

Pour une LGV respectant les divers objectifs

Le présent, et surtout l'avenir, de notre région sont confrontés à un enjeu majeur, irréversible, par le choix d'un équipement de structure à portée multiséculaire.

L'opportunité du projet LGV et son tracé pèsent sur l'avenir nord-sud de la région mais aussi sur toute la chaîne Catalogne-Ligure de laquelle PACA fait partie intégrante.

Il faut desservir la région par le choix du tracé, et surtout par celui des gares.

La sauvegarde du patrimoine et des espaces agricoles (déjà réduits à 12% du territoire dans le Var) doit être un souci (et un résultat) prioritaire dans les solutions techniques à définir.

CONCILIER: VITESSE RECORD SUR NICE

AUGMENTATION DE LA CAPACITE

SERVICE POUR LA REGION ET SES VILLES

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - CONSTAT et MODES DE TRANSPORT

APPLICATION AU T.G.V

RENTABILITE DU PROJET

RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

EMPLACEMENT DES GARES

constitue un programme à objectifs quelque peu discordants. Ceci réclame une approche dotée de réalisme et une réponse en compromis satisfaisant au mieux les divers souhaits.

VITESSE RECORD SUR NICE

- Que signifie "VITESSE RECORD VERS NICE" ? Le slogan Paris-Nice en 3h1/2 fait choc; mais, où se trouve la bonne réponse? Paris-Nice en 3h1/2 à 1/2 h du centre ville ou, Paris-Nice en 4h à la gare des voyageurs du centre ville ?

CAPACITE

- Passer à côté de 1 million de Marseillais et 500.000 Toulonnais constituerait une option faillitaire face à cet objectif; il faut les liaisons rapides intercités méditerranéennes

SERVICE

- Les Marseillais et les Toulonnais méritent autant que les Niçois le bénéfice du TGV; les installations ferrées actuelles sont saturées, les nuisances pénaliseront surtout le Var.

- Les liaisons intercités et la chaîne latino-méditerranéenne ne peut se concevoir sans la desserte en centre ville de Marseille et Toulon.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- Les agglomérations sont comme l'homme, **la circulation part du coeur**, ignorer cette évidence est suicidaire pour l'agglomération comme pour l'homme. Le choix des emplacements des gares LGV ne doit pas "**saigner le coeur**" des villes ou agglomérations mais les revitaliser.
- Les campagnes sont le poumon des cités, continuer à les sacrifier est **nuisible pour la santé**" La LGV doit prendre fortement en compte la préservation de l'agriculture et l'environnement.

CONSTAT:

- La délocalisation des services, commerces, activités effectuée depuis les années 1970 conduit à la mort des villes et leur patrimoine.
- Le paysage périurbain typique de chaque ville a été remplacé par des entrées de villes monotones, répulsives et impersonnelles dans toute la France (Conforama, But etc..)
- Sortir les gares du coeur des villes serait le coup fatal au reste d'attractivité que l'on a pu maintenir pour elles.

MODES DE TRANSPORT

- Les divers moyens de déplacement ont leur spécificité, chacun doit s'améliorer sans nuire. La saturation doit être solutionnée avec sagesse pour l'homme et pour l'environnement à transmettre aux générations à venir.

Les **avions**: Nice est saturé ; réponse double -à cumuler-

- 1) TGV et
- 2) délester sur Hyères tous les voyageurs pour lesquels la destination ultime est le Var littoral ou intérieur en renforçant l'aéroport Toulon-Hyères.

Les **voitures**: réponse:

- 1) renforcement de TER pour les transports régionaux, et
- 2) trains couplés TGV + Train fret-autos pour les grands déplacements

Les **bateaux**:: multiplier les liaisons régionales par la mer.

Les **trains**: PLM et TGV:

- 1) conserver les avantages actuels: repos, pratique, desserte en centres villes et
- 2) améliorer le confort par des services ludiques et culturels comme l'a suggéré un habitant de Garéoult à la réunion du 3 mai 05 à Cuers.

APPLICATION au TGV:

OUI à la LGV vu la saturation des équipements existants MAIS en limitant les nuisances

- Réaliser la ligne rapide vers Nice sans arrêts intermédiaires en passant par La Blancarde, puis (en 4ème voie) par Aubagne, puis sur une ligne nouvelle Aubagne Ollioules-La Seyne (dans les conditions de "Vivre à Gémenos"), puis en suivant la ligne PLM d'Ollioules à Mandelieu (avec déviation par l'A8 autour de Gonfaron et Vidauban) et enfin par des installations nouvelles (souvent enterrées, englobant la LGV et la ligne PLM) de Mandelieu à Nice-ville. **Variante:** En plus de la LGV Marseille-Toulon Nice ci dessus décrite, une ligne de délestage -existante, ou presque- Arbois Gardanne Carnoules (à électrifier) permettrait une liaison (a vitesse classique sur ce tronçon) avec un gain de temps de 25' pour rejoindre Nice, et permettrait de desservir à temps réduit St Raphaël, Cannes Antibes et Nice.Ce tronçon de délestage à vitesse classique peut être mixte: TGV/TER

- Il conviendrait de recalculer le temps de parcours en tenant compte
- 1) de la desserte en centre ville de Nice (et non pas à 1/2 de celui-ci);
 - 2) du confort compensatoire par diverses distractions dans les trains,
 - 3) des progrès techniques sur la vitesse prévisible entre 2005 et 2020.
 - 4) du délestage éventuel par Gardanne.

Sécurité

Délestages en cas d'incident sur la LGV de base

- 1) La variante Gardanne ci avant (avec un gain de temps pour l'est PACA
- 2) Les Arcs Draguignan Grasse etc..(avec perte de temps mais issue assurée)

RENTABILITE

L'investissement devrait être acceptable, en effet les difficultés ajoutés seraient compensées par la suppression des pénétrantes vers Marseille et Toulon prévues dans les études à 2 ou 3 axes et par une optimisation des tronçons PLM non saturés (pour lesquels une 3ème voie reste possible à terme) La possibilité reste valable également, (à terme) de tronçons nouveaux pour les sections les plus réductrices de vitesse, l'Estérel en particulier L'agglomération de Toulon contient 500.000 habitants, les départements alpins (04 et 05) font moins de 150.000 habitants chacun. Desservir les centres de Toulon et Marseille favorise grandement la rentabilité.

RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT:

Cette proposition réduirait fortement les emprises en terres agricoles et naturelles

LES GARES

1) La Blancarde: déjà étudié par les B.d.Rh

2)- Toulon centre: l'espace de plusieurs hectares (ancien arsenal de terre) peut recevoir la gare TGV complémentaire jouxtant la gare PLM et la gare routière des transports publics de TPM. Les piétons peuvent bénéficier de tapis roulants en tunnel sous les voies.

- Une dalle de couverture des voies au nord de la place Mazarin vers l'Oméga-Zénith et la gare TGV assurerait une jonction urbaine de qualité et nécessaire entre le centre ville et la préfecture, le conseil général l'hôpital militaire et le pied du Faron.
- Les espaces nécessaires au TGV et au stationnement de voitures (complémentaires aux transports publics) existent en grande quantité tout le long de la ligne PLM (côté nord) depuis le pont de Claret jusqu'aux tours Ste Catherine.

3) Gare de Nice Voyageurs: capacité apparamment suffisante.

BILAN:

Cette approche, en compromis raisonnable sur les enjeux, apporterait une réponse réaliste, humaine, soucieuse de l'économie, de la rentabilité et du service tout en limitant les nuisances d'espaces ou de temps de parcours.

Elle répondrait à la vocation historique des chemins de fer: transports rapides, conviviaux, pratiques. Déshumaniser le chemin de fer, délaisser (pour les gares) le coeur des villes, laisser en marge des agglomérations comme Toulon et Marseille dans la chaîne Est-Ouest constituerait une dérive comparable à celle des années 60-70 sur l'habitat ou les entrées de ville sacrifiées aux centres commerciaux.

CONCLUSION

Le scénario "1 axe" desservant La Blancarde, Toulon-Centre et le délestage possible vers Nice par Gardanne Carnoules (sans nouvelle gare Sud-Var autre que Toulon-Centre) répondrait au mieux simultanément aux objectifs cités:

Vitesse record pour Nice

Capacité accrue

Service régional et vitalité du coeur des villes

Rentabilité du projet

Respect maximum des espaces agricoles et de l'environnement