

Contribution de la commune de Cuges-les-Pins dans le débat public sur le projet LGV Provence – Alpes - Côte d'Azur

Conseil municipal – Séance du 30 mars 2005

OBJECTIF

Un des objectifs principaux de la SNCF est de concurrencer l'avion et l'autoroute, ce qui implique la diminution des temps de parcours en les réduisant au maximum tout en conservant la rentabilité de la ligne.

SITUATION ACTUELLE

Prenons l'exemple de la ville de Lyon.

Sur la LGV Paris - Marseille les TGV ne desservent pas les gares de Lyon.

De la même manière, on ne doit pas lier la LGV Paris – Nice à la desserte de Marseille.

Ceci est d'autant plus logique que, outre l'augmentation de la distance et du temps de parcours, en passant par Marseille, une arrivée à Nice ou un départ de Nice à une certaine heure peut très bien ne correspondre à aucun attrait commercial lors de la desserte de Marseille et donc induire un arrêt et un allongement de parcours inutiles pour tout le monde.

Cette remarque prend tout son sens quand on sait qu'à l'heure actuelle, sur la ligne classique, les TGV Paris - Nice ne desservent pas tous Marseille, tant s'en faut !

Cette situation ne chagrine personne, bien au contraire !

Les constructeurs d'autoroute ne s'y sont pas trompés : il n'est pas nécessaire de passer par Aubagne pour se rendre en autoroute de Paris à Nice !

SITUATION FUTURE

On accuse les élus locaux de regarder ce projet par le bout de leur lorgnette. En réponse, nous posons les vraies questions dans le cadre de ce débat public :

...

/...

- Reste-t'il assez de sillons sur la ligne nouvelle pour insérer de nouveaux trains ?

Nous ne pensons pas à la section de ligne Valence TGV à Marseille, mais plutôt à celle de Paris à Valence. Quid des futurs TGV vers le Sud-Ouest ?

- Ne serait il pas envisageable, compte tenu de cette question, de rendre certains des TGV bi - tranches jusque dans une gare TGV de l'arrière- pays ou jusqu' à Aix - TGV, où une rame irait à Marseille et l'autre à Nice ? Dans ce cas, la perte de temps pour couper une rame sera inférieure, et le coût moindre, que de desservir Marseille avec la totalité de la rame

- Avec la mise en service de la future LGV PACA, que va-t-il advenir des trains grandes lignes sur la section Marseille- Nice ?
En dehors de la transversale sud que va-t-il rester ?
- Si GL (Grandes Lignes) se désengage de la ligne classique Marseille – Toulon - Nice, le Conseil Régional PACA ne va-t-il pas se trouver dans l'obligation de créer des Inter - cités qui les remplacerons ?
- Par où vont passer ces trains, par la LGV ou par la ligne classique ?
- S'ils passent par la ligne classique comment va-t-on les insérer parmi des trains TER, beaucoup plus lents ? Vraisemblablement dans les mêmes conditions que les trains Grandes Lignes actuels mais avec, dans la banlieue Marseille - Aubagne, un train toutes les 10 minutes ...
Cela signifie que, soit la ligne LGV Paca viendra en plus des 3 voies Marseille - Aubagne, soit ces trains Inter - cités emprunteront la LGV sur le parcours Marseille - Aubagne .

Cette dernière solution est lourde de conséquences pour la LGV Paca : cela signifiera, soit que ces trains TGV seront « pollués » par la banlieue marseillaise en cas de perturbations, soit que ces Inter - cités seront sacrifiés sur l'autel de la grande vitesse en cas de perturbation. Se posera également la question de l'intercommunication de ces voies entre elles, et qui dit aiguillages dit encore ralentissement de la vitesse de la ligne...

/...

CONCLUSION :

On le voit, il existe trop de zones d'ombre dans ce projet de gare Marseille - TGV.

Nous demandons donc, afin de mieux cerner les tenants et les aboutissants de ce projet, que nous soient communiquées les informations suivantes :

- l' étude d'implantation des voies (insertion éventuelle de la ligne classique au niveau de la gare TGV et au niveau de la sortie de Ligne TGV avant Aubagne),
- le plan de la future gare TGV éventuelle figurant dans ce dossier,
- l'étude d'exploitation qui nous permettra de savoir à terme quelle sera le projet de desserte de la ligne classique restante (trains GL restant ou desserte Inter cité se substituant),
- l'estimation du coût d'un tel projet et le nom de l'organisme qui a procédé aux études et aux estimations.
- le nombre de sillons restant disponibles sur la LGV entre Paris et Valence (de 6H00 à 9h00 et de 16H00 à 20H00 dans les deux sens de circulation) pour la future desserte TGV vers le Sud-Ouest.

.....