

MARDI 3 AVRIL 2007, 13H14

574,8 KM/H !

Le nouveau record battu par le TGV démontre encore une fois la magie de ce train qui ne sera décidément jamais comme les autres. Jean-Claude Sappa, secrétaire général de l'association, rend hommage à cet exploit sur rail.

Un chiffre qui fera date...

Il faudra le retenir, car il n'est pas près de bouger ! Ce n'est pas demain, en effet, que l'on verra quelqu'un qui aura la possibilité, les forces, l'occasion, le souhait de battre ce record. Le Maglev sustente (?) à 581 km/h, mais il est prisonnier de son monorail.

Une technologie qui fait l'admiration de tous...

C'est l'éblouissante démonstration de l'excellence française. Avec des moyens normaux mis en oeuvre, notamment une caténaire standard.

Un argument commercial de poids...

Ce sont quelques 6000 rames à grande vitesse qui seront à construire d'ici vingt ans. Où ? Par qui ? L'enjeu est de taille.

Un exploit reconnu et envié mondialement...

«C'est extrêmement impressionnant et enthousiasmant pour moi

qui suis partisane de la grande vitesse en Californie. Il nous faut convaincre de la nécessité de construire une ligne entre San Diégo et Sacramento. Pour lutter vraiment contre la pollution, c'est la bonne piste» Fiona Ma, élue de Californie.

«Si nous pouvions avoir un train comme ça entre Sao Paulo et Rio, ce serait une chose vraiment importante pour notre pays» Julio Lopes, Secrétaire d'Etat Brésilien aux transports.

Quand le marché de la grande vitesse est mondialement admis et souhaité, quand notre techno-

logie est enviée et désirée, quand une majorité nationale, européenne, mondiale apprécie... quels sont les «responsables» ou «irresponsables» qui, dans notre belle région, oseraient priver nos enfants et nos générations futures d'une telle technologie ?

Méditons, travaillons, mais ne laissons pas passer notre chance en Provence-Côte d'Azur en nous privant de telles infrastructures, car sans elles nous serions isolés nationalement et mondialement.

Jean-Claude SAPPA



Bulletin d'adhésion à l'association TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur

A retourner accompagné du règlement à : 7, avenue Aristide Briand - BP 66 - 83270 St-Cyr-sur-Mer

Nom - Prénom :

Association - Organisme :

Adresse :

Téléphone :

Adresse E-mail :

Barème des cotisations :

Adhésion individuelle : 16 €

Adhésion associative : 38 €

Adhésion entreprise : €

OURS

Directeur de la publication :

Alain Patouillard

(Président de l'association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur)

Journaliste :

Jean-Jacques Adjedj

Conception et réalisation : Association ARCADES

Avec la participation de :



Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur présente

Bulletin n°9 mai 2007



Association TGV
Développement

Var - Nice
Côte d'Azur

Site internet : www.infostransports.org - E-mail : alainpatouillard@club-internet.fr - j.cl.sappa@wanadoo.fr



Sommaire

p. 2 - Edito / Réussir l'Arc méditerranéen

p. 3 à 6 - Quelle desserte pour Marseille ?

p. 7 à 10 - Quelle desserte pour Toulon ?

p. 11 - Lettre ouverte aux candidats aux élections législatives

p. 12 - Quand le TGV bat un nouveau record...

Renseignements :

7, avenue Aristide Briand
BP 66
83270 St-Cyr-sur-Mer



Ardents défenseurs du projet de la LGV PACA, nous n'avions pas pour vocation de défendre un tracé bien particulier. Mais devant la polémique engendrée par le projet des Métropoles et l'insistance de ses concepteurs faisant courir le risque d'abandon pur et simple du dossier comme en 1992, nous avons fait réa-

liser une petite enquête sur le passage de la nouvelle ligne par Marseille et Toulon. Nous vous en proposons les conclusions qui mériteront bien sûr d'être comparées aux résultats des études complémentaires en cours sur plusieurs scénarios, études qui devraient permettre courant 2008 à RFF de faire des propositions au Ministre de tutelle qui devra choisir une orientation à partir de laquelle des études précises seront réalisées dans des couloirs de plus en plus étroits.

Certains vous diront que le choix est déjà fait, nous entrons là dans le domaine des suppositions gratuites surtout qu'elles sont souvent accompagnées d'affirmations sur les inconvénients et les coûts du TGV

manifestement fausses.

Heureusement nous rencontrons aussi de nombreuses personnes qui ont pris conscience que le ferroviaire est le moyen de transport propre qu'il faudrait développer. Il est donc nécessaire de moderniser les lignes existantes, d'ouvrir des lignes abandonnées et de créer cette ligne à grande vitesse pour connecter les villes du littoral au réseau à grande vitesse européen. Nous demandons à tous nos élus ou futurs élus qui ne sont pas forcément d'accord avec l'analyse que nous développons, de ne pas entraver la réalisation des études complémentaires qui seules pourront éventuellement confirmer que le choix qu'ils ont fait est le meilleur pour la Région et ses habitants.

Nous leur demandons aussi de se rapprocher de leurs collègues du Sud-Ouest qui ont su trouver les arguments pour que les lignes LGV de leurs régions soient réalisées avant la nôtre. Mais nous ne doutons pas que nos nouveaux parlementaires auront à cœur de corriger cette injustice.

Alain PATOULLARD - Président de l'Association

- Réussir - Réussir - Réussir - l'Arc Méditerranéen

La constitution d'un Arc méditerranéen de Gênes à Barcelone est une chance pour notre région et la création de la ligne nouvelle est une opportunité exceptionnelle pour réussir cet espace passant par l'aire métropolitaine Marseille-Provence.

Devenue expression commune, l'Arc méditerranéen est un espace transnational défini dans le cadre de l'étude France 2020 de la DATAR, regroupant les espaces riverains de la Méditerranée occidentale, en particulier les villes portuaires de Gênes, Marseille et Barcelone. Il semble porteur d'un fort potentiel pour s'affirmer comme une véritable clé de voûte d'un renouveau méditerranéen tirant parti de l'intégration européenne. Dans cette logique, le renforcement, le développement et l'interconnexion des réseaux de transport apparaissent comme des priorités pour l'optimisation de la connectivité régionale, le développement des trafics est-ouest et l'intégration interrégionale qui en découle.

Une chance pour l'Arc méditerranéen

La question majeure est d'envisager l'intégration de l'aire métropolitaine Marseille-Provence dans cet Arc et de considérer son positionnement et ses liens avec les métropoles voisines. A noter au passage que toutes les études parlent de l'aire métropolitaine marseillaise et non de la ville de Marseille, seule... Or, cette aire se trouve à la croisée de deux logiques. La première «Nord-Sud» s'appuie sur le sillon rhodanien et remonte vers Lyon et Paris. Axe structurant historique, cette articulation garde aujourd'hui une forte prégnance matérialisée par des échanges soutenus et

d'importants couloirs d'infrastructures. Une articulation alternative Rhin-Rhône-Méditerranée existe également même si elle apparaît moins soutenue.

La seconde logique «Est-Ouest» s'appuie sur cet Arc méditerranéen occidental à partir d'un réseau autoroutier en voie de saturation et d'un réseau ferroviaire pas très performant. Aussi, la future ligne à grande vitesse peut contribuer à la constitution d'un espace métropolitain en réseau en y structurant les relations internes à la région PACA et les connexions avec les voisins, l'Espagne et l'Italie. Encore une occasion majeure de soutenir ce projet !

MPM

MARSEILLE... PASSAGE OBLIGÉ !

Pour la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, les choses sont claires depuis le lancement du débat public : la nouvelle ligne doit, absolument, passer par le centre-ville de Marseille. Arguments.

Marseille a la chance d'accueillir le TGV depuis plus de vingt ans maintenant, ce qui ne l'empêche pas de s'intéresser ardemment à ce projet. D'ailleurs, les représentants de la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM) n'ont pas varié d'un iota durant le débat, soutenant à fond le projet d'une nouvelle ligne face à la saturation des installations ferroviaires et routières actuelles, mais aussi pour répondre au désenclavement de la région et au choix d'urbanisme dans les villes. «Nous pensons que l'organisation de nos territoires passe par un développement impératif des TER pour réduire la place de la voiture et nous n'y arriverons que par la libération des voies classiques donc par la création d'une nouvelle ligne ferroviaire», défend Claude Valette, Conseiller communautaire et Président de la commission urbanisme de MPM.

Maire de la cité phocéenne et président de MPM, Jean-Claude Gaudin l'a également rappelé durant le débat public : «Ce projet est capital car il doit ancrer définitivement notre région au cœur de l'arc méditerranéen. Et comme les grandes villes que sont Marseille, Aix, Toulon, Avignon, Nice représentent 74% de l'emploi régional, nous sommes favorables à une LGV PACA desservant les zones



Jean-Claude Gaudin
Président de MPM

denses de population pour l'emploi et l'économie". En lisant entre les mots et entre les lignes, cela signifie que, selon MPM, il n'est pas envisageable que la nouvelle ligne évite Marseille centre.

Une gare souterraine

D'ailleurs, la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole a fait réaliser, dans le cadre du débat public, une étude à partir de laquelle elle arrive à deux propositions d'implantation de cette gare TGV, la première sous la gare actuelle de Marseille Blancarde et la deuxième sous celle de Marseille Saint-Charles en excluant la possibilité que la ligne nouvelle puisse continuer vers Nice en se débranchant au nord ou au sud d'Aix TGV. Ensuite, elle a fait partager son point de vue par la Communauté d'agglomérations des Pays d'Aix et par le Conseil Général des

Bouches du Rhône, excluant toute culpabilité vis-à-vis du temps de parcours. «Nous pensons à nos amis niçois et nous comprenons la nécessité de gagner du temps. C'est la raison pour laquelle nous proposons que la nouvelle ligne s'arrête dans une gare multimodale souterraine», indique Jean-Claude Gaudin. Pour Claude Valette, ce passage par Marseille est effectivement inévitable d'autant que «nous sommes loin du débat initial où le temps de parcours était seul en question. Ce projet est l'occasion de mettre enfin en réseau des grandes villes qui, dans notre région, sont encore trop souvent dans des logiques de développement séparé. Il faut donc positionner les gares au plus près des villes là où nos agglomérations ont décidé d'assumer l'urbanisation afin d'éviter toute extension d'une urbanisation non souhaitée et planifiée».

Reste que la création d'une nouvelle gare en plein centre ville est une véritable gageure. Et sur ce point, Jean-Claude Gaudin se veut optimiste : «Je ne doute pas de la capacité des techniciens de RFF de trouver des solutions techniques à tous les problèmes que poseront la nouvelle ligne et son insertion dans la région».

QUELLE DESSERTE POUR MARSEILLE ?

La future ligne à grande vitesse PACA s'inscrivant dans le cadre du projet de développement de l'Arc méditerranéen, il apparaît effectivement que Marseille, préfecture régionale, ne peut être oubliée. Cependant, comment devra être desservie la cité phocéenne ? Là est la question à laquelle tente de répondre notre association.

Le projet de tracé proposé par MPM, centré sur Marseille Saint Charles, ne nous paraît pas la meilleure solution et nous incite à la prudence compte tenu de son coût probable et de sa durée de réalisation qu'entraîneraient obligatoirement les nombreuses difficultés techniques rencontrées. En effet on peut souligner, par exemple, les difficultés que rencontreront les travaux de Saint Henry à Saint Barthélemy avec un tunnel à deux voies à 140 km/h dans une zone urbanisée où il est

Cette volonté de desservir, encore une fois, le centre de Marseille, paraît archaïque.

proposé d'ajouter deux voies TGV à 230 km/h. Tous les travaux de percement du nouveau tunnel, de l'agrandissement de l'ancien, du déplacement des voies actuelles et des ouvrages d'art devront s'effectuer sous le régime des voies exploitées ; il est impossible de faire comme pour les travaux sur Aix-en-Provence, de fermer la ligne qui dessert Marseille et tout le littoral.

Mais, on pourrait évoquer aussi de la difficulté de mettre la voie à 230 km/h dans la zone des deux usines Seveso à La Penne-sur-Huveaune sans parler de la suppression de la troisième voie TER entre Saint-Marcel et

Aubagne. Rappelons que cette troisième voie est demandée depuis dix ans pour améliorer le service TER entre Marseille et Aubagne et devrait être en service dès 2010 dans le cadre du contrat de projet 2007-2013. Faut-il rappeler également les difficultés de percement d'un tunnel d'une dizaine de kilomètres (monotube ou bitube) sous Marseille compte tenu des contraintes rencontrées lors du percement du métro et celles dues à la géologie instable dans la zone de Cuges, connues de tous les professionnels mais ignorées dans l'étude ? Pour sa réussite, l'implantation

d'une gare TGV doit aussi être anticipée par les communes (accès, parking, hôtellerie, bureaux....) Force est de constater, qu'actuellement rien n'a été envisagé.

Enfin, cette volonté de vouloir desservir, encore une fois, le centre de Marseille, paraît archaïque. Les notions qui ont prôné à la création des communes et des départements ne sont plus les mêmes aujourd'hui. Il paraît évident qu'à l'horizon 2020, il ne sera plus possible de parler du développement économique de Marseille, mais bien de celui de la communauté de communes



englobant la cité phocéenne voire même étendue à d'autres villes ayant des liens économiques forts avec les dix-huit communes constituant actuellement MPM.

La solution aixoise

D'ailleurs, lors de la création du TGV Méditerranée, les dirigeants des collectivités locales de l'époque

Le débranchement de la ligne nouvelle vers Nice au sud d'Aix TGV semble être une alternative crédible

avaient

constaté que

le développement économique, avec la position de l'aéroport de Marseille Provence, se déplaçait vers cette zone. C'est pourquoi, ils avaient souhaité et obtenu une

gare TGV, située à la périphérie de Marseille. Et force est de reconnaître, que cette gare, située en pleine campagne, a permis à tous les habitants des pays d'Aix, de Manosque, de Brignoles, des quartiers nord de Marseille et du pourtour de l'Etang de Berre, de pouvoir accéder à la grande vitesse, ce qu'ils n'auraient jamais pu faire si la seule gare TGV avait été celle de Marseille Saint-Charles. Comment, en effet, aurait-il été possible d'accéder à cette gare par l'autoroute nord, comment aurait-il été possible de garer dans le quartier de Marseille Saint-Charles, ne serait-ce que la moitié des véhicules actuellement en stationnement sur les parkings d'Aix TGV déjà insuffisants ?

L'implantation de cette gare Aix TGV a donc répondu à un besoin et a permis, de plus, le rayonnement d'Aix-en-Provence, sans porter ombrage à la gare de

Marseille Saint-Charles qui reste et doit demeurer la gare TGV de Marseille.

En outre, il n'est pas apparu gênant, jusqu'à ce jour, 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 comme cela a été le cas avec l'autoroute ! Pourquoi cela ne deviendrait-il plus concevable ?

Le débranchement de la ligne nouvelle vers Nice au sud d'Aix TGV semble donc être une alternative crédible au passage par Marseille centre. Mais cela passe inévitablement par son raccordement à un réseau TER modernisé, à l'aéroport Marseille Provence et à Marseille Saint-Charles par navette rapide pour assurer une correspondance aux relations est-ouest évitant Marseille Saint-Charles.

La gare TGV d'Aix en Provence



CHRISTIAN PELLICANI

CONSEILLER COMMUNAUTAIRE ET ÉLU
DU PREMIER SECTEUR A MARSEILLE

Elu marseillais, ardent défenseur du projet d'une LGV PACA, Christian Pellicani n'est pas favorable à un passage de la nouvelle ligne par Marseille centre. Il s'en explique ici.

Pour quelles raisons vous opposez-vous à un passage de la nouvelle ligne par Marseille centre ?

Christian Pellicani : Il y a tout d'abord une évidence : la cité phocéenne est déjà desservie par le TGV. Donc une des questions qui se pose dès aujourd'hui n'est pas de savoir si la ligne va passer au centre de Marseille mais celle du maillage de la ligne à grande vitesse avec les lignes classiques qui permettrait ainsi à la future LGV PACA, quel que soit le tracé retenu, une desserte effective du cœur des villes. En effet, le coût qu'engendrerait une infrastructure à grande vitesse passant sous Marseille risque simplement d'empêcher sa construction. D'autre part, dans la vallée de l'Huveaune, le Conseil régional et l'Etat ont décidé de réaliser une troisième voie ferroviaire permettant la cadencement des TER attendu depuis de nombreuses années. Il ne faudrait pas que le tracé des «sénateurs» (passage de la LGV sous Marseille et Toulon) soit amené à empêcher la réalisation de cette troisième voie dont le but est d'améliorer le quotidien de milliers de salariés, étudiants... Je persiste et signe : la LGV PACA doit être réalisée sans que la voie nouvelle passe sous Marseille et Toulon !

Au-delà de cette opposition, quelles sont vos propositions ?

C.P. : Il faut être réaliste, la gare de l'Arbois était à l'origine mal installée, car isolée du réseau ferroviaire classique, mais elle a maintenant de nombreux avantages. Elle doit donc aujourd'hui servir de point de départ pour la nouvelle LGV vers Nice. Dans ce cadre, il est nécessaire de mettre les moyens en matière d'insertion dans le paysage de cette ligne et régler les problèmes qu'elle pourrait engendrer. Mais surtout, il faut raccorder la gare de l'Arbois à la ligne Rognac-Aix ou Aix-Marseille afin de mailler le réseau de desserte ferroviaire. Ainsi, un Espagnol ou un Italien qui utiliserait la nouvelle LGV pourrait se rendre, par des services adaptés, au cœur de Marseille. Un réseau ferroviaire n'est pas composé que d'infrastructures, mais aussi de services qui doivent être décidés et portés par les autorités organisatrices et correspondre aux besoins du plus grand nombre. Il faut en finir avec les infrastructures qui ignorent le territoire.

Avec ce tracé, Marseille ne risque-t-elle pas de ne pas se retrouver au cœur des relations euro-méditerranéennes ?

C.P. : Ce qui fait la réalité d'une

capitale euro-méditerranéenne, ce n'est pas de tout passer par le centre (Canebière ou gare Saint-Charles), mais de mettre en synergie l'ensemble des atouts d'un territoire. Aujourd'hui Marseille, c'est un port qui va de La Ciotat à Port-Saint-Louis avec de multiples services, un aéroport à Marignane, un potentiel économique à l'Arbois et sur l'Etang-de-Berre et des centres administratifs et directionnels sur l'ensemble des territoires de l'aire marseillaise. Vu de l'étranger, Marseille, c'est plus un territoire qui s'approche de la taille du département que seize arrondissements qui ont été construits au fur et à mesure du développement de la ville. En effet, il y a vingt-six siècles, Marseille c'était le Panier, la Joliette et les Carmes ; au XIX^{ème} siècle, elle est devenue une agglomération de 111 quartiers constituant les seize arrondissements et aujourd'hui elle représente une aire métropolitaine qui doit être à l'échelle de Barcelone, Turin et Athènes. La LGV PACA ne doit pas être otage d'un nombrilisme territorial, mais doit hisser l'ensemble des territoires de notre région et Marseille au rang des grandes régions européennes.

TOULON... PASSAGE OBLIGÉ ?

Toulon, préfecture du Var, ne veut pas être exclue du projet, mais rien n'est simple. La preuve, les positions de la communauté d'agglomérations Toulon Provence Méditerranée ont évolué durant le débat public.

«Les élus de Toulon et de son agglomération se prononcent pour l'installation de cette ligne à grande vitesse». Dès sa première intervention en mars 2005, Hubert Falco, président de la communauté d'agglomérations Toulon Provence Méditerranée (TPM) a été clair sur ce point, rejoignant ainsi la position des élus marseillais. En revanche, à la différence de ces mêmes élus de la cité phocéenne qui sont restés campés sur leur position en termes de tracé, les Toulonnais ont évolué au fil du débat et des oppositions. «Nous n'entendons pas tomber dans le jeu suicidaire qui consisterait à jouer un territoire au détriment d'un autre, mais bien au contraire il va nous falloir concilier les intérêts de chacun dans le respect de l'intérêt général de la région», affirmait Horace Lanfranchi, président du Conseil général du Var, en ouverture du débat public. Belle équation certes, mais pas facile à résoudre. La preuve avec la grande opposition qui s'est levée face à la première proposition de TPM de créer une gare en périphérie à Cuers. Une opposition justifiée car comme le reconnaît André Gillet, conseiller technique à TPM, «une gare aux environs de Cuers risquerait de renforcer la pression foncière sur le Moyen-Var et d'induire une consommation accrue de terres agricoles».

A l'Est, du nouveau !

Aussi, en fin de débat public, une

seconde proposition a été formulée avec une gare dans le secteur de La Pauline-Grande Tourrache. Pour André Gillet, «elle permettrait de garder les TGV jonction avec un arrêt à cette gare et d'avoir des TGV radiaux à destination de Paris qui partiraient à l'envers jusqu'à La Pauline pour rejoindre la LGV». Une proposition renforcée par Gabriel Jourdan, chargé d'études déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise qui, lui aussi, défend l'idée de cette inflexion vers le Sud du tracé initialement prévu par RFF, afin de localiser cette gare dans le secteur de Toulon Est. «On limitera la pression périurbaine sur la plaine de Cuers et on évitera d'y localiser une gare TGV qui consomme jusqu'à 40 hectares».

L'objectif est donc d'avoir un tracé aux alentours de l'interconnexion entre la ligne qui mène à Hyères et celle qui conduit aux Arcs, en interconnexion avec le système de transports collectifs de la métropole toulonnaise et reliée au tramway.

Alors, même si cette proposition induit un surcoût de 400 millions d'euros et pénalise de trois minutes le temps de parcours entre Paris et Nice, elle est soutenue par Gabriel Jourdan, car pour lui : «elle a l'immense intérêt de permettre une véritable mise en réseau des métropoles de l'arc méditerranéen, une desserte optimale de la métropole toulonnaise et par là même une fréquentation accrue des TGV, notamment pour les déplacements intra-régionaux».



De gauche à droite :
Hubert Falco et Horace Lanfranchi.

QUELLE DESSERTE POUR TOULON ?

Située entre les deux autres métropoles régionales, Toulon ne veut pas être le parent pauvre de ce projet même si elle a déjà une gare TGV, à savoir la gare actuelle de Toulon Centre. La proposition de TPM d'une nouvelle gare dans la zone de la Grande Tourrache n'est pas, pour notre association, convaincante.

3 h50. Tel est le temps de parcours actuel d'un TGV Paris-Toulon, empruntant le raccord des Chartreux à Marseille. Avec la proposition de TPM qui situe une gare TGV dans le quartier de la Grande

Le temps de parcours pour atteindre Paris serait alors sensiblement identique

Pauline, Toulon devrait se retrouver à 3h15 de la capitale... à condition qu'un passage éventuel par Marseille centre ne ralentisse pas trop les circulations. Et même s'il y a gain de temps, il n'est qu'apparent.

En effet, cette gare serait accessible depuis Toulon par l'autoroute déjà fortement saturée pratiquement à toutes les heures, ce qui augmenterait de fait le temps réel de desserte de Toulon. Et finalement, le temps de parcours pour atteindre Paris serait alors sensiblement identique à celui de la desserte par la ligne classique !

En outre, tout comme pour le passage par Marseille, le projet proposé fait l'objet de nombreuses critiques sur sa faisabilité et ses coûts. Il est, effectivement, surprenant de constater que les obstacles qui subviendront au percement du Coudon, massif qui est en instance de classement, ne soient pas évoqués. De

même, les difficultés de réalisation d'une gare en terrasse au-dessus d'une zone commerciale et des voies exploitées, ne sont pas approfondies. Les rayons de courbure et les différences altimétriques proposés pour raccorder la ligne classique à la ligne nouvelle ne nous paraissent pas très réalistes.

Libérer le littoral

Pour autant, il n'est pas question de critiquer sans proposer. En effet, même si le but de la réalisation de cette ligne nouvelle n'était pas de créer une liaison directe à grande vitesse Toulon-Paris, car elle existe déjà, il s'agit d'une occasion formidable de désen-

gorger les lignes côtières pour pouvoir développer le TER. D'autant qu'on assiste de plus en plus à des déplacements de population et au développement des petites villes, du centre Var et de leurs environs.

Ce centre Var est donc en train de se peupler de manière importante et ce développement va être accentué par l'apport de population dû au projet ITER et qui se logera dans un rayon d'au moins 50 km autour de Cadarache. Oui, le département du Var est en pleine mutation. Doit-on alors continuer à saturer le littoral et laisser le reste du département sans un seul moyen de transport ferroviaire ?

La question a été posée maintes

La gare de Toulon centre



fois lors du débat public, mais invariablement le débat revenait sur le tracé proprement dit de la ligne nouvelle alors qu'une réflexion sur l'aménagement du territoire du département dans le centre Var, au lieu du littoral, est indiscutablement préférable. L'utilisation du couloir de nuisance symbolisé par le sillon autoroutier passant à travers de nombreuses zones naturelles permettrait de préserver au mieux le plus grand nombre de vignobles du Var. Cependant, cela ne peut se réaliser au détriment du développement des TER dans ce secteur ; il devient alors indispensable de réactiver les relations ferroviaires abandonnées comme Carnoules-Gardanne. Une option qui répond, effectivement, aux besoins des populations en assurant la préservation de l'environnement.

Certains pensent qu'une gare TGV à proximité de Brignoles devrait permettre de mieux irriguer le Centre Var, accompagner son développement et aussi diminuer les trajets en voiture pour accéder au réseau européen à grande vitesse. Cette gare devra absolument être mixte TGV-TER.

Par ailleurs, force est de constater que l'implantation de la gare de «Les Arcs-Le Muy» n'a, en revanche, jamais été remise en cause. La desserte de Saint Raphaël pouvant se faire par la ligne classique à partir de cette gare sans diminuer le nombre actuel de TGV.

Une ligne nouvelle passant par Aix TGV, Brignoles et Les Arcs Le Muy apparaît donc comme une alternative crédible au passage par Toulon Nord.

La gare centre de Toulon resterait ainsi la gare TGV. Dans cette option, la desserte TGV de Toulon et de Hyères continuera à se faire par la ligne classique dont la

QUESTIONS À

ROBERT ALPHONSI,
VICE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL
ET ÉLU MUNICIPAL DE TOULON



Le développement économique du Var ne

passerait-il pas par la construction de cette nouvelle ligne à grande vitesse ?

Robert Alphonsi : En refusant de prendre clairement position en faveur de la création d'une ligne TGV desservant le Var et la Côte d'Azur, les responsables politiques varois ont commis, dans les années 90, une erreur historique. Résultat : vingt ans minimum de retard d'équipement pour une partie du département, des centaines de millions d'euros évaporés, puisque les collectivités locales doivent désormais assurer une grande partie du financement d'un projet largement financé à l'époque par la SNCF.

Sans "branchement" par un moyen de transport rapide, de grande capacité, à des coûts acceptables, de l'ensemble du département sur les régions européennes les plus dynamiques, à commencer par l'Île de France et Rhône Alpes, il n'est pas possible de construire une économie fondée plus largement sur la connaissance, la recherche, l'innovation technologique, le savoir-faire et la qualification.

Que pensez-vous du tracé des métropoles soutenu par TPM ?

R.A. : Toulon et sa communauté sont déjà reliés à Paris, Lyon et plus généralement à

l'Europe du nord.

C'est donc la logique "grande vitesse" et la priorité à accorder à la desserte des parties du Var qui ne le sont pas encore qui imposent un tracé nord, aussi direct que possible vers la vallée du Rhône, avec une gare dans l'est Var.

Les études techniques permettront d'optimiser le meilleur tracé en intégrant les impératifs environnementaux,

Le débranchement de la ligne nouvelle vers Nice au sud d'Aix TGV semble donc être une alternative crédible

Subordonner la construction de la LGV à l'existence d'une gare à Toulon ou à proximité immédiate, c'est interdire de fait à l'est et au centre Var le bénéfice d'un TGV au plein sens du terme.

C'est aussi renchérir considérablement le coût d'une ligne qui battra, dans tous les cas de figure, des records en la matière.

Ce serait aussi maximiser l'impact négatif de la LGV sur l'environnement particulièrement sensible en zone urbanisée et sur l'outil agricole.

Et cela, pour un bénéfice marginal par rapport à la situation actuelle.

modernisation devrait augmenter la fiabilité et abaisser les temps de parcours tout en conservant une desserte TER de qualité.

Cependant, il apparaît comme une nécessité de conserver la possibilité de desservir Toulon par la ligne nouvelle avec un débranchement vers Le Luc, cette ligne nouvelle étant aussi une possibilité de détournement en cas d'incident sur la ligne classique.



QUESTIONS à

JOËL CANAPA,
VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL
PACA ET ÉLU MUNICIPAL À LA GARDE



**Pourquoi
vous
opposez-
vous au
passage
de la ligne**

nouvelle par La Garde ?

Joël Canapa : C'est un tracé que des élus veulent imposer aux populations tout en leur cachant leurs volontés. Ce type de comportements est inadmissible. La nouvelle politique des transports, à partir du ferroviaire, mise en place par la Région depuis quelques années a permis de constater rapidement les limites de capacités des installations ferroviaires existantes du fait de leur non modernisation, voire même de leur abandon pour certaines et en particulier dans le Var. Il est évident aussi que seule l'amélioration de ces lignes ne pourra résoudre toutes les difficultés que nous allons rencontrer en matière de déplacement

Il y a un tracé, qui est évident, c'est ce que l'on appelle l'axe de nuisance qui suit l'autoroute A8.

années à venir. Seule la construction d'une nouvelle ligne, pourrait dégager des possibilités afin de développer ces services régionaux et le trafic fret. Le tracé des métropoles ne m'apparaît pas être le meilleur tracé car il

oublie simplement que le Var ne se résume pas qu'au littoral et que Toulon et Hyères sont déjà des villes correctement desservies par la grande vitesse à partir de la capitale. De plus les nouveaux temps proposés ne tiennent pas compte des temps d'approche particulièrement difficiles sur Toulon. Les études fournies par TPM apparaissent farfelues et la faisabilité, loin d'être démontrée. Je suis pour un développement durable de l'ensemble des territoires du Var. Exiger que ce tracé soit réalisé avec simplement ces éléments ne me paraît pas responsable. Je suis persuadé que les études en cours ne manqueront pas de confirmer mes propos d'aujourd'hui.

Mais alors que proposez-vous ?

J.C. : L'arrivée d'ITER aura aussi des influences directes pour le Var en ce qui concerne le logement ; le Var va continuer à se rééquilibrer. Si on veut vraiment être dans une logique d'aménagement global du département, de construction d'une liaison avec l'Est et l'Ouest, on n'est plus dans une logique de performance afin de mettre Toulon à 8 minutes de moins de Paris. Il y a un tracé, qui est évident pour n'importe quelle personne qui regarde une carte, c'est ce que l'on appelle l'axe de nuisance qui suit l'autoroute A8 avec effectivement une gare possible en centre Var, sachant qu'aujourd'hui on part déjà de Toulon en TGV.

Lettre ouverte aux candidats aux élections législatives de juin 2007



Le développement économique d'une région ne peut se faire sans une amélioration de ses moyens de transports collectifs particulièrement ceux liés au fer, reconnus comme un moyen de transport propre. Sur la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la modernisation des infrastructures ferroviaires est déjà commencée et devrait se poursuivre avec les investissements prévus au contrat de projet 2007-2013 signé le 20 mars dernier. Mais tout le monde reconnaît que la saturation de la seule ligne du littoral ne permettra pas de manière satisfaisante l'augmentation des services régionaux si la ligne à grande vitesse reliant le TGV Méditerranée à l'Italie n'est pas réalisée.

Les membres de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur, réunis en assemblée générale le 24 mars à Mouans-Sartoux ont décidé de s'adresser aux candidats aux élections législatives de juin 2007 afin de leur demander de s'engager sur les points suivants :

- Certains d'entre vous proposent le tracé dit des métropoles en développant des arguments liés au développement nécessaire de l'Arc méditerranéen,

d'autres pensent que la nouvelle ligne devrait emprunter un autre itinéraire dans les Bouches-du-Rhône et le Var étant donné que Marseille et Toulon sont déjà desservis par le TGV et qu'une logique d'aménagement du territoire voudrait que cette ligne passe dans le centre Var.

Puisque vous souhaitez représenter les intérêts de la Région au niveau national, nous vous demandons de bien vouloir faciliter la réalisation des études complémentaires en cours à RFF afin qu'elles puissent se dérouler sans difficultés et sans a priori. Les finalités de chaque solution pourront être ainsi, bien cernées, leur faisabilité bien établie et leurs véritables coûts enfin connus. Ensuite il sera beaucoup plus facile au Ministre en place de choisir, le moment venu, le meilleur tracé pour la Région et ses habitants.

- Le rôle du Parlement est fondamental pour l'identification des projets et la définition des priorités de réalisation. Vos collègues du Sud-Ouest l'ont très bien compris, nous vous demandons de vous engager à tout faire pour que le projet de la LGV PACA retrouve le rang qui est le sien.

- La puissance publique

doit rester une notion forte dans le domaine des transports, les parlementaires se doivent de trouver des modes de financement où la puissance publique ne soit pas écartée. S'il n'est pas scandaleux que nos enfants paient plus tard les infrastructures qu'ils utiliseront et qui sont décidées aujourd'hui, il est en revanche inadmissible, que pour satisfaire des intérêts particuliers à court terme, ils paient beaucoup plus pour le même service. Nous vous demandons de vous engager à trouver des modes de financement compatibles avec un véritable service public des transports ferroviaires.

En tant que candidat aux élections législatives, il serait bien que vous nous fassiez connaître, pendant la campagne électorale, vos engagements sur ce projet important pour la région PACA.

Veuillez agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments respectueux.

Alain Patouillard,
président de l'Association
TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur.