

LE TRAIN AVENIR DU CENTRE VAR

avril 2005

→ les cahiers d'acteurs SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Association :
"LE TRAIN AVENIR DU CENTRE VAR"

Pourquoi cette association :

Pour obtenir la réouverture de la ligne
SNCF CARNOULES-GARDANNE.

Sept cantons (49 communes), soit un bassin de
population de 150.000 habitants auront accès
à cette ligne et à l'ensemble du réseau SNCF.

- La population à proximité de cette ligne ne
cesse d'augmenter (+ 24% au recensement de
1999 et 20% depuis, la plus importante
augmentation de toute la France) 87.500
déplacements quotidiens dont 27.500 vers
l'agglomération Marseillaise, 18.000 vers le
bassin d'Aix et 16.500 vers Toulon.

En réouvrant cette ligne c'est :

- DESENCLAVER le Moyen et le Haut Var,
offrant un atout supplémentaire pour assurer
le développement économique,
- Faciliter les déplacements pour le travail,
les études et les loisirs et accéder au réseau
grandes lignes de la SNCF. Permettre à
certains TGV en cas de nécessité d'éviter
la voie littorale.
- REDUIRE LA POLLUTION, diminuer le
nombre des accidents de la route et apporter
aussi une solution de transport, aux
personnes auxquelles le permis de conduire
a été retiré.
- Donner un moyen de transports aux jeunes
pour leurs études, ou leurs loisirs.

CONTACT

Siège social :
GARE DE BRIGNOLES 83170 - BRIGNOLES
Tel 04 94 69 56 34 - 04 94 69 69 94

Permanences
du Lundi au Vendredi de 9 à 12 h 30
et de 15 h à 18 h 30
e-mail : t.a.c.v@wanadoo.fr
ou pour le service administratif :
train-centre-var@tele2.fr

Site :
<http://tacv.monsite.wanadoo.fr/index.jhtr>

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

REFLEXION GENERALE:

Comme déjà signalé nous
sommes scandalisés qu'un tel
projet n'ait pas en priorité
bénéficié d'une Etude
d'Aménagement du Territoire,
compte tenu des chiffres de
l'INSEE, en matière
d'augmentation de population
(voir www.insee.fr) Un
entretien avec le responsable
transport de la DATAR nous a
permis d'apprendre que RFF
aurait refusé que la DATAR
procède à cette étude, RFF
s'estimant suffisamment
compétent.

Compte tenu que :
- ce projet de LGV PACA est à
échéance de 20 ans dans le
meilleur des cas,
- que son financement devra
être pris en charge par la
Région et les Collectivités

locales, du fait du
désengagement de l'Etat,
- que le secteur littoral
est saturé en matière
d'urbanisme
- que le centre Var sera
d'après l'INSEE saturé
en 2015
- que seul le Haut-Var
permettra une excellente
qualité de vie.
- que l'installation d'ITER
et même la seule présence
du CEA de CADARACHE,
demande une réflexion
sur leur desserte
- que la saturation
autoroutière, routière et
du flux des poids lourds
en particulier, amènent à
réfléchir sur l'actuel projet
LGV PACA réduite aux TGV
voyageurs exclusivement et
non MIXTES (voyageurs-fret)

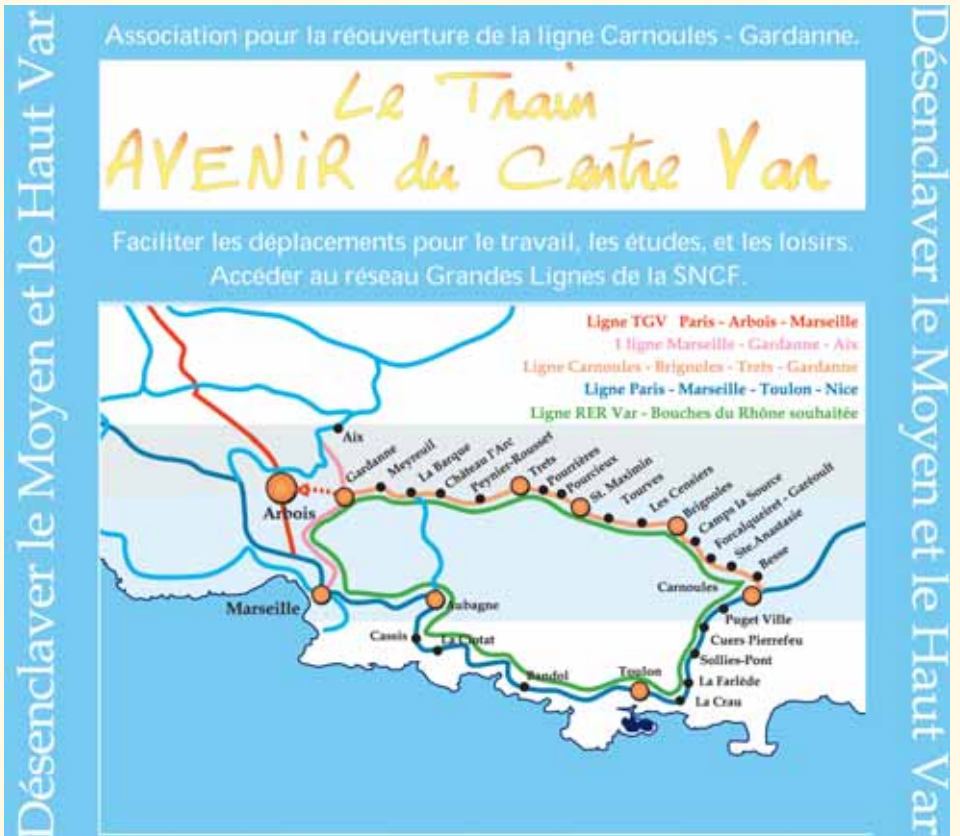
REFLECHIR POUR "DANS 20 ANS" ...

Nous en arrivons aux remarques et propositions suivantes :

→ POINT 1

Le Tracé Littoral ne retient pas notre agrément pour les raisons suivantes :

- Devant le souhait des Niçois d'une arrivée la plus rapide possible sur Nice, des TGV en provenance de Paris, le tracé littoral n'apporte pas de gain substantiel.
- Dans le cadre d'un axe Barcelone-Gênes, l'arrêt à Marseille et Toulon pouvant se comprendre, la rapidité d'accès à Nice serait pénalisée.
- Le coût du tracé littoral est prohibitif : un tunnel sous Marseille impliquant une gare à peut-être 35m de profondeur et "x" mètres de profondeur supplémentaires pour les parkings indispensables (voir la situation actuelle en parking d'Aix-TGV) et un tunnel sous Aubagne, et...une arrivée à Toulon en centre ville dans quelles conditions ?
- Une gare dans ce cadre non pas à Toulon centre Ville mais à Cuers ou La Pauline (d'après certaines rumeurs), ralentirait l'arrivée du TGV à Toulon Centre, compte tenu du temps nécessaire pour revenir de Cuers ou de La Pauline sur le Centre Ville.
- Quelle est la position des voyageurs aériens Nice-Paris. : prendront-ils dans 20 ans le TGV à la place de l'avion pour se rendre à Paris, à durée de voyage égale. De la même façon, pour ce qui est de la liaison LGV Toulon-Paris, quelle est la part de marché supplémentaire potentielle, sachant, qu'actuellement les personnes qui de Toulon se rendent à Paris pour une réunion de journée, même avec un gain de temps d'une demi-heure dans le meilleur des cas ne pourraient être avant 9 heures à Paris, ce que leur permet le transport aérien.
- Aucune étude n'a été faite, sur le nombre de déplacements actuels entre Nice et Marseille, tous moyens confondus, par rapport au nombre de déplacements Nice-Paris, de façon à savoir si la circulation Nice-Marseille en grande vitesse justifie ou non de pénaliser la durée de parcours Nice-Paris.



→ POINT 2

Les autres tracés, qui de près ou de loin, envisageraient de traverser le Centre Var pour venir sur une Gare à CUERS ou La PAULINE ou CARNOULES, ne tiennent aucun compte de la dégradation de l'environnement, des terrains classés AOC et autres terrains agricoles, de l'urbanisation, tout cela pour desservir moins rapidement Toulon. Ces autres tracés ne peuvent donc pas non plus avoir notre agrément.

→ POINT 3

Nous proposons que la ligne nouvelle longe la Durance en direction du MUY, au nord de la Ste Victoire et traverse le département du Var par sa moitié nord. Ce tracé, outre le fait qu'il représente la plus courte distance entre le point de rupture LN5 et les Alpes Maritimes aurait l'avantage de réduire considérablement l'impact sur l'agriculture et l'environnement.

L'idée d'un tel tracé "Haut-Var" n'est pas nouvelle puisque dès 1861 sont étudiées des solutions de désenclavement de cette région qui aboutiront à l'ouverture du "central-var" de Nice à Meyrargues en 1889. L'exploitation cessera après guerre en 1950 par suite du bombardement des grands



ouvrages privant le moyen et haut-var de toute desserte ferroviaire voyageur, puisque la ligne Carnoules-Gardanne avait été fermée dès 1938.

Le parcours LGV que nous soutenons emprunterait certains bassins géographiques traversés par le "central-var", suivant une ligne Meyrargues-Barjols-Le Muy, soit d'Ouest en Est pour le Var, Sud Rians, Nord Barjols, Sud Salernes, Nord Lorgues, Le Muy. Il apparaît tout à fait possible d'éviter les bassins agricoles AOC, de Carcès-Cotignac-Entrecastaux-Lorgues-Les Arcs qui représentent une part importante du vignoble Var-nord. En tout état de cause, l'impact agricole serait très inférieur à celui occasionné par un tracé empruntant les bassins de St-Maximin, Garéoult, Brignoles, Cuers, Le Luc et Le Luc-Les Arcs.

Sur le plan environnemental, ce projet "Haut-Var" n'aurait pas d'impact sur les grands sites du

REOUVERTURE CARNOULES-GARDANNE...

département du Var : Ste-Baume, forêt domaniale des Morières, massif et plaine des Maures, ainsi que sur des sites sensibles, tels que vallon Font-Taillade, vallon Sourn, lac de Carcès, vallée de l'Argens.

Sur le plan patrimonial, cette proposition éviterait largement les sites d'Entrecastaux et du Thoronnet

L'implantation d'une gare à mi-parcours LN5-Le Muy, par exemple à Barjols, offrirait un fort potentiel de développement à toute la région, grâce au ballon d'oxygène ainsi procuré en matière de transports, alors qu'une implantation plus au sud dans des régions saturées actuellement et à plus forte raison dans 20 ans, offrirait peu d'avantages en contre-partie des nuisances créées.

→ POINT 4

Une étude dans le cadre du dossier CPDP-LGV PACA "réutilisation GARDANNE-CARNOULES" nous a été présentée.

(Elle aurait été réalisée pour "refouler" l'hypothèse qui aurait consisté à prendre le foncier de la ligne Carnoules-Gardanne pour y implanter la ligne nouvelle à grande vitesse).

Cette Etude présente toutefois des anomalies qui pourraient se retourner contre une saine utilisation de Carnoules-Gardanne pour les transports Régionaux.

Avant de vous présenter ces anomalies, nous tenons à proposer une solution plus rapide que le délai de 20 ans pour accélérer l'accès des Niçois à Paris.

Nous proposons que Carnoules-Gardanne soit non seulement réouverte au trafic voyageurs mais électrifiée.

Avantages :

- Les deux TGV qui actuellement vont de Nice à Paris (AR) sans arrêt ni à Toulon, ni à Marseille après les Arcs, pourraient emprunter la ligne Carnoules-Gardanne en vitesse courante, et gagner ainsi 20 à 30'
- Ces TGV permettraient de prendre à Brignoles les 18600 voyageurs qui chacune des ces deux dernières années ont acheté leur billet en gare de Brignoles, sans compter la

progression que laisse penser l'augmentation considérable de la population sur le Centre Var prévue par l'INSEE et également la progression immédiate du fait de la desserte par TGV

- Ils dégageraient la ligne du littoral, surchargée.
- Le CG13 mène une étude sur "le barreau des MILLES" prévoyant que : "A terme, ce site pourra accueillir des voyageurs du ferré venant de Gardanne (ligne Carnoules-Gardanne) ou de Rognac...."
- La SNCF elle-même souhaite cette réouverture n'ayant pas de ligne de dégagement du littoral en cas de problèmes (voir incidents bloquant les TGV, ces dernières années).

Présentation des anomalies sur l'étude RFF :

Page 4/15 Point 1 - 3^{ème} § - Vous écrivez "RFF a demandé à Scetauroute une deuxième étude"

A priori cette deuxième étude n'est pas plus sérieuse que la première, quant à ses conclusions sur le coût de la réouverture. C'est une copie ou une reprise de certains § de l'étude Scetauroute de Mai 2002 version 5

Nous avons contesté les conclusions de Scetauroute à la sortie de la première étude, qui estimait sa réouverture à 145 millions d'€ en Mai 2002, (devenue 170 millions d'€) (voir pièce jointe n°1) car l'étude faite par INGERAIL SOTEC l'estimait à 267.410 MF soit 41 millions d'€ en 1996 (réactualisés à 45 m d'€)

Voici maintenant le tableau page 12 du chapitre 11 "La réutilisation de la ligne Gardanne-Carnoules Novembre 2004" (nouveau CD de la CPDP reçu le 2 Mars 2005

Travaux	Coût en M€ Valeur 2004
Acquisitions foncières	35 M€
Terrassements, assainissement, environnement	225 M€
Ouvrages d'art	135 M€
Passages à niveau (9 dénivellations)	45 M€
Equipements ferroviaires	160 M€
Shunt de Carnoules	60 M€
Ligne nouvelle entre la LGV Méditerranée et Gardanne (15 km env.)	500 M€
TOTAL GENERAL	1 150 M€

D'après ce tableau il apparaît, en retirant les 500 Md'€ de la création ligne nouvelle Gardanne-LGV Méditerranée, que l'investissement serait de 1150-500 = 650 millions d'€ soit 8,33 Md'€ le kilomètre, pour rouler à 100 km heure environ (cf § 5.1 de l'étude réutilisation Carnoules-Gardanne)

Or l'étude SCETAURROUTE Version 5 Mai 2002 § 2.5 propose pour la même vitesse un montant de 170 millions d'€, soit 2.17 millions d'€ le kilomètre (On constate donc, que pour dévaloriser l'aménagement de Carnoules-Gardanne, l'investissement passe en deux ans de 170 à 650 millions d'€, alors que nous contestions déjà le montant de 170 millions d'€

Notons en plus que d'après la même étude, page 6 § 2.1, il faudrait redresser seulement 80 courbes de rayon inférieur à 1000 mètres pour rouler à 160 kmh.

Au § 7 page 15 voir tableau ci-dessous n°2 le montant de l'investissement "équipements ferroviaires" pour la réouverture uniquement au TER "thermique = sans électrification", en voie UNIQUE (avec zones de croisement, aiguillages, signalisation...) est estimé à 55 millions d'€ soit 0.7 million d'€ le kilomètre

Travaux	Coût pour réutilisation par TGV	Coût pour réouverture aux TER
Acquisitions foncières	35 M€	5 M€
Terrassements, assainissement, environnement	225 M€	50 M€
Ouvrages d'art	135 M€	15 M€
Passages à niveau	45 M€	20 M€
Equipements ferroviaires	160 M€	55 M€
Shunt de Carnoules	60 M€	
Ligne nouvelle entre la LGV Méditerranée et Gardanne (15 km environ)	500 M€	
Réaménagement des points d'arrêt		10 M€
Création de zones de croisement		15 M€
TOTAL GENERAL	1 150 M€	170 M€

Or vous estimez à 160 millions d'€ la création d'une double voie sur

EVITONS LES DEPENSES D'ARGENT INUTILES...

78 kilomètres, SANS ZONES DE CROISEMENT PUISQUE DOUBLE VOIE, soit 2.05 millions le kilomètre.

Question : quels sont les équipements ferroviaires qui peuvent justifier un tel écart ?

A la page 12 § 5.5, vous estimez la remise en service à 45 millions d'€ pour 46 passages à niveau, soit 0.978 million d'€ le passage à niveau. Or l'étude INGERAIL d'Octobre 1996 estimait à l'époque le passage à niveau à 300 KF, soit 50.000 € réactualisés

Question : Pourquoi un tel écart ? (20 fois plus)

A la même page § 5.7 (shunt de Carnoules), vous estimez le raccordement de la ligne Carnoules-

Gardanne à la ligne PLM TOULON-NICE à 60 millions d'€. Or ce raccordement ne peut-être supérieur à 3 kilomètres en tout, ce qui met le kilomètre de voie à 20 millions d'€, soit le double du kilomètre LGV (synthèse des études LGV PACA page 22 § 4.2.3) (nouveau CD CPDP Janvier 2005 reçu le 2 Mars)

Pour créer une LGV de 15 km entre Gardanne et LN5, vos études (cf synthèse générale page 22) estiment le prix moyen du kilomètre entre 10 et 15 millions d'€, soit 150 à 225 millions d'€. Or, dans l'étude de Novembre 2004 (voir tableau ci-dessus), vous l'estimez à 500 millions d'€ soit 33 millions d'€ le kilomètre.

Question : Pourquoi un tel écart ?

CONCLUSION

En définitive, nous proposons une orientation qui diffuserait le service TGV de façon homogène sur le département :

- Au Sud à Toulon avec la configuration actuelle ou en rabattement du MUY
- Au Centre à Brignoles, grâce à la réouverture de Carnoules-Gardanne (voir en pièces jointes, la note "sur le barreau des Milles" étudié par le CG13)
- Au Nord à Barjols grâce au passage d'une LGV avec création d'une gare (voir carte en annexe)

Et ceci avec un minimum de nuisances et d'impacts agricoles et environnementaux, tout en permettant de rééquilibrer l'activité et la démographie du département.

Inventaire des Annexes

- 1 - Extrait Etude Scetauroute mai 2002
- 2 - Ingérail-Sotec
- 3 - Extrait étude complémentaire CPDP "La réutilisation de la ligne Gardanne-Carnoules" Novembre 2004
- 4 - Note Ambrosi CG13 Barreau des Milles



ANNEXE

Note Ambrosi CG13 Barreau des Milles

Pièce jointe n°4 (note AMBROSI)

Création d'un Pôle d'échanges de transport dans le secteur des Milles

L'étude relative à la création d'un pôle d'échange dans le secteur des Milles est pilotée par le CG13, cofinancée à parts égales par la DDE, la Région et le CG13. Elle vise à définir :

- le positionnement précis et le programme fonctionnel et technique d'un pôle d'échange multimodal à organiser à court terme dans le secteur des Milles. Elle doit fournir tous les éléments nécessaires à la concertation et au lancement du concours de concepteur du pôle, ainsi que donner des estimations en termes d'exploitation et de gestion ;

les mesures conservatoires nécessaires pour préserver la possibilité à terme de développement ferroviaire via la création d'un "barreau" de raccordement entre les voies de Marseille - Aix et d'Aix - Rognac passant par les Milles.

Les parties concernant le potentiel de clientèle du futur pôle et les hypothèses de tracé du barreau ferroviaire ont été réalisées depuis fin 2003.

Conformément aux orientations retenues par la CPA notamment dans le cadre de son PDU, la réouverture de la ligne ferroviaire Aix-les Milles au service de voyageurs est une hypothèse à retenir dans un horizon moyen/court terme, alors que la création du barreau se situe dans le long terme.

Le futur pôle d'échange situé sur la ligne Aix Rognac sera compatible avec ce barreau ferroviaire.

D'après les premières conclusions de l'étude, le site de Plan d'Aillane semble le plus vraisemblable pour accueillir le futur pôle d'échanges. Or sur ce site, un terrain de plus de 5 hectares est providentiel car bloqué de toute urbanisation par les contraintes du plan de servitude aéronautique (P. S. A.) de l'aérodrome d'Aix les Milles.

A terme, ce site pourra accueillir des voyageurs du ferré venant de Gardanne ou de Rognac, mais également des voyageurs venant du routier que cela soit les dessertes interurbaines du Conseil Général ou les dessertes urbaines de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

C'est pourquoi l'étude du Pôle d'échanges des Milles s'oriente maintenant vers les conditions de mise en place dans un premier temps d'un point de correspondance bus/cars équipé de parcs relais, préalable à la réalisation complète du pôle d'échange qui ne pourra intervenir avant l'ouverture au voyageurs de la ligne Aix Rognac (Aix les Milles en première phase).

En réunion du 16/12/2004, les partenaires (CPA, Ville, DDE et CG13) ont décidé de relancer l'étude dans cette perspective, dès janvier 2005.

NB : L'étude réalisée concomitamment par la CPA relative à l'aménagement de Plan d'Aillane reprend les hypothèses de tracé du barreau ferroviaire ainsi que celle de la localisation du futur pôle d'échange issues de l'étude du CG13.