

S. DUTHEIL de la ROCHERE

Réflexions sur la future LGV PACA

Propriétaire depuis de nombreuses années d'une résidence de vacances dans le nord de la région toulonnaise, le projet de desserte de cette agglomération par une nouvelle ligne de chemin de fer à grande vitesse, la LGV PACA, présente pour moi un intérêt considérable.

Telle est la raison qui m'a conduit à vous faire parvenir, comme vous l'avez souhaité, une réflexion sur ce projet d'investissement majeur.

1. Remarques préliminaires

Les tendances lourdes que sont l'allongement de la durée de vie, la réduction du temps de travail et l'accroissement du niveau de vie entraînent naturellement une augmentation du désir de voyage et de vacances.

Bien évidemment la région PACA, favorisée par la douceur de son climat, attirera de plus en plus de personnes résidant ordinairement dans le nord de l'Europe et nombre d'entre elles n'hésiteront pas à utiliser le train si le service rendu par ce dernier est comparable à l'avion et à la route dans un rapport *coût/temps*.

Dans la mesure où il est admis que l'actuelle voie ferrée Marseille – Nice est saturée ou va atteindre la saturation dans les prochaines années et que, pour des raisons tant géographiques qu'urbanistiques, il n'est guère envisageable de l'améliorer sensiblement, la construction d'une ligne à grande vitesse, voie ferrée aux normes du XXI^{ème} siècle, pour desservir la région PACA (la LGV PACA) ne paraît pas a priori un projet déraisonnable.

En effet, les lignes à grande vitesse construites en France depuis plus de vingt ans ont amplement montré que le rail avait encore un bel avenir dès lors qu'il permettait de combiner efficacement et économiquement ces deux paramètres que sont *vitesse* et *transport de masse*.

Mais c'est un investissement considérable que de construire une ligne de chemin de fer destinée à être utilisée pendant de très nombreuses décennies, il ne faut donc pas se tromper.

De plus, cette ligne nouvelle sera modernisée tout au long de sa durée de vie, mais son tracé, quant à lui, ne sera guère modifié.

Il importe donc de définir dès le départ un tracé qui répondra au mieux à tous les scénarios envisageables dans l'évolution des régions traversées.

L'axe Paris-Côte d'Azur étant le trajet le plus chargé entre le Nord et la Côte d'Azur, pour des raisons pratiques compréhensibles, l'étude RFF a été conduite presque uniquement à partir des données et hypothèses concernant cet axe.

Evidemment, étant donné la distance entre Paris et Nice, se pose le problème de la compétitivité d'une LGV Paris – Nice, cette ville, parmi les villes concernées, étant la plus éloignée de Paris et se trouvant au centre d'une région, la Côte d'Azur, très touristique.

2. La compétitivité de la liaison ferrée Paris – Nice

C'est donc à juste titre qu'il a été écrit dans l'étude RFF que « *plus on va vers l'Est plus la situation concurrentielle est fragile* »¹ et pour face à la concurrence de l'avion il faut définir un tracé qui permettra d'aller en TGV de Paris à Nice aussi rapidement que possible.

Il en découle que le paramètre *temps* est ainsi un des paramètres les plus importants si l'on veut créer une liaison ferroviaire nouvelle reliant le Nord de l'Europe à la côte d'Azur.

Pour l'axe Paris – Nice, le TGV, étant à la limite de compétitivité, tout doit être mis en œuvre pour que ce trajet Paris – Nice soit parcouru le plus rapidement possible et ainsi privilégier un scénario pour lequel le temps de parcours sera le plus court possible, c'est-à-dire un des cinq scénarios à trois axes² qui permettent un temps de parcours Paris – Nice de 3h35'.

Il faut remarquer que minimiser le temps pour le trajet Paris – Nice est un souhait exprimé par les acteurs de la région de Nice³.

Se pose alors la question de la desserte de la région toulonnaise dont la desserte est pénalisée par tous les scénarios à trois axes présentés par RFF.

Pour cela plusieurs points doivent être examinés.

3. La durée actuelle du trajet Paris – Toulon

S'il est certain qu'actuellement la durée minimale du trajet Paris – Toulon est de 3h 51' c'est que dans cette durée est inclus le temps d'arrêt à Marseille saint Charles, arrêt qui résulte d'un choix délibéré de la SNCF.

L'arrêt à cette gare et les manœuvres que cela implique rallongent la durée du trajet Paris - Toulon d'une vingtaine de minutes⁴.

¹ « *dessertes et scénarios pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur* », page 42

² les principales caractéristiques de ces scénarios sont résumées dans « *dessertes et scénarios pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur* », pages 30 et 31

³ cf. le cahier d'acteurs de l'ADEV, page 2 et celui de l'ADECOHA, page 3

⁴ « *dessertes et scénarios pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur* », page 53

Or le passage par la gare de saint Charles n'est en rien obligatoire car les TGV peuvent l'éviter en utilisant le tunnel des Chartreux, comme le font déjà certains TGV à destination de saint Raphaël et au-delà.

L'utilisation de ce tunnel par les TGV à destination de Toulon réduirait donc la durée du trajet Paris – Toulon d'une vingtaine de minutes, le temps nécessaire en gare de saint Charles pour les manœuvres de rebroussement.

Ce n'est donc pas 3h51', temps minimum actuel pour parcourir Paris – Toulon, qu'il faut comparer aux temps de parcours des différents scénarios de l'étude RFF pour la desserte de Toulon par la LGV PACA, mais le temps minimum tel qu'il pourrait être aujourd'hui, en évitant de passer par la gare saint Charles, temps qui n'est pas supérieur à 3h35',

4. Quelques caractéristiques de l'agglomération toulonnaise

L'ensemble urbain toulonnais, bien que moins important que les agglomérations marseillaise et niçoise, regroupe tout de même un peu plus de 500.000 habitants ce qui doit probablement en faire le dixième ensemble urbain de notre pays.

Cette agglomération se situe dans un environnement géographique très particulier qu'il n'est peut-être pas inutile de rappeler.

Coincée entre la mer et le mont Faron, la ville de Toulon n'a pu se développer que vers l'Est et vers l'Ouest ce qui crée un goulot de circulation dans la ville elle-même conduisant au percement, non sans de très grandes difficultés bien connues, de tunnels routiers.

Il en est résulté qu'étant donné la quasi-impossibilité de se développer tant au Nord qu'au sud, l'agglomération s'est donc allongée à l'Est, d'une part, avec Hyères, la Garde, la Valette, la Crau, etc., et à l'Ouest, d'autre part, avec la Seyne, Ollioules, Sanary, Six Fours, etc.

C'est donc pour répondre aux besoins d'une agglomération de 500.000 habitants très étendue en longueur qu'il est envisagé de construire une nouvelle gare appelée « *Nord Toulon* » dans l'étude RFF.

5. Utilité de la gare « *Nord Toulon* »

Pour qu'un moyen de transport de masse, comme le TGV, ait un impact maximum sur une agglomération de la dimension de l'agglomération toulonnaise il importe que l'accès à un tel moyen de transport soit aussi facile que possible au plus grand nombre.

Or il ne faut pas se méprendre sur cette nouvelle gare qui avec son appellation « *Nord Toulon* » peut faire illusion, mais en réalité il serait plus réaliste de l'appeler « *Nord-Est Toulon* ».

En effet, cette nouvelle gare sera très excentrée vers l'Est et toute la partie Ouest de l'agglomération toulonnaise ne pourra guère en bénéficier.

Etant donné l'éloignement de cette gare nouvelle, à plus de 25 km du centre de Toulon, et les difficultés de circulation dans Toulon (cf. § 4 ci-dessus), il sera alors beaucoup plus rapide pour les habitants de cette partie Ouest de l'agglomération toulonnaise de prendre un TER desservant la ligne côtière afin d'emprunter en gare de Marseille saint Charles un TGV Marseille – Paris.

Evidemment il serait toujours possible de réduire le nombre de TER sur la ligne côtière pour inciter les utilisateurs à venir prendre le train à « *Nord Toulon* », mais si l'on supprime ces TER sur la ligne côtière on ne fera qu'augmenter les difficultés de circulation sans que cela amène un supplément significatif de voyageurs à cette gare « *Nord Toulon* ».

Les délais d'accès à cette nouvelle gare à partir de l'Ouest de Toulon aurait alors pour conséquence d'augmenter les trafics routier et autoroutier vers Marseille, la plupart des voyageurs potentiels ayant pour destination le Nord ou l'Ouest de la France et non pas la région niçoise.

Dans une étude⁵ de janvier 2005, la SNCF admet la plus faible attractivité de cette gare *Nord Toulon* par comparaison à la gare *Toulon Centre* comme le montre le tableau ci-dessous⁶ extrait de cette étude.

	Nombre d'habitants		Nombre d'emplois	
	<i>Toulon centre</i>	<i>Nord Toulon</i>	<i>Toulon centre</i>	<i>Nord Toulon</i>
A moins de 20'	210 000	75 000	83 000	18 000
A moins de 40'	500 000	455 000	155 000	150 000

On voit donc que la population à moins de 20' de *Nord Toulon* serait de 75.000 personnes alors que celle à moins de 20' de *Toulon Centre* est de 210.000.

Le tableau ci-dessus conduit ainsi à relativiser l'affirmation qu'« *une gare nouvelle située au Nord Toulon accroît très sensiblement l'accessibilité au TGV* »⁷ car le nombre d'habitants qui pourront y accéder aussi bien en moins de 20' qu'en moins de 40' seront inférieures dans les deux cas et qu'il en est de même pour les emplois.

Peut-être faudrait-il étudier le comportement des 135.000 voyageurs qui, actuellement à moins de 20' de la gare de *Toulon centre*, se retrouveraient à plus de 20' de *Nord Toulon* d'où partirait la très grande majorité, pour ne pas dire la totalité, des TGV vers Paris et au-delà.

⁵ « *Etude sur les trois gares nouvelles : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes maritimes* »

⁶ En réalité ce tableau fusionne deux tableaux se trouvant en pages 7 et 8 de ladite étude

⁷ « *Etude sur les trois gares nouvelles : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes maritimes* », page 9

Evidemment des études semblables seraient à faire pour les emplois.

Enfin, la comparaison entre la gare *Nord Toulon* et les gares TGV d'Avignon, Valence et Aix-en-Provence mérite d'être nuancé.

En effet cette gare « *Nord Toulon* » sera à 25 km du centre l'agglomération toulonnaise alors que les gares TGV d'Avignon et de Valence ne sont respectivement qu'à 4 et 10 km des centres d'Avignon et de Valence, deux agglomérations aux dimensions nettement inférieures à celles de l'agglomération toulonnaise.

Quant à la gare TGV d'Aix-en-Provence, l'environnement en est complètement différent car les habitants de la région d'Aix – Marignane devaient aller au centre de Marseille pour avoir accès aux TGV et donc cette nouvelle gare, bien que présentant certains inconvénients, dessert une région relativement peuplée et dont les habitants étaient très éloignés de la gare Marseille saint Charles.

Ne faut-il encore souligner, alors que l'on cherche à minimiser la durée des trajets, le caractère paradoxal de construire une nouvelle gare qui serait très excentrée vers l'Est de Toulon alors qu'elle serait empruntée par des voyageurs dont la très large majorité se dirigerait vers le Nord et l'Ouest de la France ?

Il ne faut pas oublier, non plus qu'une gare TGV dans la plaine de Cuers ne pourra que créer toute une circulation automobile supplémentaire sur l'autoroute A57 alors que cet axe est bien souvent assez engorgé.

Bien que dans l'étude il soit fait allusion⁸ à cet handicap, celui-ci malheureusement ne semble pas avoir été quantifié.

Finalement, on peut se demander s'il est vraiment nécessaire de créer cette gare nouvelle « *Nord Toulon* » ; gare qui présente peut-être plus d'inconvénients que d'avantages car, d'une part, le gain de temps serait très faible pour les trajets sans arrêt Paris – Toulon, 3h25' ou 3h30' contre 3h35' actuellement pour les TGV qui éviteraient Marseille saint Charles, et, d'autre part, moins d'habitants de la région toulonnaise seraient correctement desservis.

Dans ces conditions ne faut-il pas regarder les scénarios à deux axes ?

6. Examen des scénarios à deux axes

Il est vrai que le choix de certains scénarios à deux axes permettraient de ramener les temps de parcours Paris – Nord Toulon à 3h05 soit un gain de 30' par rapport à 3h35', le temps minimum théoriquement possible actuellement (cf. § 3, page 2).

Mais ce gain de temps entraînerait une augmentation du temps sur Paris – Nice d'au moins 5' et cela n'est pas compatible avec la nécessité, pour rester compétitif, de réduire au minimum la durée du trajet Paris – Nice.

⁸ « *Desserte et scénarios pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur* », page 22

Mais alors quelle solution pour desservir Toulon, et si possible *Toulon Centre*, qui permettrait de parcourir le plus rapidement possible Paris – Nice, donc en 3h 35', sans trop pénaliser la durée du trajet Paris - Toulon ?

Avant de répondre à cette question, il n'est pas inutile de revenir un instant sur les scénarios à trois axes.

7. Remarque sur les scénarios à trois axes

Dans tous les scénarios à trois axes, la desserte Paris – Toulon est pénalisée d'une trentaine de minutes « *du fait des temps de parcours plus longs et de l'arrêt nécessaire pour le couplage des rames Toulon avec des rames de la Côte d'Azur (au moins 10')* »⁹.

En effet, les rames arriveront de la gare *Nord Toulon* par une bretelle, longue d'une trentaine de kilomètres à travers la plaine des Maures, qui se raccordera aux environs du Luc à la LGV PACA venant de Nice.

Cette bretelle est-elle vraiment nécessaire ?

Elle n'apporterait qu'un gain de temps d'une dizaine de minutes par rapport à la durée actuelle, moins de 3h35', si l'on tient compte de la durée possible par l'utilisation du tunnel des Chartreux sans compter que la construction d'une troisième voie de Marseille à Aubagne devrait réduire la durée actuelle du trajet Marseille – Toulon, 38', et donc la durée du trajet Paris – Toulon.

On peut donc penser que dans un premier temps cette troisième voie réduira le temps de parcours Paris – Toulon à moins de 3h30' et qu'ainsi faire desservir Toulon par une ligne TGV pourrait ne pas être une priorité.

Toutefois, à terme cette desserte de Toulon par une LGV semble incontournable.

Pour essayer de dégager une piste de réflexion il a paru intéressant de comparer en premier lieu, dans un rapport « *coût/temps* », tous les scénarios à deux axes et à trois axes présentés dans l'étude RFF¹⁰.

8. Comparaison des scénarios présentés par l'étude RFF

Comme il a été écrit plus haut (cf. § 2 en page 2), l'une des composantes essentielles pour que le projet soit compétitif est de privilégier le paramètre *temps* dans un rapport *coût/temps*.

⁹ « *Desserte et scénario pour la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur* », page 34

¹⁰ Les coûts et les temps sont repris de « *Desserte et scénario pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur* », pages 24 et 25 pour les scénarios à deux axes et pages 30 et 31 pour les scénarios à trois axes.

Tout en minorant le paramètre *temps*, ce rapport *coût/temps* doit être aussi petit que possible car cela signifie que l'investissement a été en quelque sorte optimisé.

Le tableau ci-après reprend donc tous les scénarios à deux et trois axes¹¹ présentés dans l'étude RFF en reprenant pour chacun d'entre eux le coût total du projet ainsi que les durées correspondantes de chacun des trajets Paris – Toulon et Paris – Nice.

	Scénario	Trajet Paris - Toulon			Trajet Paris Nice		
		Coût total du projet (en M€)	Durée du trajet (en minutes)	Coût total /durée du trajet	Coût total du projet (en M€)	Durée du trajet (en minutes)	Coût total /durée du trajet
Scénarios à deux axes	Durance Nord Toulon	5500	185	29,73	5500	220	25,00
	Nord Aix Nord Toulon	4900	185	26,49	4900	220	22,27
	Nord Arbois A8 Nord Toulon	5350	185	28,92	5350	220	24,32
	Sud Arbois A8 Nord Toulon	5050	190	26,58	5050	225	22,44
	Nord Marseille Nord Toulon	5550	195	28,46	5550	230	28,46
	Sud Arbois Etoile Nord Toulon	7450	190	39,21	7450	225	33,11
	Sud Aix Sud Ste Baume Nord Toulon	7400	185	40,00	7400	220	33,64
	Sud Aix Toulon Centre	7350	190	38,68	7350	235	31,28
Scénarios à trois axes	Durance Haut Var	6000	210	28,57	6000	215	27,91
	Nord Aix Haut Var	6000	210	28,57	6000	215	27,91
	Durance Centre Var	5900	205	28,78	5900	215	27,44
	Nord Aix Centre Var	5300	205	25,85	5300	215	24,65
	Nord Arbois Centre Var	5750	205	28,05	5750	215	26,74
	Sud Arbois Centre var	5450	210	25,95	5450	220	24,77

¹¹ Les scénarios à un axe n'ont pas été retenus car ils ne satisfont pas au critère initial retenu : durée du trajet Paris - Nice le plus court possible.

Ce tableau montre ainsi que deux scénarios, un scénario à deux axes « **Nord Aix Nord Toulon** » et un scénario à trois axes « **Nord Aix Centre Var** », doivent être privilégiés par rapport aux autres, ils sont marqués en gras dans le tableau.

Le scénario « **Nord Aix Nord Toulon** » est intéressant car, d'une part, c'est pour ce scénario que le rapport « *coût total/durée du trajet* » est le plus petit pour le trajet Paris – Nice et, d'autre part, il fait partie des scénarios à deux axes pour lesquels le temps de parcours Paris – Toulon est le plus petit.

Le scénario « **Nord Aix Centre Var** » est lui aussi intéressant car, d'une part, c'est pour ce scénario que le rapport « *coût total/durée du trajet* » est le plus petit pour le trajet Paris – Toulon et, d'autre part, il fait partie des scénarios à trois axes pour lesquels le temps de parcours Paris – Nice est le plus petit.

Dés lors, en recherchant également à supprimer le temps de découplage des rames TGV (cf. § 7 en page 6), au moins 10'¹², la durée du parcours Paris – Toulon, pour le scénario à trois axes retenu, serait alors ramenée à 3h15', une esquisse d'une solution semble ainsi se dessiner.

9. Esquisse d'une solution possible

La LGV PACA pourrait se séparer de la LGV Méditerranée quelque part autour de la gare d'Arbois et suivre l'axe de l'autoroute A8 pour rejoindre directement l'est du département du Var comme dans les scénarios à trois axes.

Un choix serait donc à faire entre le scénario « *Nord Arbois Centre Var* » et le scénario « *Sud Arbois Centre Var* »¹³.

Ce tracé permettrait de construire une bretelle LGV, longue de 25 km environ, pour relier Toulon à la LGV Paris – Nice quand le besoin se ferait sentir, avec un embranchement aux environs de Tourves.

Cette bretelle passerait ensuite dans la colline entre La Roquebrussane et Mazaugues, traverserait la D 554 au Nord de Méounes et par la colline, parallèlement à la vallée du Gapeau, mais hors de cette vallée relativement urbanisée, rejoindrait la ligne actuelle un peu avant la gare de Solliès-Pont ce qui naturellement conduirait les TGV à desservir *Toulon centre*.

Ce tracé serait plus court qu'un embranchement venant du Luc d'où un gain de temps¹⁴ significatif pour les TGV, à une ou deux rames, à destination de Toulon.

¹² « *Dessertes et scénarios pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur* », page 34

¹³ Ce choix pourrait être fait en cherchant, par exemple, à minimiser le temps du trajet Marseille – Nice .

¹⁴ « Les scénarios à trois axes proposent des temps de parcours plus longs d'une demi – heure du fait d'un parcours plus long et de l'arrêt nécessaire pour le couplage des rames « Toulon » avec les rames de la Côte d'Azur (au moins 10') » in « *Desserte et scénario pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur* », page 34

Le temps de parcours pour le trajet Paris – Toulon pourrait ainsi être ramené à un peu plus de 3 heures et pourquoi alors ne pas séparer à *Toulon Centre* les deux rames des TGV à deux rames, qui desserviraient *Toulon centre* : l'une continuant vers Bandol, la Ciotat et même Blancarde et l'autre vers Hyères ?

Les terrains nécessaires, essentiellement de la broussaille, seraient moins chers que les terrains nécessaires à la réalisation de la bretelle vers le Luc et donc même si les travaux de génie civil, tranchées et tunnels, étaient plus onéreux il n'est pas certain que, si un tel tracé était retenu, le coût de ces travaux serait plus élevé que celui des travaux d'une bretelle traversant la plaine des Maures.

De plus il éviterait la plaine de Garéoult et surtout la plaine des Maures qui, déjà traversée par une autoroute et une ligne de chemin de fer classique, ne serait amputée que très marginalement, aux environs de Solliès-Pont, pour les nécessités du raccordement de la LGV PACA à la ligne actuelle.

Quant à la gare de Toulon, elle resterait au centre de la ville comme à Lyon, Marseille et Nice et l'espace nécessaire pour accueillir le nombre de TGV et de voyageurs supplémentaires pourraient être trouvés, d'une part, en faisant une gare souterraine sous la gare actuelle et, d'autre part, en déplaçant les activités de marchandises qui se trouvent le long du boulevard de Tessé.

10. Observations

10.1. La ligne Gardanne Carnoules

Plusieurs cahiers d'acteurs font allusion à une réactivation de cette ligne fermée au trafic depuis de nombreuses années.

Si cette ligne a été fermée au trafic voyageurs c'est bien parce qu'il n'y avait plus grand monde pour emprunter ce moyen de transport collectif.

L'on peut donc douter qu'il y aurait maintenant une demande suffisante justifiant la réouverture de cette ligne car même si la population du moyen Var a augmenté de manière significative, le nombre de véhicules automobiles, quant à lui, a explosé.

En revanche, cette ligne reste ouverte car elle a un caractère stratégique pour le ministère de la défense nationale qui, je pense, considère à juste titre que la base militaire de Toulon ne doit pas être reliée au reste du pays par une seule voie ferrée.

Si la solution présentée dans cette étude était retenue, alors cette ligne Gardanne Carnoules pourrait être définitivement fermée, la branche de la LGV PACA se terminant à Toulon pourrait se substituer à cette ligne Gardanne Carnoules et ainsi le coût d'entretien de cette ligne serait reversé pour l'entretien de la LGV PACA.

10.2. Le couplage des rames

L'une des objections avancées pour pénaliser les scénarios à trois voies et celui de la nécessité de s'arrêter pour coupler les rames Toulon et Côte d'Azur (cf. note 14, page 6).

Mais est-ce une objection suffisante qui interdirait la mise en œuvre d'un scénario dit « scénario à trois axes » ?

En effet, s'il est vrai que coupler deux rames de TGV fait perdre quelques minutes sur le trajet et augmente ainsi le temps de parcours, il est certain que tous les TGV qui emprunteront cette voie nouvelle ne seront pas des TGV directs Paris – Nice ou Paris – Toulon et que nombre d'entre eux auront des arrêts intermédiaires comme il en est de même actuellement avec la majorité des TGV Paris – Marseille.

De même, tous les TGV ne sont pas obligatoirement composés de deux rames comme on peut le constater par exemple sur l'axe Paris – Lyon sur lequel circule nombre de TGV composés d'une seule rame.

Enfin, le tracé retenu devant être utilisé pendant de nombreuses décennies, il n'est pas impossible que dans le domaine du couplage des rames des évolutions se produisent, comme dans la conception même des matériels appelés à utiliser ce tracé, et qu'ainsi ce qui est actuellement présenté comme une contrainte disparaisse même complètement.

Rien n'interdit donc d'avoir des TGV directs à une ou deux rames de Paris à Nice et de Paris à Toulon et des TGV Paris – Toulon - Nice qui seraient découplés dans des gares intermédiaires et, comme on l'a vu (cf. § 9 ci-dessus), des TGV à deux rames qui seraient découplés en gare de *Toulon centre*.

10.3. Autre considération

Quel que soit le tracé finalement choisi il faudra acheter à l'amiable ou exproprier les terrains nécessaires.

Pour que ces opérations se passent le plus harmonieusement possible il serait hautement souhaitable que RFF utilise le dialogue et la négociation.

Il ne faudrait pas oublier que si les terrains et les maisons ont bien sûr des valeurs financières, souvent aussi, pour les propriétaires, ils ont une valeur sentimentale qu'il importe de prendre en considération.

Trop de grands services publics imposent leurs prix laissant aux simples citoyens le soin d'aller devant les tribunaux s'ils ne sont pas satisfaits.

Il s'agit alors d'une procédure, lourde, longue et onéreuse que peu de particuliers mettent en œuvre ; mais il en résulte un sentiment de frustration qui ne peut que nuire à l'image de l'opérateur public.

De même, au-delà des besoins de terrain, la LGV entraînera des nuisances sonores qu'ils seraient également nécessaires d'indemniser correctement.

Organiser un débat public c'est bien encore faudra-t-il que les « victimes » de cette LGV n'aient pas le sentiment d'avoir été sacrifié sur « l'autel de l'intérêt général » et, comme l'entend souvent dire dans ces régions qui seront traversées par la LGV PACA, « pour les Parisiens ».

11. Conclusion

« Dans l'absolu, l'idéal serait de trouver un scénario avec les temps de parcours Nice – Paris, Toulon – Paris et Marseille – Paris les plus courts et desservant Toulon en centre-ville »¹⁵

L'esquisse d'une solution possible présentée dans cette étude se rapproche de cet idéal :

Marseille – Paris en 3 heures sans changement par rapport à maintenant,

Nice - Paris en 3h35, le temps le plus court possible

Toulon desservi en centre ville

Seul, probablement, le trajet Toulon – Paris ne serait pas réalisé dans le temps le plus court prévu dans l'étude RFF, 3h05' dans plusieurs scénarios à deux axes, et encore cela demanderait à être calculé plus précisément, mais dans tous les cas le supplément de temps, par rapport à ces 3h05', pour les TGV directs ne serait que de quelques minutes.

Il est probable que, consultés, les toulonnais répondraient préférer garder la gare au centre de leur agglomération, quitte à perdre quelques minutes sur le trajet Paris – Toulon.

¹⁵ « Dessertes et scénarios pour la ligne nouvelle en Provence Côte d'Azur », page 48