

INTERVENTION DE M. CLAUDE JULLIEN – FNAUT PACA

REUNION DE LANCEMENT DU 10 MARS 2005

SUR LE PROJET DE LGV PACA

La FNAUT est soucieuse de soutenir les moyens de transports les plus respectueux de l'environnement.

L'urgence absolue, c'est la lutte contre l'effet de serre.

C'est pourquoi elle a toujours défendu le chemin de fer à traction électrique, et en particulier le TGV, seul mode de transport proche de la pollution zéro.

La FNAUT souhaite que le TGV remplace majoritairement l'avion sur les relations entre les grandes villes françaises, ainsi que sur les relations entre les grandes capitales européennes, principalement sur les liaisons de moins de 4 heures, mais pas seulement.

Un Airbus A 320, avion moderne réputé économique, consomme plus de 50 grammes/équivalent/pétrole par km/passager, alors qu'un TGV à 300 km/h consomme seulement 4,84 gep km/voyageur, soit plus de 10 fois moins.

L'avantage serait encore plus important sur les émissions de CO2.

Une rame Duplex à 2 niveaux, avec un taux de remplissage de 100 % peut descendre au chiffre record de 2,74 gep km/voyageur.

Il faut vendre 9 billets de 1ère classe pour payer la facture énergétique d'un TGV.

L'automobile particulière, majoritairement utilisée pour les relations intra-régionales PACA, a une consommation moyenne supérieure à l'avion (chiffre calculé pour 1,25 passagers).

La FNAUT souhaite donc un projet TGV qui permettra l'efficacité énergétique maximale avec 2 objectifs principaux :

- report modal maximal de l'avion vers le TGV au départ de Toulon-Hyères et Nice, sachant que le point d'inflexion idéal se situe aux alentours de 3 h / 3 H 30, et là, il faut pouvoir rouler le plus vite possible (320 km/h au moment de l'inauguration, voire 350 avec les progrès annoncés)

- report modal maximal de la Route vers le Rail, au moyen de TER à grande vitesse permettant de relier Marseille, Toulon et Nice en une heure environ, et là, il faut privilégier :

- la desserte des centres-villes

- le cadencement (minimum à l'heure, voire la demi-heure aux heures de pointe)

La FNAUT a soigneusement étudié en détail tous les autres projets de LGV en Europe : Allemagne, Italie, Espagne, Belgique, Pays-Bas, Grande Bretagne, et dans une moindre mesure, Suisse.

Il en ressort que la France est indiscutablement le seul pays d'Europe qui pratique la politique des gares "Betteraves", ce que nous avons toujours critiqué.

Après le premier fiasco d'Ablaincourt-Pressoir, en pleine Picardie, nous sommes obligés de constater que RFF et la SNCF n'en ont tiré aucune leçon, et nous attendons avec inquiétude la catastrophe à venir des gares nouvelles du TGV-Est.

Si nous devons citer le plus grand défaut du TGV-Méditerranée Paris-Marseille inauguré en juin 2001, nous parlerions sans hésiter de la desserte et des correspondances des gares nouvelles situées à la périphérie des villes !

Valence-TGV : cette gare semble à première vue reliée à la ligne TER Valence-Grenoble. En réalité, pour rejoindre le Centre-ville, la majorité des liaisons est assurée par des autocars. Un seul AR TER amorcé à Romans poursuit sa mission jusqu'à Briançon. L'autre AR de la journée part de la gare du centre-ville, que l'on ne peut rejoindre que par autocar.

Les commerces et cafés en face de la gare de Valence-Ville ont perdu 75 % de leur chiffre d'affaire, pratiquement du jour au lendemain, avec licenciement de personnels, etc ...

Avignon-TGV (quartier de la Courtine) : gare purement routière, la plus laide de France (surtout depuis que l'on n'y lave plus les vitres), qui a pourtant obtenu un prix d'architecture, reliée au centre-ville par des bus urbains peu performants qui subissent les embouteillages des quartiers sud, et qui déposent les voyageurs à l'intérieur des remparts. Il reste encore une avenue à forte circulation à traverser pour revenir vers l'ancienne gare SNCF .

Le temps de correspondance avec le centre-ville est au minimum de 45 minutes.

L'ancienne gare SNCF, extraordinairement bien située par rapport au centre-ville, surtout en période de festival, est devenue une gare totalement morte.

La "Virgule" ferroviaire, promise au moment de la concertation sur le TGV-Med, est renvoyée aux calendes grecques par la volonté de la municipalité.

Aix-TGV : gare purement routière implantée sur le plateau de l'Arbois.

Nous parlerons de fiasco malgré le fait que cette gare a un trafic 2 fois supérieur aux prévisions.

Les cheminements piétons y sont très mal étudiés. La place est limitée par un boulevard circulaire étriqué et les autocars loués par des groupes ont du mal à y stationner, surtout en cas de retard des TGV.

Ces gares sont de grosses consommatrices de terres agricoles, et pour les usagers, les places de parkings y sont louées à des tarifs élevés.

La moitié des usagers de la gare d'Arles doit maintenant monter dans un autocar stationné devant le bâtiment voyageurs, pour rejoindre La Courtine par la route. Idem à Tarascon. Où est le progrès ?

Un TGV reliant Miramas, Arles, Avignon-Ville, Orange, par la ligne ancienne sur laquelle on peut courir souvent à 200 km/h, et regagnant la ligne nouvelle au raccordement de La Palud serait plus rapide pour les habitants de ces villes que le transbordement à Avignon-TGV.

La FNAUT écarte donc déjà sans hésiter les gares spécialisées au seul TGV.

L'analyse de l'existant nous fait rejeter sans hésiter les belles promesses de la SNCF sur une magnifique gare TGV à Cuers, qui serait reliée à la vitesse de la

lumière à tout le département du Var par des TER qui sont, au jour d'aujourd'hui, les plus mauvais de France !

La FNAUT veut un TGV "à l'allemande", qui passe dans les gares existantes s'il faut marquer un arrêt, lieux naturels de rabattements des transports urbains, inter-urbains, TER, et plus tard, TER-Grande Vitesse, mais nous ne voyons aucun inconvénient à l'existence de shunts à grande vitesse à la périphérie des villes pour les TGV directs.

Si nous appliquons à la lettre ces principes, il est évident que seul le scénario à un axe, qui passera par Marseille, Toulon et Nice peut nous satisfaire.

Le 2ème fléau écologique qui nous menace déjà en région PACA, c'est le mitage des terres agricoles et forestières par les lotissements et les résidences secondaires.

C'est le type d'habitat le plus inconciliable avec les Transports en commun, le plus générateur de déplacements automobiles.

La LGV-PACA n'a pas encore mangé un seul mètre carré à l'est de Marseille. Je n'en dirais pas autant des lotissements, des routes, des échangeurs autoroutiers, et des maires qui accordent des permis de construire de manière inconsidérée.

J'aimerai aussi attirer l'attention des opposants au projet TGV, que je respecte, sur les risques que nous encourrons si nous ne réalisons pas la ligne nouvelle :

- le doublement de l'autoroute A 8 sur de longues sections
- la construction de la bretelle entre l'A 8 et Cadarache, pour dévier vers la Durance des trafics de la vallée du Rhône, totalement saturée
- dans la même logique, le bouclage de l' A 51
- la résurgence de l' A 8 bis
- et surtout, le plus grave à nos yeux, avec la prévision de saturation de l'aéroport de Nice aux alentours de 12 millions de passagers, le risque de construction d'une nouvelle plateforme aéronautique dans la plaine du Var, vers Le Muy. Ce type d'ouvrage, particulièrement dévastateur, y compris dans son futur fonctionnement, ne pourra pas occuper moins de 500 hectares de terres agricoles d'un seul tenant, encore plus si l'on y ajoute les parkings, les bretelles d'autoroutes, et les échangeurs.

Le FRET

Faut-il envisager une ligne nouvelle mixte voyageurs / Fret ?

La FNAUT a sérieusement étudié cette solution, et arrive sensiblement aux mêmes conclusions que RFF et la SNCF : une ligne mixte n'aurait que peu d'intérêts pour trois raisons :

- la Cote d'Azur n'est pas une région de production industrielle, mais une région de consommation, donc plutôt génératrice de trafics diffus
- la technologie du chemin de fer est mal adaptée à ces trafics, sauf à envisager le Ferroutage, ce que la SNCF n'a jamais fait sérieusement
- la conjugaison des caractéristiques contradictoires entre une ligne à grande vitesse et le Fret (courbes de grands rayons et faibles rampes) conduirait à un renchérissement de la ligne de près de 40 %, et la construction de nombreux tunnels

le tout pour un résultat assez moyen.

Mais alors, comment acheminer les milliers de camions qui passent chaque jour la frontière à Vintimille ?

- pour l'Italie du sud, le Merroulage pourrait être une alternative crédible

- pour l'Italie du nord, l'Autriche, la Slovénie, etc ... par le Lyon-Turin, ou mieux encore, le futur Tunnel ferroviaire du Montgenèvre, dont la FNAUT est un ardent promoteur, surtout avec le développement de Fos-2 XL.

Monsieur le président, j'aurai encore pu développer longuement la responsabilité qui attend les élus dans leurs choix, face à la raréfaction et au renchérissement du pétrole, à l'augmentation des biens mobiliers et immobiliers, à l'accès de tous et à la préservation au droit du transport des populations les plus pauvres, etc ...

Il faut faire court, et je m'arrêterai là, mais la FNAUT souhaite développer encore d'autres thèses au cours des réunions thématiques à venir, pour le plus grand bien du transport public.

La procédure de Débat Public a déjà démontré son utilité et son efficacité si tous les acteurs acceptent de dialoguer, en particulier certaines structures techniques ou administratives trop habituées à imposer des projets tout ficelés.

La FNAUT souhaite à tous un débat constructif et fructueux.