

CONTRIBUTION

Robert POCQUET
Résidence Le Jardin de Voltaire
Bâtiment A - Appartement 9
19, Passage Grenier
33800 BORDEAUX
Adhérent de l'AUTRA - FNAUT Aquitaine

Madame, Monsieur,

Plus que la région parisienne, la LGV PACA rapprochera l'ensemble des régions de FRANCE, et les pays voisins, du territoire de PROVENCE ALPES COTE D'AZUR. Il est d'ailleurs à noter que l'ESPAGNE et l'ITALIE, pourtant proches, sont très mal desservies par le rail (lenteur des relations, absence de relations directes sans rupture de charge, souvent nécessité de deux changements de trains en 33 km: NICE et VENTIMIGLIA pour se rendre en ITALIE, etc). L'intérêt d'une LGV en région PACA me paraît donc évident et une telle ligne doit présenter une rentabilité supérieure à d'autres lignes en projet du fait de l'importance des populations irriguées. Toutefois, il ne m'appartient pas de juger de telle ou telle rentabilité n'ayant pas les compétences pour cela.

Ceci étant précisé, je voudrais vous apporter mes propres réflexions sur une telle ligne de façon à **éviter les erreurs déjà commises trop souvent sur les lignes précédentes**. Je veux donc parler des gares "dans des champs de betteraves" (vous aurez reconnu la gare "TGV HAUTE PICARDIE") et des gares "en pleine garrigue" (vous reconnaîtrez également les gares "AVIGNON TGV" et "AIX EN PROVENCE TGV"). La première est un fiasco alors qu'à quelques kilomètres la ligne TGV croise la ligne AMIENS - SAINT QUENTIN à CHAULNES et qu'un système de correspondances rapides par TER aurait pu être réalisé, voire, pourquoi pas, des raccordements directs et électrification de la ligne pour des dessertes directes PARIS - AMIENS et PARIS - SAINT QUENTIN. Les deux autres gares ne sont plus que des champs de parcs de stationnements pour voitures à perte de vue, ce qui, en fait d'aménagement du territoire ressemble surtout à un "déménagement du territoire": difficulté d'accès au coeur des villes d'AVIGNON et d'AIX EN PROVENCE, explosion du trafic routier avec engorgement des voiries, pollution, risques d'accidents, etc. Le temps gagné en TGV d'une ville à AVIGNON ou à AIX EN PROVENCE **est perdu en grande partie sur les trajets terminaux autres que ferroviaires**. Par ailleurs, ce système induit **une inégalité de traitement des utilisateurs face au système de transport: que faites-vous des personnes handicapées, des personnes âgées ou n'ayant pas de voiture** (revenus modestes, choix, etc)? L'avantage du rail est de pouvoir desservir le coeur des villes historiques contrairement à l'avion. Pourquoi s'entêter à imposer aux clients du rail les inconvénients de l'avion? Si j'ai bonne mémoire d'ailleurs, dans les années 1970, avant l'ère des TGV, la SNCF avait lancé les "trains d'affaires" de 06h45 dont le but et le slogan étaient "d'arriver au coeur des villes avant telle heure"... En ce qui concerne AIX EN PROVENCE, il eût été tout aussi facile de créer une gare à quelques kilomètres de celle qui a été réalisée au croisement de la ligne existante ROGNAC - AIX EN PROVENCE qui aurait pû être modernisée sans doute pour un coût modique... Malheureusement les mêmes

erreurs ont l'air de se réaliser sur la ligne TGV PARIS - STRASBOURG... Pourquoi ne pas ouvrir enfin les yeux?

Fort de ces expériences **décevantes**, je considère que seules les gares actuelles de MARSEILLE (SAINT CHARLES ou BLANCARDE) et TOULON doivent être desservies par la ligne LGV. Ceci dit, je ne suis pas contre un itinéraire plus au nord qui servirait aux seuls TGV PARIS - NICE - VENTIMIGLIA qui n'ont pas besoin de passer par MARSEILLE et TOULON (les TGV PARIS - MARSEILLE - TOULON assurant cette desserte). En conséquence, l'itinéraire plus au nord serait un trajet **sans aucune gare**. Une gare située à trente kilomètres de TOULON reproduirait les mêmes erreurs que j'ai cité plus haut et la ville de TOULON serait particulièrement **touchée et pénalisée** par une telle situation car elle se trouverait de fait exclue du réseau à grande vitesse et donc du courant de trafic.

Enfin, et pour terminer ma modeste contribution, je voudrais évoquer la tarification qui sera appliquée. Que sera-t-elle? En effet, toutes les lignes de TGV ont été l'occasion pour augmenter les prix soit directement, soit de façon cachée (instauration de plusieurs niveaux de prix, itinéraires plus courts mais tarifs aussi élevés ou plus que les anciens, etc). A mon sens, il sera nécessaire d'imposer un maintien des tarifs actuels.

Résidant à BORDEAUX, je me rends très fréquemment et régulièrement à TOULON pour des raisons personnelles, aussi suis-je particulièrement intéressé par ce projet et vous comprendrez également mes craintes selon les choix définitifs qui seront arrêtés.

En espérant que mes réflexions retiendront votre attention, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de mes salutations distinguées.

Robert POCQUET
Résidence Le Jardin de Voltaire
Bâtiment A - Appartement 9
19, Passage Grenier
33800 BORDEAUX
Adhérent de l'AUTRA - FNAUT Aquitaine