

Paul Germanetto
36, avenue des cèdres
83390 Pierrefeu du Var

Le 24 Avril 2005

Objet : Contribution écrite au débat sur la ligne grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur.

La ligne à grande vitesse en méditerranée a deux priorités :

- Relier Barcelone à Gênes
- Désenclaver la Côte d'Azur en la reliant au réseau TGV existant.

Pour la première priorité, il suffit de regarder une carte (et voir le tracé des antiques voies romaines) pour comprendre que Toulon et Marseille sont en dehors de cette parabole, qui passe par Avignon, Nîmes, Montpellier, Narbonne.

Pour ces deux villes (Toulon et Marseille) il conviendrait de se calquer sur ce qui se fait dans le transport aérien : créer un « HUB » à Avignon TGV, où des trains en correspondance leur permettrait de se rendre vers l'Espagne ou l'Italie. De même, les passagers en provenance d'Espagne ou d'Italie trouveraient là des correspondances pour Marseille et Toulon.

Pour le cas particulier des Toulonnais, il suffirait que tous les trains à destination du hub d'Avignon, comme ceux à destination de Paris, n'entrent plus en gare de Marseille et passent directement par le tunnel de la Blancarde pour rejoindre la voie TGV Marseille Paris.

La pire solution pour Toulon serait la construction d'une gare à Toulon nord (Cuers) J'habite à proximité, et je peux vous dire que tout le temps gagné sur la ligne ferroviaire sera perdu pour faire ces 25 KM de rentrée sur Toulon, où la seule autoroute disponible est déjà saturée plusieurs heures par jour, tous les jours ; et toutes les fin d'après midi, il y a la queue sur l'autoroute à l'échangeur Cuers Nord, dans le sens Toulon Cuers. Imaginez la situation avec l'augmentation de trafic causée par la nouvelle gare !!

Pour la seconde priorité, si on veut rapprocher Nice du reste du monde (ferroviaire) il faut tirer droit, depuis Les Arcs (gare Est Var) vers Pertuis et Avignon, pour rejoindre la voie TGV vers Paris, ou la voie vers l'Espagne. Tout le monde y gagne, les voyageurs venant d'Espagne vers l'Italie faisant l'économie d'un crochet vers le sud.

L'inconvénient majeur de cette proposition est le manque de progrès dans la desserte Nice Toulon Marseille. Mais le flot de clientèle sur cet axe est réduit par rapport à la ligne LGV. et des travaux d'aménagement de la voie actuelle, par relèvement des virages, permettra des circulations de trains intercity, avec peu d'arrêts intermédiaires, à des vitesses comprises entre 160 et 180 KM/H. Que demander de plus, c'est mieux que par l'autoroute !

En espérant que ma proposition puisse apporter sa pierre à l'édifice, je vous présente, Messieurs, mes salutations distinguées.

Paul Germanetto