

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR







Association TGV
Développement Nice
Var Var Côte d' Azur



- 3 LES CHAMBRES DE COMMERCE SE FÂCHENT
- 4-5 30 ANS PLUS TARD
 - 6 FOLIE DES GRANDEURS OU SIMPLEMENT RÉALISME?
 - 7 LE TRAIN : UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE À LA ROUTE
 - 8 LE CHOIX D'UN SCÉNARIO
- 9-10 LES DIFFÉRENTS TRACÉS
- 11-12 LES DÉBUTS DE LA CONCERTATION
- **13-14** LES GROUPES DE TRAVAIL
 - **15** LGV PACA : UN NOUVEAU DÉPART
 - 16 FÊTE DU TRAIN À BRIGNOLES

RENSEIGNEMENTS

7, avenue Aristide Briand BP 66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer Tél : 06 12 42 39 22 06 12 16 04 82

Editorial

Le projet LGV PACA avance lentement mais sûrement!

Le 12 mai 2011 s'est tenu le Comité de Pilotage réunissant l'ensemble des financeurs. Réseau Ferré de France y a présenté les scénarios estimés possibles dans le cadre du tracé des Métropoles du Sud soit 20 variantes fonctionnelles. Certaines de ces variantes utilisent en partie le réseau classique sans que l'on sache bien si cela se fera avec une extension des emprises ou simplement avec une utilisation des voies existantes.

Le Comité de Pilotage du 11 juillet 2011 a retenu 4 de ces scénarios. Ils seront maintenant approfondis par les Bureaux d'Etudes qui ont été mis en place : un dans les Bouches du Rhône, un dans le Var et un dans les Alpes Maritimes avec en même temps une mise en concertation.

Le système de concertation commence également à se mettre en place. En juin les membres des 3 Comités Territoriaux (Coter) présidés par les Préfets départementaux, ont été désignés et se sont réunis afin d'établir les règles de fonctionnement de ces instances. A noter que notre Association n'a été retenue que dans le Coter 13. Courant juin 2011 est paru le rapport MARITON expliquant que toutes les lignes à grande vitesse préconisées par le Grenelle de l'Environnement n'étaient pas forcément utiles et finançables. D'autres, constatant l'état du réseau classique, se demandent à haute voix si la SNCF et RFF ne devraient pas réduire les investissements, en particulier en ce qui concerne les LGV.

Par contre, les Chambres de Commerce de Provence Alpes Côte d'Azur sont passées à l'offensive demandant une réalisation rapide de ce projet. Quant au Préfet de Région, il a rappelé, lors de la pose de la première pierre de la liaison Avignon-TGV à Carpentras via Avignon-Ville, l'utilité et la nécessité d'une telle ligne pour la région Provence Alpes Côte d'Azur et semble vouloir accélérer les procédures. Les premières réunions publiques dans le cadre de la concertation démontrent bien les difficultés, dues au choix imposé du tracé des Métropoles du Sud. A suivre de très près afin que les détracteurs du projet, en proposant des solutions

A suivre de très près afin que les détracteurs du projet, en proposant des solutions infaisables et très onéreuses, n'arrivent pas à faire reporter ou annuler le projet au profit d'autres régions.

Alain PATOUILLARD

Président de l'AssociationTGV et Développement Var Nice Côte d'azur



DIRECTEUR
DE LA PUBLICATION:

Alain PATOUILLARD
Président de l'association
TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur

PARTICPATION:

Jean Claude **SAPPA**Michel **CORREARD**Robert **LEMPERNESSE**

CONCEPTION ET RÉALISATION:

EMILE Communication

Avec la participation de:



BULLETIN D'ADHÉSION À L'ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT VAR - NICE - CÔTE D'AZUR à retourner accompagné d'un chèque à: 7 avenue Aristide Briand BP66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Nom, prénom :		
Adresse:		
Téléphone :	Adresse F	=-mail ·

BARÈME DES COTISATIONS: Adhésion individuelle: **16 €** Adhésion associative: **38 €** Adhésion entreprise: **100 €**

LES CHAMBRES DE COMMERCE SE FÂCHENT ...



Les représentants du monde économique de Provence Alpes Côte d'Azur sortent de leur réserve et ont décidé de mettre la pression sur un sujet qu'ils estiment vital pour le développement économique de la région : la réalisation de la ligne LGV PACA.

« Cet équipement est indispensable pour desservir les bassins de population comme Marseille, Toulon et Nice, respectivement 2eme, 9eme et 5eme ville de France », rappelle le Président de la Chambre régionale de Commerce (CCIR) au cours d'un séminaire le 26 mai 2011.



En 1936 le ferroviaire a permis de développer l'activité touristique sur le littoral et de nos jours le tourisme pèse encore très lourd en chiffre d'affaire mais aussi en terme d'emplois. Monsieur Dominique ESTEVE, Président de la CCIR rappelle aussi « Si la LGV ne se fait pas, il faudra investir massivement sur le routier ».

Réalisme ou boutade, si l'on veut lutter contre le réchauffement climatique, investir massivement sur le routier est contraire à la définition même de développement durable, c'est ce que semble oublier le Député MARITON dans son rapport.

Selon les Chambres de Commerce, s'il est encore possible et souhaitable de rediscuter du choix du tracé, donc de son coût, il est par contre non envisageable que ce projet soit « oublié » au profit d'autres projets sur le territoire.

Alain PATOUILLARD

Président de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

30 ANS PLUS TARD : 800 TGV PERMETTENT À 141 000 VOYAGEURS DE SE DÉPLACER QUOTIDIENNEMENT

En juin 2011, voyageurs et agents SNCF en activité ou en retraite, ont pu célébrer ensemble les 30 ans du TGV.

Le TGV a véritablement créé un nouveau système



de transport qui apporte une meilleure solution aux problèmes de déplacement dans un maximum de directions. Les cadences depuis sa création, se sont accélérées, le niveau du confort s'est élevé et le réseau s'est étendu au-delà même des frontières.

Michel CORREARD

Le TGV a vraiment changé la façon de voyager de millions de voyageurs, les statistiques sont là pour le rappeler, puisque depuis son lancement, le TGV a transporté plus de 1,7 milliards de voyageurs sur le territoire national. (83 % des français ont emprunté ce mode de transport)

Quelle est origine du TGV?

Créé en 1966, le Service de la Recherche de la SNCF commença à travailler sur la grande vitesse et sur la traction électrique en entreprenant des essais de captage à l'aide de nouveaux pantographes. La traction thermique et la traction électrique faisaient débat au sein même du Service. En 1972 sera construit et mis en service le prototype TGV 001 équipé de turbines à gaz, la même année sera également construit « Zébulon » à partir d'une automotrice équipée de pantographes à deux étages.

En même temps, de 1966 à 1971, la SNCF procèdera à des études d'une nouvelle ligne entre Paris et Lyon, soumises bien évidemment à de nombreuses oppositions. Tout d'abord à celles provenant de son autorité de tutelle, qui ne voit pas l'intérêt du rail pour l'Amé-

nagement du territoire, la route étant bien sûr déjà préférable, le Délégué à l'Aménagement du Territoire allant même jusqu'à annoncer que ce projet serait préjudiciable à celui de la mise au gabarit du Canal Rhin Rhône !!!!! Le Ministre des finances, quant à lui, trouve aussi que le montant de l'investissement n'est pas compatible avec les finances publiques. Les transporteurs aériens, quant à eux, ressentent à juste titre un véritable danger pour leurs Compagnies. En effet, il sera difficile à l'avion de lutter sur des distances comme Paris Lyon, avec ce nouveau moyen de transport allant de centre ville à centre ville, rapide, confortable et économe en énergie.

Mais la crise pétrolière aidant, début 1974, la décision de construire cette nouvelle ligne Paris-Lyon sera tout de même prise n'entraînant sur le terrain que très peu de contestations. En 1976, la déclaration d'utilité publique est prononcée et les travaux commencent rapidement. Dès 1981 un premier tronçon sera inauguré, un record du monde de vitesse sur rail sera même établi (380 Km/h) et deux ans plus tard, le deuxième tronçon est mis en service mettant ainsi Lyon à moins de deux heures de Paris. Ensuite la ligne sera poursuivie d'abord vers Valence puis vers Marseille, en 2001 Marseille sera ainsi à trois heures de Paris.

Et puis tout s'enchaîne :

- Construction de la ligne atlantique, branche Le Mans, puis Tours. Un nouveau record du monde de vitesse sur rail est établi à 515,3 Km/h,
- Construction de la ligne TGV Nord et de la jonction Sud-Est/Nord,
- Construction de la première phase du TGV Est avec un nouveau record du Monde à 574,8 Km/h,
- Construction de la ligne Perpignan-Figuéras avec un premier financement public-privé sous forme d'une concession,
- Construction du premier tronçon du TGV Rhin Rhône qui devrait être mis en service en décembre 2011.

Et ensuite M. le Député MARITON ne sévit pas :

- Construction du deuxième tronçon du TGV Rhin Rhône,

- Construction de la liaison Sud Europe Atlantique (SEA) de Tours à Bordeaux avec des prolongements vers l'Espagne et Toulouse (GPSO) puis plus tard vers Narbonne, sous forme d'une concession,
- Construction du contournement de Nîmes et Montpellier sous forme d'un contrat de partenariat avec une continuité vers Perpignan,
- Construction de la LGV PACA qui devrait ainsi constituer un lien entre Barcelone et Gênes,
- Construction de la ligne desservant la Bretagne sous forme d'un contrat de partenariat,
 - Construction de la phase terminale du TGV Est,
- Construction de ligne reliant Lyon à Turin par la Maurienne.

Un Matériel performant:

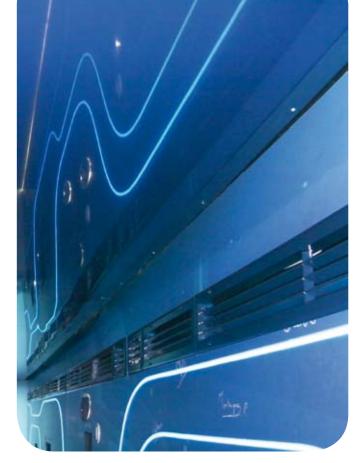


Construits entre 1978 et 1985, les TGV Sud-Est de couleur orange étaient destinés à l'origine à la LGV Sud-Est. Les multiples innovations techniques ont ensuite permis de faire évoluer ce Matériel : TGV Atlantique, TGV Réseau, TGV POS, TGV Duplex, TGV BPKA (Thalys), TGV Transmanche (Eurostar). Le dernier record est aussi une étape vers le futur avec

L'évolution de la signalisation :

l'AGV et le Zéphiro.

Assurer l'espacement en toute sécurité des trains circulant à plus de 300 Km/h en garantissant un débit de la ligne avec un train toutes les cinq minutes, puis toutes les trois minutes, a nécessité de revoir la signalisation classique. La TVM 300 puis la TVM 430 a fait appel à l'informatique qui avec la mise en service du contrôle de vitesse garantit aux circulations à grande



vitesse un très haut niveau de sécurité.

Sous l'égide de la Communauté Européenne, un nouveau système de signalisation (ETCS) devrait être implanté sur toutes les infrastructures nouvelles, il fait appel à la radio (GSMR). Ce nouveau concept a été largement inspiré des travaux du Service de la Recherche de la SNCF dans le cadre du projet « Astrée ».

Moyen de transport à la fois respectueux de l'Environnement et vecteur de développement économique, le TGV est aussi une vitrine du savoir faire de la SNCF et des Cheminots. C'est un modèle auquel la France, dans son ensemble, est très attachée. Alors faudrait-il comme le suggère le rapport MARITON, arrêter un tel progrès qui a permis et devrait encore permettre à tous de se déplacer confortablement pour le travail et pour les loisirs, tout en consommant le moins possible de produits d'origine fossile qui vont devenir de plus en plus rares et chers.

Plus personne ne conteste Paris Marseille en 3 heures et gageons qu'il en sera de même pour Paris Nice en moins de 4 heures dès 2023.

Michel CORREARD

Trésorier de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

FOLIE DES GRANDEURS OU SIMPLEMENT RÉALISME?

Quand il fut décidé au milieu du XIX ème siècle de développer le Chemin de Fer naissant en reliant chaque préfecture et sous-préfecture par des infrastructures ferroviaires, les responsables de l'époque faisaient-ils preuve de folie des grandeurs et leurs finances publiques étaient-elles très florissantes ? Sans apporter une réponse à ces questions, nous constatons simplement, qu'à cette époque des moyens techniques et financiers

avaient été mis en place afin de réaliser ces infrastructures qui pour certaines servent encore aujourd'hui, mais il est vrai que le lobby routier était moins puissant et les choix politiques certainement différents.

Il y a 30 ans, le Ministre des finances de l'époque assurait déjà que les finances publiques ne pouvaient se permettre de payer la nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon. La crise énergétique aidant, elle a malgré tout été construite permettant ainsi à la France de devenir une vitrine en la matière, exportant largement son savoir faire. 30

ans plus tard, malgré les 1,7 milliards de personnes transportées, certains dirigeants, y compris de hauts dirigeants de la SNCF, annoncent que le TGV n'est plus rentable, oubliant qu'il a fait les beaux jours de la SNCF et qu'il le fait encore ; il suffit de voyager pour s'en apercevoir (par exemple le 17 juillet 2011, il était impossible de trouver un billet TGV pour aller de Valence à Paris le lendemain).

Améliorer la compétitivité économique d'un pays, assurer à chaque citoyen la possibilité de se déplacer dans de bonnes conditions, participer à la lutte contre les changements climatiques, ces trois règles qui ont été à la base du Grenelle de l'Environnement, seraient- elles devenues obsolètes ?

Le rapport de circonstances relatif au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), établi par le Monsieur le Député MARITON peut le laisser penser. En effet, Il explique que la France n'a plus les moyens de réaliser d'ambitieux projets d'investissements particulièrement dans le domaine ferroviaire, dans un contexte de fortes contraintes économiques. Il rajoute que le faible niveau d'autofinancement des investissements ferroviaires nécessiterait que soient revues les études socio-économiques des projets et que la dette de la SNCF et de RFF, s'accroissant d'une manière intolérable, on n'échappera pas à une réduction des ambitions.......CQFD......

Petite note positive selon lui : les partenariats privés-



publics, qui semblent se mettre en place, devraient enfin permettre d'améliorer la concurrence et la productivité. L'apparition d'autres opérateurs ferroviaires devrait aussi permettre une « rentabilité positive des entreprises et une baisse des prix pour les utilisateurs ».

Les Chemins de Fer anglais qui se sont lancés dans l'aventure bien avant nous, seraient-ils devenus un exemple en la matière, quant à la baisse des prix due à la concurrence, nos factures téléphoniques et énergétiques (EDF) parlent d'elles même.

Non, Monsieur le Député, nous ne pouvons suivre votre raisonnement : nous devons garder un Service Public des transports de qualité et ce n'est pas avoir la folie des grandeurs que de vouloir des infrastructures de transports qui permettent cette qualité.

Alain PATOUILLARD

Président de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

LE TRAIN: UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE À LA ROUTE



Dans deux ans, la gare d'Avignon-Ville devrait se retrouver à moins de cinq minutes de la gare d'Avignon-TGV grâce à la construction d'une voie nouvelle de un Km, appelée « la Virgule », assurant ainsi la liaison entre ces deux gares distantes de 4 Km.

Il aura fallu donc plus de dix ans pour réparer l'erreur d'Aménagement du Territoire que fut en 2001 le défaut de réalisation de cette liaison entre les deux gares d'Avignon.

Afin de permettre l'accès au réseau à grande vitesse, il sera donc possible d'utiliser le réseau classique évitant ainsi aux usagers d'utiliser leurs véhicules routiers pour accéder à Avignon TGV. De plus ces travaux s'inscrivent dans la perspective de réouverture de la liaison Avignon Carpentras prévue au contrat de projet 2007-2013 : « véritable trait d'union entre ces villes vauclusiennes » rappelait Michel VAUZELLE, Président du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur, lors de la pose symbolique de la première pierre de cette liaison, le 27 juin 2011, à Avignon TGV.

Hugues PARANT, Préfet de Région, rappellera aussi au cours de cette journée, le rôle que joue le TGV dans le cadre de l'Aménagement du Territoire et l'absolue nécessité de continuer sur la région avec le projet de la LGV PACA. Paroles appréciées par tous ceux qui souhaitent la réalisation de ce projet, en espérant que les moyens mis en place puissent le permettre.

Ainsi cette erreur, corrigée 10 ans plus tard non sans difficultés, devrait pouvoir alimenter la réflexion lors de la concertation sur le projet de la LGV PACA, afin que les connexions lignes LGV-réseau classique soient comprises dans le projet et réalisées en même temps.

Robert LEMPERNESSE

Habitant de Carpentras



LE CHOIX D'UN SCÉNARIO

Après 6 mois de débat public et 4 ans d'études complémentaires, le Ministre en charge des Transports a demandé le 29 juin 2009, à RFF de continuer le projet en choisissant le tracé des Métropoles du Sud comme référence. 2 ans plus tard se pose encore la question :

Le tracé des Métropoles du Sud oui, mais quel scénario faut-il adopter?

Dans le cadre de ce tracé des Métropoles du Sud, RFF a travaillé sur une panoplie de scénarios pour assurer la mise en place sur la région Provence Alpes Côte d'Azur, d'un système ferroviaire complet et performant comprenant l'aménagement du réseau classique et la création d'une deuxième infrastructure ferroviaire à grande vitesse dîtes LGV PACA.

Lors du Comité de Pilotage du 12 mai 2011, RFF a présenté vingt variantes fonctionnelles possibles accompagnées



Gare TGV d'Avignon

d'une grille multicritères permettant l'évaluation de ces variantes les unes par rapport aux autres.

Le Comité de Pilotage du 11 juillet 2011 a retenu quatre scénarios issus de ces variantes. A partir de septembre 2011, ces scénarios seront soumis à tous les acteurs dans le cadre de la concertation organisée par les Comités Territoriaux présidés par les Préfets départementaux, donnant ainsi à tous la possibilité d'émettre des avis et de formuler des propositions. Ces scénarios serviront également de base de travail aux trois bureaux d'études choisis pour réaliser les études préparatoires à l'Enquête d'Utilité Publique. Celles-ci devraient aboutir avant fin 2014 à l'établissement d'un avant projet sommaire et du dossier d'enquête d'utilité publique.

La mise en place d'un système ferroviaire complet et performant sur la région Provence Alpes Côte d'Azur ne peut se faire sans la réalisation de cette deuxième infrastructure qui permettra de libérer des capacités nécessaires au fret et aux liaisons TER de la ligne actuelle tout en apportant une contribution essentielle aux enjeux économiques de la région.

Aboutir au choix du meilleur projet acceptable, réalisable et efficace sera donc l'objectif de la concertation jusqu'à la fin 2014.

Vous trouvez ci après les 4 scénarios retenus dans le cadre du tracé des Métropoles, scénarios utilisant pour 3 d'entre eux une partie de la ligne existante élargie.

Le choix du tracé des Métropoles ne semblait pas forcément le meilleur choix et maintenant le choix d'utiliser en partie les voies existantes avec les difficultés que cela comportera sera-t-il la solution ?

Etudes et Concertation devraient pouvoir apporter des réponses, mais gardons à l'esprit que cette infrastructure est indispensable pour assurer un développement durable de notre région et que d'autres tracés que celui des Métropoles du Sud existent.

Scénario 1

Le plus proche des centres villes



Scénario 2

Le plus rapide







Scénario 3

Le plus économique



Scénario 4

Le plus maillé







LES DÉBUTS DE LA CONCERTATION

La déclaration de RIO sur l'Environnement et le développement durable rappelait que la meilleure façon de traiter les questions d'environnement était d'assurer la participation de tous les citoyens concernés au niveau qu'il convient. Ainsi chaque individu devrait avoir la possibilité de participer au processus de décision. La loi BARNIER institue ainsi, en 1995, le Débat Public.

Le Débat Public sur la LGV PACA s'est déroulé de février à juillet 2005. Ensuite, Réseau Ferré de France (RFF) a engagé des études complémentaires aboutissant fin juin 2009 au choix ministériel d'un scénario dit des « Métropoles du Sud». De 2005 à 2009, un dispositif de consultation et d'information avait été mis en place.

Dans le cadre des études préparatoires à l'Enquête d'Utilité Publique et afin de permettre des échanges constructifs conduisant au choix du meilleur projet (acceptable, réalisable et efficace) et d'informer le public, une charte de concertation a été élaborée fin 2010 par RFF avec la participation des acteurs du débat. Cette charte devrait permettre de :

- Recueillir les propositions du public en liaison avec l'avancement des études,
 - Identifier les enjeux et les difficultés,
- s'assurer de la mise en œuvre d'un système ferroviaire global (LGV-TER) voulu par l'Autorité Organisatrice,
- s'assurer de manière transparente de l'information des acteurs du débat et du public,
 - suivre l'évolution de la concertation et l'évaluer.

Soit un mélange d'informations, de consultations et de concertations ; ce que nous rappelions dans notre dernier bulletin N° 14.

Les Instances de Concertation.

I Le Comité Territorial Départemental (COTER)

Ce Comité est présidé par le Préfet du Département. Pour le projet, un COTER a été créé par département (Bouches du Rhône, Var et Alpes Maritimes). Sa mission est de :

- émettre un avis sur les différentes options de passage,
 - préconiser des aménagements,
- s'assurer de la prise en compte des enjeux locaux et globaux,
 - mettre en place un ou plusieurs groupes de travail

soit par thèmes soit par aires géographiques,

- veiller à la bonne application de la charte de concertation (reprise dans le bulletin 14).

La mise en place de cette instance a été réalisée en juin 2011 avec la nomination de ses membres : Représentants de l'Etat et



Jean-Claude SAPPA

de RFF, Co financeurs, Collectivités non financeurs, Monde économique et Associations. Les Associations nationales ont un représentant dans chaque COTER, les Associations régionales représentatives qui en ont fait la demande ont un représentant dans un seul COTER: par exemple l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur n'a été retenue que dans les Bouches du Rhône.

Dans chaque COTER des groupes de travail géographiques ont été définis (voir photos ci après), tout acteur qui souhaite participer devra s'inscrire auprès de RFF sur son site ou à RFF Mission LGV PACA Les Docks-Atrium 10.5 10 place de la joliette BP 85404 13567 Marseille cedex 02.

Les COTER se réuniront en séance de travail en septembre 2011 et en principe, ensuite, tous les deux mois.

En présence du COTER, une réunion départementale des acteurs qui se sont identifiés comme tels depuis 2005 pourra être organisée une ou deux fois par an.



II Le Collège des Acteurs.

Ce Collège est composé de représentants des Acteurs qui ont manifesté le désir de faire partie de ce Collège. Il réunit les acteurs non financeurs et devra faire part au Comité de pilotage de son avis et de ses observations sur le déroulement des études et de la concertation. Il est placé sous la responsabilité de RFF. Un garant nommé par la CNDP s'assure que le Comité de Pilotage a bien pris connaissance des avis et observations du Collège.

III Concertation avec les Elus et les Collectivités locales.

Un dispositif spécifique d'information, de communication et de concertation devrait permettre à tous les Elus de remplir leurs obligations.

Régulièrement des rencontres seront organisées par RFF et des Commissions Consultatives présidées par le Préfet département.

IV Concertation avec le public.

Régulièrement des réunions publiques seront organisées pour informer le public mais aussi recueillir ses observations. Le public doit pouvoir s'adresser aux membres des Comités Territoriaux pour tous renseignements sur le projet. En principe, se tiendront avant fin septembre 2011 les premières réunions de ce type dans chaque département.

V Rôle de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur.

Notre Association participant aux Comités Territoriaux et au Collège des acteurs, sera en mesure d'apporter tous les renseignements possibles sur l'avancement du projet. Nous serons donc en mesure de répondre à toutes les sollicitations des différentes associations ou Collectivités qui souhaiteraient faire le point sur l'avancement du projet.

Ces renseignements seront également repris sur notre site : www.associationtgvdeveloppement.fr

A noter que les informations qui seront publiées sur le site le seront dans le cadre de la charte de concertation que nous nous sommes engagés à respecter.

Le Planning de la concertation.

Phase 1 Etudes pour la définition du programme et le cadrage du projet à partir des 4 scénarios retenus par le COPIL du 11 juillet 2011 : De juillet 2011 à janvier 2012

Entre la phase 1 et la phase 2, une synthèse des études et de la concertation sera proposée au COPIL de juin 2012 qui choisira le scénario sur lequel seront engagées les études de la phase 2.

Phase 2 Réalisation des études d'approfondissement pour l'Avant Projet Sommaire (APS) et le dossier d'enquête publique : De juillet 2012 à décembre 2014.





Jean Claude SAPPA

Secrétaire Général de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LES ALPES-MARITIMES



LES GROUPES DE TRAVAIL

RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE



RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LE VAR



LGV PACA : UN NOUVEAU DÉPART COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU 14 SEPTEMBRE 2011

L'Association TGV et Développement a réuni son Conseil d'Administration le 14 septembre 2011 à CARNOULES pour faire le point de l'avancement du dossier après le Comité de pilotage du 11 juillet 2011

et le lancement de la concertation.

Les Membres du Conseil d'Administration appellent à participer activement à la concertation qui débute sur les 4 scénarios proposés.

Ces débats, organisés jusqu'à la fin de l'année 2011, permettront de recueillir les différents avis avant qu'un seul scénario ne soit retenu pour préparer l'Enquête Publique de 2015.

Le CA réitère sa proposition de déboucher sur un projet alliant la grande vitesse et un maillage intelligent de celle-ci avec le réseau classique, seul moyen efficace d'améliorer et de développer un service public de qualité en libérant des sillons existants sur le réseau classique.

Le choix du tracé des « Métropoles du Sud » fait par le Ministre en 2009 ne nous parait toujours pas être le plus efficace, le plus réalisable et le moins coûteux. Sa mise en application quelque que soit le scénario choisi ne peut soulever que d'énormes difficultés qu'il faudra absolument surmonter car l'abandon de ce projet de ligne nouvelle signifierait l'impossibilité physique d'améliorer le transport au quotidien, voire l'accès à la région. Mais n'oublions pas que subsistent d'autres possibilités comme le tracé du « Moyen Var » le long de l'autoroute, tracé beaucoup plus facile à réaliser, moins impactant et moins onéreux.

Le maillage entre la ligne à grande vitesse et la ligne classique est évidemment nécessaire, mais cela doitil se faire en empruntant systématiquement les voies existantes même élargies? Les membres du Conseil d'Administration n'en sont pas convaincus (incidences des travaux sur une voie exploitée : retards, suppressions, remplacement par des bus,....). D'autre part la configuration géographique de la ligne (présence de courbes) et la signalisation ne permettront pas une vitesse supérieure à 140 Km/h et la traversée des villages ne pourra se faire sans une destruction importante de l'habitat.



Toutes ces difficultés ont déjà fait l'objet d'une étude lors de la réalisation du TGV Méditerranée, à la demande des partisans de l'utilisation des voies existantes de l'époque, qui s'était conclue par le fait que ce serait une catastrophe sur le plan environnemental avec un coût nettement plus élevé que celui de la construction d'une ligne indépendante.

L'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur sera très active tout au long de cette concertation et s'assurera que les propositions faites ne conduisent pas à une impasse technique et financière pouvant entraîner l'abandon du projet, ce qui aggraverait encore le retard pris par la région Provence Alpes Côte d'Azur depuis des décennies dans le domaine des infrastructures de transport.

Alain PATOUILLARD

Président de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

FÊTE DU TRAIN À BRIGNOLES les 22 et 23 octobre 2011

Les samedi 22 et dimanche 23 octobre 2011 de 10 h à 19 h se tiendra au Parc des Expositions de la Foire de Brignoles, le Salon du Train.

Des maquettes inédites de nouveaux réseaux et de nouveaux matériels seront présentées autour de l'exposition itinérante sur le ferroviaire créée par l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur.

Auront lieu aussi différents débats sur la réouverture de la ligne Carnoules-Brignoles-Gardanne et sur la réalisation du projet de ligne nouvelle à grande vitesse en Provence Alpes Côte d'Azur.

Cette manifestation est soutenue par le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur, le CE des Cheminots PACA et les Communes de Carnoules et Brignoles.

Possibilités de repas sur place en réservant, entrée 4 €, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans

Renseignements: ARCAR Tél 06 68 21 87 04

