

# BULLETIN n°18

Mars  
2013

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 Revenir au ferroviaire... une logique qui gêne
- 4 Commission Mobilité 21
- 5 Quelle ligne ferroviaire nouvelle en PACA ?
- 13 Motion des maires du Var
- 13 Nouveau système ferroviaire
- 14 Rail - Grande vitesse et fausse grande vitesse
- 15 Tous ensemble pour la nouvelle ligne ferroviaire PACA

### RENSEIGNEMENTS

7, avenue Aristide Briand BP 66  
83270 SAINT-CYR-SUR-MER  
Tél : 06 12 42 39 22

## ► Editorial

Après les élections présidentielles de 2012, le nouveau Président de la République a décidé de revoir tous les projets qui figuraient au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) depuis de nombreuses années, sans être financés, « paraît-il ». Une Commission, appelée « Mobilité 21 » a été mise en place pour faire le tri des projets, les élaguer et les reprogrammer. Notre projet de ligne nouvelle sur PACA, fait donc partie de la liste à examiner. Le choix des tracés prévu en 2009 faisait que ce projet restait excessivement cher (16 milliards d'euros) et ne faisait pas l'unanimité auprès d'une partie de la population et des élus. Le Copil de juillet 2012 a donc décidé de modifier le projet pour qu'il puisse permettre un meilleur développement des trains au quotidien. De plus, le Copil de janvier 2013 a décidé de présenter un phasage possible, afin de satisfaire aux contraintes financières annoncées.

La « Commission Mobilité 21 » a donc reçu la dernière version de ce projet. Notre association par 2 fois a pu rencontrer des membres de cette Commission et leur expliquer les risques encourus par la région et ses habitants s'il était décidé d'abandonner ce projet.

Nous attendons avec confiance les décisions qui devraient être prises en principe courant juin 2013. On ne peut admettre qu'en même temps beaucoup d'argent soit consacré au Grand Paris et au Lyon Turin et que notre région soit complètement abandonnée.

Quant au financement, une seule année de récupération de la fraude fiscale annoncée permettrait de faire 4 projets comme celui-ci.



**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  
Jean-Claude Sappa  
Rémi Quinton  
Michel Correard  
Jean Gonella  
Frédéric Roux**

### CONCEPTION ET RÉALISATION :

**Peggy Guerrini**  
EMILE Communication

Imprimé par Public Imprim  
IMPRIM' VERT PEFC

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 €

# Revenir au ferroviaire ... une logique qui gène

Quand il fut décidé au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle de développer le Chemin de Fer naissant en reliant chaque préfecture et sous-préfecture par des infrastructures ferroviaires, les responsables de l'époque faisaient-ils preuve de folie des grandeurs et leurs finances publiques étaient-elles très florissantes ? Sans apporter une réponse à ces questions, nous constatons simplement, qu'à cette époque des moyens techniques et financiers avaient été mis en place afin de réaliser ces infrastructures qui pour certaines servent encore aujourd'hui, mais il est vrai que le lobby routier était moins puissant et les choix politiques certainement différents.

Il y a 30 ans, le Ministre des finances de l'époque assurait déjà que les finances publiques ne pouvaient se permettre de payer la nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon. La crise énergétique aidant, elle a malgré tout été construite permettant ainsi à la France de devenir une vitrine en la matière, exportant largement son savoir faire. Trente ans plus tard, malgré les 1,7 milliards de personnes transportées, certains dirigeants, y compris de hauts dirigeants de la SNCF, annoncent que le TGV n'est pas rentable, oubliant qu'il a fait les beaux jours de la SNCF et qu'il le fait encore, oubliant aussi leur responsabilité en ce qui concerne le manque de modernisation du réseau existant et la fermeture de nombreuses lignes jugées non rentables.

Améliorer la compétitivité économique d'un pays, assurer à chaque citoyen la possibilité de se déplacer dans de bonnes conditions, participer à la lutte contre les changements climatiques, ces trois règles qui ont été à la base du Grenelle de l'Environnement, seraient-elles devenues obsolètes ?

Le rapport de circonstances relatif au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), établi par le Monsieur le Député MARITON peut le laisser penser. En effet, Il explique que la France n'a plus les moyens de réaliser d'ambitieux projets d'investissements particulièrement dans le domaine ferroviaire, dans un contexte de fortes contraintes économiques. Il rajoute que le faible niveau d'autofinancement des investissements ferroviaires nécessiterait que soient revues les études socioéconomiques des projets et que la dette de la SNCF et de RFF,



s'accroissant d'une manière intolérable, on n'échappera pas à une réduction des ambitions.

La Cour des comptes a publié le 5 novembre un référé daté du 1<sup>er</sup> août qui se montre très sévère à l'encontre du projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Lyon et Turin. Objet d'un accord signé en 2001 entre la France et l'Italie, la construction de cette ligne, jugée stratégique pour le réseau européen et subventionnée par l'UE, vise à raccourcir le trajet entre Paris et Milan à quatre heures contre sept actuellement. Mais la cour regrette que le pilotage du projet, qualifié de «très ambitieux», ne réponde pas aux «exigences de rigueur nécessaires à une opération de cette ampleur et de cette complexité». La Cour des comptes critique aussi le plan rail de Midi Pyrénées posant la question de l'opportunité de la rénovation de certaines lignes.

La même cour des comptes s'étonne du prix des billets sur le TGV Est dénonçant le fait que les clients payent

une fois en achetant leurs billets et une deuxième fois avec leurs impôts compte tenu de la participation financière des Collectivités. Mais point de rapport sur le prix de péages des autoroutes, sur la mise inutile à 3 voies entre La Ciotat et Bandol, point de rapport également sur le pilotage et le financement de la L2 à Marseille, chantier débuté il y a plus de 20 ans et qui une fois mise en service devrait faire diminuer le trafic du tunnel Prado Carénage concédé au privé.

Il serait donc intéressant de rechercher les véritables raisons de ces attaques contre le ferroviaire qui il est vrai est géré par une Société publique avec du personnel sous statut.

Il serait aussi intéressant de rappeler le rapport publié le 18 novembre 2012 par la Banque Mondiale qui redoute une hausse de la température mondiale moyenne de 4° C dès 2060 avec toutes les conséquences que cela comporte et qui fait dire à un éminent climatologue, vice président du GIEC :

*« Les pays doivent tout faire pour diminuer les émissions de CO2 et non plus seulement les maîtriser. Les solutions sont connues : diviser fortement les émissions du secteur des énergies fossiles, ce qui implique de ne pas poursuivre dans le développement massif des hydrocarbures non conventionnels comme les huiles et gaz de schiste, de développer les énergies renouvelables pour fournir jusqu'à 50 % de l'énergie d'ici 2050, de gagner en efficacité énergétique dans le secteur du bâtiment, de favoriser les transports en commun ou encore limiter les émissions de méthane du secteur agricole. Ce sont des voies à mettre en œuvre aujourd'hui de façon volontariste pour éviter de le faire de manière contrainte et dans la panique dans quelques décennies. »*

**Nous devons tout faire pour avoir un Service Public des transports de qualité et ce n'est pas avoir la folie des grandeurs que de vouloir des infrastructures de transports qui permettent cette qualité. Aller contre le ferroviaire, c'est aussi faire le choix de la route et du lobby routier.**

**Alain PATOUILLARD**

*Président de l'Association*

*TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur*

## Commission Mobilité 21

La commission chargée d'élaguer les 245 milliards d'euros de projets inscrits au Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) né du Grenelle de l'environnement, a été présentée par Frédéric Cuvillier, le ministre délégué aux Transports, le 16 octobre. La commission a six mois pour dresser un calendrier réaliste des différents projets de développement (lignes à grande vitesse, autoroutes, projets fluviaux, projets de transport urbain) et de modernisation des réseaux.

En fonction des moyens financiers disponibles et des priorités, sachant que le gouvernement souhaite donner une priorité à l'optimisation du réseau existant, le rôle de cette commission sera donc d'élaguer, hiérarchiser, replanifier et reprogrammer tous les projets inscrits au SNIT. Baptisée « Mobilité 21 », cette commission est composée de dix membres, six parlementaires et quatre personnalités qualifiées.

### LES PARLEMENTAIRES :

■ **Philippe Duron**, député-maire du Calvados (PS), maire de Caen, membre de la Commission du développement durable, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et co-président de TDIE, association qui a tenu un rôle actif lors du vote du Grenelle et dans l'élaboration du SNIT. Il devrait présider la commission.

■ **Michel Delebarre**, sénateur du Nord (PS), maire de Dunkerque, ancien ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la mer qui a joué un rôle important dans le programme du TGV Nord.

■ **Eva Sas**, députée de l'Essonne (EELV), vice-présidente de la Commission des finances.

■ **André Chassaing**, député du Puy-de-Dôme (PC), membre de la Commission des affaires économiques, président du groupe Gauche démocrate et républicaine.

■ **Louis Nègre**, sénateur-maire des Alpes-Maritimes (UMP), membre de la Commission du développement durable, président du groupe de suivi du SNIT au Sénat. Coprésident de TDIE.

■ **Bertrand Pancher**, député de la Meuse (Union des démocrates et indépendants), membre de la Commission du développement durable, co-rapporteur du Grenelle à l'Assemblée nationale.

### LES PERSONNALITÉS QUALIFIÉES :

■ **Jean-Michel Charpin**, inspecteur général des finances, ancien commissaire au Plan, ancien directeur général de l'INSEE, ex commissaire au Plan (1998-2003).

■ **Yves Crozet**, économiste, professeur à l'Université de Lyon II et président du Laboratoire d'économie des transports (LET).

■ **Marie-Line Meaux**, inspectrice générale de l'administration et du développement durable, présidente de la 4e section « risques, sécurité, sûreté » au Conseil général de l'environnement et du développement durable au ministère de l'Écologie.

■ **Patrice Parisé**, ingénieur général des Ponts et chaussées, président de la 5e section « sciences et techniques » au Conseil général de l'environnement et du développement durable au ministère de l'Écologie.

Refusant de dire quels projets seraient susceptibles d'être abandonnés, le ministre a toutefois souligné que tous n'étaient pas au même niveau d'avancement et que nous n'étions pas dans une logique d'abandon.

**Michel CORREARD**

*Trésorier de l'Association*

# Quelle ligne ferroviaire nouvelle en Provence Alpes Côte d'Azur ?



**D**ans les années 80, il avait été envisagé dans les études de la LGV Méditerranée, un prolongement de cette infrastructure vers Nice, mais déjà compte tenu de l'hostilité de certains élus varois, ce projet n'avait pas pu voir le jour.

Dès 1998, le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur nouvellement élu, conscient des difficultés que ne manqueraient pas d'avoir les habitants de PACA pour se déplacer dans un proche avenir, décida de redonner au ferroviaire la place qu'il n'aurait jamais dû quitter, entraînant de fait de nombreuses modernisations des installations existantes. Mais constatant que le développement de la capacité du réseau existant atteindrait rapidement ses limites, le Conseil régional demanda alors à l'État de lancer une étude afin de réaliser une nouvelle liaison ferroviaire entre Marseille et Nice. M. Jean Claude GAYSOT, alors Ministre des Transports, demanda à RFF de procéder à cette étude qui fut ensuite suivie en 2005

par le Débat Public réglementaire prévu par la circulaire Barnier. Celui-ci concluant à l'opportunité d'une telle infrastructure ferroviaire RFF décida alors de poursuivre avec les études préliminaires afin de présenter un choix de scénarios pertinents allant de tracés plus ou moins directs entre la ligne TGV Méditerranée et Nice jusqu'à un tracé littoral passant par Marseille et Toulon.

Quatorze scénarios (6 scénarios directs CDA ou Côte d'Azur, 6 MDS passant par Marseille et Toulon, et deux scénarios dits « classiques » vite éliminés) furent étudiés et proposés mi-2008 au choix des « co-financeurs ».

Devant l'incapacité des élus locaux de faire un choix, le ministre Jean-Louis Borloo nomma en février 2009 un médiateur, Yves Cousquer et, le 29 juin 2009, à la surprise générale et contre l'avis du Préfet de région de l'époque, sous la pression évidente de nombreux élus régionaux, le Ministre annonça sa décision de choisir le scénario dit des Métropoles du Sud passant par Marseille et Toulon en dépit de son coût (16 milliards d'euros dont 5 milliards d'eu-

ros d'aménagements connexes sur le réseau classique), des difficultés de réalisation prévisibles et de son impact important sur l'environnement et l'agriculture.

À partir de cette date, RFF a donc travaillé uniquement sur différents scénarios du tracé des Métropoles du Sud et les a proposés à la concertation. Les nombreuses réunions qui se sont tenues n'ont jamais permis de dégager un consensus et la violence de certaines oppositions, particulièrement dans le Var, ont même amené le Préfet de région à suspendre la concertation en 2011. M le Préfet a ensuite demandé à RFF de mettre de l'ordre dans le projet en supprimant les scénarios qui avaient fait l'unanimité contre eux et en respectant la volonté de la Région de transformer cette ligne TGV en un système ferroviaire

intégré afin que cette nouvelle ligne permette d'améliorer aussi les déplacements au quotidien. La finalité du projet étant bien de tendre vers l'objectif de désenclaver l'est de la région et d'inciter les usagers à délaisser la voiture au profit du train. Avec ce projet la part de marché du ferroviaire devrait passer de 19% actuel sur Marseille-Nice à 47%, et si le temps de parcours était réduit à 1h la part du fer pourrait même atteindre 52%.

En 2012 la nouvelle concertation organisée par RFF s'est de nouveau heurtée à l'hostilité d'une grande partie des élus et d'une partie de la population. Ce qui ne nous paraît pas illogique dans la mesure où toutes les propositions faites respectaient strictement la volonté ministérielle d'imposer le tracé des Métropoles du Sud.

## **Qu'on l'appelle LGV PACA ou LN PCA, ce projet est pourtant une formidable et unique opportunité pour que la Région prenne en marche le train de la croissance économique et du développement durable.**



### **LA DERNIÈRE ÉTUDE SOCIO ÉCONOMIQUE EST SANS APPEL :**

Avec près de 5 millions d'habitants, PACA est la 3ème région de France la plus peuplée et compte 2 des 7 grandes agglomérations françaises (Nice, Marseille). Elle accuse un retard considérable en infrastructures de transport tant routières que ferroviaires. Un chiffre éloquent : 7 km de voies ferrées exploitées pour 100 000 habitants en PACA, contre une moyenne supérieure à 50 km dans les autres régions. En ce qui concerne les conditions de circulation routière, elles sont très mauvaises sur le littoral.

Deux autres chiffres incontestables illustrent l'importante mobilité en région PACA : chacun des 223 km de l'autoroute A8 voit circuler en moyenne plus de 21 millions de véhicules par an (recensement Escota 2011 sur les sections payantes, qui a, dans son ensemble, enregistré 253 millions de transactions).

Nice et Marseille sont en situation d'asphyxie. Alors que le trafic routier baisse ou se stabilise dans différents pays d'Europe, il continue de croître de 1% par an en PACA.

## LES CONSÉQUENCES DE CETTE SITUATION SONT ALARMANTES :

- Un habitant de Marseille perd en moyenne 10 jours par an dans la congestion routière,
- PACA connaît 1,5 fois plus d'accidents routiers que sur la moyenne nationale,
- 600 000 personnes sont exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires. La France fait ainsi l'objet d'un contentieux européen de l'ordre de 50 000 € par jour d'astreinte sur les 2 grandes agglomérations du littoral.

L'unique ligne ferroviaire littorale (Marseille-Toulon-Nice-Italie) a très peu évolué depuis 1860 alors que la population a été multipliée par 3. Le réseau ferroviaire existant en PACA est aujourd'hui à bout de souffle. La gare de Marseille Saint-Charles ne peut plus accueillir de trains supplémentaires. La ligne TER Cannes-Monaco ne peut plus recevoir de trafic supplémentaire aux heures de pointe. Sa fréquentation journalière est du même ordre de grandeur qu'une ligne de RER de la région parisienne. La ligne de Marseille à Nice est aujourd'hui exploitée au maximum de ses capacités et connaît de nombreux dysfonctionnements qui pénalisent les usagers. Chaque jour aux heures de pointe, des usagers des lignes Cannes-Monaco et Aix-Marseille mais aussi Toulon-Marseille ne peuvent plus monter dans les trains bondés. Le service ferroviaire qui assure des fonctions de déplacements urbains et intercity perd progressivement en qualité et en fiabilité sous le poids de la saturation.

### ► SEULE LA CRÉATION D'UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE APPORTERA DES RÉPONSES À CES PROBLÈMES.

Cette étude socio-économique met en évidence que, grâce au doublement des capacités ferroviaires entre Marseille et Nice et une liaison en 1 heure, **le projet permettrait un gain de 15 millions de passagers par an** à l'horizon de sa réalisation, dont 8 millions dans les TGV et 7 millions dans les TER. Le trafic ferroviaire total serait ainsi porté à 80 millions de passagers en 2023 grâce au projet, alors qu'il serait contraint dans une limite de 65-70 millions si rien n'était fait et que la saturation du système ferroviaire de PACA s'accroissait, ce qui aurait aussi par

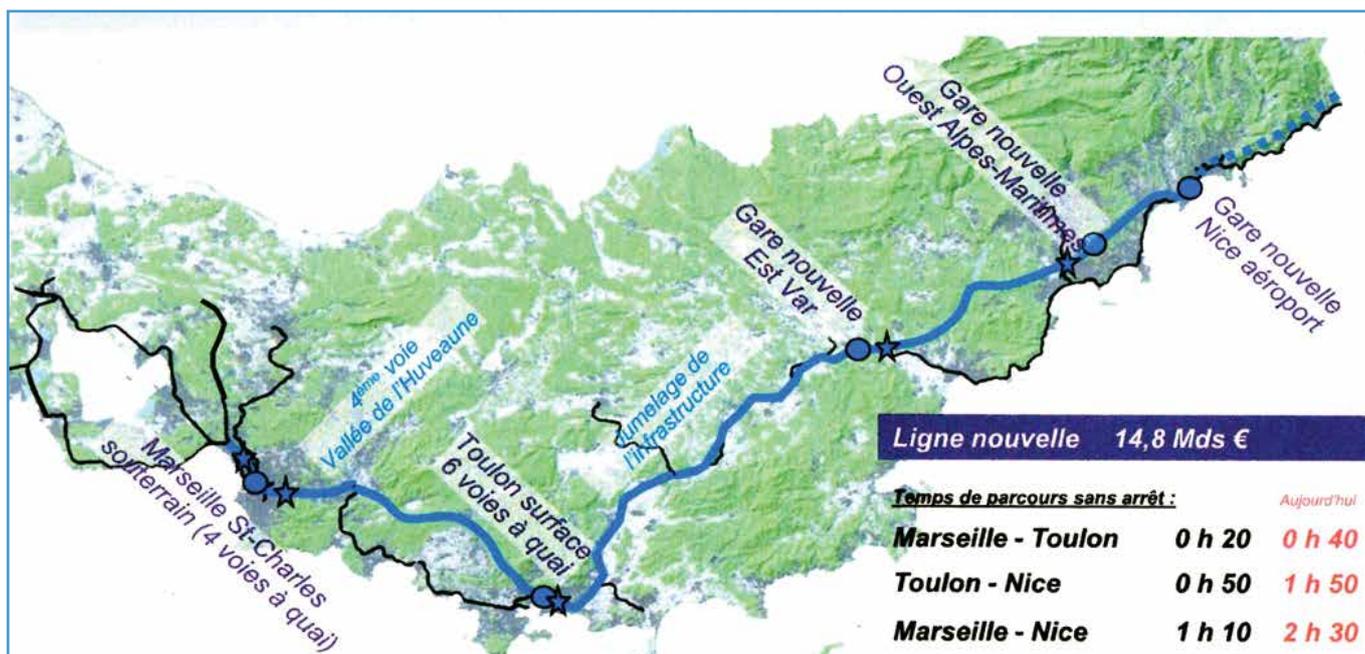
ailleurs comme conséquence de détourner du train de nombreux usagers ne supportant plus de telles conditions de transport.

Ces éléments permettent aussi de relativiser le coût élevé du projet si on le rapporte au trafic gagné (on est par exemple dans la fourchette de la LGV Bordeaux-Tours en construction : 3.7 millions de passagers TAGV pour un coût de 7.8 Mds €. Pour la LN PACA, 8 millions de passagers TAGV pour un coût de 15 Mds €). Rappelons aussi que ce n'est pas l'intégralité du coût du projet qui doit être financé par la collectivité, une partie importante étant autofinancée par RFF grâce au trafic généré, d'où l'importance d'un projet efficace pour qu'il puisse être encore plus auto-finançable.



Enfin, plus le projet sera efficace dans le report modal, plus ses bénéfices socio-économiques seront nombreux (réduction de la congestion routière, de l'insécurité routière, de la mortalité, des émissions polluantes, du bruit,...) et plus la contribution financière de l'Etat et des collectivités sera justifiée.

## Un projet revu par RFF avec d'autres ambitions.



L'objectif est de réaliser un grand projet de mobilité durable pour une région menacée d'asphyxie

Le projet revu sur lequel a travaillé RFF se compose en partie d'une ligne nouvelle où la vitesse ne serait plus l'objectif et qui assurerait également le développement des trains au quotidien, permettant le désenclavement de l'Est Var et des Alpes Maritimes tout en reliant les grandes métropoles de l'Arc Méditerranéen assez rapidement (objectifs qui ne sont pas nouveaux et guident le projet depuis le débat public de 2005, mais où les temps de trajet passent au second rang). Ce projet reste toujours centré sur le choix effectué en 2009 avec le tracé des Métropoles du Sud.

Comme on peut le voir sur le schéma ci dessus, cette nouvelle infrastructure serait constituée par :

- Une voie nouvelle avec un passage par Marseille en tunnel, avec une gare souterraine à Marseille Saint Charles, un passage sur les voies existantes entre Saint Marcel et Aubagne avec la création d'une 4ème voie à la sortie du tunnel de Marseille dans la Vallée de l'Huveaune. Cette 4ème voie étant située entre l'autoroute et les voies existantes. Un passage sous la ville d'Aubagne en tunnel. Un passage près de Cuges les Pins en dehors du Polgé, sur le plateau côté mer et un retour sur les voies existantes à Toulon Centre en surface.

- De Toulon Centre à la gare de Est-Var au Muy, la voie nouvelle serait jumelée aux voies anciennes avec

passage en tunnel des villes où il n'est pas possible physiquement de passer suivant ainsi les directives ministérielles de 2009.

- De Est-Var à Nice-Aéroport la voie nouvelle serait indépendante, principalement en tunnel dans les Alpes Maritimes. Une gare TGV Ovest-Alpes Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes accessible aux TER devrait être créée. De Nice Aéroport à Vintimille seules les améliorations prévues au Contrat de Projets pourraient être réalisées.

Pour intégrer les contraintes budgétaires annoncées par le Gouvernement, le Comité de pilotage a retenu une réalisation du projet avec un phasage cible. Un dossier a été transmis à la Commission Mobilité 21 mi-février 2013 :

En voici les grandes lignes.

- Dans un premier temps la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint Charles serait actée, ainsi que la 4ème voie entre Marseille et Aubagne. Par contre, la portion de voie nouvelle entre Aubagne et Toulon pourrait être retardée en fonction des disponibilités financières.

- Dans un 2ème temps (15 à 20 ans peut-être) la traversée du Var pourrait être envisagée.

- Entre Est Var et Nice Aéroport, réalisation de la voie nouvelle indépendante avec une gare Ovest-Alpes Maritimes comme prévu.

## LE PHASAGE CIBLE À L'HORIZON 2030

A l'horizon 2030, réalisation des sections permettant de résorber les bouchons ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice, et d'apporter un gain de temps significatif : section Marseille – Toulon / section Le Muy – Nice.

Pour intégrer les contraintes budgétaires, le Comité de Pilotage du 9 janvier 2013 a retenu un phasage cible qui permet **d'assurer plus de 80 % des gains de trafic escomptés avec le projet complet, et près de 90% des gains de temps avec moins de 75% de l'investissement nécessaire au projet.**

Dans les 10 prochaines années, un traitement prioritaire des nœuds ferroviaires des agglomérations marseillaises et azuréennes devra permettre d'accueillir **7 Millions de voyageurs supplémentaires chaque année**, essentiellement dans les TER. La section Toulon-Le Muy devra relever d'un Projet d'Intérêt Général pour préserver sa réalisation ultérieure par intégration dans les documents d'urbanisme.

COÛT PHASAGE  
**12,6 Md**  
€ 2012

**+12 millions**  
de voyageurs/an\*



\* Y compris les aménagements connexes sur le réseau existant (2,1 milliards €2012) nécessaires à l'efficacité du système ferroviaire

### ENJEUX :

- Traiter en priorité les secteurs les plus saturés
- Améliorer les temps de parcours
- Desserte TER de niveau « projet complet » dans les 3 métropoles
- Desserte TaGV améliorée

## Les Elus et la population sont favorables au projet

Grâce aux explications fournies par la nouvelle étude socio économique le besoin d'une nouvelle infrastructure est mieux compris et même partagé par de nombreux élus y compris ceux du Var. **En effet les Maires du Var lors d'une assemblée générale ont voté une motion dans ce sens.** (Voir ci après). Ils ont ainsi répondu à la question que posait le Préfet de Région dans toutes les assemblées auxquelles il participait : « Que deviendront la région et ses habitants si on ne faisait rien ? »

Il semblerait que les nouveaux choix effectués dans les Bouches du Rhône aient également été appréciés par les élus y compris par ceux de la zone d'Aubagne.

De plus, une enquête diligentée par l'IFOP en septembre 2012 a démontré que le projet était bien perçu par le grand public en effet **82% des habitants de PACA interrogés se sont déclarés favorables à cette nouvelle**

**infrastructure.** Les populations des Alpes Maritimes et des Bouches du Rhône sont davantage favorables au projet (86% et 84%), les habitants du Var ont un taux d'adhésion qui demeure élevé 72% soit 3 varois sur 4. Il est remarquable de noter que pour 54% des personnes interrogées, l'objectif prioritaire reste d'améliorer les temps de parcours en train, pour être compétitif par rapport à la voiture.

Il faut en effet savoir qu'actuellement, en 4 h de train, un usager partant de Nice ne va pas plus loin que Nîmes ou Valence, ce qui permet d'accéder à 1/20ème du territoire national. En comparaison, l'accessibilité de Toulouse en 4 h de train est de 1/3 du territoire national.



## Commentaires de l'Association

Dès le débat public (et même quelques mois avant lors de sa préparation), l'association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur s'était prononcée pour un tracé par le centre Var (de type CDA), partant de la gare Aix-TGV et suivant ensuite le couloir de nuisances existant de l'autoroute A8 jusqu'à Nice. En effet après étude des dossiers nous avons conclu que ce tracé, le moins coûteux (8 Mds€ soit 3.4 Mds€ de moins que celui de MDS), le plus rapide et le moins impactant pour l'Environnement était le seul réaliste et devait être retenu.

Nous sommes toujours persuadés que ce tracé, injustement éliminé, est toujours d'actualité tout en admettant que certaines adaptations seraient probablement nécessaires afin de mieux mailler la ligne nouvelle avec le réseau existant et régler le problème de Marseille..

**Dans le cadre des économies à réaliser, nous estimons que le scénario CDA mériterait d'être réexaminé**

Nous ne pensons pas qu'un grand projet de Ligne Nouvelle en PACA doive exclusivement desservir le littoral, à fortiori quand Marseille et Toulon sont déjà bien intégrées au réseau ferroviaire à grande vitesse, surtout si en outre cette option pénalise le désenclavement de l'est de la région.

**Nous avons entendu les arguments qui affirment que la nouvelle ligne doit passer là où sont les clients.**

**Certes, mais quels clients ? Ceux d'aujourd'hui, ou ceux de demain ?**

La population de PACA va encore augmenter à l'horizon du projet, mais qui peut croire que ces nouveaux habitants pourront s'installer uniquement sur un littoral déjà sursaturé où le prix du foncier est dissuasif ? Les projections indiquent au contraire que la plus grande croissance démographique aura lieu dans le Centre Var (St Maximin-Brigolles) et que, faute de transports en commun par voie ferrée, ses habitants seront contraints d'utiliser leur voiture. Ce qui nous avait d'ailleurs amené à proposer la construction d'une gare TGV/TER vers Brigolles en connexion avec la ligne Gardanne-Carnoules à réaménager et remettre en service. Cette gare attirerait des millions d'usagers chaque année et cela ferait donc autant de voitures en moins sur les routes. Elle réduirait les distances parcourues en voitures de ceux qui sont actuellement contraints de prendre leur train en gare d'Aix TGV et soulagerait la saturation de cette gare (parking notamment). A titre d'anecdote, il faut savoir que la gare actuelle de Brigolles, qui ne voit malheureusement pas passer de trains, vend un nombre très important de billets TGV...

**Mais qui a parlé de très grande vitesse ?**

Concernant les évolutions du projet actuel basé sur le pas-

sage par Marseille, Toulon et Nice, le principe de l'abandon de la grande vitesse sur cette nouvelle infrastructure nous laisse dubitatifs. Nous pensons que cette nouvelle ligne doit rester moderne, efficace et rapide donc dans sa plus grande partie être indépendante de l'infrastructure actuelle.

Il n'a jamais été question que cette LGV batte des records de vitesse (la vitesse de référence étant toujours inférieure à 300 km/h contre 350 km/h pour l'ensemble des autres projets de LGV en France) compte tenu de la topographie et de l'environnement spécifique de la région. Il était même question de 270 km/h depuis que le scénario des Métropoles du Sud (MDS) a été retenu.

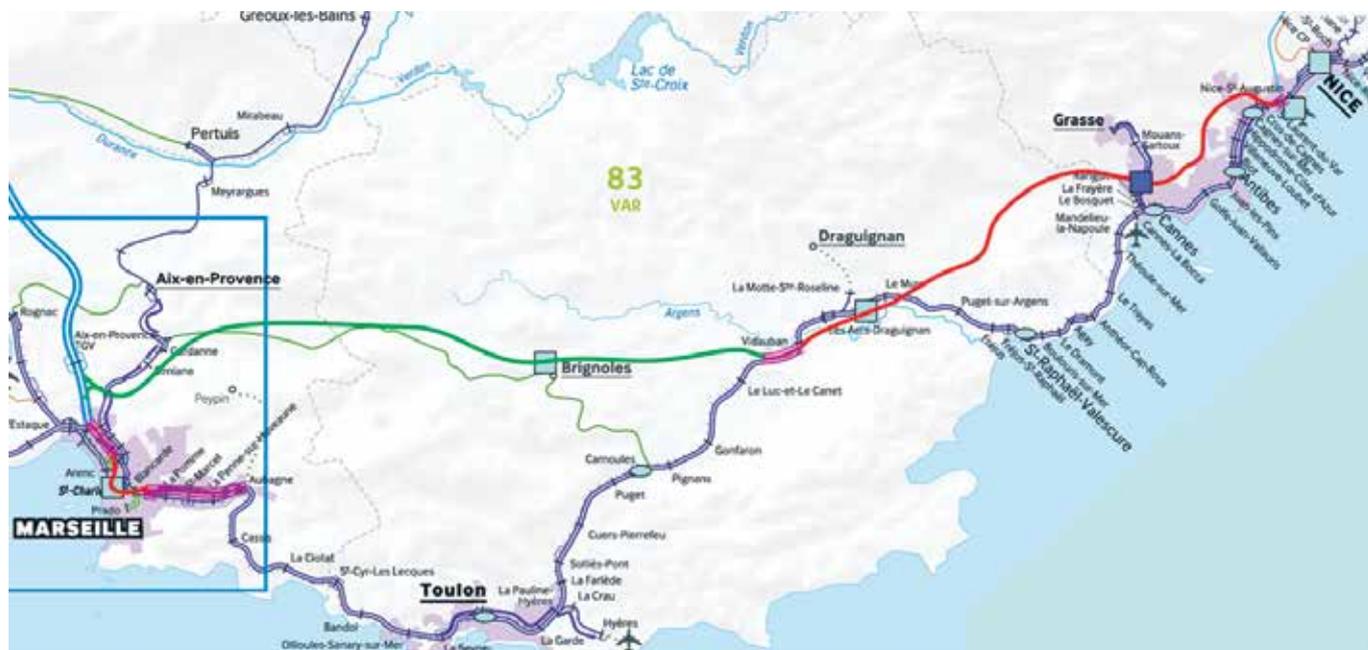
Nous ne comprenons donc pas ce principe de l'abandon de la grande vitesse, déjà largement restreinte... sauf à vouloir faire perdre de sa pertinence au projet en augmentant les temps de parcours entre Marseille et Nice (il serait de 1h15 sans arrêt dans le projet qui est actuellement présenté par RFF contre moins d'une heure prévue initialement).

Qu'il nous soit permis d'affirmer que relier Marseille à Nice, 158 kms à vol d'oiseau, en moins d'une heure ne

relève pas d'un record de très grande vitesse ! Il n'y a aucune raison d'abandonner cet objectif, sauf à vouloir plaire à une minorité d'opposants qui veulent de toute façon voir ce projet abandonné, grande vitesse ou pas.

En outre, les nombreux spécialistes en infrastructures ferroviaires que nous avons consultés sont unanimes pour dire qu'il n'est pas réaliste de vouloir jumeler une nouvelle ligne avec les voies existantes sur de trop grandes longueurs, cela entraînant obligatoirement un manque de fiabilité de l'ensemble de la ligne et la désorganisation des services ferroviaires pendant toute la durée des travaux. De plus plusieurs études l'ont démontré : une telle solution est beaucoup plus onéreuse qu'une ligne indépendante et beaucoup plus impactante pour l'environnement avec une destruction importante de bâti dans les centres urbains.

Enfin nous étions persuadés, et nous n'étions pas les seuls que les difficultés que rencontre la gare de Marseille Saint-Charles pourraient se régler autrement que par une gare souterraine. Il serait certainement opportun de réaliser une expertise sérieuse sur cette problématique du nœud ferroviaire marseillais.



## L'Association TGV Développement propose une solution alternative

S'il est démontré par une expertise sérieuse que la problématique du nœud ferroviaire marseillais ne peut se régler que par une solution souterraine, nous estimons qu'il serait préférable d'étudier la possibilité de rejoindre

rapidement, après la sortie de Marseille, le couloir de nuisance de l'A8 vers Brignoles, tout en gardant la possibilité de desservir Toulon, mais en tenant compte des difficultés difficilement surmontables mises en évidence autour de

Toulon (et au dessous !) ainsi que dans le sillon permien.

Nous nous appuyons pour cela sur le rapport COUSQUER de Juin 2009 à partir duquel le Gouvernement avait fait le choix du scénario MDS, répondant ainsi au souhait initial de certains élus. Ce rapport comportait aussi des préconisations volontairement ignorées nous permettant de proposer le scénario suivant :

- traversée de Marseille et de la Vallée de l'Huveaune et Est Var-Nice comme prévu,
- section hybride de contournement de Toulon, entre la Vallée de l'Huveaune et la gare Est Var avec une gare TGV Centre Var en correspondance avec la ligne Carnoules-Gardanne remise en service, utilisant le couloir de nuisance existant de l'A8 à partir de Brignoles, permettant d'opérer un Marseille-Nice sans arrêt en ~45min (contre 1h15 dans le projet actuel),
- barreau de raccordement à Toulon assurant des missions Marseille-Toulon et Toulon-Nice, meilleures que dans l'actuel projet avec possibilité de desservir en chapelet Marseille, Toulon et Nice,
- gare de Toulon au centre et en surface, rendue possible du fait que l'ensemble des circulations ne s'arrêtant pas à Toulon n'y passeraient plus,
- absence de voies nouvelles dans le sillon permien (entre Toulon et l'Est Var), sauf d'une 3eme voie éventuelle entre Toulon et La Pauline.

Ce scénario que nous avons appelé le « 5ème scénario » est pleinement un scénario MDS, conforme aux sou-

haits des élus évoqués précédemment, reliant Marseille à Toulon à Nice et qui libère identiquement les voies TER des circulations TGV. Mais avec les performances du tracé CDA (Paris-Nice en ~3h40) et surtout très performant entre Marseille (desservi en ligne) et Nice reliés en ~45 min. Mieux que dans le projet actuel, Toulon serait relié à Marseille en ~20 min et Nice en ~45 min.

Avec les éléments dont nous disposons, ce 5ème scénario aurait un coût inférieur d'environ 1Mds € à celui du projet actuellement imaginé, tout en présentant une meilleure efficacité et des gains de passagers plus importants. Il est évident que la desserte particulière de la gare de Toulon nécessiterait des améliorations de ses installations.

► **MIEUX QU'UN SCÉNARIO DE COMPROMIS, CE SCÉNARIO EST EN FAIT LE PLUS PROCHE DES CENTRES, LE PLUS RAPIDE, LE PLUS ÉCONOMIQUE ET LE PLUS MAILLÉ.**

**Alain PATOUILLARD,  
Jean Claude SAPPA,  
Frédéric ROUX  
et Rémi QUINTON**



# Les maires du Var réunis en assemblée générale le 20 octobre 2012

## Motion relative au renforcement du système ferroviaire PACA

Considérant,

- que la région PACA et le département du Var connaissent des problèmes croissants de mobilité qui conduisent à une situation de thrombose qui pénalise la vie quotidienne de leurs habitants,
- que les infrastructures de transport existantes sont arrivées aux limites de leur capacité,
- que les efforts engagés sur les derniers grands projets autoroutiers (2<sup>ème</sup> tube du tunnel de Toulon et élargissement de l'A57 et l'A8 à 3 voies) et les transports en commun ne suffiront pas à répondre aux besoins de mobilité futurs,
- que la congestion routière porte atteinte à la qualité de vie des habitants (qualité de l'air, temps perdu, surcoûts des déplacements, risque d'accidents, ...) et à l'attractivité économique du territoire,
- que le Var, ses habitants et ses projets ont besoin de conditions de déplacements adaptés à leurs besoins,

demandent

- que la commission en charge de l'examen des projets d'infrastructure de transport considère que la caractère critique de la question de la mobilité, au sein de la région PACA et dans le département du Var, les place dans une situation spécifique au plan national
- que les capacités du réseau ferroviaire littoral soient améliorées en cohérence avec les besoins des habitants en termes: de mobilité du quotidien, de liaisons inter-cités et de capacités des noeuds ferroviaires,
- que le projet de création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle répondant à ces priorités soit soutenu dans le cadre de la politique nationale des transports.

*Roquebrune-sur-Argens*

*Le 20 octobre 2012*

## Nouveau système ferroviaire

J'ai souvent entendu dire, y compris par des gens d'une totale bonne foi, qu'il était déraisonnable de dépenser autant d'argent et de créer autant de problèmes pour l'implantation d'une nouvelle ligne, tout cela pour permettre au touriste parisien de gagner quelques minutes pour venir à Nice. Le « touriste parisien » et le « touriste niçois » allant à Paris existent bien, mais peut-être déjà, rendre envisageable pour eux un changement de mode de transport, de l'avion au train, ne serait pas sans intérêt pour l'environnement.

Mais le « touriste parisien » est bien loin d'être la cause essentielle de la nécessité de développer le rail en PACA.

L'essentiel est dans la situation que connaît la Région, le Var ne faisant pas exception, au niveau des déplacements et des transports. Certains tronçons de routes, à l'approche des conurbations en particulier, sont déjà saturés. Aller par exemple de ma commune à Toulon en voiture, à certaines heures, est une véritable expédition dont on ne sait jamais le temps qu'elle prendra, parfois bien plus d'une heure. Alors que le même trajet en train prend 30 minutes en omnibus et 16 à 17 minutes en Intercité. Sans stress, sans risque et sans pollution.

Transférer la plus grande part possible des déplacements quotidiens de la route vers le train est la solution de sagesse. Mais la voie ferrée existante, la seule, (et PACA est en cela une des régions françaises la plus mal équipée) est près de la saturation, empruntée simultanément par des trains aux vitesses et nombres d'arrêts très différents.

Seule, une nouvelle infrastructure ferroviaire dans notre région permettrait d'apporter le ballon d'oxygène indispensable pour

surmonter cette saturation. En effet, pour les transports-voyageurs du quotidien en PACA, il faut plus de TER et beaucoup plus d'Intercités, Par parenthèse, et cela va de soi, il faut des trains fiables, qui ne soient pas supprimés au dernier moment et qui soient à l'heure. Ce qui suppose des cheminots en nombre suffisant pour les faire rouler et pour assurer l'entretien des matériels roulants aussi bien que des infrastructures. Le Conseil Régional a fait et continue de faire de gros efforts financiers pour les transports régionaux. Malheureusement, il n'en est pas de même pour la SNCF.

Pour tous ces nouveaux trains, indispensables, il faut des sillons. Il en faut aussi pour le transport du fret qu'on ne peut se résigner à voir transféré sur des camions de plus en plus nombreux.

On le voit bien, doter notre région d'une deuxième infrastructure ferroviaire est devenu indispensable et urgent. Ce qui ne dispense pas évidemment, pour y parvenir, de toujours rechercher la solution la plus rationnelle, la moins nuisible et la moins coûteuse.

Pris par d'autres engagements dont je n'ai pu me libérer, j'ai dû me faire représenter à l'Assemblée Générale des Maires du Var. Je n'ai donc voté directement la motion soumise à mes collègues. Je n'en apprécie pas moins vivement qu'elle ait été votée. Et à une aussi large majorité (Unanimité moins 1 voix contre et 7 abstentions).

**Henri CEZE,**

*Maire de CARNOULES*

# Rail - Grande vitesse et fausse grande vitesse

## 1. Confusion entre vitesse maximale sur des sections de ligne et vitesse commerciale.

Les détracteurs des lignes à grande vitesse font généralement mine de confondre, vitesse maximale en ligne et vitesse commerciale qui est la seule ayant un sens dans la concurrence entre le rail, l'avion et, plus encore, l'auto-roule. L'analyse de nombre de dessertes européennes et françaises, montre que le rapport [vitesse commerciale] / [vitesse maximale] est compris entre 0,60 et 0,78.

## 2. Autre confusion : « la grande vitesse ne fait de la concurrence qu'à l'avion », en fait elle en fait encore plus à l'autoroute.

De nombreux exemples européens démontrent les plus grands succès des TGV, pour faire passer la part modale du rail, en transport de voyageurs d'environ 7,6 %, en moyenne dans l'UE 27, à 70 % au moins. Et, cette part modale peut aller jusqu'à 95 %, sur des distances moyennes, comme Paris-Bruxelles (360 km) voire courtes, comme sur Madrid-Tolède (75 km) où circulent des TGV entièrement sur LGV.

Le phénomène a été particulièrement bien étudié par cinq universités européennes. Avant l'irruption de la LGV Paris-Lille-Bruxelles et des TGV Thalys sur cette LGV, ce fut l'une des lignes existantes les mieux modernisées et les mieux exploitées de France et d'Europe. La vitesse maximale de trains prestigieux y fut de 200 km/h pratiquement sur tout le trajet, sans arrêt entre Paris et Bruxelles, grâce à des locomotives tri-courant et aptes à toutes les signalisations de Paris à Amsterdam et, donc, avec des trains classiques parmi les plus rapides d'Europe.

Avant la LGV Paris-Bruxelles		Avec la LGV Paris-Bruxelles	
Parts modales avec trains rapides (V <sub>m</sub> = 200 km/h)		Parts modales avec TGV sur LGV (V <sub>m</sub> = 300 km/h)	
Rail	15 %	Rail	95 %
Automobiles + cars Eurotunes	65 %	Cars Eurotunes	5 %
		Automobiles	negligeable : inférieur aux erreurs de mesure.
Avions	20 %	Avions*	0 %

## 3. Chaque fois que l'on renonce à la grande vitesse, pour ne porter le rail qu'à 200-225 km/h de vitesse maximale, on n'obtient, sauf une exception, que 15 % de part modale pour le rail, au lieu d'au moins 70-80 % avec une LGV.

Partout où eurent lieu des combats d'arrière garde contraignant à une vitesse maximale d'au plus de 225 km/h, contre la construction d'une LGV, pour un coût souvent équivalent, voire supérieur, à celui d'une LGV, la part modale du rail ne monta jamais à plus de 15 %, sauf sur Stockholm-Göteborg où elle atteignit 30-40 %, alors que,

dans tous les cas, les études prévoyaient que, pour une LGV, la part modale du rail eut pu aller de 80 à 95 %. Résultats :

– Sur Londres-Manchester, l'on dépensa environ trois fois le coût d'une LGV, pour faire circuler des pendulaires à 225 km/h de vitesse maximale, avec une part modale pour le rail ne dépassant pas 15 %, aussi s'est-on enfin décidé à construire une LGV.

– Sur Stockholm-Göteborg, le coût total [investissements + exploitation] qui, selon leurs experts, fut aussi élevé que pour une LGV, alors qu'une LGV, en plus de la ligne existante, pour desserte fine régionale et fret, aurait au moins doublé la capacité de l'itinéraire, la discussion a eu lieu sur le fait que la modernisation fort coûteuse et la circulation des rames pendulaires X 2000 n'a fait monter la part modale, sur l'itinéraire, que vers 30-40 %, alors qu'une LGV promettait au moins 80 %, puisque la moyenne européenne des TGV sur LGV est de 77 %, avec 84 % pour Madrid-Séville et 95 % pour Paris-Bruxelles. Aussi, devant la faible fréquentation des rames X 2000 s'est-on décidé à construire, enfin, une LGV en Y, de vitesse maximale d'au moins 320 km/h Stockholm-Göteborg/Malmö-(prolongeable jusqu'à Copenhague).

	2011		2007	
	nombre de passagers	part modale (%)	nombre de passagers	part modale (%)
Trafic ferroviaire	3 200 000	25,96	1 498 000	14,83
Trafic aérien	1 066 700	8,65	2 002 000	19,82
Trafic autoroute (cars Greyhound + bagnoles)	8 060 100	65,39	6 603 000	65,36
	12 326 800	100,00	10 103 000	100,00

Autre cas remarquable d'échec relatif à augmenter la part modale du rail, par refus d'une LGV : New York-Washington. Le renoncement à la LGV ne jugula pas la tendance à l'augmentation des déplacements dans le corridor Nord-Est des USA,

Le train pendulaire ACELA, s'il réussit à faire diminuer la part modale de l'avion, ne jugula en rien le trafic autoroutier, la part modale du rail ne passant que de 14,83 % à 25,96 %, succès relatif face à l'avion, mais faible prouesse face à plus de 80 %, pour le rail, prévu pour une LGV, l'auto-roule maintenant une suprématie qu'elle aurait totalement perdue avec une LGV.

**Jean Gonella**

Université d'Aix Marseille

# Chefs d'entreprise, syndicalistes, hommes politiques de gauche et de droite, usagers du train, salariés, étudiants : tous ensemble pour la Nouvelle Ligne Ferroviaire PACA

Pour que Gérard Piel (PCF Antibes), Patrick Lallemand (PS Nice), Eric Ciotti (UMP 06) se retrouvent aux côtés de Bernard Kleynhoff et Pascal Nicoletti de la CCI 06 lors d'une manifestation, c'est que l'affaire est d'importance : Ils n'étaient pas là pour les retraites ou négocier un accord sur l'emploi, mais pour défendre la réalisation d'une Nouvelle Ligne Ferroviaire PACA entre Marseille et Nice. A l'appel de la CCI 06, plus de 250 personnes se sont réunis pour la soutenir en gare de Nice St Augustin, futur pôle multimodal où se terminera la Ligne Nouvelle. Venus en TER (malgré la grève), ils ont ensuite défilé jusqu'à l'aéroport. L'évènement est remarquable puisque même des médias nationaux (20 minutes, La Tribune) l'ont relaté : vu de l'extérieur, il n'y a pas que des opposants au train en PACA !

La CCI a fourni un important dispositif de communication en soutien au projet et mis en place une pétition en ligne <http://www.jesoutienslanlfpaca.fr/> . Elle a introduit la journée par un clip vidéo de fiction où la thrombose ferroviaire actuelle rime avec morose, mais qui se termine de façon enthousiaste par une Ligne Nouvelle où un train des piges dernier cru jaillit d'un tunnel et survole la mer de la Côte d'Azur comme une montagne russe !

Plus sérieusement, le projet soutenu est un phasage réaliste avec en priorité une Ligne Nouvelle de l'Est Var à l'aéroport Nice Côte d'Azur, la traversée de Marseille en tunnel avec une gare sous St Charles, la 4<sup>e</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune sans oublier le réaménagement de la ligne existante entre Nice et Vintimille pour les liaisons internationales. Ce phasage correspond également au consensus qui s'est dégagé du COFIL de Janvier 2013.

A l'heure où la commission « Mobilité 21 » planche sur les grands projets que la France pourra engager dans les années à venir, il s'agit d'envoyer un signal fort de soutien de la population. Le succès de la pétition (qu'il faut signer et faire signer !) y participe et d'ailleurs, un sondage IFOP commandé par RFF pour le COFIL indique que 82% de la population est favorable à la LGV PACA.

L'argumentaire rappelle d'abord le constat préoccupant de la Côte d'Azur : congestion quotidienne et blocage fréquent de l'A8, pollution, temps et argent perdu pour

les entreprises et les salariés, un retard ferroviaire qui ne permet pas un niveau de service adéquat, une mauvaise accessibilité ferroviaire et donc une ouverture vers l'extérieur uniquement dépendante de l'aéroport Nice Côte d'Azur. La situation va s'aggraver et ne permettra pas aux investissements en cours dans les transports collectifs (tramway et BHNS) de porter leurs fruits : la Côte d'Azur a besoin de deux colonnes vertébrales, réseau ferré et A8 qui fonctionnent. Il faut donc délester l'A8 et la voie ferrée littorale, ce que fera la Ligne Nouvelle (8 TER/h dans les gares principales inciteront à laisser sa voiture au garage et ne pas encombrer l'A8!) en même temps qu'elle désenclavera la Côte d'Azur avec un gain de 1h vers Marseille et donc au-delà vers Lyon, Paris, Toulouse, Bordeaux, Barcelone,... : avec 1.2 millions d'habitants et une Métropole internationale parmi les plus attractives, la Côte d'Azur ne peut plus rester à l'écart de la grande vitesse ferroviaire ni dépendre uniquement de l'aérien dans un contexte où les enjeux énergétiques et écologiques sont de plus en plus prégnants.

On notera ce jalon, posé pour l'avenir, par Bernard Kleynhoff dans une interview : « Il faudra passer par le Var ? Les lignes existent dans le Var. Les varois pour l'instant, depuis des années ne souhaitent rien. Je pense qu'ils prendront conscience lorsque le morceau de l'est, c'est à dire Le Muy Nice sera fait et que de l'autre côté, la vallée de l'Huveaune et le passage sous Marseille seront fait, ils comprendront que le développement de leur territoire passe par une ligne... qui ira dans le Centre Var sûrement, plutôt que dans la métropole toulonnaise, qui a priori n'en veut pas, même si la population en veut elle. »

Quoi qu'il en soit, et parce que la Côte d'Azur ne peut rester avec son unique ligne la plus chargée de province et le plus petit linéaire de voie ferrée rapporté à sa population :

**Je dis OUI à la Nouvelle Ligne Ferroviaire PACA,  
UNE NOUVELLE LIGNE POUR UN NOUVEAU TRAIN  
DE VIE**

**Rémi Quinton**

# SALON RÉGIONAL DU TRAIN

PARC DES EXPOSITIONS DE LA FOIRE DE BRIGNOLES (83)



Le 12 et 13 octobre 2013

Entrée 4€

Gratuite pour les moins de 12 ans

Gratuite pour les cheminots sur présentation de leur titre de circulation

Horaires d'ouverture :

- Samedi 12 de 10h30 à 19h
- Dimanche 13 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...



Mairie de Camoules



Mairie de Brignoles



Notre radio partenaire

Possibilité de restauration sur place. Plus d'informations au : 06-68-21-87-04

<http://museepierresemard.over-blog.fr/>

Flash code

