Réhabilitation de la ligne ferroviaire Carnoules – Gardanne : Proposons de nouvelles solutions de mobilité pour le Centre Var
Par Valérie Gomez-Bassac
Députée du Var

Maintenue active dans la plus simple expression possible à des fins militaires, la ligne Gardanne – Carnoules, est l’une des infrastructures ferroviaires oubliée de longue date, quoique l’association du Train Touristique du Centre-Var fasse vivre cette ligne à des fins touristiques. Longue de 79 km, elle dessert notamment Saint-Maximin et Brignoles, au cœur du Centre Var. Les études de réouverture de cette ligne figurent dans le Contrat de Projet État- Région, mais compte tenu de la longueur de l’axe et de la conjoncture économique régionale déjà bien occupée sur le plan ferroviaire, la réouverture de la ligne n’est plus évoquée.

Toutefois, consciente des difficultés de transport sur notre territoire, ce dossier retient toute mon attention. Ainsi, après avoir rencontré les différents acteurs concernés afin de voir les solutions envisageables, après avoir interpellé Madame Élisabeth BORNE, Ministre auprès du ministre d’état, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports ; afin de porter à sa connaissance ces enjeux fondamentaux pour notre territoire : je sollicite les élus locaux pour se saisir de ce dossier prioritaire pour le développement de notre territoire.

Aujourd’hui, cette ligne ferroviaire est inscrite au réseau stratégique de défense mais sans aucun budget pour la maintenance. Considérant le statut de cette ligne, unique en France, et compte tenu de l’investissement réalisé, il parait aujourd’hui indispensable d’envisager une réouverture au service voyageurs de la ligne, tant souhaitée par les élus locaux.

Aujourd’hui l’exploitation touristique de la ligne contribue à sa préservation et ne s’oppose pas au classement au titre du réseau stratégique de défense. Mais, il est aussi clair qu’en appliquant les référentiels SNCF sans contribution au titre de la Défense Nationale, la ligne pourrait être fermée rapidement.

Or, les Assises de la mobilité ont bien défini comme priorité la mobilité du quotidien, qui permet à nos concitoyens d’aller travailler, de vivre, d’avoir des loisirs au cœur de leur territoire. Cette priorité vient d’être confirmée par le projet de loi d’orientation des mobilités (LOM), présenté le 26 novembre par le Gouvernement. Un texte qui vise à désenclaver les territoires et proposer des alternatives à la voiture. Le projet de loi se structure autour de quatre grands objectifs : apporter à tous et partout des solutions alternatives à la voiture individuelle ; développer l’innovation et les nouvelles solutions de mobilité ; réduire l’empreinte environnementale des transports et investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

Ainsi le désenclavement de certains territoires, dont celui du Centre Var, représente une priorité qui répond aux objectifs dressés par Gouvernement le projet de loi d’orientation des mobilités (LOM).

Car en effet, nous ne pouvons que constater que la desserte ferroviaire du Var est aujourd’hui difficile et saturée, et le mot est faible. En effet, la dorsale du réseau, Marseille – Nice, étant constituée d’une seule ligne, l’alternance de trains rapides et de trains à arrêts fréquents en occupe toute la capacité et empêche tout développement de l’offre de transport.

En outre, la ligne Marseille-Vintimille est la ligne la plus fréquentée de France (hors Ile-de- France). Cette configuration perturbe fortement le trafic dès qu’un incident survient, d’autant qu’il n’y a pas de tracé de secours, avec des répercussions sur le plan régional et national. L’infrastructure existante, constituée d’une seule ligne, ne peut répondre à la demande actuelle de transport ferroviaire local. L’infrastructure actuelle ne sera pas en mesure de drainer le flux de voyageurs amené à augmenter dans les années à venir.

Des solutions pour améliorer les conditions de transport existent, comme moderniser le matériel roulant et étendre les plages horaires de pointe ; toutefois, les plus efficaces de ces mesures ont déjà été prises (allongement des quais, mise en place de rames à 2 niveaux). Sans renforcement de l’infrastructure, la desserte du territoire risque de se dégrader : non seulement il ne sera pas possible de créer de nouvelles haltes, mais certaines pourraient même être fermées pour accroître la capacité de la ligne. En raison de l’absence de maillage du réseau régional, le moindre incident a des répercussions sur l’ensemble du réseau local, régional voire national. En effet, depuis la modernisation de la ligne avec l’arrivée du TGV dans les années quatre-vingt, très peu d’investissements ont été réalisés.

Aujourd’hui, la situation du réseau ferroviaire est difficile dans le département du Var, elle provoque désagréments, retards, difficultés pour les usagers, en particulier dans les déplacements du quotidien. La ligne Carnoules-Gardanne, pour des raisons évidentes de sécurité, n’est actuellement pas en mesure de recevoir des trains. Un tel projet est envisageable, sa réalisation et son financement ont été étudiés par des études préliminaires de réouverture au service voyageurs de la ligne par un Comité de pilotage de réseau Ferré de France et le Conseil Régional, publié en janvier 2014.

Or, aujourd’hui, la population de près de 150 000 habitants, en constante croissance (plus de 30 % en vingt ans), n’a d’autre choix que d’utiliser des véhicules automobiles pour se déplacer.

En effet, le centre Var est dépourvu de toute ligne ferroviaire, le train ne desservant que le littoral. Une desserte ferroviaire permettrait un développement économique et touristique tout en proposant un mode de déplacement alternatif pour une transition énergique raisonnée. Car, en effet, cette ligne Carnoules – Brignoles – Gardanne offre des possibilités de connexions vers Marseille, Nice et Toulon.

En outre, une interdiction de circulation sur la ligne Carnoules – Brignoles – Gardanne à compter du 1er janvier 2019 vient d’être transmise officiellement, le jeudi 22 novembre, par le directeur d’établissement de l’Infrapôle PACA à l’Association du Train Touristique du Centre-Var. Elle est motivée par un défaut de maintenance ne permettant plus de garantir la sécurité des circulations ferroviaires.

Or, cette interdiction intervient avant même le terme de l’avenant à l’actuel convention. Je rappelle également que l’Association du Train Touristique du Centre-Var verse les frais de mise à disposition. J’ai donc aussitôt demandé à Monsieur Patrick JEANTET, Président Directeur Général de SNCF Réseau, qu’avant de prononcer une interdiction de circulation définitive, l’Association du Train Touristique du Centre-Var puisse être couverte jusqu’au 30 juin afin de pouvoir effectuer les mutations nécessaires quant à la gestion de cette ligne, en concertation avec les collectivités territoriales.

Et par-delà, je souhaite porter toute initiative territoriale pour appuyer ce projet de nécessaire réhabilitation de la ligne ferroviaire Carnoules – Gardanne, projet inscrit dans le Contrat de Projet Etat-Région, et qui semble aujourd’hui indispensable à réaliser pour permettre le désenclavement du Centre Var. Aujourd’hui, l’État prévoit d’investir un total de 13,4 milliards d’euros dans les transports entre 2018 et 2022. Un budget en hausse de 40% par rapport à la période 2013-2017, qui sera largement consacré à deux grandes mesures : l’amélioration des transports du quotidien et la rénovation des réseaux routiers et ferroviaires. Face à l’urgence environnementale et climatique, nous devons ainsi agir aujourd’hui pour proposer des nouvelles solutions de mobilité pour le Centre Var.

Car nous devons faire face à ce défis de manque de solutions de mobilité, qui est aujourd’hui vécu comme une source d’inégalités et d’injustice entre les citoyens et de fractures entre les territoires : quand, sur 80% du territoire, aucune autorité organisatrice ne met en place de services de mobilité par exemple, laissant la population sans autre réponse que la dépendance à la voiture individuelle, c’est le sentiment d’une assignation à résidence qui s’installe, et même d’abandon pour beaucoup de territoires, dont celui du Centre Var. Notre système de mobilité ne doit plus être un frein à l’autonomie des personnes, à la cohésion des territoires, au développement économique ou au retour à l’emploi. Nous devons réduire les fractures sociales et territoriales.

Ainsi, le projet de loi d’orientation des mobilités permet aujourd’hui de donner les outils pour couvrir rapidement l’ensemble des besoins de mobilité du territoire. La politique d’infrastructures appliquée depuis des décennies a atteint aujourd’hui ses limites. L’accumulation de promesses non financées ou d’investissements trop concentrés sur les liaisons entre métropoles alors que les besoins en matière d’entretien et de régénération des réseaux existants, ou de désenclavement des territoires s’imposent comme des urgences. Il faut donc revoir les priorités et leur financement.

La ligne Gardanne – Carnoules présente une opportunité de mieux faire répondre les politiques aux besoins de nos concitoyens sur le territoire du Centre Var, avec la priorité d’offrir une alternative crédible, dès que cela est possible, à l’usage individuel de la voiture, et sortir ainsi de la dépendance au pétrole et de l’exposition à l’évolution de son cours.

C’est ainsi, que j’en appelle à tous les élus et acteurs du territoire pour convenir d’une concertation afin d’envisager collectivement l’avenir et la réhabilitation de cette infrastructure ferroviaire.

Valérie Gomez-Bassac
Députée du Var – 6è circonscription