

## DÉBAT PUBLIC SUR LA LGV PACA

### CONTRIBUTION DE MONSIEUR JEAN-PAUL MÉNARD

Le débat se déroule au moment où deux évènements importants ont eu lieu récemment :

1°) la réouverture de la ligne SNCF "CANNES-GRASSE", enfin obtenue après trente ans de luttes acharnées ;

2°) le démarrage prochain des travaux de la troisième voie ferrée ANTIBES-CAGNES-NICE, tant attendus et confirmés.

Ce débat public, auquel je participe très activement, est primordial et fondamental. Il engage l'avenir de la Région PACA en matière de déplacements. Les habitants, et surtout, les usagers sont tous très concernés par le projet de ligne à grande vitesse qui devrait apporter beaucoup d'améliorations, notamment en terme de réduction des temps de parcours.

La Région PACA est essentiellement intéressée par une desserte rapide entre ses grandes métropoles afin de décongestionner le réseau routier complètement saturé à leurs abords.

La ligne classique MARSEILLE-NICE arrive à saturation car tous les trains Grandes Lignes de la radiale ou des transversales sont obligés d'emprunter ce trajet, cas unique en France.

Du fait du nombre de trajets locaux entre MARSEILLE- TOULON et CANNES-VINTIMILLE, la ligne est complètement saturée.

Les agglomérations de NICE et de TOULON ont décidé de se raccorder au réseau TGV national et international.

L'agglomération de NICE est particulièrement attachée à une desserte sur PARIS très rapide afin de désengorger son aéroport et d'avoir le meilleur rabattement possible de l'avion sur le train sachant qu'elle ne peut pas jouer sur le temps de trajet ville/ aéroport puisque ce dernier est en ville.

Cette ligne nouvelle permettra de libérer un certain nombre de sillons entre MARSEILLE et NICE et donc, d'augmenter sensiblement les liaisons régionales, avec pour conséquence, de freiner le développement continu des transports routiers, voire pourquoi pas de les faire régresser.

Le projet, tel qu'il nous est présenté devra concilier, à la fois, enjeux économiques et préservation de l'environnement. Ceci n'est pas chose aisée,

notamment en ce qui concerne le tracé. Ce dernier doit être étudié avec soin en tenant compte des contraintes environnementales.

**Une ligne à grande vitesse, c'est pourquoi faire ?....**

Elle est destinée à :

1°) réduire les temps de parcours (actuellement, pour aller de PARIS à NICE, **IL FAUT 6 H 00 ENVIRON** et c'est beaucoup trop long...)

2°) alléger l'exploitation des lignes classiques ;

3°) offrir une véritable alternative à l'automobile et au transport aérien.

**QUEL TRACÉ CHOISIR ? :**

Sur ces bases, le **TRACÉ** devra être conçu de telle manière qu'il puisse desservir les populations là où elles vivent, c'est à dire près des côtes méditerranéennes. Aucune ville importante de la région PACA ne devra être oubliée, c'est-à-dire MARSEILLE, TOULON et NICE.

Il est évident que si, un tracé direct par le centre VAR était retenu, il ne permettrait pas la desserte de ces trois villes importantes.

En outre, quel que soit le tracé retenu, il existe de nombreuses possibilités de préserver l'environnement. De plus, la ligne nouvelle devra être connectée au réseau classique par des raccordements judicieusement choisis.

Les gares nouvelles excentrées des centres villes sont **à proscrire** : les TGV devront desservir, **DIRECTEMENT**, les centres villes, là où se trouvent les transports en commun : bus, tramways, taxis... Seuls, les TGV directs emprunteront des itinéraires d'évitement...

Compte-tenu de ce qui précède, le tracé devra être prévu au départ de MARSEILLE avec un tracé, proche du littoral, en tenant compte des propositions de la FNAUT PACA qui constituent le meilleur compromis possible...

Cette dernière préconise un tracé au départ d'AUBAGNE avec un barreau qui serait situé au Nord de TOULON et qui rejoindrait CUERS. La ligne se dirigerait vers l'EST du VAR en desservant, au passage, la gare des ARCS DRAGUIGNAN, appelée à devenir un véritable pôle multimodal.

Elle serait, ensuite, prolongée vers les ALPES-MARITIMES en contournant, plus au Nord, le massif de l'Estérel, site classé.

Dans les ALPES-MARITIMES, le tracé de la ligne traverserait le département en retrait du littoral pour se diriger vers NICE au moins, en partie, en

tunnel. Elle comporterait deux raccordements directs permettant la desserte de CANNES et de NICE.

Il est évident que, malheureusement, la ville de CAGNES SUR MER, qui est une ville moyenne du département des ALPES-MARITIMES ne pourra pas, malheureusement, être desservie, directement, par les TGV. Dans ces conditions, il faut faire en sorte que les Cagnois puissent prendre les TGV dans les gares les plus proches de CAGNES SUR MER qui sont NICE, ANTIBES ou CANNES. Cette difficulté peut être compensée par une desserte TER cadencée au quart d'heure ou en dix minutes.

### **PLAIDOYER CONTRE LES GARES TGV SITUÉES EN DEHORS DES CENTRES VILLES**

Les gares excentrées cumulent tous les inconvénients :

- La création d'une gare avec une surface trois fois plus grande (surtout au niveau des parkings) que la gare d'AVIGNON TGV (200.000 habitants) ;
- La création d'une infrastructure routière conséquente pour pouvoir irriguer cette gare. (c'est un comble pour un mode de transport qui veut limiter le nombre de déplacements en voiture).
- L'augmentation du prix du foncier dans les banlieues va sérieusement augmenter et repousser l'habitat des banlieusards travaillant dans les villes encore plus loin.

### **EN SYNTHÈSE**

Où quelle soit, toute gare TGV implantée en dehors des centres villes entraînera une augmentation de trafic automobile qui accentuera la congestion actuelle à la périphérie des villes.

Le centre de gravité des agglomérations est le centre des villes elles-mêmes. Donc, toute gare excentrée se fera au détriment de l'autre côté des agglomérations.

Il n'y aura pas d'augmentation notable de sillons GRANDES LIGNES à la traversée des agglomérations si les TGV directs les évitent...

Quant aux TER-GV, je ne vois pas l'intérêt de les faire passer en dehors des centres villes, car le temps gagné sera perdu en trajet de connexion GARE TGV GARE-CENTRALE. En effet, un pendulaire pourra prendre, pour une question d'horaire, un TER classique dans un sens et un TER-GV dans un autre.

En plus actuellement, je ne vois pas l'intérêt de gagner du temps avec un TGV qui dessert une gare excentrée s'il est perdu dans les embouteillages automobiles ou par le temps de trajet.

À noter que les parkings des gares ne se sont pas engorgés lorsque les TGV desservent les gares centrales (LILLE, LYON, MARSEILLE), alors que pour les gares TGV, il s'est passé l'inverse.

Enfin, si quelqu'un pense que la construction d'une gare excentrée pourrait amener la création d'une ville nouvelle, l'expérience jusqu'à maintenant, nous a prouvé le contraire.

Les temps de parcours entre PARIS et NICE sont encore longs (6 H 00 environ). Il est donc normal qu'ils soient raccourcis. 3 H 40 me semble un peu utopique... Mais, quatre heures est une durée du trajet plus réaliste. Ceci dépendra des caractéristiques définitives de la ligne, compte tenu des contraintes techniques particulières dues, en particulier au relief.

Ce que je souhaite, et comme je l'ai déjà dit, c'est que ce projet soit conçu pour les usagers, et par les usagers. C'est pour eux que cette ligne devra être construite. Il faudra donc tenir compte de l'avis des principaux intéressés, à savoir ceux qui l'emprunteront à bord du train le plus rapide du monde. Ne pas la construire serait une totale aberration.

Aujourd'hui, nous devons nous adapter à notre époque : la mobilité ayant augmentée, nous devons avoir des moyens de transport rapides et confortables, tout en préservant la qualité de la vie des habitants et la beauté des paysages. Des millions et des millions d'usagers attendent la réalisation de cette future ligne à grande vitesse. Maintenant, il n'est plus question, sous aucun prétexte, de revenir au chemin de fer poussif et vieillot du 18<sup>e</sup> siècle. Cela est du passé !!...

## EN CONCLUSION

La LGV PACA est absolument nécessaire et indispensable et il faut améliorer et moderniser les déplacements des usagers.

Les usagers en général seront très attachés à la création de cette nouvelle Ligne à Grande Vitesse. Ils s'attacheront à l'intermodalité de leurs moyens de transports. Ils se battent afin d'utiliser le moins possible leur véhicule automobile et de voir se dégrader leurs moyens de transport au profit d'un quelconque prétexte ou idéologie.

Par contre, ils laisseront libre choix sur le lieu de passage de la Ligne à Grande Vitesse dans la mesure où il ne vient pas à l'encontre de ce qui a été énoncé au dessus.

Jean-Paul MÉNARD

Ancien Délégué pour les ALPES-MARITIMES  
du SYNDICAT NATIONAL DES USAGERS  
DES TRANSPORTS (S.N.U.T)