

Association TGV

Développement

*Var - Nice
Côte d'Azur*



Les gares TGV
de
Marseille-Centre et Toulon-Nord
et
La ligne LGV Provence Alpes Côte d'Azur

C.F.

Association TGV et développement Var Nice côte d'azur

Décembre 2006

Tous nos remerciements à toutes les personnes qui ont bien voulu répondre à nos sollicitations et au Conseil régional pour son aide.

Association **TGV** et Développement **Var - Nice - Côte d'Azur**

7, avenue Aristide Briand BP 66

83270 St-Cyr-sur-Mer – Téléphone : 06 12 16 04 82 – 06 12 42 39 22

E-mail : association-tgvtdveloppement@wanadoo.fr

Site internet : www.infostransports.org

SOMMAIRE

I Introduction.

II L'Arc Méditerranéen.

III Quelle desserte pour Marseille ?

- 1) La desserte existante.
- 2) Les propositions de MPM.
- 3) Les difficultés techniques.

IV Existe-t-il une alternative au passage par Marseille centre ?

V Quelle desserte pour Toulon ?

- 1) La desserte existante
- 2) Les propositions de TPM.
- 3) Les difficultés techniques

VI Existe-t-il une alternative au passage par Toulon nord ?

VII Conclusion

I Introduction

Après la réussite de la première ligne à grande vitesse en France sur le parcours Paris-Lyon il devenait indispensable de prolonger cette ligne vers le Sud. Il a été donc proposé en 1991, en continuité de Paris-Lyon, un projet de ligne nouvelle assurant une desserte à grande vitesse de Marseille, de Montpellier et de la Côte d'Azur jusqu'à Fréjus-Saint Raphaël. Tout le monde se souvient alors que les exigences de certains, les divergences d'autres et la mésentente de tous n'ont pas permis à ce projet d'être réalisé dans sa totalité et en particulier la branche Côte d'Azur qui a du être abandonnée.

Ainsi donc, dix ans plus tard en juin 2001, le premier TGV empruntant la nouvelle ligne sur toute sa longueur arrivait à Marseille, trois heures après son départ de Paris. Force est de constater que Nice restait encore à plus de 5h 30 de la capitale.

En 1998 M. Gérard Piel, vice président du Conseil Régional, nouvellement chargé des transports de la région Provence Alpes Côte d'Azur rencontre le ministre des transports de l'époque, M. Jean-Claude Gayssot, afin de relancer cette partie du projet qui avait été abandonnée avec ensuite la possibilité de poursuite de cette ligne à grande vitesse vers Nice et au-delà vers l'Italie dans le cadre de l'Arc Méditerranéen Gènes - Barcelone.

Ce n'est qu'en janvier 2003 que Réseau Ferré de France (RFF) remet au Ministère des Transports une étude d'opportunité sur le développement de la grande vitesse en PACA et ce n'est qu'en décembre 2003 que le projet est relancé par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT). La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), saisie en avril 2004 par le Président de RFF, décidait, un mois plus tard, d'organiser elle-même un débat public. Elle confiait alors à M. Philippe Marzolf la Présidence d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) pour l'organisation et la réalisation de ce débat public « LGV PACA ».

Le projet préparé par RFF couvrait une vaste zone géographique et comprenait trois familles de desserte :

↳ LA desserte par une seule ligne des trois métropoles Marseille, Toulon et Nice : c'est le scénario à une branche,

↳ La desserte de Marseille par la ligne LGV existante puis par un embranchement situé au nord ou au sud d'Aix en Provence, la desserte de Toulon et Nice par une seule ligne nouvelle : c'est le scénario à deux branches,

↳ La desserte des trois métropoles par trois lignes distinctes : c'est le scénario à trois branches.

Le débat public a commencé le 21 février 2005, il était prévu pour une durée de 4 mois. Il a été prolongé de 15 jours pour permettre une expertise supplémentaire demandée par la CNDP. Le débat a donc été clôturé le 8 juillet 2005.

Ce débat « LGV PACA » a suscité un vif intérêt, et connu un grand succès auprès du public des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes. Ce sont en effet 39 réunions organisées par la CPDP qui ont rassemblé plus de 8 000 personnes. A cela il faut rajouter les 15 réunions rassemblant un millier de personnes, organisées par l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur en amont du débat.

Très rapidement les acteurs institutionnels ou associatifs se positionnent et défendent des points de vue souvent différents. Plus d'une cinquantaine de cahiers d'acteurs sont venus compléter les études du maître d'ouvrage (RFF).

A partir d'une étude réalisée par un consultant, la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM) propose que, dans le cadre de l'Arc Méditerranéen, cette ligne passe par Marseille centre.

C'est en s'appuyant sur cette étude que la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée (TPM), lance également sa propre étude en proposant l'implantation de la gare de Toulon-Nord à La Pauline (commune de La Garde), l'implantation de cette gare sur la commune de Cuers ayant fait l'objet de fortes oppositions.

L'Agence des Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM 06) à travers ses études conforte les positions prises par MPM et TPM à condition que la durée du trajet Nice – Paris ne soit pas supérieure à celle de l'avion.

En parallèle, les départements alpins des Alpes de Haute Provence et des Hautes Alpes soutiennent le projet de desserte qui passe le plus au nord par la vallée de la Durance, seul tracé permettant un désenclavement véritable des Alpes du Sud, mais sans trop de convictions ni d'illusions.

De nombreuses associations soulignent l'importance de ce projet pour la région, mais souhaitent qu'il ne soit pas mis en concurrence avec l'amélioration des réseaux existants et l'ouverture de certaines lignes en cohérence avec la desserte de cette future LGV. D'autres refusent ce projet dans la mesure où il passe chez eux et certaines associations ne voient pas l'utilité d'une telle ligne.

La CPDP, prenant en compte les différents arguments développés par tous les acteurs, souligne l'opportunité de la création de la ligne. Elle propose de compléter les études existantes en préconisant trois types de famille de tracés à retenir :

↳ La « LGV Côte-d'Azur » ayant pour but de réduire le plus possible la durée du trajet entre Nice et Paris,

↳ La « LGV des métropoles du sud » desservant en chapelet les villes de Marseille, Toulon et Nice,

↳ La « LGV des solutions alternatives » utilisant les liaisons régionales existantes en les modernisant.

Donnant une suite favorable aux conclusions de la CPDP, RFF décide le 6 décembre 2005 de poursuivre la préparation du projet. La « LGV des métropoles du sud » ayant la préférence de grandes collectivités territoriales (MPM et TPM notamment) étant choisie comme la solution de référence.

Des études complémentaires, destinées à vérifier les performances, la faisabilité et les coûts des trois solutions seront donc effectuées en 2007 et 2008.

Lors du débat public, l'emplacement des gares futures a fait l'objet de nombreuses controverses, la tendance actuelle de la SNCF étant de les installer au centre des villes où se trouve souvent la gare historique pour limiter l'usage de la voiture individuelle et profiter des transports collectifs terminaux des villes ainsi desservies, d'où le souhait de la Communauté Urbaine de Marseille de construire une deuxième gare TGV à Marseille. Par contre la Communauté des Communes TPM a préféré proposer la création d'une gare située à la périphérie de Toulon.

L'implantation des gares à la périphérie des villes, n'a semble-t-il, pas toujours donné satisfaction. L'exemple des gares d'Amiens-TGV et de Montchanin-TGV est souvent cité comme un échec, pour de multiples raisons allant de l'absence de relations avec le réseau TER à l'absence d'anticipation des Collectivités locales pour en faire un centre de vie. D'autres gares, également situées en périphérie mais desservies par le réseau TER, comme Valence-TGV et la future gare de Reims-TGV, méritent une autre conclusion.

Il semble donc, que l'implantation d'une gare TGV doit être décidée en fonction des conditions locales (présence d'autres gares, accès routiers, autres dessertes ferroviaires, disponibilité du foncier, volonté politique.....) et non en application d'un dogme.

Le débat public a permis, aussi, à certains participants de s'interroger sur le fait que cette ligne ne pouvant être opérationnelle qu'à partir de 2020, il est fort probable qu'à cette époque les villes et les campagnes d'aujourd'hui n'auront plus les mêmes contours, d'où l'idée d'introduire le phénomène de métropolisation dans le raisonnement.

Il est apparu à l'association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur qu'il serait intéressant, après le débat, de continuer à réfléchir sur l'emplacement le plus logique de ces gares en tenant compte, certes, des impératifs de rentabilité de l'opérateur ferroviaire mais aussi de l'aménagement du territoire. Pendant l'année 2006, l'association a sollicité de nombreux acteurs régionaux afin de développer une argumentation qui sera proposée à RFF dans le cadre de la concertation et des études complémentaires.

II L'Arc Méditerranéen

L'Arc Méditerranéen est un espace transnational défini dans le cadre de l'étude France 2020 de la DATAR et regroupant les espaces riverains de la Méditerranée Occidentale, en particulier les villes portuaires de Gênes, Marseille et Barcelone. Les complémentarités, les concurrences et les échanges entre ces espaces doivent être envisagés, tout en sachant qu'ils sont encore fortement inscrits dans des logiques nationales (Marseille – Paris ou Gênes - Milan par exemple).

L'évaluation des systèmes urbains qui composent cet Arc Méditerranéen permet d'obtenir une meilleure compréhension des tendances et dynamiques territoriales à l'œuvre. Ces indications sont importantes pour déterminer l'existence ou l'absence de liens stratégiques et d'éléments de complémentarité/concurrence entre ces systèmes.

Dans de nombreuses études universitaires, l'hypothèse de l'arc méditerranéen est fondée sur l'interprétation de dynamiques et de potentialités de développement plus que sur celle des réseaux de relations déjà bien constitués.

Afin de faire émerger des alternatives à la concentration actuelle du développement communautaire et des flux internationaux dans les corridors Nord-Sud et les ports de la Mer du Nord, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) poursuit l'objectif de renforcer les zones d'intégration économique alternatives de rang européen capables d'équilibrer d'avantage l'espace communautaire.

Sur la base de ces principes et perspectives d'aménagement, l'Arc Méditerranéen, vaste zone transnationale regroupant les espaces riverains de la Méditerranée Occidentale, 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.

L'ouverture du territoire de l'intérégion méditerranéenne aux dynamiques en provenance de l'Italie et de l'Espagne constitue une opportunité forte en matière de développement territorial et permettrait d'engendrer la croissance des échanges transnationaux méditerranéens et l'émergence d'une dynamique interrégionale propre.

Dans cette logique, le renforcement, le développement et l'interconnexion des réseaux de transport méditerranéens apparaissent comme des priorités pour l'optimisation de la connectivité régionale, la fluidification et le développement des trafics est-ouest et l'intégration interrégionale qui en découle.

Il s'agit ainsi d'envisager l'intégration de l'aire métropolitaine Marseille – Provence dans cet Arc méditerranéen et de considérer son positionnement et ses liens avec les métropoles voisines. Cette approche privilégie les articulations externes de l'aire métropolitaine Marseille – Provence et ne considère sa structuration interne que dans la mesure où celle-ci est pertinente pour peser vis à vis de l'extérieur. Il ne s'agit donc pas de considérer l'ensemble des stratégies et projets susceptibles de structurer l'agglomération en interne mais de repérer uniquement ceux qui font sens dans des articulations externes.

La définition des articulations externes de l'agglomération à des échelles larges doit permettre d'esquisser une vision spatiale posant des enjeux de développement de long terme de la métropole Marseille-Provence. Elle doit également contribuer à considérer d'un œil neuf les stratégies et projets de l'aire métropolitaine, notamment les projets de coopération interrégionale ou transnationale.

L'aire métropolitaine Marseille-Provence pourra ainsi être située à différentes échelles permettant de considérer son positionnement dans des logiques spatiales avec les régions voisines françaises et européennes, et le bassin méditerranéen. Ses liens avec les autres métropoles de rang européen susceptibles d'appuyer le développement des périphéries communautaires et de constituer une alternative à la concentration du corridor appelé « la banane bleue ».

L'aire métropolitaine Marseille-Provence se trouve à la croisée de deux logiques:

Une logique Nord-Sud s'appuyant sur le sillon rhodanien et remontant vers Lyon et Paris. Axe structurant historique de l'espace français, 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.

Une logique Est-Ouest s'appuyant sur cet Arc Méditerranéen occidental structuré à partir d'un réseau autoroutier en voie de saturation et d'un réseau ferroviaire pas très performant.

Le débat public de la « LGV PACA » a permis de mettre à jour trois grandes représentations de l'Arc Méditerranéen :

- La première est centrée sur les réseaux d'infrastructures et insiste donc sur l'axe Barcelone-Marseille- Nice-Gênes et ses extensions vers Milan.
- La deuxième, présentée par l'association « Arc Latin » qui regroupe des Conseils Généraux et leurs équivalents portugais, espagnols et italiens est centrée sur la coopération institutionnelle entre collectivités, départements et régions de l'espace méditerranéen occidental. C'est un espace de coopération institutionnelle encouragée par l'Union Européenne.
- La troisième est celle d'un croissant méditerranéen qui ne se réduirait ni à un corridor ni à un espace institutionnel. Elle a été défendue par les géographes et les urbanistes au cours du débat. Elle s'appuie sur le processus de métropolisation en cours autour des grandes agglomérations que sont Barcelone, Marseille, Lyon, Nice, Milan, Turin et Gênes, pour établir que le croissant méditerranéen a le potentiel pour devenir l'un des grands ensembles qui structurent l'Europe.

En se basant sur ces trois représentations de l'Arc Méditerranéen, plusieurs constats sont évidents :

- Jusqu'à présent les relations avec l'Arc Méditerranéen ont été structurées par l'autoroute, du fait notamment des mauvaises relations ferroviaires, tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Cette autoroute évite Marseille sans que cela nuise à son développement, au contraire,
- La nécessité de prendre en compte le fret et les milliers de camions qui transitent par PACA,
- La Méditerranée a retrouvé une centralité économique dans le commerce mondial depuis

III Quelle desserte pour Marseille ?

Il est évident que la future ligne à grande vitesse PACA s'inscrit dans le cadre de ce projet de développement de l'Arc Méditerranéen, de Gènes à Barcelone qui devient une nécessité pour le développement économique de la région PACA, au sens le plus large du terme.

Il apparaît clairement que si Marseille, préfecture régionale, ne peut être oubliée, il n'en demeure pas moins qu'à l'horizon 2015, 2020, il ne sera plus possible de parler du développement économique de Marseille, mais du développement de la Communauté de Communes englobant Marseille voire même étendue à d'autres communes ayant des liens économiques forts avec les dix huit communes constituant actuellement MPM.

1) La desserte existante :

En 1991 lorsque la SNCF propose de continuer la ligne TGV reliant Paris à Lyon, vers le Sud, Marseille a su prendre le train en marche. En effet dix ans plus tard et après une adaptation TER réussie, la gare de Marseille Saint Charles est devenue la gare TGV incontournable de Marseille. Le succès de cette desserte TGV accompagné d'un accroissement significatif du nombre des circulations TER et des voyageurs transportés dû à la politique pro ferroviaire du Conseil régional, fait que la gare de Marseille Saint Charles, même modernisée, commence à être saturée.

La mise en service de ligne TGV Méditerranée le 10 juin 2001, a donc amélioré considérablement les relations ferroviaires :

- Avec la région parisienne,
- Avec le Nord, l'est et Ouest en évitant le centre de Paris,
- Avec la province ayant comme origine Lyon ou Dijon,
- Avec l'Europe du Nord.

Par contre en ce qui concerne les relations est-ouest, les améliorations n'ont été que légères mais il apparaît difficile de penser que l'accroissement du trafic prévisible dans le cadre du développement de l'Arc Méditerranéen, puisse être absorbé par des installations ferroviaires modernes mais contraintes.

Compte tenu du déplacement vers le nord-ouest de l'activité économique (Vitrolles, Fos, Aix les Milles), de la position de l'aéroport de Marseille Provence, les dirigeants des Collectivités locales de l'époque, avaient souhaité et obtenu une gare à Aix-TGV, située à la périphérie de Marseille et d'Aix en Provence. Le foncier réservé, est encore en grande partie disponible.

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 pas pu faire si la seule gare TGV avait été celle de Marseille Saint

Charles. Il aurait été intéressant de faire une simulation afin de constater les conséquences en terme de de circulation et stationnement si seulement la moitié des véhicules en stationnement à Aix TGV empruntaient l'autoroute nord et se garaient dans le quartier de la gare de Marseille Saint Charles ou de la gare de Marseille Blancarde !!!

L'implantation de cette gare à Aix TGV a répondu à un besoin. Elle a, en plus, permis le rayonnement d'Aix en Provence d'une manière non contestable, ce que l'on a tendance à oublier aujourd'hui. Il ne semble pas logique de faire comme si elle n'existait pas.

2) Les propositions de MPM :

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a fait réaliser par un Consultant, dans le cadre du débat public, une étude à partir de laquelle elle a fait deux propositions d'implantation de cette gare TGV, la première sous la gare actuelle de Marseille Blancarde et la deuxième sous la gare actuelle de Marseille Saint Charles en excluant la possibilité que la ligne nouvelle puisse continuer vers Nice en se débranchant au nord ou au sud de Aix TGV. 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.

Cette proposition semble légitime, mais elle relève plus d'une volonté politique de faire de Marseille le centre de PACA que d'une réelle volonté de vouloir faire aboutir ce projet dans l'intérêt de la région. En effet une proposition de ce type se devait d'être accompagnée d'une réflexion d'ensemble sur les possibilités des quartiers de Marseille Saint Charles ou de Blancarde, d'accueillir une gare TGV et son cortège de conséquences (Accès, parkings, capacité hôtelière, possibilités de tertiaire.....). L'étude proposée est en effet muette sur les conséquences qu'occasionnerait l'implantation de cette gare dans ces quartiers et force est de constater que les travaux d'aménagement en cours, n'ont pas intégré les propositions du consultant, comme cela a pu se faire lors de la construction de la gare TGV de Lille, pourtant située en centre ville mais où la ville de Lille avait anticipé cette situation.

3) Les difficultés techniques :

Le projet proposé fait, aussi, l'objet de nombreuses critiques sur sa faisabilité dans les coûts annoncés. S'il est vrai que les problèmes purement techniques sont rarement insurmontables, ils ont par contre une incidence non négligeable sur les coûts et la durée de réalisation.

Chaque chantier de génie civil fait toujours l'objet de difficultés techniques qu'il n'est pas possible d'appréhender au niveau actuel de l'étude, toutefois il paraît surprenant que ne soient prises en compte les difficultés qui sont largement prévisibles à savoir :

- 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 proposé de rajouter en plus deux voies TGV à 230 Km/h. Tous ces travaux de percement du nouveau tunnel, de l'agrandissement de l'ancien, du déplacement des voies actuelles et des ouvrages d'art devront se faire sous le régime des voies exploitées, il est effectivement impossible de faire comme

pour les travaux sur Aix en Provence, de fermer la ligne qui dessert Marseille et tout le littoral en ce qui concerne les voyageurs et le fret local et de transit,

- Les difficultés de percement sous Marseille compte tenu des difficultés rencontrées lors du percement du métro,
- L'hypothétique remontée en trémie dans la citée Air Bel avant le passage sur l'autoroute est et l'Huveaune afin de rejoindre les voies existantes à Saint Marcel,
- La difficulté de mettre la voie à 230 Km/h dans la zone des deux usines SEVESO à La Penne sur Huveaune,
- La suppression de la troisième voie TER entre Saint Marcel et Aubagne. Cette troisième voie était 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,
- Les difficultés importantes dues à la géologie instable dans la zone du poljé de Cuges les Pins, site unique en Europe.

Les études complémentaires qui vont être réalisées en 2007-2008, devraient pouvoir permettre d'éclairer toutes ces zones d'ombre y compris les coûts sur lesquels il y a de grandes divergences. Mais ces études ne seront pas suffisantes, en effet la Collectivité (MPM) ne peut se contenter de vouloir cette gare sans apporter des précisions quant à l'aménagement des quartiers susceptibles de recevoir la gare TGV, elle se doit de produire une étude sérieuse afin que le ministre qui aura, dans deux ans, à décider du tracé puisse le faire en toute connaissance des difficultés prévisibles.

IV Existe-t-il une solution alternative au passage par Marseille centre ?

Nous assistons depuis quelques années à la création de nouvelles entités territoriales, que sont les Communautés d'Agglomérations, les Communautés de Communes etc... Une réflexion est actuellement en cours pour essayer d'élargir côté est, le périmètre d'intervention de la Communauté Urbaine de Marseille (CUM) avec la problématique de l'intégration éventuelle de GHB, voir de la communauté de communes située au pied de la Sainte-Baume. Effectivement nous ne pouvons, aujourd'hui, raisonner uniquement en se basant sur les limites administratives de nos grandes villes, héritées des périodes napoléoniennes. Aujourd'hui, très clairement, les notions qui ont prôné à la création des communes et des départements, il y a 200 ans, ne sont plus les mêmes notamment en ce qui concerne nos modes de vie et les modèles de déplacements. Déjà dans les années 70 on parlait d'une aire métropolitaine à 62 communes. Dans la mise en œuvre de ce projet à long terme, il paraîtrait intéressant de valoriser l'existence et le développement de ces entités dans l'intérêt de toutes les communes constituant l'Aire métropolitaine marseillaise et non Marseille toute seule.

Depuis des décennies le port de Marseille a permis le développement économique de la région, mais il s'est vite retrouvé insuffisant, alors tout naturellement, la vie économique s'est déplacée vers l'est mais aussi vers le nord et l'ouest compte tenu des possibilités existantes favorisées par l'ouverture sur la Méditerranée et la topographie.

Il est clair aussi que le réseau de transport existant a favorisé le développement de ce territoire.

La présence de l'aéroport de Marseille-Provence a été un élément fort. En s'agrandissant et en se modernisant il est devenu un aéroport national et international de haut niveau,

La présence de la mer Méditerranée, de l'Etang de Berre et du Rhône a permis de développer :

- Le pourtour de l'Etang de Berre avec le raffinage à Berre et à La Mède et une zone commerciale importante à Vitrolles à proximité de l'aéroport,
- La zone de Fos sur Mer avec d'abord le raffinage, le stockage des produits pétroliers et leur acheminement vers le nord par pipeline, puis la sidérurgie et la chimie bénéficiant des importations par mer des matières premières et ensuite l'activité autour du transport des containers avec le projet 2XL et de la zone logistique de Distriport.

La présence de moyens routiers importants a permis entre Marseille et Aix en Provence la réalisation d'une zone commerciale au Pennes Mirabeau mais aussi de la zone de Aix les Milles.

Les responsables des Collectivités en place au début des années 90 avaient souhaité améliorer les transports durables en créant la gare de Aix TGV à l'arrivée du TGV Méditerranée et en mobilisant beaucoup de foncier tout autour. Compte tenu de la fréquentation de cette gare, Aix TGV est incontestablement une réussite, et elle n'a nullement porté ombrage à la gare de Marseille Saint Charles qui reste et doit demeurer la gare TGV de Marseille.

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 ! C'est déjà le cas à Lyon et cela n'a pas, pour autant, nui à la ville de Lyon au contraire. Pourquoi cela ne deviendrait plus concevable ?

Le débranchement de la ligne nouvelle vers Nice au sud de Aix TGV semble donc une alternative crédible au passage par Marseille centre. Mais cela veut dire aussi qu'il faut absolument raccorder cette gare au réseau TER et à l'aéroport, c'est faisable mais il faut la volonté de le faire. Il va de soit aussi qu'une navette rapide reliant Marseille Saint Charles à Aix TGV pour assurer une correspondance aux relations est-ouest évitant Marseille Saint Charles, est à mettre à l'étude.

V Quelle desserte pour Toulon ?

La desserte de Toulon est déjà assurée par le TGV, mais malgré cela il apparaît à beaucoup de monde que Toulon, Préfecture du Var, ne devrait pas être exclue de ce projet, néanmoins il apparaît clairement à de nombreux acteurs régionaux qu'il serait préférable d'examiner ce problème dans le cadre de l'aménagement du territoire, d'ailleurs le schéma de développement du tourisme dans le Var souhaitant la valorisation de tous les territoires, en est la démonstration. Toulon et le littoral varois représentent des territoires sur lesquels habitent, actuellement, la majorité des varois, mais le développement souhaité des autres territoires du centre ou du moyen Var est en train d'inverser cette courbe démographique alors que les moyens de transport ferroviaires sont toujours inexistantes, entraînant de fait l'utilisation obligatoire de l'automobile.

1) La desserte existante :

La desserte actuelle de Toulon et de Hyères se fait par la ligne historique, les TGV empruntant le raccord des Chartreux à Marseille situe Toulon à guère plus de 3h40 de Paris. La tendance actuelle des varois à prendre massivement ces TGV démontre que cette desserte est convenable. La desserte peut se faire en ligne en partant de Hyères ou de Nice ou au départ de Toulon. Donc Toulon centre est déjà une gare TGV. La Collectivité territoriale a réalisé récemment une gare routière à côté et la deuxième ligne du tram devrait passer par la gare. Par contre la faiblesse des relations TER à l'est comme à l'ouest se traduit par une saturation des autoroutes.

2) Les propositions de TPM :

TPM a souhaité contrairement à MPM ne pas utiliser Toulon centre comme gare TGV en proposant d'abord une gare en périphérie à Cuers, puis devant l'opposition des habitants et de la municipalité, une gare à La Garde, au dessus d'une partie de la zone commerciale, quartier de la Grande Tourrache à proximité de la gare TER de La Pauline. Cette proposition a été faite à la fin du débat public et sa présentation maladroite et tardive n'a pas été appréciée par de nombreux habitants.

Cette gare devrait mettre Toulon à 3h 15 de Paris, à condition que le passage par Marseille centre ne ralentisse pas trop les circulations. Elle serait en même temps une gare TGV et une gare TER. Toulon centre pourrait être toujours desservie par la ligne nouvelle mais en terminus, ce qui ne sera plus possible pour Hyères.

Cette gare sera accessible depuis Toulon par l'autoroute déjà fortement saturée pratiquement à toutes les heures, ce qui augmente de fait le temps réel de desserte de Toulon : le temps de parcours pour atteindre Paris serait alors sensiblement identique à celui de la desserte par la ligne classique.

Il est aussi prévu pour assurer le rabattement d'un maximum d'usagers vers cette gare un cadencement TER.

Cette proposition est repoussée par de nombreux élus et par une partie de la population.

1) Des difficultés techniques :

Comme pour le passage par Marseille, le projet proposé fait l'objet de nombreuses critiques sur sa faisabilité dans les coûts annoncés. S'il est vrai que les problèmes purement techniques sont rarement insurmontables, ils ont, ici aussi, une incidence non négligeable sur les coûts et la durée de réalisation.

Chaque chantier de génie civil fait toujours l'objet de difficultés techniques qu'il n'est pas possible d'appréhender au niveau actuel de l'étude, toutefois il paraît surprenant que ne soient pas prises en compte les difficultés qui sont elles largement prévisibles dès maintenant à savoir :

- Les difficultés de percement du Coudon massif qui est en instance de classement,
- Les difficultés de réalisation d'une gare en estacade en dessus de la zone commerciale et des voies exploitées,
- Les difficultés de raccordement de la ligne classique à la ligne nouvelle, les rayons de courbure et les différences altimétriques proposés n'étant pas réalistes.

Les études complémentaires qui vont être réalisées en 2007-2008, devraient pouvoir permettre de s'assurer de l'utilité ou non d'une telle gare en périphérie de Toulon, de sa faisabilité ou non et de coût.

VI Existe-t-il une alternative au passage à Toulon Nord

Le but de la réalisation de cette ligne nouvelle n'est pas de créer une liaison directe à grande vitesse Toulon-Paris, car elle existe déjà. Par contre, il devrait s'agir de désengorger les lignes côtières pour pouvoir développer le TER. Cette évidence a été fortement rappelé par des acteurs régionaux dont ceux chargés des transports.

Le manque de logements, des loyers excessifs, un niveau d'accession à la propriété de plus en plus élevé, poussent les actifs à s'éloigner de la côte. On assiste de plus en plus à des déplacements de population et au développement de villes du moyen et du centre var.

De plus ce quart nord ouest du département du Var est la zone qui a la plus forte explosion démographique de la région. En effet cette zone à partir de Saint-Maximin et jusqu'aux limites des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse est devenue, aussi, la banlieue d'Aix-en-Provence et de Marseille. Le centre Var est donc en train de se peupler de manière importante, ce développement va être encore accentué par l'apport de population dû au projet ITER, population dont on peut penser qu'elle se logera dans un rayon d'au moins 50 km autour de Cadarache. Le département du Var est en train de se rééquilibrer.

La gare de Toulon centre, a permis le développement économique de la ville de Toulon mais le centre ville est maintenant saturé. Bien sûr on pourrait encore développer un peu le tourisme d'affaires, mais c'est relativement marginal.

Doit-on alors continuer à saturer le littoral et laisser le reste du département sans un seul moyen de transport ferroviaire?

Lors du débat public la question a été de nombreuses fois posée 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 aurait été intéressante, pourquoi cette nouvelle ligne, à quoi va-t-elle servir ?

Il faut donc se projeter dans une démarche d'aménagement globale du territoire du Var en prenant en compte les déplacements intra régionaux. A partir de cette logique là, le passage de la ligne dans le centre Var, au lieu du littoral, se justifie. L'utilisation du couloir de nuisance symbolisé par le sillon autoroutier passant à travers de nombreuses zones naturelles permettrait également de préserver au mieux le plus grand nombre de vignobles du département du Var.

Mais cela ne peut se faire au détriment du développement des TER dans ce secteur et en particulier il est indispensable de réactiver les relations ferroviaires abandonnées comme Carnoules-Gardanne. c'est à la fois faire de l'aménagement du territoire et répondre aux besoins des populations en assurant

la préservation de l'environnement. Certains pensent qu'une gare TGV à proximité de Gardanne ou de Brignoles serait aussi une bonne chose.

Il est aussi constaté que l'implantation de la gare de « Les Arcs-Le Muy » n'a par contre jamais été remise en cause.

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 ce cas de figure la desserte TGV de Toulon et de Hyères continuera à se faire par la ligne classique dont la 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.

Il est à noter que cette alternative d'implantation de la gare est également celle proposée par la FNAUT mais avec des différences significatives concernant les branchements sur la ligne nouvelle dans la mesure où cette association préconise un passage de la ligne par Marseille centre.

Les études complémentaires qui vont être réalisées en 2007-2008, intégrant ces différentes réflexions devraient pouvoir permettre de déterminer qu'elle est la meilleure solution pour l'ensemble du projet.

VII Conclusion

Lors de la création de la LGV Méditerranée, nous avons assisté à la naissance d'une nouvelle gare dans l'aire métropolitaine marseillaise : la gare de Aix TGV. En décembre 1994, elle était présentée comme un renouveau pour l'offre ferroviaire dans le nord de l'aire marseillaise et la zone de développement d'Aix-en-Provence et de la zone de l'Etang de Berre. Elle a aussi grandement participé au rayonnement de la ville d'Aix en Provence.

Sa réussite conforte le choix de l'emplacement et des enjeux stratégiques qui ont poussé les responsables de l'époque à positionner une gare TGV sur le plateau de l'Arbois.

Son emplacement n'est pas là par hasard. Il y a les réservations, y compris techniques, pour qu'elle soit le carrefour entre l'axe nord-sud et l'arc est-ouest représenté par l'Arc Méditerranéen Gènes – Barcelone. Elle permet, avec un décrochement au sud de la gare, le passage de la LGV au bord de l'autoroute entre la Sainte-Victoire et la Sainte-Baume.

Les quinze années d'activités de la ligne TGV Méditerranée nous imposent certains constats. La gare de Aix TGV est un réel succès. Aujourd'hui, les personnes qui habitent à Marseille Saint-Antoine, Brignoles, Saint Maximin, Fos-sur-Mer, Manosque ou Meyrargues se rendent à la gare de Aix TGV pour prendre le train. Pourquoi affronter les inconvénients d'une gare de centre ville alors qu'une autre alternative existe ?

Cette gare a encore des atouts non négligeables. Il y a en effet une marge de manœuvre très importante pour le développement du tertiaire et de l'industrie compte tenu qu'il y a les emplacements fonciers disponibles.

A noter que dans sa situation actuelle elle n'a pas fait d'ombre à celle de Marseille Saint-Charles qui devrait rester la gare terminus des relations Paris-Marseille. Elle paraît nettement mieux placée pour desservir l'ouest et le nord de Marseille à condition de la relier rapidement à l'aéroport, au réseau TER mais également prévoir une navette rapide pour permettre aux voyageurs empruntant les relations est-ouest afin de pouvoir accéder rapidement au centre ville de Marseille.

La gare d'Aix TGV est effectivement une gare située à la périphérie de deux grandes villes, son implantation répondait à des besoins, il n'en est pas de même avec la proposition d'implantation d'une gare à la périphérie de Toulon où l'on retrouve tous les inconvénients des gare en pleine campagne alors que d'autres possibilités existent.

Quant à la gare de Toulon centre, il semblerait qu'elle doive rester la gare TGV par excellence qui assurerait des relations avec le nord mais aussi avec l'Arc Méditerranéen dans des conditions convenables. Par contre la modernisation de la ligne classique Marseille Nice est une obligation pour permettre le développement de l'offre TER, afin de rabattre sur Toulon centre une grande partie des usagers qui utilisent actuellement leur voiture.

Le développement harmonieux des huit territoires du Var prôné par le Conseil Général, ne paraît possible qu'avec le passage de cette ligne nouvelle au centre Var. La réflexion sur une autre gare dans le Var devrait être aussi une préoccupation du Conseil Général.

Le débat public sur la LGV Côte d'Azur a donc mis en avant l'opportunité de cette ligne mais aussi la nécessité de l'amélioration des réseaux TER. En effet ces deux conceptions des modes de transport propres sont complémentaires et ne devraient en aucune manière être opposées dans l'intérêt de la région et de sa population.

*