

BULLETIN n°16

Avril
2012

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

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

J'AIME MA REGION

JE DIS OUI À UNE LIGNE NOUVELLE MODERNE, RAPIDE ET EFFICACE



- 3 Compte-rendu du COPIL du 22 décembre 2011
- 4 Satisfaction de l'association
- 5 Les congestions des voies routières en PACA
- 7 Nous ne pouvons rester à l'écart de la grande vitesse ferroviaire
- 8 La Région s'exprime
- 9 Réflexions des Amis du Rail Azuréen
- 11 Special LGV / Var- Mutin
- 14 Un ouvrage exceptionnel : le viaduc de Ventabren
- 15 Entretien avec Bernard Gyssels
- 16 Les gares LGV
- 18 Communiqué de l'association TGV Développement

RENSEIGNEMENTS

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

► Editorial

La fin de l'année 2011 a été mouvementée, en effet la concertation organisée par RFF pour présenter les fuseaux possibles dans le cadre du tracé dit « des Métropoles du Sud » a donné lieu à une contestation vive qui a pris dans certaines villes des formes plus ou moins violentes amenant le Préfet à suspendre la concertation dans les Bouches du Rhône et le Var.

Certains membres de l'association ont fait partie des personnes séquestrées dans le Var ou copieusement insultées à Marseille par de soit disant viticulteurs d'Aubagne. Il est dommage d'en arriver à ces extrémités car si le tracé « Des Métropoles du Sud » est loin d'être le meilleur, il n'en demeure pas moins que le projet en lui-même s'avère indispensable au développement de la région Provence Alpes Côte d'Azur et au déplacement de ses habitants. En effet il n'est pas possible de rajouter des TER, des TGV et éventuellement du fret sur les deux voies du littoral déjà surchargées, tout le monde reconnaît la nécessité d'une deuxième infrastructure.

Le tracé des « Métropoles du Sud » a été imposé par certains politiques régionaux, il est évident qu'il ne correspond pas aux attentes de la région, que ses impacts et son coût sont des repoussoirs. Le Ministère reconnaît qu'en période électorale il ne peut désavouer son ancien ministre, le résultat des prochaines élections apportera-t-il d'autre choix ? Pourquoi pas.

Si cela est souhaitable, il faudra bien construire cette ligne sur un territoire difficile tout en respectant l'environnement et les futurs riverains. Cela se fait sans trop de difficultés sur d'autres régions, il n'y a pas de raisons que cela ne puisse se faire en Provence Alpes Côte d'Azur, région de France la plus visitée et qui curieusement est la moins bien équipée en infrastructures ferroviaires.

Espérons que 2012 soit l'année des choix intelligents qui permettront à tous de continuer à se déplacer sans difficultés dans 20 ou 30 ans.

Alain Patouillard

Président de l'Association

TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Alain Patouillard

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

PARTICIPATION :

Alain Patouillard

Julien Chassagne

B. Kleynhoff

Germain Nallino

Frédéric-Georges Roux

Bernard Gyssels

Michel Correard

CONCEPTION ET RÉALISATION :

Peggy Guerrini

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 :

Association, organisme :

Adresse :

Téléphone : **Adresse E-mail :**

Barème des cotisations:

Adhésion individuelle: 16 € / Adhésion associative: 38 € / Adhésion entreprise: 100 €

Compte rendu

Les échanges et débats lors de cette réunion du Comité de pilotage du 22 décembre ont permis de tirer les conclusions suivantes, exprimées par le Préfet au cours de la discussion :

..... **Sur la concertation**

- Le contexte politique actuel doit être pris en compte. Il convient par conséquent, avant de tenir de nouvelles réunions des comités territoriaux et du collège des acteurs, que le projet soit remis dans le bon ordre , en partant des besoins de transports de proximité, la ligne nouvelle étant une nécessité pour répondre à ces besoins et le choix de la vitesse pour cette ligne nouvelle, une opportunité à saisir plus ou moins complètement : congestion routière déjà observée et en aggravation prévisible, doublement sur place du réseau existant (scénario zéro) quasiment impossible compte tenu de ses impacts potentiels et aussi cher qu'avec une nouvelle infrastructure etc...

- La concertation spécifique avec les élus peut continuer à partir de cette remise en ordre.
- Le travail des comités territoriaux peut également se poursuivre dans ce contexte sous la responsabilité des préfets de département, afin de faire des points d'étape des études d'approfondissement.

- Le champ de la réflexion d'approfondissement que RFF doit mener doit être resserré pour tenir compte des forts points de désaccords et éviter d'inquiéter inutilement le public notamment en pinçant les fuseaux là où cela est possible.

- La démonstration des avantages du projet par une meilleure pédagogie ne doit toutefois pas conduire à éliminer la « grande vitesse ». Cette caractéristique, qui doit être adaptée aux contraintes des territoires traversés, est en effet nécessaire pour inscrire le projet dans l'arc méditerranéen.

..... **Sur la poursuite des études**

- Le cadre des études est celui du projet dit « des métropoles du sud »
- Les consensus constatés à Marseille et dans les Alpes Maritimes permettent de poursuivre des études sur les options qui font consensus sur ces territoires.

- En prenant en compte en priorité les besoins de transports de proximité, le projet change de nature. Cette nouvelle dimension doit faire partie intégrante des réflexions pour les travaux d'approfondissement.

- Les études d'approfondissement doivent être conduites sur les points qui ont fait l'objet d'incompréhensions au niveau local, en réduisant leur focus tel que précisé plus haut.

- Les points de désaccords qui ne sont pas retenus dans le cadre du travail d'approfondissement à mener par RFF jusqu'à l'été 2012 sont :

- la gare de Toulon Est.
- le fuseau de passage dans le Bandol
- la ligne nouvelle dans le sillon permien

..... **Sur le Financement**

Une fois le projet remis en ordre, des échanges entre la mission de financement et les élus pourront avoir lieu.

Après la réunion des comités territoriaux et du collège des acteurs, le comité de pilotage se réunira à l'été 2012 à l'issue des études d'approfondissement, afin de décider de la suite à donner au projet

Satisfaction de l'association TGV Développement : oui ... mais ...



Le Comité de Pilotage de la LGV PACA a pris la sage décision de ne pas renoncer au projet et de demander à Réseau Ferré de France (RFF) de continuer à travailler sur les scénarios proposés, en excluant ceux qui posaient d'énormes problèmes avec les riverains et les élus. La décision concernant le choix d'un fuseau devrait être prise en juillet 2012 après les élections. Cela nous a été confirmé par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et des Logements, lors d'un entretien le 9 janvier 2012 à Paris.

L'Etat souhaite qu'un « consensus » puisse être trouvé pendant ce premier semestre de 2012, toujours dans le cadre du tracé des Métropoles du Sud choisi par le Ministre en place à cette époque. Il ne souhaite pas le désavouer en cette période électorale même si le tracé leur paraît discutable.

Il a donc été demandé à RFF de redéfinir, en partant des besoins régionaux de maillage des réseaux, les caractéristiques d'une ligne nouvelle indépendante dont la très grande vitesse ne serait plus l'objectif principal tout en

gardant une vitesse qui permettrait de relier Marseille à Nice en 1 heure soit à une vitesse moyenne de 220 Km/h.

Compte tenu de la distance séparant Marseille et Nice (225 Km par la ligne existante, 180 Km environ par la ligne projetée), de la vitesse maximale peu élevée de la ligne actuelle même modernisée due à la présence de nombreuses courbes et de nombreuses gares ainsi qu'une vitesse commerciale toujours inférieure à la vitesse maximale (certaines études donnant un coefficient réducteur de 0,5 à 0,8), il n'est pas possible de faire un trajet Marseille Nice en une heure en utilisant des morceaux de la ligne existante, comme le laissait entendre le ministre Borloo dans sa lettre du 29 juin 2009. D'où la nécessité absolue de construire une ligne indépendante avec une vitesse admissible ne devant pas être inférieure à 250 Km/h. Nous constatons avec plaisir que le préfet n'élimine pas cette notion de grande vitesse, mais ses propos sont en même temps incompatibles avec son souhait de vouloir utiliser les voies existantes dans le sillon permien.

La solution ne serait-elle pas celle qu'avait préconisée le médiateur en 2009 et que préconise plusieurs de nos adhérents à savoir un tracé dit «hybride» évitant Toulon. Nous pensons que les études actuellement en cours appuyées par les différents sondages effectués aux alentours de la gare de Toulon centre, devraient démontrer rapidement le bien fondé de notre réflexion.

A noter que dans tous les pays européens où il a été fait le choix de ne moderniser que les lignes existantes au détriment de la grande vitesse, la part modale du rail est restée stable, dans certains pays elle a même régressé et le coût d'exploitation est très élevé, à tel point que la Suède qui avait fait ce choix avec du matériel pendulaire, a décidé de construire une ligne LGV Stockholm-Goëteborg / Malmö.

L'expérience des autres ne devrait-elle pas servir ?

Alain Patouillard

Président de l'Association

La congestion des voies routières en PACA

Les 3 aires urbaines de la région PACA (aire urbaine marseillaise, toulonnaise et azuréenne) sont confrontées à une très forte congestion des axes routiers qui supportent les déplacements quotidiens entre les différents centres urbains.

Ainsi, ce sont des milliers d'heures qui sont perdues chaque jour sur l'A7 par les Aixois qui viennent travailler à Marseille, ou encore par les Cannois qui prennent l'A8 pour venir travailler à Nice.

Cette congestion routière et son évolution est un élément déterminant quant à l'attractivité des services ferroviaires du quotidien. Les milliers de personnes qui sont, chaque jour, coincées dans les bouchons, constituent une clientèle potentielle très importante pour les transports collectifs. Mais il faut que le système ferroviaire soit en mesure de proposer un service fiable et performant, avec une fréquence de trains adaptée.

Pour lui permettre d'avoir un éclairage sur le potentiel de transfert modal de la route vers le train, RFF a mis en place un modèle de prévisions de trafic régional intégrant la problématique de la congestion routière afin d'évaluer la pertinence des projets ferroviaires.

Estimer la congestion routière actuelle et future

L'estimation de la congestion routière est réalisée à partir d'un outil informatique qui intègre un grand nombre de données permettant de « modéliser » la congestion routière.

La première étape de mise en place de l'outil consiste à réaliser des enquêtes spécifiques qui permettent de mesurer les conditions de circulation. Pour cela, on utilise des modules GPS embarqués dans un véhicule que l'on insère dans la circulation et qui enregistre sa position et sa vitesse toutes les secondes. En effectuant plusieurs trajets dans la journée sur un parcours donné, on obtient une évaluation de la congestion pendant la période de pointe du matin, du soir et en heure creuse.

Ces relevés permettent ainsi de localiser les endroits les plus congestionnés et de mesurer avec précision les pertes de temps dues à la congestion routière.

L'outil mis en place pour modéliser la congestion s'at-

tache aussi à reproduire les déplacements routiers actuels en utilisant les données des comptages automatiques qui permettent de connaître le volume global de trafic. L'outil intègre les données issues des EMD (Enquêtes Ménages Déplacements) qui permettent de connaître le type de déplacements effectués (par exemple au niveau de l'A8, quelle est la part de déplacements domicile-travail ou de déplacements plus longs entre Marseille et Nice ?).



Julien Chassagne

Quelles seront les conditions de circulation en PACA dans dix ans ?

L'évolution de la population et de la mobilité des habitants entraînera une augmentation du nombre de déplacements routiers, et par conséquent de la congestion.

A l'horizon 2023, on observe une aggravation des conditions de circulation au niveau des principaux points noirs de la congestion routière observés en 2009.

Ainsi, une personne qui effectue le trajet Aix-Marseille à l'heure de pointe du matin :

- mettra environ **1h15 pour faire le trajet contre 57 minutes aujourd'hui** : elle perdra ainsi chaque matin **46 minutes dans les bouchons contre 28 minutes aujourd'hui**.

- sur une année complète, une personne qui habite à Aix-en-Provence et qui travaille dans le centre de Marseille perdra en tout l'équivalent de **13 jours** du fait des bouchons sur l'autoroute.

Si l'on considère l'ensemble des personnes qui emprunte les autoroutes A51 et A7, le cumul des heures perdues par jour sur l'autoroute est de 22 500 heures aujourd'hui : il sera de 40 500 en 2023.

On retrouve le même type de problèmes au niveau de Toulon et dans les Alpes-Maritimes. On estime ainsi

qu'aujourd'hui la perte de temps pour les automobilistes qui circulent sur les portions d'autoroute entre Ollioules et Solliès-Pont (A50 et A57) est de 8500 heures, elle sera de 11 400 heures en 2023. Le nombre d'heures perdues chaque jour sur l'autoroute A8 entre Cannes et Nice va quasiment tripler entre aujourd'hui et 2023 passant de 5400 heures à 14 700 heures.

Conclusion

Les conditions de circulation seront de plus en plus difficiles entre les principaux centres urbains de notre région. La perte de temps dans les bouchons va augmenter, dégradant les temps de parcours domicile – travail mais pas seulement : c'est plus généralement l'ensemble des conditions de circulation qui continueront de se dégrader année après année.

Si l'on considère qu'il sera particulièrement difficile de réaliser de nouveaux aménagements routiers dans notre région, il est donc impératif de développer les modes de transports concurrents de la voiture.

Pour que les usagers acceptent de ne plus utiliser leur voiture, il faut mettre en place des services ferroviaires adaptés aux besoins des usagers et à la flexibilité de leurs

horaires de travail en augmentant la fréquence des services et leur fiabilité.

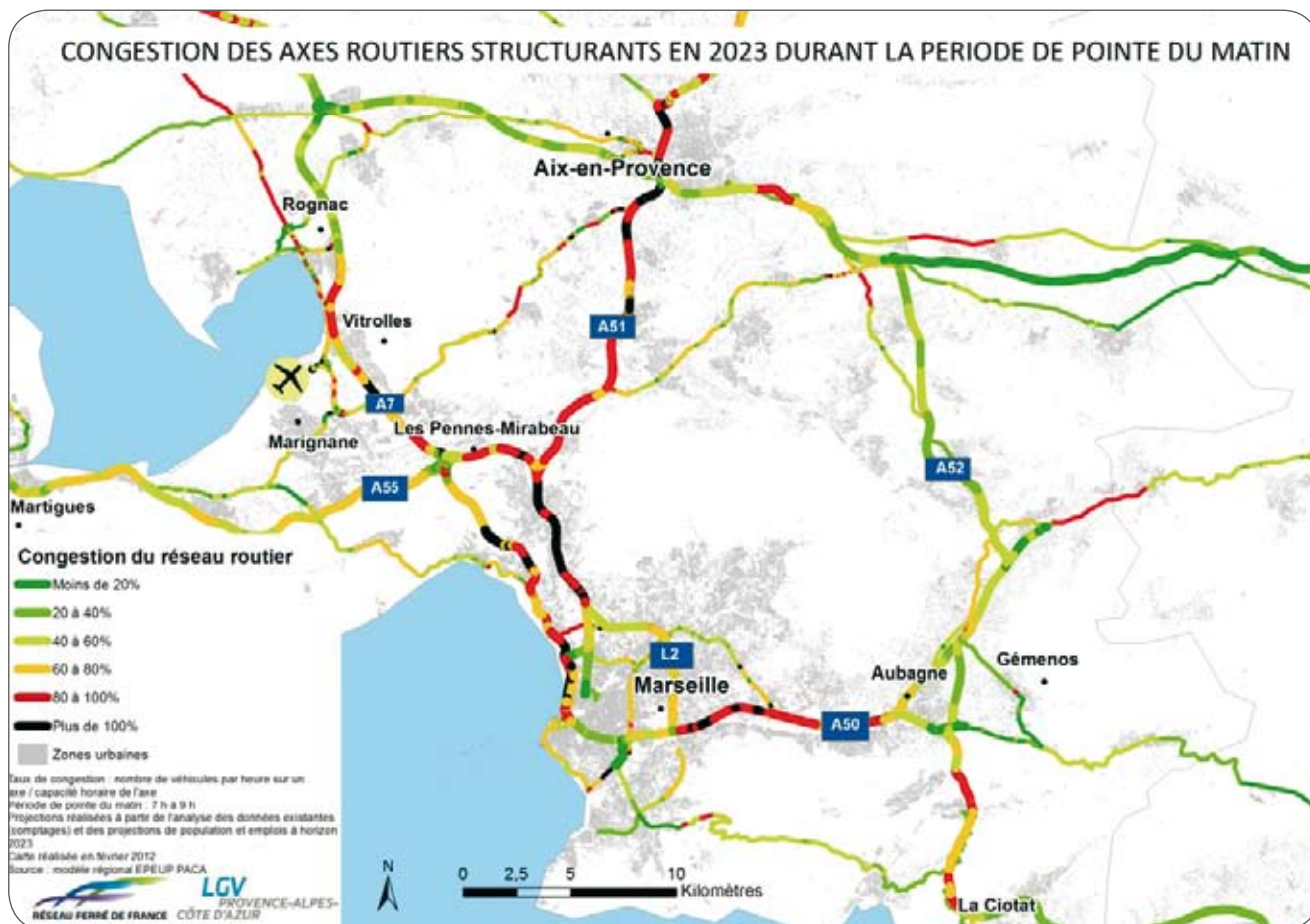
A plus long terme (2030, 2040), nous pouvons considérer que si le coût de l'essence reste stable, la majorité des personnes continueront d'utiliser la voiture comme mode de transport principal, comme c'est le cas aujourd'hui, rendant inexorable l'évolution de la congestion routière des trois principales aires urbaines et créant du même coup une demande importante de transport collectif.

Par ailleurs, si le coût d'utilisation de la voiture devient trop important pour la majorité des usagers, la demande de transport collectif sera alors encore plus forte.

Ainsi, il est nécessaire aujourd'hui de définir les besoins de transport en commun en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et notamment de définir l'évolution nécessaire du système ferroviaire afin de répondre aux enjeux des déplacements de demain.

Julien Chassagne

*Responsable des études socio-économiques
de la mission LGV PACA*



« Nous ne pouvons rester à l'écart de la grande vitesse ferroviaire »

La CCI Nice Côte d'Azur soutient de longue date la Ligne à Grande Vitesse (LGV) PACA. Avec nos partenaires socioprofessionnels, nous nous sommes mobilisés à chaque étape clé de ce projet majeur.

Aussi face au durcissement des oppositions notamment dans le Var, la CCI, les syndicats professionnels et les clubs de dirigeants ont décidé de relancer la mobilisation du tissu économique en faveur de la LGV.

La LGV va rapprocher les grandes agglomérations de la région et de l'Arc Latin. Avec des temps de parcours Nice-Marseille d'1h, Nice-Lyon de 2h, Nice-Milan de 2h45 environ et Nice-Barcelone de 4h, c'est toute une dynamique économique régionale et méditerranéenne que l'on favorise.

Concernant plus particulièrement la Côte d'Azur, je l'ai déjà souvent dit et je le redis : nous ne pouvons rester à l'écart de la grande vitesse ferroviaire alors qu'ailleurs en France et en Europe les projets similaires avancent.

Avec la prise de conscience des enjeux de développement durable au niveau mondial et la consolidation du réseau européen à grande vitesse, le TGV devient un mode incontournable, indispensable pour garantir à terme l'attractivité et la compétitivité de notre département.

L'accessibilité nationale et internationale de la Côte d'Azur ne peut donc reposer uniquement sur l'aérien et le routier. Notre économie tournée vers l'international (tourisme, tourisme d'affaires, hautes technologies...) a absolument besoin de cette infrastructure.

Un autre point important :

Dans le cadre de la concertation, certains ont opposés projet de LGV et développement des TER. Or tout le monde doit avoir à l'esprit que la création d'une ligne nouvelle est au contraire nécessaire pour délester la voie ferrée classique actuellement saturée et permettre le développement d'une desserte TER performante !

Et en favorisant ainsi l'usage du train (déplacements quotidiens en TER et déplacements régionaux, nationaux et internationaux en TGV), on réduira également la congestion sur le réseau routier et autoroutier Est/Ouest des Alpes-Maritimes et plus globalement de PACA, congestion qui pénalise tant nos entreprises.

D'où l'importance de démarrer les travaux par les zones les plus saturées sur le plan ferroviaire et routier. C'est pourquoi, nous demandons que le projet débute par les

Alpes-Maritimes de la gare Est Var jusqu'à Nice Aéroport et au-delà à la frontière italienne. Ce raccordement de la LGV au réseau italien à grande vitesse en cours de réalisation, nous le soutenons depuis le débat public de 2005. Nous nous sommes ainsi mobilisés pour l'intégration du tronçon Nice-Vintimille à la future Déclaration d'Utilité Publique.

Les CCI de Gênes et de Milan ont également pris position en faveur de cette liaison.

Actuellement, l'Italie constitue notre première clientèle étrangère avec plus d'un million de séjours par an. Pourtant les liaisons entre la Côte d'Azur et les régions transfrontalières voisines (Ligurie, Lombardie, Piémont) restent difficiles : problèmes de sécurité et de congestion sur l'A8 et l'autoroute des Fleurs, absence de liaisons ferroviaires directes, absence de liaisons aériennes avec Milan.

La connexion à l'Italie permettra donc de développer les échanges et d'accompagner la dynamique transfrontalière engagée, en particulier entre la Métropole Nice Côte d'Azur et la Ville de Gênes sur différents dossiers (complémentarité des aéroports, autoroutes de la mer...).

Cet enjeu au niveau transfrontalier et Arc Méditerranéen est d'ailleurs reconnu par l'Europe dans le cadre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) ce qui permettra d'obtenir des financements européens. Nous souhaitons donc que le futur Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) en cours d'arbitrages budgétaires, confirme l'intégration de la LGV PACA dans les projets prioritaires français.

Compte tenu de ces enjeux multiples, compte tenu aussi des retards accumulés, nous demandons avec force le respect du calendrier défini, avec une enquête publique en 2014 et une mise en service en 2023.

La prochaine étape clé, c'est le comité de pilotage programmé en juillet prochain avec pour objectif une décision des cofinanceurs de lancer la phase 2 des études préalables à l'enquête publique.



B. Kleynhoff

B. Kleynhoff

Président de la CCI Nice Côte d'Azur

Michel Vauzelle se félicite de la volonté collective des partenaires de poursuivre la réflexion engagée

Michel Vauzelle, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, a analysé avec satisfaction les conclusions du comité de pilotage sur la LGV PACA qui s'est tenu le 22 décembre à Marseille.

« Je me félicite du consensus qui s'est dégagé lors de cette réunion sur notre volonté collective de poursuivre la réflexion engagée ces derniers mois. Je suis particulièrement satisfait de constater que l'ensemble des partenaires, Etat et collectivités territoriales réunis, aient souligné à nouveau la nécessité de voir le territoire régional doté d'une ligne nouvelle afin de conjuguer grande vitesse et desserte ferroviaire de proximité ».

Il avait en effet été décidé, à l'issue de ce comité de pilotage auquel participaient au nom de la Région Jean-Yves Petit, Vice-président délégué aux transports régionaux

et à l'éco-mobilité, et Jean-Marc Coppola, Vice-président délégué au patrimoine et aux investissements régionaux, de poursuivre la concertation et les études engagées sous la houlette de Réseau Ferré de France sur les points les plus sensibles identifiés cet automne.

Un nouveau comité de pilotage est programmé pour juillet 2012 afin de définir les modalités de poursuite de ces travaux.

« Le prochain gouvernement devra au plus vite réaffirmer le caractère prioritaire de ce dossier. Nous avons tous conscience, en effet, que cette infrastructure nouvelle est indispensable pour remédier à la saturation du réseau régional afin de continuer à développer l'offre de TER et d'assurer le désenclavement de l'Est de la Région et son intégration dans le réseau européen de la grande vitesse, a ajouté Michel Vauzelle.

C'est un projet vital pour l'avenir de Nice et des Alpes-Maritimes, comme pour l'ensemble de la région et de la France si l'on veut s'inscrire au centre de l'arc méditerranéen. Nous devons, en ce sens, faire preuve de pédagogie avec les populations qui peuvent craindre les conséquences d'une telle réalisation et davantage les associer à la réflexion. Le risque est grand, si ce projet ne se fait pas, de voir la région marginalisée et asphyxiée dans quelques années tant pour son potentiel de développement que pour le quotidien de ses habitants».



Michel Vauzelle



Réflexions des Amis du Rail Azuréen

après la 1ère phase de concertation de la LGV PACA

La construction d'une ligne nouvelle a été débattue et agréée dans le cadre et en conclusion du débat public, le projet doit se construire en suivant les étapes définies par le maître d'ouvrage RFF.

Le projet de la ligne à grande vitesse PACA dans sa phase de concertation définit 4 grandes orientations :

- La ligne LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur établit les liaisons « grande vitesse » avec la capitale Paris et autres réseaux LGV de l'Hexagone sur une nouvelle ligne ferroviaire.

- La LGV PACA matérialise la pièce maîtresse du puzzle Arc méditerranéen dans la liaison Barcelone Gênes en s'ouvrant à l'Europe du Nord et de l'Est et en créant des relations étroites Nice – Gênes.

- La LGV PACA associe en priorité le développement des TER pour améliorer les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative efficace à la route.

- La LGV PACA offre la possibilité d'un nouveau support de trafic fret.

Les Alpes Maritimes confinées à l'extrême est du territoire ne bénéficient pas de l'effet TGV tel que les métropoles Marseille et Toulon. Cette ligne nouvelle devient donc indispensable pour son désenclavement et rendre plus compétitifs les déplacements face à la route.

La dernière modernisation de la ligne, aujourd'hui saturée, a été l'électrification en 1966/69. L'infrastructure actuelle est de qualité modeste qui exige des investissements lourds pour améliorer ses performances.

Le tracé dans les A.M. gare Ouest Var > Nice

Le tracé de la LGV dans le massif Estérel est en majeure partie en tunnel.

Il comporte 2 gares nouvelles :

A l'ouest des A.M. à définir entre Cannes et Grasse desservant les bassins Grasse-Cannes-Antibes et la gare multimodale de Nice St Augustin. La rentrée sur Nice est envisagée au nord de la ville de St Laurent du Var. Les réunions publiques de concertation ont confirmé la forte

opposition de la sortie directe de la LGV contiguë au pont du Var actuel. Cette situation est à même de provoquer une réflexion nouvelle sur le lieu d'implantation de la gare multimodale LGV qui pourrait se situer plus au nord dans la plaine du Var connectée à la gare de Nice-Ville par un tunnel.



Germain Nallino

En regard du projet l'entrée en gare de Nice-Ville telle qu'annoncée sur 2 voies ne semble pas assurer le trafic TER, LGV, Fret dans des conditions satisfaisantes notamment aux horaires pendulaires, au minimum une 3ème voie s'avère indispensable entre Nice-st Augustin et Nice-Ville. Les gares de Cannes, Antibes et Nice-Ville devront ajuster les voies de réception et de garage des trains afin d'assurer l'extension du trafic prévu.

Le TER d'avenir

La configuration littorale azuréenne détermine une urbanisation dense sur un étroit cordon côtier qui limite la possibilité de nouvelles infrastructures ferroviaires et routières en voie de surface.

Les Alpes Maritimes doivent faire face à la saturation de la circulation routière VP et PL qui paralyse le trafic et plus encore en périodes pendulaires et estivales dans un réseau étriqué.

Le TER est un moyen efficace de transport qui dessert les villes azuréennes en leur centre et les zones d'activités et d'emplois à moins de 2 km. La demande des usagers est importante mais elle ne pourra être satisfaite avec efficacité, même si le cadencement a apporté une nette amélioration, qu'avec la construction de la voie nouvelle sur laquelle pourraient circuler les TGV, les TERGV, et d'autres trains de fret.

La voie littorale serait alors réservée au cadencement des

TER qui rendrait les services comparables au RER dans la 2^e banlieue de France après Paris.

La LGV dans l'aménagement des Alpes Maritimes

Qu'il s'agisse d'aménagement, d'urbanisme, la mobilité est un élément sociétal incontournable du développement économique et des besoins des citoyens qui s'inscrit dans la politique générale des transports et de l'environnement (rejet des gaz à effet de serre, contrôle de l'énergie...)

Un projet d'aménagement de territoire doit maîtriser et réduire le trafic des véhicules automobiles (VL, PL), adapter une politique innovante et attractive pour inciter à l'usage des transports collectifs et engager une politique de transfert du fret routier vers le rail.

Les pôles d'échanges ont un rôle majeur dans la pratique de l'intermodalité en offrant à tous l'accessibilité de tous les services utiles à l'usager des transports publics, le parcage des véhicules, la billetterie...

Les TER PACA

La Région PACA, les Collectivités convaincues d'un besoin de transports TER efficaces ont financé la modernisation du réseau par étape dans les contrats de projets successifs. Le retard important dans la mise en œuvre d'infrastructures nouvelles n'est toujours pas rattrapé même si des améliorations dans le matériel rend plus confortable les déplacements.

Les citoyens se sont exprimés en premier lieu pour un réseau TER efficace et modernisé. C'est l'option prise par le maître d'ouvrage RFF qui a convenu que la création de la LGV devait faciliter les déplacements quotidiens des populations en délestant la ligne historique.

La desserte du territoire Grasse Cannes Antibes

Nous réclamons la connexion du réseau TER à la future gare TGV de l'Ouest du 06 ce qui aura pour effet de doubler la voie actuelle de la ligne Cannes Grasse ou de créer une nouvelle ligne TER suivant l'implantation de la gare.

La desserte de la Plaine du Var

Un bassin en pleine expansion économique et d'urbanisme qui comprend de nombreuses zones d'activités sur

les deux rives du Var et la ZI de Carros le Broc qui génèrent un trafic routier VL et PL dense, induisant une forte pollution (GES). Les transports publics sont insuffisants. Nous préconisons une desserte ferroviaire en boucle de la plaine du Var, sur la rive gauche le raccordement des Chemins de fer de Provence à la future gare multimodale et la création d'une ligne ferroviaire des CP sur la rive droite.

La desserte des vallées des Paillons et la Haute Roya

Aujourd'hui c'est 93% des déplacements qui s'effectuent en VL la récente pénétrante est déjà saturée.

Nous demandons l'électrification de la ligne ferroviaire Nice Sospel Tende et dans un 1^{er} temps la mise en place d'un cadencement Nice l'Escarène avec des relations directes sur Antibes améliorant ainsi la qualité de l'offre ferroviaire en périodes pendulaires des salariés, étudiants y compris la desserte des lycées riverains.

Nice Vintimille

La relation avec l'Italie doit bénéficier des améliorations ferroviaires prévues dans les Alpes Maritimes incluant la desserte de Monaco. La ligne Vintimille Cuneo qui dessert la partie française Breil Tende doit de même profiter d'une remise à niveau.

Conclusion

La réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse serait donc un atout considérable favorisant l'accessibilité, la mobilité des citoyens, le développement économique en rapprochant et élargissant l'ouverture aux territoires internes et externes aux Alpes Maritimes.

Ce projet d'Aménagement s'appuie sur une volonté de réduire l'utilisation de la voiture particulière et préconise des modes de transport plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie, moins polluants et plus économes en énergie.

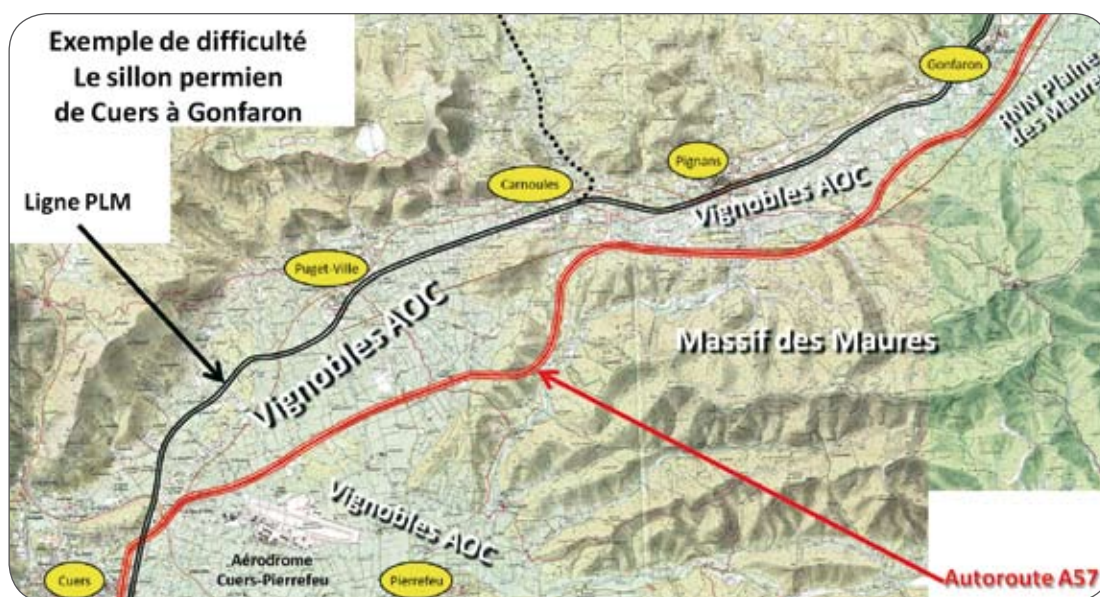


Germain Nallino

Président des Amis du Rail Azuréen

Victime d'une Interruption Volontaire de Dialogue, la concertation avortée dans le Var a mis en évidence les incohérences des uns et l'égoïsme des autres.

La problématique est pourtant simple : La Région Paca est la seule région française qui n'est desservie que par une seule ligne de chemin de fer, dont les deux voies datent du milieu du 19ème siècle. Il faut deux heures et demie pour rallier Marseille à Nice par cette ligne sinueuse sur laquelle circulent à la queue-leu-leu des TGV, des TER, des Corail et des trains de marchandises. La ligne est saturée entre Marseille et Toulon à l'ouest et entre Cannes et Monaco à l'est et le moindre incident paralyse l'ensemble du trafic.



Quel que soit le bout par lequel on prenne le problème (les uns veulent réduire le temps de trajet Marseille-Nice à une heure, les autres veulent plus de TER omnibus autour des agglomérations, sans oublier ceux qui veulent mettre les camions sur les trains...), la solution passe par l'extension de l'infrastructure ferrée et donc la construction d'au moins deux voies supplémentaires. C'est la conclusion à laquelle le débat public de 2005 est arrivé.

La question suivante, et non des moindres, était alors : quel type de ligne (voyageurs ou mixte), pour desservir quelles gares, avec quelles fréquences et quelles liaisons et où la faire passer ?

Sachant qu'en libérant la ligne actuelle des TGV, celle-ci retrouverait pour longtemps une capacité suffisante pour accroître la circulation des TER et du fret, le bon sens mi-

litait en faveur d'une spécialisation de la nouvelle infrastructure pour les voyageurs grandes lignes et intercitys. Autant donc qu'elle soit moderne, rapide et efficace. Ça

**... moderne, rapide et efficace.
 Ça s'appelle une LGV.**

s'appelle une LGV.

Au vu de la géographie de notre région et de l'occupation de nos sols (massifs naturels montagneux, plaines agricoles, urbanisation...), les contraintes ne laissaient la place qu'à deux grandes familles d'options entre la gare actuelle d'Aix-TGV et une future gare Est-Var située de manière assez consensuelle entre Les Arcs et Le Muy : la famille dite « Côte d'Azur » longeant l'autoroute A8 (La Barque, Saint-Maximin, Brignoles, Le Luc) ou la famille

dite « *Métropoles du Sud* » passant sous Marseille, puis traversant Toulon et le sillon permien de La Farlède au Luc (Solliès, Cuers... Gonfaron).

Mais, comme prévu (ce fut pareil en 1990 quand il s'est agit de décider du tracé de la LGV Lyon-Marseille), tollé des uns, tollé des autres, « *OUI à la LGV, mais pas chez moi* », « *NON à la LGV, ni ici, ni ailleurs* », « *on n'a pas besoin de LGV, on veut des TER* », « *J'ai la gare, je n'ai pas besoin des rails qui vont défigurer la Sainte Victoire* », « *La LGV ne sert qu'aux riches et aux niçois et le Var qui serait traversé n'en tirera aucun avantage, que des nuisances* »... Ce dernier argument me rappelle des réunions de copropriétaires d'un immeuble ancien de six étages débattant d'un projet d'ascenseur au cours desquelles le propriétaire du premier étage s'y opposait estimant qu'il n'en n'avait pas besoin.

La première famille (Côte d'Azur), plus directe, moins pénalisante pour les terres agricoles et les zones urbanisées et moins coûteuse, donc plus facilement réalisable, avait la préférence de Réseau Ferré de France et de l'État (cf.

les déclarations multiples du préfet de région de l'époque, Michel Sappin). Oui mais voilà, Elle ne passait pas sous Marseille, ni par Toulon (un détour compliqué et coûteux), deux agglomérations pourtant déjà bien desservies par les TGV. Inutile de polémiquer sur les raisons avouables ou inavouables des décideurs politiques régionaux, toujours est-il qu'en juin 2009, au terme d'une médiation sans nul doute orientée, Jean-Louis Borloo annonça, dans un courrier ambigu de deux pages le choix du scénario MDS, desservant Toulon qui « *emprunterait les emprises existantes* » ou qui serait, à défaut, « *massivement enfoui* ». De quoi calmer la majorité des esprits derrière un écran de fumée en dépit des alarmes et alertes étayées que nous n'avons cessé d'allumer.

Au terme de deux ans d'études complémentaires, dans l'idée d'une « *concertation* » et avec l'espoir d'atteindre un consensus, RFF mit gentiment sur la table un certain nombre de fuseaux potentiels dont quelques-uns, avouons-le, ne pouvaient que créer une émeute (citons par exemple la traversée du terroir de Bandol).

Résultat : le peuple se réveille, les élus ouvrent les yeux (« *non mais, entre Marseille et Toulon il y aurait une nouvelle ligne !!!* », comme si deux fois plus de TGV et de TER pouvaient continuer à passer sur les deux voies sinueuses du littoral, traversant les agglomérations touristiques et les résidences collées à la ligne PLM). Le peuple se révolte, les associations anti-tout triomphent, les élus, pourtant presque tous favorables au scénario MDS, leur emboîtent le pas et changent d'avis, les groupes de travail sont séquestrés, la concertation avorte...

Et alors ?

De deux choses l'une : ou bien le projet est mis au rencart pour un bon bout de temps, à la satisfaction des aveugles et des borgnes qui préfèrent décéder et laisser la patate chaude à leurs enfants (car il faudra bien un jour améliorer de manière significative le réseau ferré de transport en commun), ou bien, peu après les prochaines élections, le projet reprend tournure, avec, espérons-le, des aménagements et des compromis qui soient sensés et acceptables.

Quelles conséquences pour le Var ?

Qu'on le veuille ou non, et jusqu'à preuve du contraire,



le Var se situe entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes et, à moins de décider de creuser un tunnel de 200 kilomètres entre Marseille et Nice, la nouvelle infrastructure devra traverser le département mutin avec de nombreuses sections en surface. Il faudra bien qu'elle passe quelque part.

Pour faire simple, il y a trois sections à prendre en considération :

1. Marseille-Aubagne-Toulon : au moins 4 voies s'imposent et il est impossible d'ajouter deux voies supplémentaires dans les tunnels entre Aubagne et La Ciotat et dans les traversées de Saint-Cyr, Bandol ou Sanary. On ne pourra donc échapper à une nouvelle infrastructure qu'il semble raisonnable de faire arriver à l'ouest de Toulon. Ceci implique un tracé partiellement enfoui descendant du circuit du Castellet et contournant Le Beausset. Bien entendu, celui-ci ne traversera pas le vignoble de Bandol. Résultat : pratiquement aucun gain de temps pour Toulon mais plus de trains.

2. Les Arcs-Alpes-Maritimes : le tracé de la voie littorale de Saint-Raphaël à Cannes ne se prête absolument pas à un doublement. En retenant un tracé direct traversant l'Estérel le plus souvent en souterrain, le gain de temps est évident des plus précieux et très significatif. La position exacte de la gare TGV nouvelle, entre Les Arcs et Le Muy, ainsi que le tracé précis où coulent l'Argens et la Nartuby reste à déterminer.

3. Enfin, et c'est peut-être là le point le plus délicat qui a soulevé dès le débat public le plus de contestations : **comment traverser Toulon** (en souterrain et avec une gare TGV en plein centre) puis **rejoindre la future gare Est-Var** en empruntant le « **sillon permien** ».

Le Constat

Les difficultés sont nombreuses et mettent en évidence les incohérences contenues dans le courrier du ministre. La voie ferrée actuelle traverse notamment les centres-villes de Solliès-Pont, Gonfaron et Vidauban impliquant donc de s'en écarter sensiblement, La traversée en surface de la commune de Solliès-Pont est plus que problématique (urbanisation, traversée du Gapeau, plaine agricole avec

ses figues AOC...), ce qui pousse à retenir un fuseau enfoui sous les collines des Maurettes. Puis, de Cuers à Gonfaron un riche vignoble AOC et des souhaits locaux contradictoires : emprunter la ligne actuelle à Cuers mais s'en éloigner à Puget-Ville, Carnoules et Pignans pour être le plus au sud possible des villages, proche de l'A57, pour s'en éloigner à nouveau avant Gonfaron qu'il conviendrait de contourner par le Nord, en tunnel, pour éviter le village et surtout la Réserve Nationale Naturelle de la Plaine des Maures et ses tortues d'Hermann.



Frédéric-Georges Roux, en 1948, attendant patiemment le premier TGV devant la gare de Lyon à Paris

Conclusion

Le passage sur les voies existantes paraît de plus en plus utopique, voire irréalisable. Il serait en effet catastrophique que la nouvelle infrastructure voit le jour avec un tel maillon faible.

Nous sommes donc confrontés à une nouvelle quadrature du cercle qui devrait nous conduire à remettre sur la table l'étude d'alternatives qui, tout en desservant Toulon, soient plus réalistes.

Nous sommes persuadés qu'il existe des solutions raisonnables, à condition de ne mettre autour de la table que des gens qui, même s'ils ne sont pas compétents, soient assez sensés et constructifs, avec un minimum d'altruisme et de vision de l'aménagement de nos territoires sur un horizon qui doit couvrir plusieurs générations.

Frédéric-Georges Roux

Un ouvrage exceptionnel : le viaduc de Ventabren



Le viaduc de Ventabren, situé sur les communes d'Eguilles et de Ventabren, dans les Bouches du Rhône, à une dizaine de kilomètres à l'ouest d'Aix en Provence, est le plus long de la ligne nouvelle LGV Méditerranée.

Il mesure 1 730 m, comporte 36 piles en forme de fûts hexagonaux creux, d'une hauteur variable de 14 à 28 m et permet notamment le franchissement de l'autoroute A8 La Provençale et de la route D 10.

Le tablier, de type caisson à deux âmes, se décompose en trois parties.

Longue de 842 m, la partie Nord, de portée courante de 45 m, construite sur une aire de préfabrication à l'emplacement de la culée Nord, a été mise en place par poussage. La première opération d'avancement du tablier a été effectuée en février 1997.

La deuxième partie est une travée isostatique de 45 m

située sensiblement vers le milieu de l'ouvrage, qui va permettre la pose des appareils de dilatation de la voie.

La troisième partie est le tablier de 845 m, côté Marseille, qui a été réalisé suivant deux procédés. Au Sud, les éléments de 45 m, construits sur une aire de préfabrication, ont eux aussi été mis en place par poussage. Par contre, la partie devant passer au-dessus de l'Autoroute a été réalisée en encorbellement de part et d'autre des piles P27 et P 28 grâce à des équipages mobiles de coffrage.

Le tablier est un caisson de hauteur constante de 3,75 m sauf pour les travées de 67 et 100 m pour lesquelles le caisson a une hauteur variant de 8,50 m sur appui et 4,50 m à la clef. Les caissons sont équipés de coques concaves architecturales qui participent uniquement à la résistance du caisson en flexion transversale. Ils sont également munis d'écrans antibruit préfabriqués.

Construits parallèlement à l'Autoroute de façon à ne pas provoquer de gêne vis-à-vis de la circulation routière, les deux fléaux de 100 m de long, pesant chacun près de 4 000 tonnes ont été tournés fin septembre et fin octobre 1997 jusqu'à leur position définitive. Deux opérations nocturnes spectaculaires qui ont duré chacune moins de quatre heures !

ENTRETIEN avec Bernard Gyssels, ancien Directeur de la Division territoriale des Bouches du Rhône pour la LGV Méditerranée

La revue • La réalisation d'une ligne nouvelle engendre beaucoup de craintes pour les riverains qui sont concernés. De votre expérience sur la LGV Méditerranée pouvez-vous nous rappeler quels sont les points forts dans la conduite d'un tel projet ?

Bernard Gyssels • C'est tout d'abord la concertation, point majeur pour la conduite de tels projets. Aller à la rencontre des riverains concernés, les informer, les écouter, leur expliquer. Il faut s'imprégner de tous les points particuliers et en analyser les contraintes. C'est aussi le respect de l'environnement qui est pris en compte dès le début du projet.

Des études spécifiques sont menées pour obtenir la meilleure inscription possible de la ligne : études hydrauliques, paysagères, architecturales, sonores...et faire en sorte que les nuisances soient réduites le plus possible. Il ne faut pas oublier, non plus, la phase travaux qui va générer de nombreux emplois, en particulier pour le tissu local.

Si l'on prend l'exemple de la LGV Méditerranée, après plusieurs années de concertation, nous avons voulu relever le défi de conduire les travaux dans le respect de tous. Une satisfaction aujourd'hui, c'est qu'après les oppositions très fortes que l'on avait rencontrées, beaucoup de personnes reconnaissent aujourd'hui l'utilité de cette ligne nouvelle.

la LGV Méditerranée a été la ligne des ouvrages exceptionnels, leur réalisation a dû être marquée par de nombreuses innovations et des prouesses techniques. Que pouvez-vous nous dire ?

Sept grands viaducs ont été jugés exceptionnels : ce sont les viaducs en béton précontraint de la Grenette (950 m), de Vernègues (1210 m), le double ouvrage d'Avignon (1500 m), de Ventabren (1730 m), l'ouvrage mixte franchissant l'Arc et les trois bow-strings de Donzère, Mornas et Mondragon.

Je prendrais l'exemple du viaduc de Ventabren, en associant prouesse technique et communication.

La nuit de la rotation fut pour nous un moment inoubliable. Cette nuit là, la crainte a fait place à la confiance. C'était la consécration de tous nos efforts et la découverte qu'un grand projet pouvait être autre chose qu'un grand conflit. Cette nuit là, tout a basculé en notre faveur.

Cet ouvrage est devenu la vedette du TGV Méditerranée au cours de deux nuits de septembre et octobre 1997, cela fera déjà 15 ans cet été.

3 500 personnes ont pu assister à la première rotation qui a eu lieu le 23 septembre 1997 à partir de 21 h 30, lors d'une coupure partielle de l'Autoroute mise à deux fois une voie.

Deux fléaux monumentaux étaient tournés sur leur pile, au bord de l'Autoroute A8, pour venir s'aligner sur l'axe de l'ouvrage. Tractés par deux câbles de précontrainte depuis la pile voisine, les deux masses de 4 000 t ont parcouru un angle de 30 ° en 90 mn !

Remarquable, cet ouvrage l'est aussi par son béton de la couleur de la pierre du pays d'Aix, et surtout par sa longueur de 1 730 m, record de la ligne nouvelle, avec une pente de 3,5 %.

La réalisation de ces ouvrages exceptionnels avec le respect de l'Environnement a servi de modèle pour les chantiers suivants telle la LGV Rhin Rhône et je ne doute pas que ce sera encore mieux pour la LGV PACA.



Bernard Gyssels

Propos recueillis par
le Directeur de la Revue LGV PACA

Les gares LGV

Quelles gares pour la LGV Provence-Alpes- Côte d'Azur ?

Faut-il les implanter à l'intérieur ou à l'extérieur des grandes villes ?

Lors du débat public de 2005 concernant l'opportunité de la ligne à grande vitesse en Provence Alpes Côte d'Azur reliant le TGV Méditerranée à Vintimille, puis lors des débats qui ont fait suite au choix ministériel du tracé dit des « *Métropoles du Sud* » l'emplacement des gares LGV a fait débat. Ces gares doivent-elles être implantées au centre des villes ou à l'extérieur de celles-ci.

Dès la construction des premières lignes à grande vitesse, de nombreuses gares ont été construites à l'époque à l'extérieur des agglomérations pour certaines sans aucune relation avec le réseau existant pour acheminer les voyageurs, obligeant ceux-ci à utiliser leur véhicule personnel à défaut d'autres moyens de transports publics propres (Montchanin, Vendôme, Aix TGV puis Amiens).

D'autres ont été construites en dehors des villes ou à proximité de celles-ci mais par contre avec une possibilité d'acheminement des voyageurs par le réseau classique (Valence TGV) ou par d'autres moyens de transports publics urbains comme à Reims. Avignon TGV aura du attendre plus de vingt ans avant d'être reliée par fer au centre de la ville.

D'autres gares ont été construites, dès le départ, au centre des villes, permettant ainsi aux voyageurs de bénéficier des autres moyens de transports (TER, Métro, Tram, Réseau urbain de bus) quand ils existent. Lille qui a bé-

néficié de friches militaires au centre ville, Lyon Part Dieu et Marseille Saint Charles en sont des exemples.

Dans les années 80 une réflexion sur l'état des transports de l'agglomération marseillaise a vite imposé la construction d'une deuxième gare à l'exté-

rieur de la ville à Les Milles et appelée peut être à tort AIX TGV car la ville d'Aix en Provence est très peu reconnaissante de la notoriété que lui procure cette gare. Tout cela afin de palier les difficultés d'accès de la gare de Marseille Saint Charles (autoroute en voie de saturation, peu de parkings en gare et en périphérie de la ville permettant l'accès aux TER et au Métro) et d'assurer également une zone de chalandise très importante (Golfe de Fos, Miramas, Salon, Pertuis, Manosque, Brignoles voire Saint Raphaël et puis tout récemment tout le Val de Durance). On peut se poser la question : « *Quels moyens de transports auraient-ils pu prendre les voyageurs de toutes ces zones venant actuellement à AIX TGV, certes avec leur voiture, mais évitant de plus longs trajets. Voitures ? Avions ?* »

Depuis 25 ans, rien a changé à Marseille, l'accès de la gare est de plus en plus difficile avec une autoroute de plus en plus saturée, le garage des voitures, quand elles peuvent arriver, s'est un peu amélioré, les parkings en périphérie sont toujours inexistantes afin de permettre aux voyageurs de venir à Marseille Saint Charles par des moyens de transports publics propres.

Alors le souhait de vouloir une deuxième gare TGV à Mar-



Michel Correard



seille Saint Charles, si cela peut paraître à première vue logique pour de nombreuses personnes, devrait être accompagné pour être crédible d'une véritable volonté des Collectivités locales, d'améliorer rapidement ces difficultés d'accès. Pour l'instant, mise à part la volonté affirmée de vouloir cette deuxième gare, aucune proposition sérieuse n'a encore été formulée. Il nous semble difficile d'exiger cet emplacement et en même temps ne pas se donner les moyens de le réaliser, voire de le faire payer aux autres.

Récemment sur le réseau français à grande vitesse deux gares ont été construites à l'extérieur des villes, il s'agit de Besançon Franche Comté et de Belfort-Montbéliard, sur la ligne LGV Rhin Rhône, sans que cela semble poser des problèmes dans la mesure où les relations avec les centres villes ont bien été intégrées dans le projet, voire même anticipées par les Collectivités.

Nous pourrions nous poser les mêmes questions pour TOULON où la gare centre est très peu accessible que ce soit en bus ou en voiture, où il n'est pas possible de se

garer et où il n'est même pas prévu que le tram y passe. Comme à Marseille, vouloir une gare à Toulon Centre nécessite des aménagements conséquents toujours non formulés par les Collectivités intéressées qui exigent cette gare tout en disant qu'elles ne pourraient pas la payer.

A défaut de propositions sérieuses permettant d'envisager de répondre à ces souhaits nous sommes en droit de penser que toutes ces Collectivités font tout pour que le projet soit abandonné. Est-ce sérieux ? Il est quand même intéressant, en ces périodes électorales, que tout le monde le sache.

Michel Correard
Trésorier de l'Association



Un système ferroviaire performant OUI, mais sans une ligne indépendante à grande vitesse est-ce possible ?



Le CA de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur, s'est réuni le 21 février 2012 pour faire le point concernant l'avancement du projet de la LGV PACA dont certains voudraient changer le nom car les mots « *grande vitesse* » ne semblent plus porteurs de nos jours.

L'Association est satisfaite de la décision prise par le Préfet le 22 décembre 2011 de demander à Réseau Ferré de France (RFF) d'étudier et de proposer un fuseau qui recueille l'adhésion d'une majorité des acteurs. La décision définitive concernant le choix d'un fuseau à étudier précisément devrait être prise en juillet 2012 après les élections. Cela nous a été confirmé par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et des Logements, lors d'un entretien le 9 janvier 2012 à Paris.

Nous pouvons dire qu'il ne reste que quelques mois à Réseau Ferré de France pour trouver un tracé faisant « *consensus* ».

Il a donc été demandé à RFF de redéfinir, en partant des besoins régionaux de maillage des réseaux, les caractéristiques d'une ligne nouvelle indépendante dont la très grande vitesse ne serait plus l'objectif principal mais dont la vitesse permettrait tout de même de relier Marseille et Nice en 1 heure soit à une vitesse moyenne de 220 Km/h. Force est de constater que la demande est toujours dans le cadre du tracé des Métropoles qui porte en lui les inconvénients majeurs que nous avons dénoncés et que nous continuons toujours à dénoncer. Dans ce cadre il nous paraîtrait judicieux que RFF puisse s'intéresser aussi à certains scénarios alternatifs présentés lors de la concertation et particulièrement celui évitant Toulon.

L'Association se félicite que de plus en plus de personnes comprennent que l'utilisation des voies existantes n'est pas une solution viable, tellement il est évident qu'il n'est pas possible de rajouter des TER, des TGV et du Fret sur les deux seules voies existantes. Rappelons que l'étude demandée par la Région, pour assurer, comme elle le souhaiterait, les transports à l'horizon 2030-2040 sur notre territoire, a démontré qu'il faudrait au minimum doubler les voies existantes de Marseille à Nice, ce qui est impossible, d'où la nécessité de réaliser cette nouvelle infrastructure qui ne soit pas du siècle dernier mais tournée vers le futur.

L'Association souhaite comme tous, que les lignes existantes soient modernisées afin de mettre en service beaucoup plus de TER, elle constate avec satisfaction, que de nombreuses personnes, qui jusqu'à présent doutaient de l'utilité d'une telle ligne nouvelle, soient de plus en plus conscientes du fait que pour avoir plus de TER il est vital d'avoir suffisamment de voies pour les faire circuler.

L'Association a également fait le point sur l'ensemble des manifestations et réunions anti LGV organisées par différents collectifs qui pour des raisons parfois incompréhensibles confondent volontiers le projet de la LGV et le tracé des Métropoles choisi par le Ministre. Elle constate là encore que les mensonges et la mauvaise foi sont la règle pour mettre en avant des coûts soit disant faramineux, du bruit paraît-il infernal mais aussi de surprenantes affirmations concernant le peu d'emplois que générerait un tel chantier et le peu de retombées socioéconomiques d'un tel projet!

Le choix que nous faisons de défendre ce projet semble partagé par de nombreuses personnes compte tenu des adhésions que nous faisons actuellement. Merci à tous ceux qui veulent bien nous aider.

L'Association remarque qu'aujourd'hui, les auteurs de ces manifestations se plaignent du fait que RFF ne concerte plus alors que c'est leur attitude quelquefois violente lors des réunions de concertation qui a amené le Préfet à suspendre celles-ci.

L'Association s'est étonné de voir l'attitude de certains élus politiques varois qui souhaitent une gare à Toulon Centre sans se préoccuper aucunement de ses accès

pour les usagers et encore moins de la faisabilité du tunnel ferroviaire prévisible d'une dizaine de kilomètres pour accéder à cette gare. Il est probable que les sondages qui ont été faits autour de la gare de Toulon démontreront que la réalisation d'un tunnel ferroviaire comportera les mêmes incertitudes que les tunnels routiers, ce que nous ont assuré plusieurs géologues que nous avons consultés. Ces mêmes élus varois prétendent défendre aussi les viticulteurs en demandant que la ligne LGV soit réalisée sur les emprises existantes alors que cela paraît particulièrement difficile aux abords de nombreuses villes et n'hésitent pas à proposer l'enfouissement des voies sur au moins 66 Km si les voies en surface posaient problème. Etonnement encore, lorsque toujours les mêmes rajoutent que leurs Collectivités qui normalement devaient participer au financement, ne le feraient pas alors que ce sont ces mêmes élus qui ont choisi, voire exigé le tracé le plus cher.

Pendant ce temps là, les projets des lignes LGV Bretagne, Rhin Rhône, Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et du Contournement de Nîmes avancent à grands pas. Un avis favorable vient même d'être émis pour un projet doublant la LGV Paris-Lyon.

L'Association se demande si la région Provence Alpes Côte d'Azur devra, encore longtemps, rester à l'écart de tels projets nécessaires pour son développement. Le Président de la Région Michel Vauzelle rappelle également fortement que ce projet est indispensable.

L'Association déplore, que pendant ce temps les autoroutes de la région s'élargissent (Aubagne, La Ciotat-Bandol, Aix-Saint Maximin) avec l'aval de tous et sans manifestations. Par exemple l'élargissement de l'autoroute au niveau d'Aubagne donne lieu à des travaux spectaculaires près de nombreuses habitations et nous voyons simplement fleurir des panneaux contestant la LGV !!!!! C'est assez curieux. Que faut-il en penser ?



Le CA de l'Association

TGV et Développement

Var Nice Côte d'Azur

SALON RÉGIONAL DU TRAIN PARC DES EXPOSITIONS DE LA FOIRE BRIGNOLES (83)



Mairie de Brignoles



Région
PACA



Mairie de Carnoules

Le 27 et 28 octobre 2012



Horaires d'ouverture :

Entrée 4€

Gratuite pour les moins de 12 ans

Gratuite pour les cheminots sur présentation
de leur titre de circulation

- Samedi 22 de 10h30 à 19h
- Dimanche 23 de 10h à 18h



Débat sur les projets ferroviaires régionaux le samedi
De nombreux exposants, des réseaux
fonctionnels, des artisans, un simulateur
de conduite, des animations pour les plus jeunes...



Notre radio partenaire



Possibilité de restauration sur place. Pour plus de renseignements contactez-nous au : 06-68-21-87-04
<http://www.museepierresemard.fr/>