



Objectif 2015

Association TGV
Développement

*Var - Nice
Côte d'Azur*

Contacts :

Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

7, avenue Aristide Briand - BP 66

83270 Saint-Cyr-sur-Mer

E-mail : association-tgvetdeveloppement@wanadoo.fr

Site : www.infostransports.org

Téléphone : 06 12 16 04 82 - 06 12 42 39 22



Projet de liaison ferroviaire à Grande Vitesse

LGV PACA SUR L'AXE MÉDITERRANÉEN

Proposition de solution alternative

Atelier pédagogique
du 16 juin 2005

SOMMAIRE

- I - Introduction
- II - Rappel de l'opportunité
- III - Desserte du Var
- IV - Desserte des
Bouches-du-Rhône
- V - Desserte des
Alpes Maritimes
- VI - Dessertes régionales
- VII - Fret
- VIII - Financements
- IX - Conclusion

I - Introduction

Dès décembre 2004, notre association a rédigé un cahier d'acteur, rappelant les raisons pour lesquelles elle était favorable à ce projet, indépendamment de la question d'un tracé. L'opportunité paraissait évidente et la priorité des priorités était que la nécessité de cette nouvelle ligne soit entendue et admise par le public, mais aussi par les décideurs.

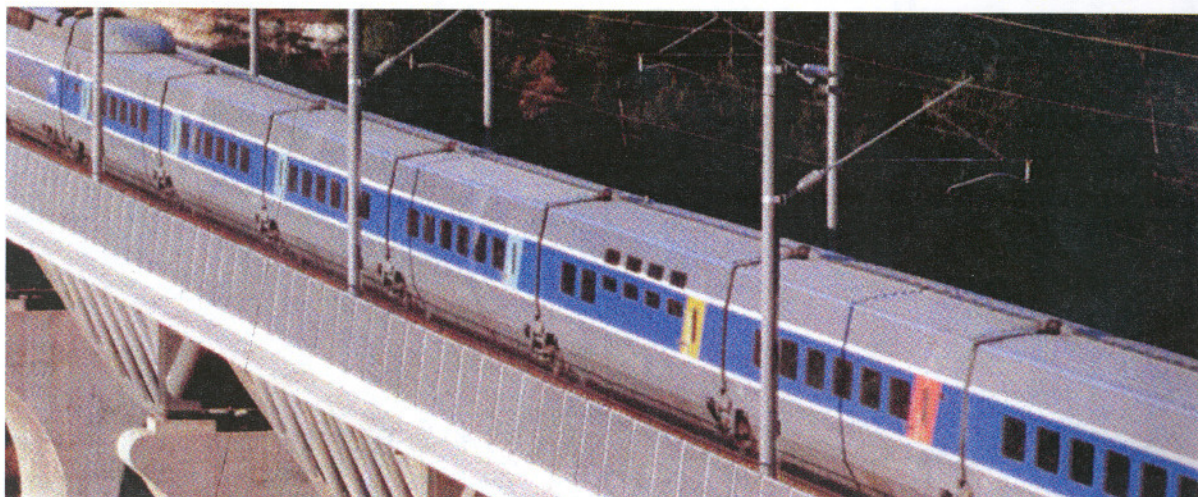
Lors des nombreuses réunions - quatorze au total - organisées par notre association de mai 2004 à février 2005, plus d'un millier de personnes sont venues s'informer, dialoguer. Au cours de ces réunions, il est apparu clairement que la nature des tracés et leurs positions par rapport aux grands pôles de vie de la région PACA étaient la préoccupation majeure de la population.

Depuis le lancement du débat public, notre association assiste à toutes les réunions, certaines sont houleuses en particulier dans le Var en raison notamment des inquiétudes légitimes des viticulteurs et des défenseurs de l'environnement, d'autres fois par la présence d'agitateurs, souvent étrangers au monde agricole, mais qui souhaitent apparemment faire monter les enchères par des méthodes partisans et souvent déplacées dans un contexte a priori de concertation. Nous avons aussi rencontré au cours de différentes visites la majorité silencieuse, celle qui ne peut ou ne veut s'exprimer mais qui est favorable au projet y compris dans des zones où les opposants se font bruyamment entendre.

A l'heure où ce débat s'achève, les réunions organisées par la CPDP confirment bien que le ferroviaire est **la** solution, adaptée à nos problèmes futurs. De même, après avoir écouté, entendu de nombreux points de vue, il apparaît que les scénarios proposés par RFF peuvent servir de base de référence mais que les informations fournies à ce jour ne sont pas suffisantes pour effectuer un choix précis : un minimum d'études concernant la faisabilité et le coût s'avère encore indispensable.

Sans proposer des scénarios complexes avec gare souterraine ou en estacade qui risqueraient d'entraîner l'abandon du projet compte tenu du niveau déjà élevé des coûts, notre association a souhaité proposer un scénario plus simple et plus économique. Sans pour autant affirmer de façon péremptoire qu'il est le meilleur, nous souhaitons qu'il soit examiné par le maître d'ouvrage et, pourquoi pas, qu'il en retienne les principes.

Pour une meilleure lisibilité, nous avons choisi d'en départementaliser la présentation.



II - Rappel de l'opportunité

Les chiffres de l'INSEE sont très clairs : en 2020, on comptera 6 millions d'habitants en PACA, soit une augmentation de population de 1,3 million qui entraînera, évidemment, une forte hausse des déplacements pour le travail ou les loisirs.

Constat :

- *Transport routier* : les voies routières sont déjà congestionnées aux abords des grandes agglomérations. Les temps de parcours et la pollution ne peuvent que s'aggraver tout comme le nombre d'accidents.

- *Transport aérien* : la saturation des aéroports est prévisible, avec comme conséquence un trafic national qui limite le développement de l'international.

- *Transport ferroviaire* : une seule ligne entre Marseille et Nice, sur laquelle circulent différents types de trains réduisant ainsi de manière sensible le débit de cette artère notamment aux heures de pointe.

De plus, il faut s'attendre à une augmentation notable des déplacements quotidiens suite à la politique volontariste du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Avenir :

Il est donc évident que pour répondre à la demande de transport et permettre une croissance dans le cadre européen, il va falloir améliorer les infrastructures avant 2020. Plusieurs solutions sont envisageables suivant le mode de transport privilégié.

- *Route* : augmenter les possibilités autoroutières (A50, A51, A 52 et particulièrement A8).

- *Air* : rechercher un nouveau site aéroportuaire au Luc-en-Provence ou à Brignoles.

- *Fer* : améliorer l'axe ferroviaire existant, par des interventions ponctuelles, telles qu'une troisième voie dans les zones de forte densité de populations migrantes-alternantes, mais aussi créer une nouvelle ligne qui aurait pour vocation de doubler l'actuelle, en privilégiant la grande vitesse.

Compte tenu des inconvénients indiscutables (pollution, rejet de gaz à effet de serre, accidentologie, emprise spatiale, approvisionnement pétrolier...), le transport ferroviaire, avec les adaptations proposées, est la solution souhaitable. Toutefois, comme le débat public l'a souligné, il va falloir s'intégrer dans un schéma régional d'aménagement du territoire, tenir compte de l'avis de la population, préserver les paysages et sites exceptionnels sans oublier d'accorder une attention particulière à la préservation de la faune et la flore et, enfin, consommer le minimum de terrains agricoles.

III - La desserte du Var

Toulon et Hyères sont actuellement desservies par le TGV, en leur centre, soit au passage, soit en terminus. La desserte du Var se pose donc plus en termes d'aménagement du territoire : doit-on continuer à favoriser la zone côtière, déjà fortement urbanisée, ou doit-on desservir le centre Var ne possédant aucun moyen de transport ferroviaire ?

La SNCF prévoit qu'une grande partie de la desserte de Toulon subsistera par la ligne classique. En effet, la gare de Toulon-Nord, quel que soit son emplacement (Cuers, La Pauline...) ne serait qu'une "gare bis" dont la zone de chalandise pourrait très bien être couverte par un maillage TER efficace (voir point VI).

La desserte par une gare extérieure n'apporterait pas d'avantages en termes de temps réel de desserte et risquerait d'encombrer les routes. En outre, l'urbanisation induite par une gare est rejetée par la population et les élus.



Notre association souhaite donc qu'il soit privilégié une desserte de Toulon et de Hyères par la voie classique améliorée.

En effet, une ligne à grande vitesse passant au centre ville de Marseille, outre les investissements colossaux qu'elle impliquerait, n'apporterait que peu d'amélioration de temps de parcours sur la desserte terminale réelle. Le gain ainsi apporté ne justifierait pas l'accroissement des coûts.

En revanche, des améliorations ponctuelles de la ligne actuelle entre Marseille et Toulon optimiseraient le débit et permettraient une économie de temps sans affecter de manière notable le bilan du projet.

Cependant, si des études plus précises démontraient une insuffisance de possibilités en termes de sillons, il resterait toujours possible de compléter cette desserte de Toulon par un raccordement sur la ligne nouvelle avant la gare Les Arcs-Le Muy puis un retour sur la ligne classique jusqu'à la capitale varoise. Cela permettrait également une alternative de desserte en cas d'incident.

Cette proposition impliquerait que la nouvelle ligne suive le tracé de l'A8 depuis Saint-Maximin en utilisant le couloir de nuisance existant. La gare de Est-Var, indispensable devrait pouvoir être mixte TGV-TER et son emplacement devrait pouvoir permettre aux Collectivités de créer un centre de vie pour éviter que cela soit une gare de passage uniquement. Il ne semblerait pas utile d'implanter une autre gare dans le centre Var, à moins que la population et les élus le souhaitent. En revanche, un maillage TER utilisant les voies existantes, actuellement non utilisées, permettrait de desservir tout le bassin brignolais et de rabattre les voyageurs vers Aix-en-Provence TGV ou, éventuellement, Gardanne.

IV - La desserte des Bouches-du-Rhône

Marseille possède déjà, en son centre, une gare multimodale à Saint-Charles, en cours de rénovation, ainsi qu'une "gare bis" à Aix-en-Provence TGV, implantée sur le plateau de l'Arbois au cœur de l'aire marseillaise.

Même si la Ville de Marseille le souhaite pour des raisons que l'on peut comprendre, créer une seconde gare au centre ville, à la Blancarde, ne semble pas judicieux. En effet, celle-ci ne pourrait pas avoir les mêmes fonctionnalités et les mêmes accès que celle de Saint-Charles, située dans Euroméditerranée. De plus, comme l'a rappelé un intervenant lors du débat public, il ne faut pas "raisonner 2005" avec une CUM (Communauté urbaine) à 18 communes mais à l'horizon 2020 avec une aire marseillaise composée d'un minimum de 60 communes !

La gare Saint-Charles doit demeurer la gare TGV de Marseille et il n'est pas gênant que les trains directs à destination de Nice ou Toulon, essentiellement en provenance de Paris et ne devant pas s'arrêter à Marseille... ne passent pas par Marseille ! Ce qui est déjà le cas aujourd'hui pour les trains qui empruntent le tunnel existant des Chartoux. Quant aux TGV dont les temps de parcours ne les mettent pas en concurrence avec le transport aérien, il n'est pas dommageable qu'ils intègrent le temps de rebroussement inévitable en gare Saint-Charles.

De plus, le scénario proposé par RFF, largement inspiré par l'étude de MPM (Marseille Provence Métropole), attire un refus catégorique des populations d'Aubagne, Gémenos, Cuges... Enfin, il présente, au niveau de la Vallée de l'Huveaune lorsque la ligne à grande vitesse se connecte à la ligne classique, une faisabilité incertaine, en raison de la densité TER entre Marseille et Aubagne. Effectivement, quatre voies paraissent insuffisantes... mais il n'y a pas de place pour en installer une cinquième ! Côté Saint-Louis les Aygalades la mise à 4 voies est également d'une faisabilité douteuse (tunnel Saint Louis - travaux sur voies exploitées facteur de dérives des coûts et des délais).



carte des Bouches-du-Rhône

Notre association est, donc, favorable au débranchement de la ligne au sud de la gare d'Aix-en-Provence TGV pour rejoindre le centre Var aux alentours de Saint-Maximin, avec la possibilité de créer un arrêt au croisement de la ligne classique Marseille-Briançon, aux environs de Gardanne. Une option qui permettrait de desservir les Alpes et particulièrement Cadarache, mais aussi le bassin brignolais en utilisant les voies non utilisées de la ligne Carnoules-Gardanne.

Ce choix du sud de l'Arbois permet d'alterner arrêt à Aix-en-Provence TGV et à Gardanne et de ne pas allonger les temps de rebroussement pour les TGV desservant Marseille Saint-Charles, mais à destination d'une autre ville.

V - La desserte des Alpes-Maritimes

Cette desserte est marquée par un manque d'ambition du projet de RFF avec cette arrivée hypothétique sur la troisième voie Antibes-Nice et une continuité vers l'Italie non étudiée. Conséquences : la connexion sur les trois voies TER des deux voies TGV entraînera, forcément, des conflits entre ces deux types de trains et le service TER pourrait être pénalisé. Quant à la non-continuité vers l'Italie, elle risque de priver purement et simplement le projet d'un financement européen qui serait le bienvenu compte tenu du coût du projet.



carte des Alpes Maritimes

Notre association propose donc un passage de la ligne à l'intérieur des terres, après la traversée de l'Estérel, avec :

- un raccordement pour desservir Cannes-Centre et Antibes en utilisant la ligne Cannes-Grasse, en augmentant sa capacité.
- un raccordement pour desservir une gare multimodale à Nice Saint-Augustin ; la continuité vers Nice-Ville peut être envisagée.
- un raccordement éventuel pour desservir Monaco.
- un raccordement transfrontalier sur les voies à 200 km/h que les Italiens auront mis en service entre 2009 et 2013.

Au bout du compte, ces propositions, outre le maillage en étoile qu'elles offrent, permettraient de desservir Nice, au départ de Paris, avec un temps de parcours moyen de **3h30**.

VI - Dessertes Régionales

Toute construction d'une ligne à grande vitesse doit être accompagnée de réalisations de dessertes TER convenables et fiables, non seulement pour rabattre facilement les voyageurs sur les gares TGV, mais aussi permettre les déplacements au quotidien qu'ils soient professionnels ou pour les loisirs.

Il s'agit, d'ailleurs, d'une forte attente des habitants de la région et d'une volonté du Conseil régional, autorité organisatrice.



Notre association propose donc :

- Dans le Var :

- la modernisation des lignes existantes autour de Toulon, pour assurer un véritable RER desservant Toulon-Centre, en provenance de l'est et de l'ouest, d'Hyères et de Brignoles.
- la réouverture de Gardanne-Carnoules.
- l'amélioration des dessertes entre l'Est-Var et les Alpes Maritimes.

- Dans les Bouches du Rhône :

- la modernisation de ligne existante Marseille-Toulon.
- la modernisation de la ligne Marseille-Briançon, au moins jusqu'à Manosque.
- la réouverture de Gardanne-Carnoules avec un raccordement direct sur Aix.
- la réouverture de Trets-Aubagne.
- l'étude du raccordement avec l'aéroport Marseille-Provence, en utilisant soit Rognac-Aix-en-Provence, soit le barreau des Milles étudié par le Conseil Général des Bouches du Rhône.

- Dans les Alpes-Maritimes :

- la modernisation et l'augmentation de capacité des lignes existantes.
- l'augmentation de la capacité Cannes-Grasse.
- le raccordement des Chemins de Fer de Provence à la gare de Nice St-Augustin.

VII - Fret

La mixité de cette ligne n'est pas prévue au projet alors que des milliers de camions traversent la région, notre association souhaiterait que RFF fasse une étude de faisabilité qui permettrait également d'en déterminer les surcoûts.

VIII - Financement

De nombreux modes de financement existent : emprunts obligataires sur long terme, rééquilibrage TIPP sur le gazole, mise en place d'une redevance kilométrique pour les camions, relèvement des péages, partenariat public-privé, subventions européennes, participation des Collectivités territoriales.....

Avec le désengagement de l'Etat, les cofinancements par les Collectivités Territoriales sont devenus la règle. Les financements privés des infrastructures ferroviaires sont aussi une possibilité, mais pratiquement toutes les tentatives à ce jour, se sont soldées par des échecs cuisants (Eurotunnel, Orlyval, Rail Track...). Souvent, l'Etat a été obligé de se substituer au privé pour maintenir le service. Notre association restera vigilante quant aux propositions qui émergeront et seraient susceptibles de remettre en cause la notion de "service public" à laquelle nous sommes très attachés.

Le coût du projet est aussi un paramètre évidemment essentiel ; malheureusement; les différentes propositions faites par diverses Collectivités ne font qu'augmenter les prix, sans pour autant améliorer les performances. Cette augmentation des coûts et des délais pourrait être une raison d'abandonner le projet. La proposition de notre association permet une juste et efficace diminution des coûts.

IX - Conclusion

Ce débat public, compliqué mais passionnant, a permis à une partie de la population de se rendre compte des enjeux, de l'obligation de modernisation des liaisons ferroviaires actuelles sur l'Arc Méditerranéen, avec un souci environnemental fort.

Les tracés ne seront donc pas faciles à mettre en œuvre, mais les besoins de liaison de Barcelone à Gênes méritent qu'on se poursuive le débat.

Notre association demande la création d'une commission permanente émanant du Comité de Pilotage initié par M. le Président du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur en liaison avec la CPDP et à laquelle pourraient être associés tous les acteurs du débat, afin de suivre le dossier pendant les années à venir. L'aventure doit continuer, elle vient juste de commencer.

