JC DROUET

LGV PACA

OPINION DE SYNTHÈSE DE JC DROUET

Il ressort des informations que j'ai pu voir évoquées lors des réunions et dans des messages sur le Net un certain nombre d'idées que je vais essayer de synthétiser.

En premier lieu il semble que la gare de Cuers ne soulève pas un grand enthousiasme et qu'il faudrait dissocier les dessertes de Toulon et de Nice.

Je pense que la solution du passage par Marseille est révélatrice d'un besoin de « HUB » ressentis par les gens et que j'avais signalé dans ma première contribution en positionnant ce « HUB » en Avignon.

Après j'ai réfléchi et examiné la ligne Sud-Est pour constater que ce « HUB » est de fait à la gare de Part Dieu et que dans la vallée du Rhône il y a deux systèmes parallèles et indépendants, l'un allant sur Nîmes, l'autre sur Marseille.

Si la Gare d'Avignon avait été faite comme indiqué ci-après la vallée du Rhône aurait pu être « unique » pour ce qui est de la desserte de Massy et de CdG.

Ce qu'aurait pu être la Gare d'Avignon.

Un seul viaduc sur le Rhône (économies donc par rapport aux deux actuels) et la jonction des branches sensiblement au point actuel. Une gare dans les Marais de Pujaut sur la partie commune. Avec une nouveauté : les voies de liaison entre Marseille et Nîmes auraient pu avoir un tracé, ne donnant plus une forme de triangle, tel qu'elles se croisent (dessus ou dessous) à la gare citée plus haut avec les voies du tronc commun « vallée du Rhône » , permettant ainsi aux passagers tous les changements possibles dans cette gare.

Cela aurait aussi permis d'avoir des rames pleines pour les deux gares de la Périphérie de Paris depuis un point très au sud.

Il doit être possible de faire pareil avec les gens « rabattus » sur Lyon depuis St Etienne, Chambéry et Grenoble.

Pour les gens venus du sud la visite des usines IRISBUS est peut être sympathique mais elle représente une perte de temps de l'ordre de 20 minutes (entre LGV et Part Dieu).

Soit que pour Lyon et pour Avignon il faut mettre en place un système de liaison convenable entre la ville et le lieu de passage des TGV (à noter qu'en Avignon la Gare à Pujaut n'aurait pas été plus mauvaise que la Gare actuelle pour ce qui est de son accessibilité).

A noter que la notion de « HUB » obligeant de fait à ce que les trains stationnent simultanément en Gare, il faudrait dans ces gares non pas une voie d'arrêt par sens (à St Exupéry il y en a bizarrement 2 en Sud-Nord et une dans l'autre sens) mais au moins une pour Massy et une pour CdG.

Tout cela augmente les coûts mais donne des possibilités bien supérieures aux actuelles pour ce qui est de desservir d'autres objectifs que la Gare de Paris-Lyon.

En conclusion : pour faire une LGV vers Nice et éventuellement Toulon, il faut se poser des questions sur ce qui se passe aussi dans l'environnement du tracé envisagé, la prise en compte de celui-ci pouvant faire apparaître des arguments conduisant à des solutions très différentes de celles qui ressortent d'une étude trop locale.

Je ne pense pas qu'il soit possible actuellement de modifier la situation en Avignon (hélas) mais s'il y avait eu la CNDP lors de l'étude de la LGV Sud-Est ????