

CONTRIBUTION

L'organisation des transports en région P.A.C.A n'est actuellement pas satisfaisante. Ceci est une vérité d'évidence.

- L'ouest de la Région, jusqu'à Marseille et ses environs, est bien desservi vers l'extérieur (reste de la France et Europe, sauf l'Italie) par les réseaux ferrés existants. Le terminus de la Ligne à Grande Vitesse, à Marseille, est associé à un grand centre multimodal, actuellement en cours de refonte complète; c'est le terminus des trains régionaux et interrégionaux; il assure des correspondances faciles avec le métro (station de correspondance des deux lignes) et avec les cars régionaux et les cars d'aéroport; il est voisin, à pied, de nombreux points d'intérêt régional (Conseil Régional etc. ... )

- A l'est de Marseille, le réseau ferré se limite à une unique ligne, ancienne, au tracé et au profil, peu heureux; elle supporte des types de trafic incompatibles entre eux, (T.G.V. , Grandes lignes; T.E.R. fret); en pratique, tous les trains y circulent à la même vitesse; cette superposition de trafics disparates est inacceptable principalement dans les tronçons où le trafic local est (et sera de plus en plus) important : Marseille-Toulon et Cannes- Nice .

- De ce fait, la traversée Française de l'Arc Méditerranéen (Gênes - Barcelone) est pratiquement interrompue entre Marseille et Vintimille. Des grands travaux, fort onéreux, sont en cours (et achevés sur certains secteurs), sur le tronçon Italien, à l'Est de Vintimille; d'autres vont commencer sur le tronçon Catalan, au Sud de Perpignan. Par contre il n'existe actuellement, entre Marseille et Vintimille que cette ancienne ligne à deux voies, lente, au débit faible et saturée par le trafic régional

- Cette ligne supporte mal le trafic actuel; elle est incapable de supporter le développement indispensable des transports régionaux de voyageurs. Elle est très vulnérable et elle ne dispose d'aucun itinéraire de dégagement valable, sauf en un court secteur où il existe un itinéraire de dégagement au débit négligeable. (inutile de citer l'itinéraire de dégagement par les Alpes, à voie étroite ou celui par l'Italie)

- Elle traverse longuement des zones très urbanisées et des zones naturelles remarquables ; la croissance de son trafic (par exemple son « quadruplement » et même son « triplement » partiels), ainsi que l'accélération des trains (rames pendulaires ou autres) seraient des catastrophes environnementales, soulevant, à juste titre, l'opposition violente des riverains

- Un simple observateur est conscient de l'inadaptation de l'entrée de Marseille Saint Charles au trafic important qui l'utilise (cisaillements à niveau).

Ceci entraîne un développement regrettable du transport routier et, dans le cas de Nice du transport aérien; en outre, il existe un fort mouvement de pression pour doubler l'Autoroute A 8 sur ses parties les plus saturées, donc celles où l'environnement est le plus vulnérable. Tout ceci est catastrophique pour l'environnement

Devant ces difficultés insurmontables, la seule solution possible, qui est la moins pénalisante pour l'environnement, est la réalisation d'une ligne nouvelle permettant d'abandonner la ligne ancienne au seul trafic régional et, probablement au fret; cependant, ce dernier devrait voir son intérêt limité du fait du cabotage côtier dont le développement est une priorité.

Contrairement à la ligne actuelle, la ligne nouvelle serait établie, le plus possible, hors des zones fragiles à une certaine distance des zones d'habitat dense; de ouvrages de protection, voire certaines limitations de vitesse, pourraient atténuer ses nuisances

Avant de choisir entre les différentes options et variantes envisagées pour le projet L.G.V. P.A.C.A, il est indispensable de définir quels seront les bases qui seront retenus pour l'étude de cette ligne et notamment pour les choix entre les diverses variantes examinées.

Certaines bases sont évidentes et sont, en fait, déjà adoptées:

- objet de l'ouvrage : extension jusqu'à Toulon et jusqu'à Nice (ou ses environs) du réseau actuel de lignes à grande vitesse; le trajet entre la ligne à grande vitesse existante et Nice , n'utiliserait plus la ligne ancienne; cette extension réduirait considérablement les temps de parcours ; ceci favoriserait le transfert des voyageurs au profit du transport par fer

- coût de l'ouvrage (à déterminer pour les différentes options)

- réduction considérable des temps de trajet entre Paris et Toulon et entre Paris et Nice (les

réductions de temps de et vers les autres destinations s'amélioreraient d'une valeur égale)

- désencombrement de la ligne actuelle, afin de permettre l'extension de la desserte locale par des T.E.R cadencés)

D'autres bases, insuffisamment formulées à ce jour, doivent être prises en compte et participer, concurremment avec les bases ci-dessus, à l'élaboration de la solution retenue

- La limitation, des émissions des gaz à effet de serre (Anhydride Carbonique), à laquelle la France s'est engagée par les accords de Kyoto, aujourd'hui mis en vigueur, ainsi que celle d'autres polluants, est, à ce jour, globalement satisfaisante pour la France. Cependant elle présente le vice fondamental suivant: cette limitation globale satisfaisante résulte de l'effet contradictoire de deux actions: a) un emballement des émissions prohibées de la part du transport routier et du transport aérien - b) une réduction massive des émissions prohibées de la part des activités industrielles.

- on peut craindre que, dans un avenir relativement proche, la réduction des émissions de la part de l'Industrie ne parvienne plus à se poursuivre à un rythme suffisant pour équilibrer l'emballement des émissions dues aux transports terrestres et aériens.

- la maîtrise de l'Énergie, telle qu'elle est pratiquée à ce jour, pour nécessaire qu'elle soit, ne pourra pas contribuer suffisamment, à elle seule, à la réduction des émissions.

- le transport ferroviaire n'intervient pas dans ces émissions car il est presque entièrement électrifié et car la production d'électricité, en France, provient essentiellement de centrales sans émission de polluants (électronucléaires, hydrauliques, et, ou peut l'espérer dans l'avenir, éoliennes, voire marémotrices)

- la géographie fait obstacle au développement souhaitable du transport fluvial.

Dans ces conditions, la maîtrise des transports routiers et aériens est une priorité absolue du point de vue de la protection de l'environnement. Le développement du transport ferroviaire est le seul moyen pour y parvenir.

Dans ce but, un objectif prioritaire de la ligne nouvelle est de capturer, le plus possible, le transport routier et le transport aérien, afin de réduire leurs émissions polluantes et également de rendre inutiles le développement de leurs infrastructures (doublement d'autoroutes, agrandissement des plate formes aéroportuaires ou création de nouvelles plate formes, dans la région P.A.C.A. et ailleurs).

Certains éléments, méritent une réflexion approfondie

- possibilité ou non de créer, en outre, des liaisons rapides entre Marseille et Nice.

- possibilité ou non d'utiliser cette ligne nouvelle, d'une part pour le transport du fret, d'autre part pour le déroutement d'une partie du trafic actuel vers cette ligne nouvelle, au prix d'une dégradation du trafic de cette ligne nouvelle, en cas de coupure accidentelle de longue durée de la ligne actuelle (Tunnel de Monaco - Rocher d'Èze - Malpasset à Fréjus - sans compter les innombrables interruptions de quelques heures)

Il est certain que la création d'une ligne nouvelle entraînera inmanquablement des agressions contre l'environnement, lesquelles pourront être minimisées par des choix pertinents des tracés; toutefois ces agressions demeureront minimales par rapport à celles qui se produiraient si la ligne nouvelle. N'était pas construite

Certains choix doivent être formulés au plus tôt

1° - Choix des différents usages qui doivent être retenus pour la ligne nouvelle : - circulation des T.G.V. (cet usage est évident) - circulation des trains de fret - déviation par la ligne nouvelle de certains trains utilisant normalement la ligne ancienne, en cas de coupure accidentelle ou programmée de la ligne ancienne pendant une certaine durée - grandes liaisons intra-régionales entre Nice et Marseille et éventuellement, entre Nice et Toulon)

2° - Desserte des agglomérations de Toulon et de Nice par une gare spécifique aux T.G.V., ou bien par les gares existantes, en admettant de faibles parcours terminaux par les voies existantes (cette dernière solution avait été adoptée lors de la création de la première ligne T.G.V., de Paris à Lyon). Compte tenu de la faible longueur de cette ligne nouvelle, et des faiblesses du réseau actuel une réduction modeste des performances des T.G.V. pourrait être acceptée (actuellement beaucoup de T.G.V. desservent Marseille et/ou Lyon P.D. au prix d'un allongement du temps de parcours de l'ordre du quart d'heure ou même davantage - au contraire il n'existe pratiquement pas de T.G.V. allant loin et desservant la gare nouvelle

de Lyon-Satolas, bien que celle-ci ait été réalisée à grand frais) .

3° - Desserte du Centre Var par une gare T.G.V. et choix des diverses implantations envisageables

4° - Desserte de Draguignan par des T.G.V. desservant directement la gare actuelle ou bien par une gare nouvelle au moins aussi bien implantée que la gare actuelle.

5° - Choix, ou non, d'une variante desservant commodément le futur site de l'installation I.T.E.R.; En outre ce choix améliorerait grandement la desserte de toute la vallée de la Durance, et notamment de ses stations de ski

On peut affirmer, dès à présent, que les options suivantes sont impératives.

- Créer suffisamment de sorties de la ligne nouvelle afin, par exemple, que les gares de Saint Raphaël, Cannes et Antibes demeurent desservies par un nombre suffisant de T.G.V., de et vers diverses destinations (et pas seulement Paris)

- Éviter absolument la création de gares nouvelles recevant un trafic significatif et desservies uniquement par la route; ceci entraînerait un trafic routier considérable autour de ces gares, donc la création de nouvelles voies à grand trafic routier et cela irait à l'encontre des buts poursuivis.

- Par contre de telles gares, en rase campagne, sont souhaitables en tant que gare de correspondance entre T.G.V. et T.E.R et une gare nouvelle peut parfaitement être desservie par des transports en commun en site propre

- Implanter au moins trois gares de connexion entre le réseau T.G.V. et le réseau T.E.R, (du genre de Valence T.G.V.) notamment pour desservir d'une part le centre Var et la Région d'Hyères, d'autre part Fréjus, les 5 gares de Saint Raphaël et les 3 gares les complétant dans les Alpes Maritimes, et enfin la ligne à voie étroite de la vallée du Var

- Instaurer, à vitesse suffisamment grande et sans rupture de charge, des liaisons entre les gares actuelles de Marseille Saint Charles (connexion avec le Métro) - Toulon (proche de la Préfecture, des grands services départementaux de l'Arsenal et d'autres points de grand intérêt) - Nice (Centre ville, quartiers touristiques) , ainsi qu'avec les aéroports de Marseille Provence et de Nice Côte d'Azur

- Maintenir, au moins à leur niveau actuel, des liaisons directes, sans rupture de charge, et rapides entre Marseille, Toulon et Nice (comme ci-dessus)

- Desservir par fer l'aéroport de Nice Côte d'Azur et connecter cette desserte avec les T.G.V. et les T.E.R.

L'examen de chaque variante doit comporter l'estimation chiffrée de son efficacité sur la réduction de l'émission des gaz à effet de serre et des autres polluants de l'atmosphère. Cette estimation doit prendre en compte, non seulement les transports par fer proprement dits mais aussi les transports terminaux effectués par transports routiers. La variation, en plus ou en moins, des transports terminaux nécessités par la mise en service de cette variante, par rapport à l'absence de réalisation de la ligne à grande vitesse, doit être chiffrée. Une variante ne sera acceptable que si elle a un effet positif sur cette réduction de la pollution atmosphériques. La variante retenue devra être choisie parmi celles qui auront le meilleur effet.

Dans cette même optique, on devra indiquer quelles sont les atteintes à l'environnement engendrées par la création des infrastructures nécessaires à ces transports terminaux (nouvelles routes, aires de stationnement, encombrement de la voirie existante.

#### Quelques éléments ayant apparus au cours des débats.

L'échec, parfois retentissant, de certains projets, notamment de projets ferroviaires, initialement très bien conçus, provient du choix incorrect des objectifs pris en compte pour la définition du projet envisagé, ou d'une mauvaise estimation des prévisions, ou de l'oubli de certaines contraintes . Les objectifs, (ou les méthodes mises en œuvre pour les chiffrer) sont parfois mal choisis ou bien certains paramètres importants ont été omis . Il s'ensuit que des erreurs colossales sont commises, notamment quant à l'estimation des volumes d'activité attendus lorsque l'ouvrage sera en service. Souvent ces projets sont menés à leur terme mais au prix d'une catastrophe financière, ou bien on découvre qu'ils ne servent à rien.

L'objet de tout système de transport de voyageurs est de transporter, dans les meilleurs délais et au moindre coût, des personnes du point où elles se trouvent au point où elles veulent aller. Il en résulte que les éléments de choix du train à grande vitesse par rapport aux autres modes de transport (train, autobus ou autocar, ne dépend pas uniquement du temps de parcours entre gares desservies par le T.G.V. ; il repose également sur les conditions des transports terminaux (durée, fréquence, temps de

correspondance). De même le prix du transport doit prendre en compte le coût de ces transports terminaux, ou si tel est le cas, le coût du stationnement au voisinage des gares desservies par les trains à grande vitesse.

Les voyageurs âgés, peu ingambes ou chargés d'enfants ou de bagages (tout ce qui est l'opposé des voyages d'affaires) apprécient les transports directs, sans rupture de charge, avec de transports terminaux brefs et peu onéreux.

Or il est rappelé que l'Est Varois et les Alpes Maritimes abritent un fort taux de personnes âgées, aux moyens physiques ou financier souvent limités; la clientèle type « hommes d'affaires » n'est pas la seule à devoir être prise en considération.

Ceci est encore plus important si l'on envisage des transports régionaux à grande vitesse, par exemple entre Marseille et Nice. L'existence de transports terminaux est de nature à ôter tout intérêt à ces trains régionaux. Ceux ci doivent aller de centre à centre.

Tout ceci milite en faveur de la desserte des centres des villes, et surtout des nœuds de transport urbain.

La présentation des projets de ligne nouvelle, révèle une erreur grave dans le choix des éléments conduisant à la détermination des emplacements des nouvelles gares. On prend en considération les temps de parcours par la route entre ces gares et les lieux où se trouvent les populations desservies par ces gares (ou où ils se rendent); Or il est évident que les transports terminaux relatifs à ces gares doivent utiliser essentiellement des moyens de transport en commun en site propre.. La création de gares nouvelles doit être accompagnée de la création de ces lignes de transport, si elles ne préexistent pas..

L'importance de certaines grandes agglomérations est telle qu'il y aura suffisamment de trains de toutes provenances qui y ont leur origine, ou leur terminus, pour qu'il soit inutile que d'autres trains s'y arrêtent au passage; il serait préférable que leur arrêt soit à une certaine distance de cette agglomération afin de desservir mieux des localités voisines.

Dans nos régions, le terrain est rare, cher, et toujours sensible. Pour établir de nouvelles gares, et leurs abords, le choix doit, se porter en priorité sur les emprises des gares existantes, surtout si elles sont déjà bien desservies par des lignes existantes. Ainsi, les seuls emplacements possibles pour la gare de l'Est Varois, unanimement souhaitée (ou deux gares) sont la gare de Carnoules et celle Arcs

### Conclusion

Nous soutenons fortement le retour aux fondamentaux, tels qu'ils ont été appliqués en France lors de la création de la première ligne nouvelle (Paris Lyon). Ces fondamentaux ont été regrettamment perdus de vue par la suite

- la ligne nouvelle doit améliorer le service existant (points desservis, horaires, fréquence); elle ne doit en aucun cas le dégrader
- les trains doivent accéder aux gares existantes grâce à des parcours terminaux, plus ou moins longs, par les lignes existantes.
- la ligne nouvelle doit éviter la proximité des lieux habités, les zones écologiquement sensibles
- la ligne nouvelle doit pouvoir être réalisée par étapes, en fonction du financement possible et, surtout de l'importance du trafic devant emprunter le nouveau tronçon, dès son ouverture.

La meilleure option est celle qui fut adoptée jusqu'à présent pour la plupart des lignes à grande vitesse: Des transports à grande vitesse sur des lignes nouvelles doublant, et raccourcissant, d'importants tronçons de lignes existantes; ces parcours à grande vitesse sont suivis de parcours terminaux sans rupture de charge, utilisant les lignes et les gares existantes et aux arrêts plus rapprochés..