

Bulletin n°23

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV
Développement
*Var - Nice
Côte d'Azur*



Sortons la Ligne Nouvelle de terre pour + de TGV et + de TER

INFORMATION:

7, av. Aristide Briand BP 66
83270 Saint-Cyr-sur-Mer
Tél : 06 13 20 07 79
Email : lgvpaca@free.fr

Dans le cadre de cette information, notre Association a été reçue par le Garant dans les 3 départements concernés, nous avons pu ainsi lui expliquer que d'une part nous étions satisfaits qu'un nouveau Débat Public soit écarté et d'autre part, nous avons pu attirer son attention, avec l'exemple de GPSO à l'appui, sur le fait que le refus de SNCF Réseau de faire des études complémentaires sur le tracé alternatif évoqué par le Médiateur et préconisé depuis de longues années par notre Association, risquait de poser des problèmes à la Commission d'Enquête Publique lors de la DUP.

Nous sommes tout de même satisfaits de voir que le dossier avance mais le calendrier de réalisation reste trop lointain. Cela ne tient compte, ni des besoins de mobilité de la Région PACA, ni de l'urgence de la lutte contre le réchauffement climatique, ni de la diminution des pollutions liées aux déplacements. De ce point de vue, nous sommes vraiment affligés de voir des trains remplacés par des bus et de rencontrer sur l'A9 des Ouibus appartenant à la SNCF immatriculés en Espagne et de fabrication espagnole desservant Barcelone à partir de Marseille alors que des liaisons TGV existent.

Des élections régionales vont avoir lieu, faisons en sorte qu'elles permettent de revenir à des décisions plus raisonnables et c'est ce que nous demandons à tous nos futurs élus.

A suivre ...

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
Bernard Gyssels
Michel Corréard
Frédéric Roux

**CONCEPTION
ET RÉALISATION :**
Peggy Guerrini
EMILE Communication

Avec la participation de:



- 3** De l'argent vous en voulez ?
- 4** Lettre ouverte à Mesdames, Messieurs, les candidat(e)s aux régionales
- 5** Trains intercités en PACA
- 6** Des raisons pour prendre le train
- 7** Fête du train les 19 et 20 septembre 2015 à Carnoules
- 12** La Grande Vitesse Ferroviaire (GVF), rencontre du 19 mai 2015
- 14** Collège des Acteurs le 29 septembre 2015 Marseille
- 16** Les Transports : le crédo de la concurrence
- 17** LGV GPSO : il faut aussi valider la LN PCA
- 18** «Tout TGV» : ni coupable, ni responsable
- 20** Synthèse des positions de l'Association

De l'argent vous en voulez ?

Fonds européens pour les investissements stratégiques

Adoption du projet de règlement par la Commission européenne

Jean-Claude Juncker, Président de la Commission européenne, a présenté le 26 novembre 2014 au Parlement européen un nouveau plan d'investissement visant à injecter 315 milliards d'euros de financements publics et privés dans l'économie réelle.



Après la publication le 9 décembre du rapport de la task force sur l'investissement dans l'UE présentant les 2000 projets potentiels recensés par les 28 Etats membres, le Conseil européen du 18 décembre a avalisé ce plan et invité les co-législateurs à finaliser le cadre législatif nécessaire d'ici le mois de juin 2015.

C'est dans ce cadre que la Commission européenne a adopté le 13 janvier 2015 le projet de règlement établissant le Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI selon l'acronyme anglais), qui devra être adopté en codécision par le parlement et le Conseil, et une communication concernant l'interprétation des règles du pacte de stabilité et de croissance.

Le projet de règlement propose la création de ce nouveau Fonds, établi au sein de la Banque européenne d'investissement (BEI) par l'intermédiaire d'un accord avec la Commission, ouvert à l'adhésion des Etats membres et de tierces parties (banques nationales de développement, organismes publics et entités du secteur privé).

Enfin, le projet de règlement mentionne la mise en place d'un fonds de garantie de l'Union visant à fournir une réserve de liquidités pour le budget de l'Union afin de faire face aux pertes potentielles supportées par le EFSI. Il est proposé que ce fonds de garantie soit doté en 2020 de 8 milliards d'euros.

Concernant la gouvernance de ce nouveau Fonds, le projet propose une structure duale:

Un comité de pilotage qui décidera de l'orientation générale des investissements conformément aux orientations politiques de la Commission. En plus des deux contributeurs fondateurs, la Commission européenne et la BEI, les Etats membres et les investisseurs publics et privés qui contribueront au financement du Fonds, pourront siéger au sein du comité.

Un comité d'investissement, composé de six experts indépendants et d'un directeur exécutif, examinera chaque projet proposé et sera responsable d'approuver le soutien des opérations par la garantie de l'UE.

Il est également proposé de créer une réserve européenne de projets pour informer les investisseurs sur les projets existants et les projets potentiels futurs. Il n'y aura pas de quotas de projets par secteur ou par pays, ni de lien automatique entre la réserve et le soutien de l'EFSI.

Une plateforme européenne de conseil en investissement (EIAH) sera également mise en place sous le modèle d'un guichet unique européen pour aider à sélectionner, préparer, développer et financer les projets retenus tout en fournissant des conseils sur les meilleurs moyens pour utiliser les instruments financiers innovants et les partenariats public-privé.

Enfin, le texte propose de modifier les règlements d'Horizon 2020 et du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et précise la répartition de la contribution de chaque programme au EFSI (respectivement 2,7 milliards et 3,3 milliards d'euros).

Dans le texte de la communication sur le pacte de stabilité et de croissance, la Commission clarifie la manière dont elle analysera - avec plus de souplesse - les budgets nationaux au regard des objectifs du Pacte et précise que les apports des Etats membres au EFSI ne seront pas pris en compte dans le calcul des déficits publics par la Commission.

La Région PACA serait donc bien inspirée de faire en sorte que cet argent soit rapidement investi pour répondre au besoin patent d'une infrastructure ferroviaire nouvelle entre Marseille et Nice, plutôt que de limiter ses ambitions dans le cadre étroit des budgets nationaux.

16.01.2015 - Actualités européennes

Lettre ouverte à Mesdames, Messieurs, les candidat(e)s aux régionales 2015

Vous sollicitez les suffrages des habitants de Provence Alpes Côte d'Azur pour les représenter au Conseil Régional pour les 6 ans à venir. Pour jouer un rôle important au sein de cette Collectivité, vous devrez assurer l'avenir des générations futures en les dotant des outils nécessaires à cette perspective.

La Région Provence Alpes Côte d'Azur connaît un fort dynamisme démographique avec bientôt six millions d'habitants, renforcé par un tourisme important lié à son attractivité. Mais une seule ligne ferroviaire construite en 1860 permet la desserte du littoral de Marseille à Nice.

Le train étant reconnu comme le moyen de transport le plus propre, le Conseil Régional devenu « Autorité Organisatrice des Transports » a mené une politique volontariste d'augmentation de l'offre ferroviaire, en passant de 250 TER/jour en 2000 à plus de 700 TER/jour en 2015. Mais cet effort doit encore être amplifié, en effet :

- La région Provence Alpes Côte d'Azur connaît des problèmes croissants de mobilité conduisant à une situation de thrombose qui pénalise la vie quotidienne des habitants,
- La congestion routière porte atteinte à la qualité de vie des habitants (pollution, temps perdu, surcoûts des déplacements, risque d'accidents),
- Les capacités du réseau ferroviaire littoral vieillissant sont insuffisantes.

En outre, l'Est de la Région demeure enclavé par voie terrestre et il faut 2h30 en train pour relier Nice à Marseille (distante de seulement 158 km à vol d'oiseau). Dans ces conditions, la région ne peut pas s'affirmer comme maillon majeur d'un Arc Latin entre l'Espagne et l'Italie, qui pourrait très bien la contourner.

En conséquence, un renforcement du système ferroviaire doit être réalisé rapidement comprenant la rénovation des lignes existantes et la création d'une ligne nouvelle rapide et efficace permettant de doubler et fiabiliser les capacités ferroviaires de notre région, tout en accélérant les trajets. Une motion de 2012 des Maires du Var le rappelle et un sondage récent de la population le plébiscite à plus de 80 %.

Un territoire qui ne se dote pas de moyens de transports performants, est un territoire qui est voué, à terme, à de réelles difficultés économiques.

Vous le savez sans doute, notre Association, implantée dans tous les départements, demande depuis 15 ans la création de cette nouvelle ligne. A ce titre, pour l'information de nos adhérents et la transparence du débat public, nous vous serions reconnaissants de répondre aux 3 questions figurant ci-contre. La région Provence Alpes Côte d'Azur ne doit pas être oubliée, et comme sa voisine Midi Pyrénées Languedoc Roussillon, elle a

besoin d'une Ligne Nouvelle rapide et efficace à brève échéance pour permettre à ses habitants, à vos électeurs, de se déplacer correctement en limitant les pollutions et émissions de gaz à effet de serre (le développement des autocars dans le domaine de pertinence du train, ne peut donc pas être considéré comme une solution).

A ce jour, le Gouvernement a retenu le projet nommé « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » entre Marseille, Toulon et Nice avec la programmation suivante :

- Priorité 1, en 2030, pour les extrémités du projet avec les sections
 - Marseille (gare souterraine) Aubagne
 - Nice-Mougins (nord de Cannes)
- Priorité 2, avant 2050, pour les sections
 - Aubagne-Toulon
 - Mougins-Le Muy (Est Var)
- Les autres sections ne sont pas programmées et reportées au-delà de 2050

Nous souhaiterions vous rencontrer durant votre campagne électorale afin d'échanger de façon plus approfondie sur ce projet LN PCA. Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments respectueux.

Alain PATOILLARD

*Président de l'Association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur*

QUESTIONS AUX CANDIDATS

1 – Souhaitez-vous poursuivre le développement de l'offre TER et êtes-vous favorable au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) entre Marseille et Nice ?

2 - Pour notre association, la programmation du projet est trop tardive : la Priorité 1 doit être complétée par la section Est Var-Mougins pour désenclaver dès 2025 l'Est de la région et le renforcement des capacités du réseau existant à l'Ouest de Toulon. Au-delà, la Ligne Nouvelle complète de Marseille à Nice doit être réalisée avant 2030.

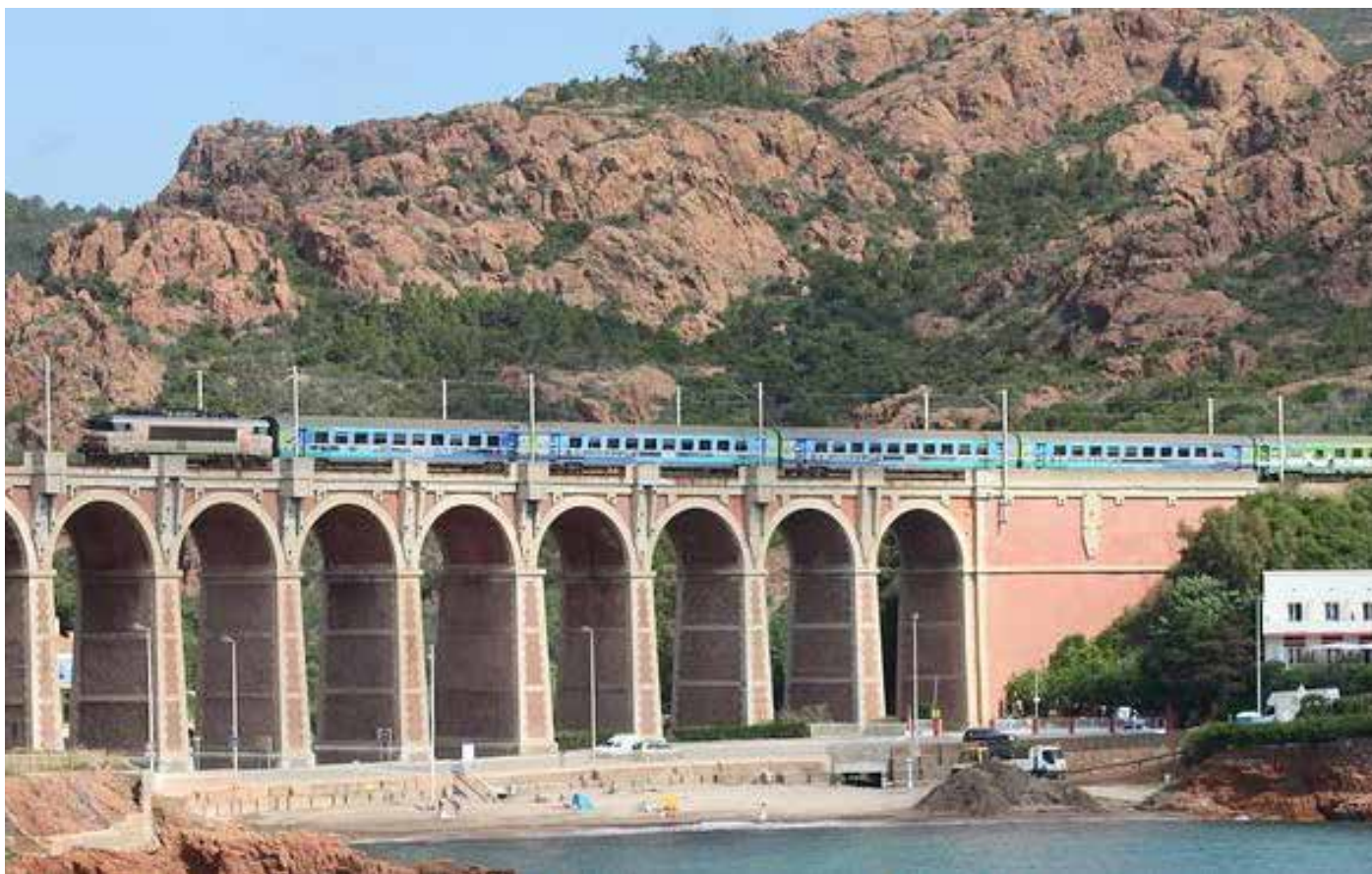
Quelle attitude adopterez-vous dans la conduite de ce projet par la Région ? Quelle programmation/phasage du projet défendrez-vous ?

3 - Pour la Priorité 2, notre Association, propose une variante au coûteux et complexe passage par Toulon, consistant à partir d'Aubagne, à remonter vers le Centre Var à desservir, puis à utiliser le corridor de l'A8 pour rejoindre Le Muy à moindre coût.

Quelle est votre position sur cette variante ?

Trains intercités en PACA

Refusons l'hémorragie ferroviaire !



L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur dénonce les conclusions de la Commission Duron sur les TET entérinant la fin des trains intercités de jour comme de nuit en Région PACA. Cela va à l'encontre du développement des services ferroviaires de proximité et de longue distance que nous souhaitons, ambition qui explique notre combat depuis bientôt 15 ans pour la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice (LN-PCA).

La commission prend prétexte que le segment Marseille-Nice est déjà desservi par des TER et des TGV pour y supprimer les TET : mais ainsi, elle casse toutes les relations entre la Côte d'Azur et le reste du pourtour méditerranéen ainsi que la façade Atlantique en obligeant les voyageurs à changer de train à Marseille. Déjà, les habitants de la Côte d'Azur ne peuvent plus arriver en train dans la matinée dans la Région voisine du Languedoc Roussillon. La Commission Duron supprime aussi les liaisons nocturnes vers le nord-est de la France qui pouvaient encore être une alternative au manque de performance ferroviaire de l'axe Marseille Nice (2h30 pour parcourir 158km à vol d'oiseau). Et c'est une charge financière nouvelle pour la Région, qui a tant d'autres trains à financer, et alors que les trains à long parcours ont un équilibre économique plus facile à trouver.

Tout comme la Cour des Comptes, la Commission Duron voit sans doute la desserte future de la Côte d'Azur par des centaines de Macron-bus polluant et encombrant les autoroutes, au

départ de la gare d'Aix TGV transformée en gigantesque gare routière, au mépris de la sécurité et du confort des voyageurs, en les obligeant à changer de mode de transport avec leur bagages.

Tout ceci renforce notre détermination pour que la LN-PCA se réalise rapidement. Mais le même député Duron, lors de la «Commission Mobilité 21» a repoussé à de lointains horizons (en dehors des extrémités Marseille-Aubagne et Mougins-Nice) toute section décisive de cette Ligne Nouvelle, au prétexte d'en finir avec le «tout TGV» et de privilégier les trains intermédiaires... que ce nouveau rapport veut supprimer !

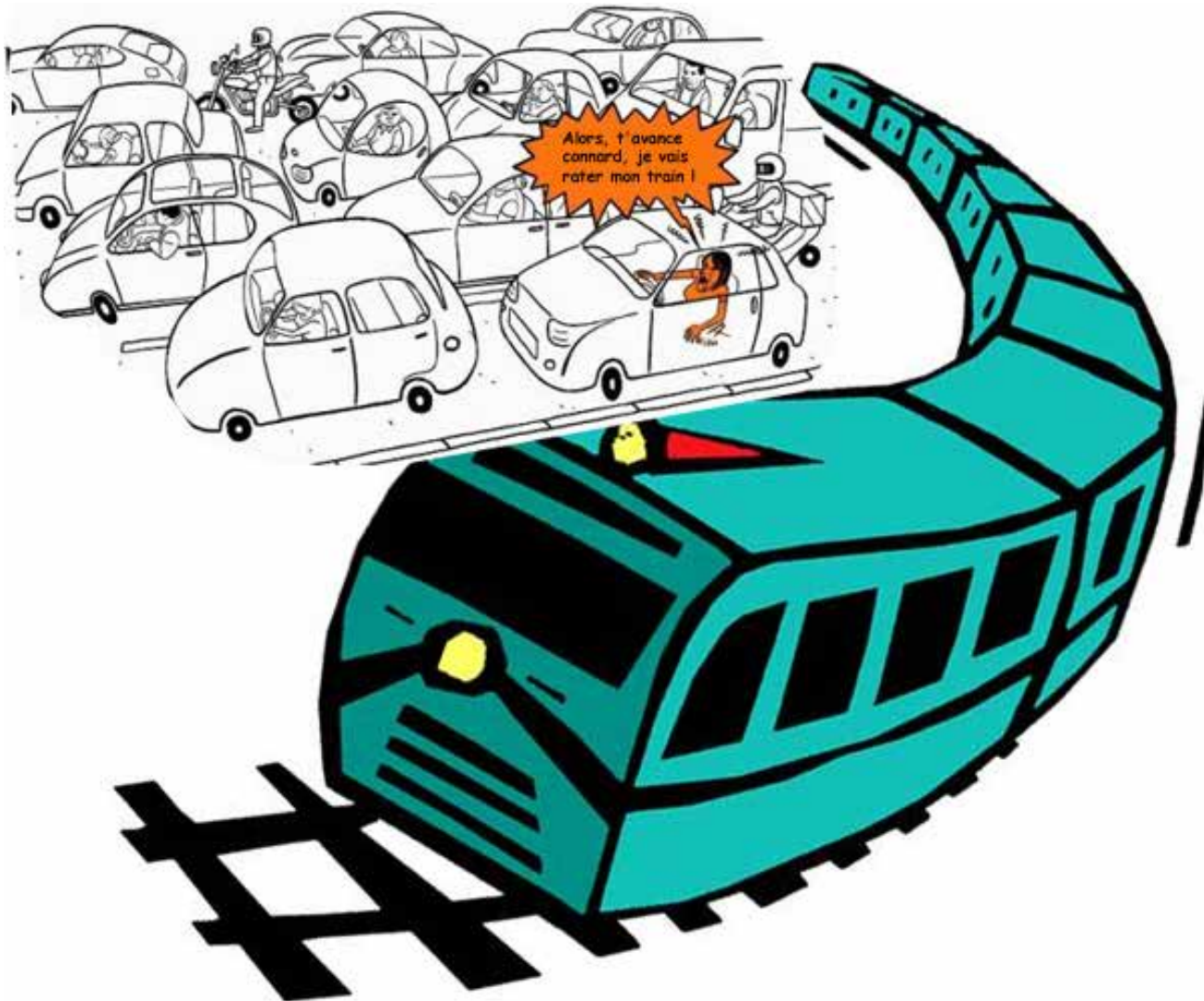
Et sans cette Ligne Nouvelle, où donc rouleront les TGV desservant la Côte d'Azur et dans quelles conditions de confort et de temps ? C'est une raison supplémentaire pour que la LN-PCA inclue dès 2030 la section entre Est Var et Mougins qui permettrait aux TGV de gagner 40 minutes. C'est la seule façon de garantir, l'attractivité du train, et donc la pérennité et l'équilibre économique des seules dessertes intercités à long parcours qui doivent subsister en Région PACA.

Les habitants de la Région PACA doivent se rassembler pour stopper l'hémorragie ferroviaire, pour exiger des dessertes en nombre et de qualité, ainsi que les moyens et infrastructures qui vont avec.

Rémi QUINTON

Membre du Ca de l'association TGV Développement

Des raisons pour prendre le train



Les transports dans leur ensemble sont à l'origine de plus de 20 % d'émission de CO2 en Europe et réduire leur impact en terme d'effet de serre est particulièrement complexe mais indispensable pour la maîtrise du réchauffement climatique. Cet enjeu est souligné par les autorités et il sera au cœur de la COP21. Une étude récente rappelle :

- Qu'un voyageur en TGV par exemple émet en moyenne à minima 8 fois moins de CO2 qu'en avion, 7 fois moins qu'en voiture, 4 fois moins qu'en covoiturage et 1,5 fois moins qu'en bus. L'utilisation des trains, qu'ils soient à grande distance (et donc à grande vitesse) ou au quotidien, se traduit donc par un gain important pour la Société en terme de pollution.
- Que le trafic automobile évité représente une évidence positive en terme de réduction de la congestion et de la double pollution induite et de la diminution des accidents graves.
- Que la diminution de la facture énergétique est sensible en évitant un achat important de pétrole.
- Que les gains de temps de trajet pré et post acheminement compris sont importants et utiles.

Nous entendons aussi souvent parler d'un tout TGV hégémonique, posons-nous simplement la question comment nous voyagerions aujourd'hui si ces premières lignes nouvelles n'avaient pas été construites dans les années 70-80, aurait-il été possible de doubler ou tripler les trains au quotidien sur des lignes du 19ème siècle ?

Autre question : comment nos générations futures pourront-elles continuer à se déplacer voire respirer si le tout routier continue à être privilégié ? **La solution n'est pas de rajouter des bus entre Marseille et Nice mais bien de construire rapidement la ligne ferroviaire nouvelle moderne et rapide afin de desservir correctement l'ensemble de la région Provence Alpes Côte d'Azur.**

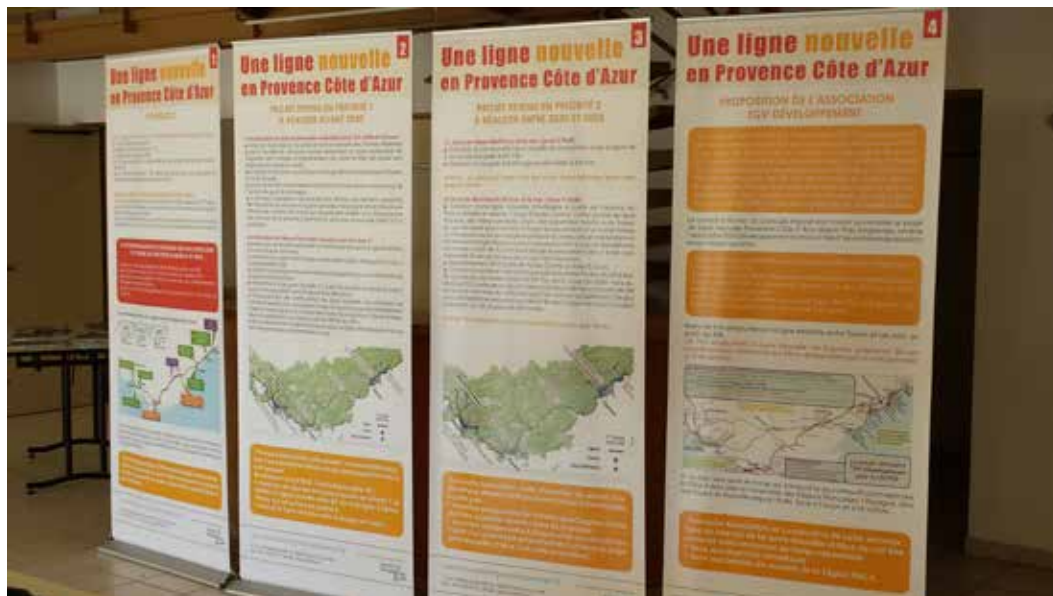
**Comme il devrait se dire dans le Var
« J'aime mon terroir je dis OUI à LNPCA ».**

Frédéric ROUX
Membre du CA de l'Association
TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

Fête du train les 19 et 20 septembre 2015

CARNOULES

Comme tous les ans notre Association a tenu un stand à la Fête du train à CARNOULES. Une occasion de faire le point sur l'avancement du projet de ligne nouvelle en Provence Alpes Côte d'Azur, à l'aide cette année d'une exposition reprenant les décisions gouvernementales de mai 2014 et d'avril 2015, mais aussi nos propositions.



Cela a permis d'avoir des entretiens intéressants avec les quelques cinq cents visiteurs, curieux tout d'abord de savoir où en était le dossier mais aussi assez surpris que la loi sur la transition énergétique ne parle pratiquement pas des transports et qu'une priorité semble donnée, y compris par la SNCF, aux bus sur le train, pourtant seul moyen de lutter contre les émissions de gaz à effets de serre. Les visiteurs apprécient le bon sens de nos propositions alternatives et du calendrier que nous préconisons.

Au cours des différentes discussions, il nous a même été conseillé de compléter notre exposition en reprenant ce qu'il se passerait sur notre région si cette ligne n'était pas construite ou réalisée trop tardivement, ce qui entraînerait une pollution risquant d'avoir des conséquences plus que néfastes sur notre santé et sur nos moyens de se déplacer.

Il est vrai que tous ces visiteurs aiment le train, eux.

Jean Claude SAPPA
Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

POURQUOI ? La région PACA c'est un fort dynamisme démographique :

- + de 5 Millions d'habitants
- Depuis la fin du 19^{ème} siècle : X 3
- Croissance annuelle : 0.8%
- 75% de la population concentrée sur une frange littorale de 10% de son territoire
- Un tourisme important : 34 millions de visiteurs par an, équivalent de +2millions de population permanente l'été

MAIS UN RÉSEAU FERROVIAIRE QUI NE SUIT PAS !

- Une seule ligne ferroviaire de Marseille à Vintimille depuis le 19^{ème} siècle
- 3,6 Millions d'habitants entre Marseille/Aix et Nice/Monaco seulement 360 km de lignes ferroviaires
- 10 cm de ligne ferroviaire par habitant (contre 50 en moyenne nationale)
- 2h30 pour parcourir 160 km à vol d'oiseau entre Marseille et Nice = 64km/h

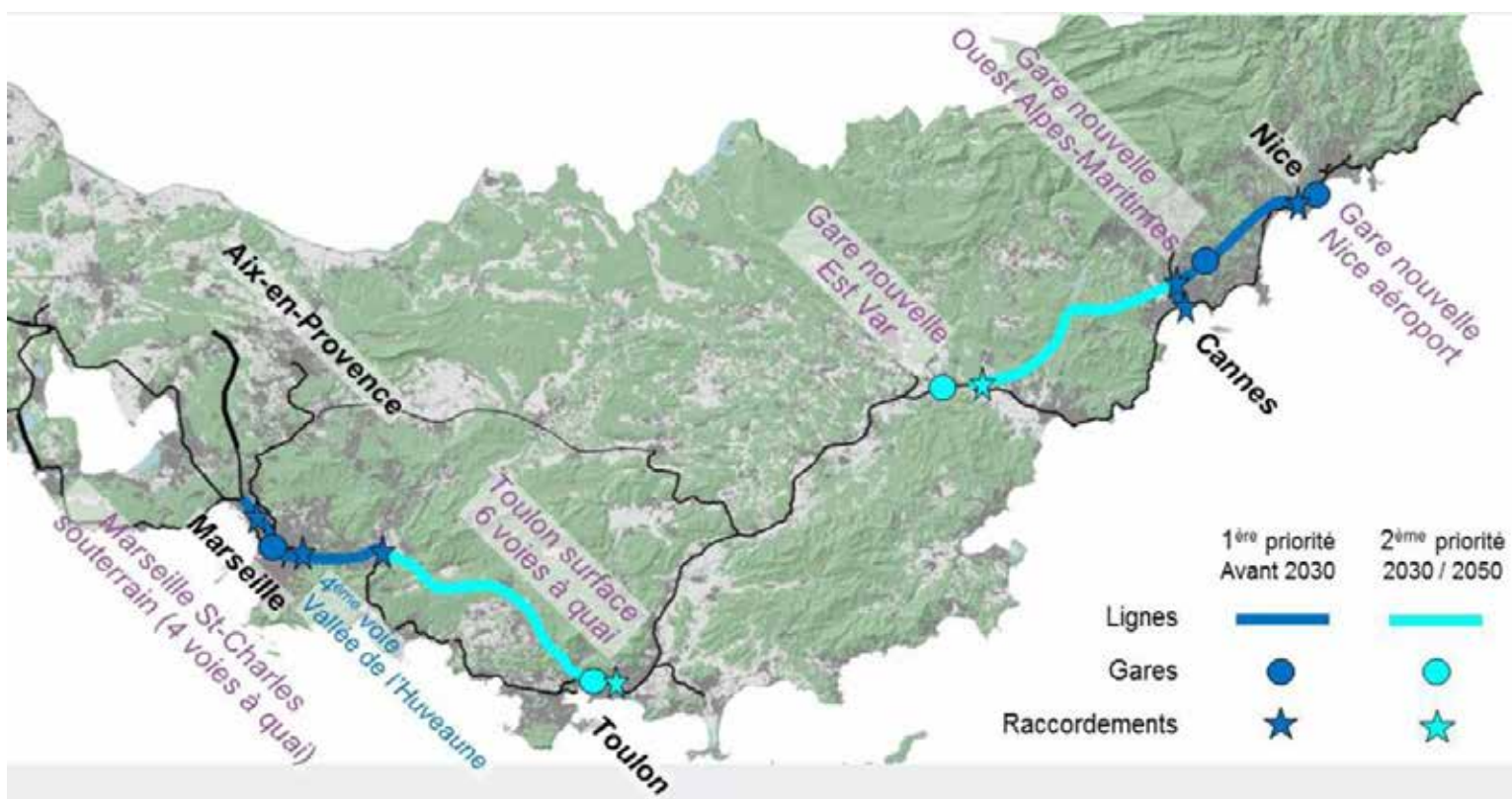
IL EST INDISPENSABLE DE CONSTRUIRE UNE SECONDE LIGNE DE CHEMIN DE FER ENTRE MARSEILLE ET NICE

- pour la mobilité quotidienne des habitants grâce aux TER
- pour désenclaver la Côte d'Azur et la relier au réseau TGV
- pour positionner la Région PACA au cœur de l'arc méditerranéen

Barcelone-Marseille-Gênes

Suite au rapport de la Commission Mobilité 21 de l'été 2013 et sur la base du scénario des Métropoles du Sud choisi en 2009, le gouvernement a retenu le projet ci-dessous : la ligne nouvelle côte d'Azur, phasée en 2 priorités, pour 12.6 Milliard d'Euros.

Pour notre Association, l'étalement du projet dans le temps est une solution qui ne peut malheureusement que péjorer le développement de notre région et être préjudiciable à ses habitants.





UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

PROJET RETENU EN PRIORITÉ 1 À RÉALISER AVANT 2030

L'amélioration du Nœud ferroviaire marseillais pour 2,5 milliards d'euros:

- Mise à 4 voies depuis la sortie du tunnel existant des Pennes Mirabeau jusqu'à l'entrée du nouveau tunnel desservant la gare souterraine de Marseille Saint Charles (l'emplacement de cette entrée de tunnel sera défini par les études à venir),
- Création d'une gare souterraine d'arrêt général à Marseille Saint Charles (4 voies à quai),
- Sortie du tunnel à Saint Marcel et création d'une 4ème voie le long de l'autoroute jusqu'à Aubagne,
- L'arrivée à Aubagne n'est pas encore définie précisément, possibilité de faire arriver les 4 voies à la gare actuelle d'Aubagne et de prévoir une amorce de l'entrée du tunnel qui devrait être réalisé sous Aubagne lors des travaux de la priorité 2 permettant ainsi une éventuelle halte TGV à Aubagne.

L'amélioration du Nœud ferroviaire azuréen pour 4,2 Mds € :

- Pas ou peu de modifications des installations entre Saint Augustin et Nice et entre Nice et Vintimille,
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à Nice Aéroport (6 voies à quai extensible à 8),
- Création d'une ligne nouvelle de Nice Aéroport jusqu'au croisement de la ligne Cannes Grasse,
- Réalisation d'une gare nouvelle à l'ouest de Sophia Antipolis (4 voies à quai) dont la position exacte devra être débattue,
- Raccordement de cette portion de ligne nouvelle, en attendant de continuer vers Est-Var, sur la ligne Cannes-Grasse en doublant partiellement celle-ci, créant ainsi une boucle ferroviaire Nice-Sophia-Cannes-Antibes-Nice et permettant de faire circuler les TER et les TGV,
- Raccordement de la ligne Cannes-Grasse à la ligne littorale par un tunnel afin de rejoindre le département du Var.



**Ce qui laisse le trajet Marseille Nice en 2h30
Et tous les trains à la queue leu leu**

Pour notre Association cette priorité 1 est minimaliste alors que d'ores et déjà les infrastructures de transports en PACA sont saturées.

Au minimum avant 2025, il est indispensable de :

- construire en plus des tronçons proposés en priorité 1, la portion de ligne nouvelle entre Est-var et la ligne Cagnes-Grasse qui est prévue en priorité 2
- rénover la ligne actuelle entre Aubagne et Toulon.

UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

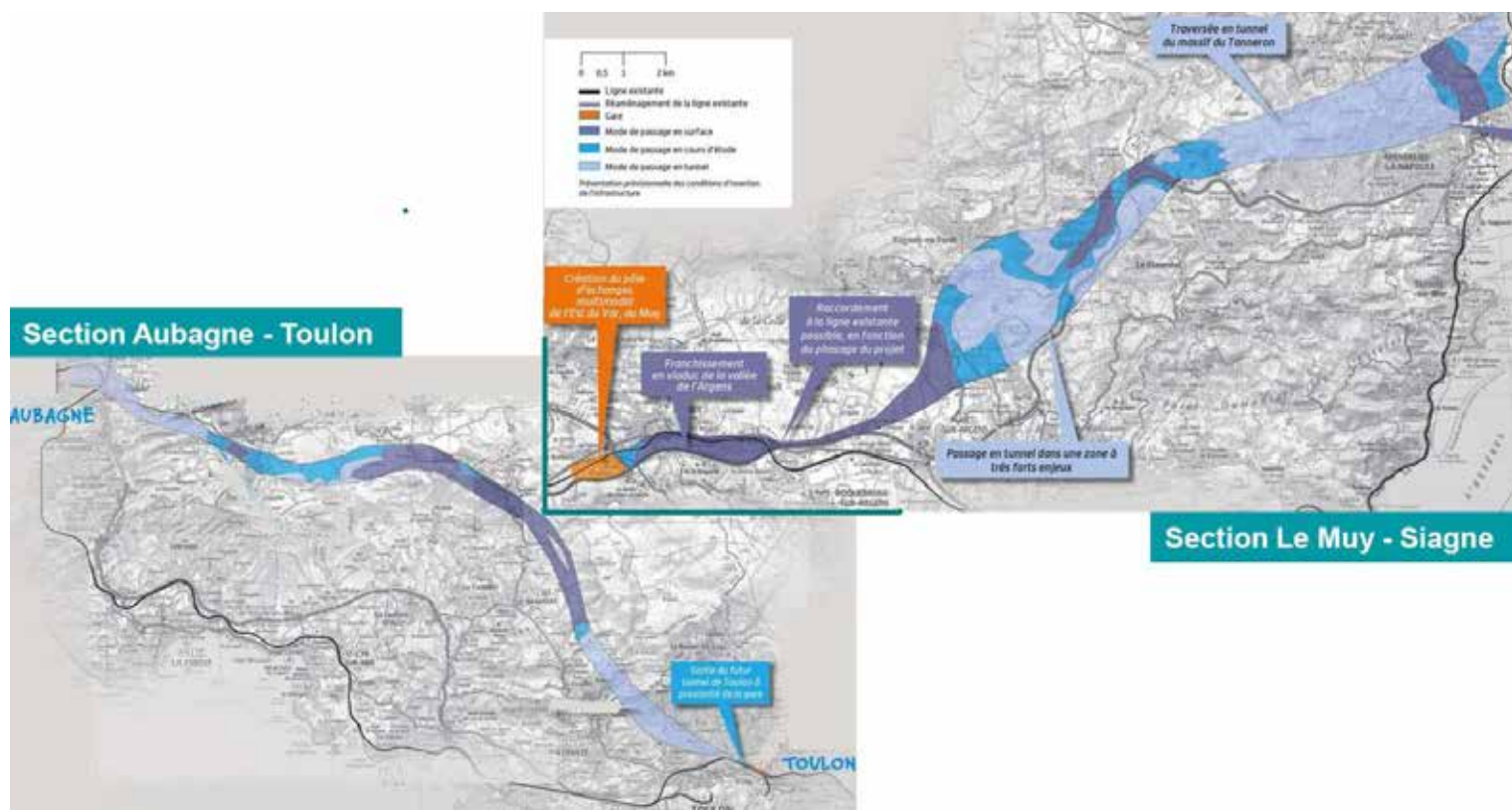
PROJET RETENU EN PRIORITÉ 2 À RÉALISER ENTRE 2030 ET 2050

1) Dans les Alpes Maritimes et le Var : (pour 2 Md€)

- Création d'une nouvelle ligne à partir du croisement avec la ligne de Cannes-Grasse jusqu'à Est Var,
- Création d'une gare d'échanges multimodale à Est Var.
- **Bilan : ce raccourci entre l'est Var et les Alpes Maritimes ferait enfin gagner 45 min.**

2) Dans les Bouches du Rhône et le Var : (pour 4 Md€)

- Création d'une ligne nouvelle d'Aubagne à Toulon centre. Cette section de ligne traverse en surface des milieux sensibles avec une population hostile à ce fuseau. L'arrivée à Toulon nécessite de percer un tunnel bitube d'une dizaine de km en rampe importante sous milieu urbain dense. L'environnement géologique est connu ce jour pour être la cause des déboires du tunnel routier de 3,2 km pour lequel le percement des 2 tubes aura nécessité 20 ans de travaux et un coût très important.
- Agrandissement de la gare de Toulon Centre (6 voies à quai),
- Création d'une 3eme voie sur la ligne existante entre Toulon et La Pauline. Et ensuite plus rien entre Toulon et Est Var, donc jusqu'en 2050 voire au-delà les TGV continueront de circuler sur ces deux mêmes voies avec les TER et les trains fret avec les difficultés que l'on connaît actuellement. De plus aucune fiabilité ne sera ainsi assurée à l'Est de la région en cas d'incident important sur cet unique axe ferroviaire.
- **Bilan : le tronçon Aubagne Toulon ne ferait gagner que 10 min.**



Pour notre Association, cette proposition de priorité 2 ne devrait pas attendre 2030 pour commencer d'être réalisée. D'autre part :

- la portion de ligne entre Est-Var et la ligne Cannes-Grasse doit être construite dans le cadre de la priorité 1
- la portion de ligne entre Aubagne et Est-Var devrait faire l'objet d'un autre tracé qui permettrait d'achever le projet entre Marseille et Nice (voir notre proposition).



UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

PROPOSITION DE L'ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT

Concernant la « Priorité 2 », l'Association TGV Développement demande que la réalisation de la section Est Var Cannes soit incluse dans les travaux de la « Priorité 1 » : les enjeux financiers sont modestes (2 Md€ en comparaison des 6,7 Md€ de la Priorité 1) et les bénéfices pour les usagers ferroviaires de la Côte d'Azur très importants : gain de 40 min depuis Nice et Sophia Antipolis vers l'est Var, Toulon, Marseille et le reste du pays. Le train deviendrait enfin plus rapide que la voiture, avec en plus l'extension d'un réseau TER hautement cadencé de Marseille à Nice.

Après Aubagne, remontée de la LN vers Brignoles puis jumelage avec l'A8 jusqu'à l'Est Var. Cela améliorera les trafics ferroviaires et les bénéfices du projet puisque Toulon restera bien évidemment desservi par des TGV sur la ligne existante depuis Aubagne. Le Centre Var sera desservi avec une gare TER/TGV à Brignoles, qui favorisera la réouverture de Gardanne-Carnoules.

Le constat d'échec du passage imposé par Toulon qui retarde le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur depuis trop longtemps, amène l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur à faire la proposition pragmatique suivante.

Moins de TGV emprunteront la ligne existante entre Toulon et Les Arcs, au profit des TER.

Les TGV empruntant la Ligne Nouvelle via Brignoles gagneront 50 min supplémentaires, mettant Nice à 45min de Marseille pour un train sans arrêt et 3h40 de Paris.

Le projet alternatif complet en 2030 TGV Développement pour la LN PCA



Pour notre Association, la construction de cette seconde ligne de chemin de fer entre Marseille et Nice devrait être achevée dans un horizon de temps raisonnable

- face aux urgences climatiques
- face aux besoins de mobilité de la Région PACA.

La Grande Vitesse Ferroviaire (GVF)

Rencontre du 19 mai 2015



Il y a quelques mois, Ville Rail et Transport publiait un article d'une dizaine de pages, estimant que le TGV avait fait son temps et qu'il fallait opérer un retour vers le futur en passant à un concept de trains à Haut Niveau de service (THNS), puisque comme chacun sait « la vitesse, c'est dépassé ! » (sic)

Dans la même veine, la Cour des Comptes publiait un rapport stigmatisant la grande vitesse ferroviaire en enchaînant les perles mensongères : « *le TGV, modèle porté au-delà de sa pertinence* » (en inventant des seuils dogmatiques de pertinence de 1h30 et 3h qui excluait du TGV des liaisons telles que Paris Lille ou Paris Marseille où il est le mode dominant), moyen de transport devenu paraît-il « *non rentable et desservant de trop nombreuses gares* » (oubliant que le TGV est la seule activité ferroviaire qui s'auto-finance, y compris l'achat de matériel roulant, ce qui fait vivre nos industries ferroviaires, paye des taxes pour la circulation des TET, réalise des investissements de désaturation pour les activités fret et TER, et dégage 1 Milliards d'Euros d'excédent sur le cœur de réseau LGV contribuant au financement des 30 000 km de lignes du réseau national).

Et même la Direction de la SNCF y ajoute sa partition pour répondre aux exigences gouvernementales : elle trouve aussi que la GVF ne serait plus rentable alors que celle ci finance une grande partie du reste des transports gérés par la SNCF. Pourtant, il suffit de voyager en TGV pour constater qu'ils sont pratiquement toujours pleins : quelle meilleure rentabilité attendre d'un service public que des usagers nombreux à l'utiliser ?

Evidemment, les opposants au projet de LN PCA ne sont pas en reste et relayent ces propos mensongers, comme lors des der-

nières élections départementales, propos destinés à faire peur aux habitants de Provence Alpes Côte d'Azur.

Il est alors apparu à notre Association, qui défend le projet de ligne nouvelle à GV en PACA depuis 15 ans, qu'il était nécessaire de porter un autre discours, rétablir quelques faits objectifs et de ne pas jeter le bébé TGV avec l'eau du bain anti-ferroviaire. Nous avons profité de la parution du livre de Michel LEBOEUF sur la grande vitesse et du livre de la Datar sur les effets territoriaux de la grande vitesse, pour organiser une réunion publique sur ce sujet.

La matinée du 19 mai a été consacrée au principe de la grande vitesse ferroviaire avec les buts recherchés et les résultats obtenus.

- Michel LEBOEUF, Président du Groupe Grande Vitesse à l'Union Internationale de Chemins de fer a été impliqué dès son arrivée à la SNCF dans les années 70 dans le dossier du TGV Sud Est. Plongé dans le monde de l'Ingénierie, il a été ainsi amené à connaître la plupart des projets de lignes à grande vitesse dans le monde. Inspiré par son expérience, il a publié en 2014 un livre imposant « Grande Vitesse Ferroviaire » dans lequel il souhaite faire comprendre ce que rouler vite veut dire. A l'aide d'un power point de plus de 70 projections il a expliqué ce qu'est le système ferroviaire, pourquoi il en est arrivé à la GVF et pourquoi cette GVF est toujours d'actualité.
- Inaki BARRON de ANGOILI, Directeur du département voyageur et grande vitesse à l'UIC, ancien cadre de la

RENFE a expliqué les avantages de la GVF pour la collectivité (capacité transport, respect de l'environnement, sécurité...). Il a également fait le point sur le réseau mondial à grande vitesse et la préparation du congrès mondial sur la GVF qui se tiendra cette année à TOKYO au Japon du 7 au 10 juillet (TOKYO 2015 HIGHSPEED).

- Gilles CARTIER, ancien Directeur de la ligne nouvelle LN5 TGV Méditerranée et ancien Président de INEXIA, a expliqué quelle a été l'évolution des infrastructures ferroviaires (voies, ouvrages d'art, signalisation, caténaires, télécommunications...) permettant aux TGV de rouler vite sans risques accidentogènes tout en diminuant les effets néfastes pour l'Environnement et assurant confort et vitesse pour les déplacements de millions d'usagers.
- Jean GONELLA, Vice Président de la FNAUT PACA, Président de FARE SUD ayant participé à pratiquement toutes les réunions du Débat Public de la LGV PACA a expliqué que la GVF est également applicable sur des trajets de moyenne distance pour des trains au quotidien, reprenant les nombreux exemples qu'il a vécu dans de nombreux pays étrangers et qui démontre que l'automobile peut-être majoritairement éradiqué de certains axes. Synthétisant de nombreuses études universitaires européennes, il conclut que la petite vitesse ne permet nulle part d'inverser les parts modales au profit du train.

L'après midi a été consacrée à la GVF appliquée en Provence Alpes Côte d'Azur : la desserte ferroviaire de la Côte ne se faisant actuellement qu'avec une seule ligne datant de 1860, elle ne peut plus assurer l'ensemble des circulations actuelles et encore moins celles prévues dans un proche avenir.

- Jean Michel CHERRIER, Chef de Mission du projet LNP-CA a commenté les raisons qui font que pour répondre à la dynamique démographique de la région et aux souhaits de l'Autorité Organisatrice des transports et du public en général, il a été décidé de créer une nouvelle infrastructure plutôt que de doubler la ligne existante, cette nouvelle infrastructure permettant la décongestion des nœuds ferroviaires, la réduction des temps de parcours entre Marseille et Nice et en même temps le développement des trains du quotidien.
- Christian PELLICANI, Directeur de la revue Naturellement du Réseau Homme Nature est intervenu sur le fait que l'ensemble des moyens de transports impacte de manière importante l'Environnement et que la construction d'infrastructures de transport ferroviaire y compris la GVF est le seul moyen de développer les moyens de transport dits propres.
- Alain SEGUIN, ancien Directeur du Développement à SNCF Réseau a représenté la SNCF pendant le débat public du projet LNPCA. Il rappelle que la construction d'une ligne nouvelle est un outil d'aménagement du territoire dont il convient d'examiner la pertinence sous l'aspect de ses taux de rentabilité économique et socio

économiques permettant à la SNCF/RFF ainsi qu'aux Collectivités et à l'Etat d'évaluer leur participation.

- Rémi QUINTON, membre du CA de l'Association TGV Développement a expliqué que la construction de cette nouvelle ligne est le seul moyen crédible pour sortir de l'enclavement ferroviaire dans lequel se trouve la Côte d'Azur, qu'il illustre par les vitesses moyenne à vol d'oiseau par le train entre les villes de PACA. L'accessibilité ferroviaire est déterminante pour un territoire. Il indique que les priorités retenues sont certes intéressantes pour faire avancer le projet mais ne sont pas suffisantes pour qu'on puisse circuler et respirer normalement en 2030. Il faut réfléchir pragmatiquement aux questions de mixité fret ou TER, sans préjugés. Il rappelle enfin la position de l'Association sur le tracé alternatif Aubagne-Brignoles dans le Var

Les prestations des intervenants ont été très intéressantes et ont satisfait l'ensemble des participants. Les débats ont aussi permis de répondre aux diverses interrogations que se posaient encore les participants.

L'ensemble des participants a été aussi satisfait d'apprendre que le dossier du TGV du futur figurant dans les 34 programmes de la France Industrielle de Arnaud MONTEBOURG semble être ressorti des cartons.

Lors de cette rencontre il a été remis le numéro 22 la revue de l'Association TGV Développement qui reprenait une grande partie des thèmes abordés mais aussi un CD « Quel avenir pour le rail » contenant le film des « 7 Portes » sur l'avenir du rail, film tourné en 2008 pour le MNLE et que l'Association a remis à jour afin de tenir compte de l'avancement du projet.

« Certains observateurs jugent même que l'aventure de la grande vitesse en France n'est pas encore terminée et que le réseau à grande vitesse pourrait bien continuer à croître mais peut être de façon différente. »

Rémi QUINTON

Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur



Collège des Acteurs

le 29 septembre 2015 Marseille

Le Collège des Acteurs s'est réuni le 29 septembre 2015 à Marseille, SNCF Réseau a fait le point du dossier :

- Concernant les décisions gouvernementales de la Priorité 1 du 7 mai 2014 et de la priorité 2 du 13 avril 2015 avec le lancement de la 2eme phase d'études pour constituer le dossier d'Enquête d'Utilité Publique.
- Présentation de la décision de la CNDP en effet la Commission Nationale du Débat Public a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'organiser un nouveau Débat Public comme la loi lui en laissait la possibilité.
- Présentation de la nouvelle période d'informations sur les travaux de la Priorité 1 qui se déroulera au cours du dernier trimestre 2015 avant la tenue d'une période de concertation au 1er semestre 2016 précédant l'Enquête Utilité Publique.
- Présentation du nouveau Garant de la CNDP Monsieur Philippe QUEVREMONT.

Dans le cadre de la période d'informations, le Garant a reçu dans les locaux des Préfectures du Var, des Alpes Maritimes et des Bouches du Rhone, Elus et Associations. Nous avons pu ainsi au cours de 3 rendez-vous au mois d'octobre lui expliquer notre point de vue sur les tracés dans chaque département. Nous avons attiré son attention sur le fait que le refus du Maître d'Ouvrage, obéissant aux cofinanceurs, de réaliser des études sur les tracés alternatifs via le Centre Var que nous lui proposons, risque de poser problème au moment de la DUP compte tenu de l'exemple de GPSO. Nous lui avons remis le courrier ci-après.

Les procédures se mettent en place, tardivement certes, mais elles devraient permettre de convaincre les derniers réticents de l'utilité d'une telle infrastructure et nos dirigeants de la nécessité d'aller plus vite afin de diminuer la pollution que ne manquera pas de créer en plus l'ensemble des Macronbus et des Ouibus.

Document établi par Alain PATOUILLARD, Rémi QUINTON, Frédéric ROUX, Bernard GYSSELS



Saint Cyr Sur Mer le 20 octobre 2015

Monsieur le Garant CNDP,

Après le Colac du 29 septembre 2015, nous avons souhaité vous rencontrer afin de pouvoir vous dire notre satisfaction de voir ce dossier avancer et vous remercier pour la décision prise par la CNDP de ne pas refaire un débat public concernant le projet de la ligne nouvelle LNPCA. En effet l'utilité d'une telle ligne ferroviaire a été largement démontrée tout au long du débat public de 2005, puis tout au long des dix années qui ont suivi avec de nombreuses études, des informations, des concertations.....Le rapport de la Commission Mobilité 21 concluant aussi sur cette nécessité pour la région Provence Alpes Côte d'Azur. Nos discussions doivent maintenant porter sur l'insertion de cette nouvelle infrastructure.

Toutefois nous souhaiterions attirer votre attention sur différents points que nous soulevons depuis de nombreuses années sans pour autant être entendus mais qui risquent de poser de graves problèmes dans un avenir proche.

Tout d'abord pour des raisons uniquement financières le projet a été décidé en plusieurs phases avec des délais qui sont incompatibles avec les besoins de mobilité de la région et la protection du climat. En effet il ne faut pas attendre 2030 ou 2050 pour réagir à la pollution due au système routier. Cette pollution, qui s'accroît d'année en année, devient, vous en êtes certainement convaincu, absolument insupportable en terme de santé publique et de congestion de l'ensemble des systèmes de transport de la région. Les travaux de la Priorité 1 ne devraient pas dépasser 2023 comme cela était prévu à l'origine et les travaux de la Priorité 2 ne devraient pas dépasser 2030. Ce n'est certes pas l'objet de votre information mais il est important de le dire et d'en tenir compte.

Ensuite le choix du tracé des Métropoles ne nous a pas paru le meilleur. Il n'est pas acceptable que le bilan de la concertation parle de consensus sur ce choix alors qu'il a été initialement fait uniquement pour faire plaisir aux Grands Elus de Aix, Marseille et Toulon et qui, à notre sens, n'est pas le résultat d'une réflexion logique d'aménagement du territoire. Vous n'ignorez pas que d'autres solutions beaucoup plus judicieuses existent. Ces autres solutions n'ont jamais pu être débattues, ni même étudiées, pour éventuellement être valablement écartées, à cause des Grands Elus varois. Sans rouvrir le débat public il nous paraîtrait judicieux, afin d'éviter les problèmes rencontrés sur GPSO lors de la DUP, que des études soient réalisées sur le tracé alternatif que nous proposons et qui avait été évoqué par le Médiateur Yves COUSQUER dès 2009.

Par contre l'idée de donner une part importante au transport au quotidien nous semble une bonne idée à condition de se rappeler que les lignes à grande vitesse construites jusqu'à présent ont permis la survie des trains au quotidien et que si l'on veut que ce service se développe encore en particulier sur PACA la construction de la ligne LNPCA est une obligation.

Compte tenu de ces réflexions, nous avons établi une note, que vous trouverez ci-jointe, reprenant nos demandes sur les trois départements concernés par le projet.

Nous pouvons les résumer ainsi :

Dans le cadre de la priorité 1, réaliser la portion de ligne Est-Var - Cannes, et pas seulement Mougins-Nice qui induit un raccordement temporaire à Cannes La Bocca,

Dans le cadre de la priorité 2, rendre possible des études sur un tracé Aubagne - Est-Var par Brignoles et non par Toulon. Cela aurait le mérite d'achever le projet Marseille – Nice dans des conditions de temps intéressantes et à un coût convenable. Cette idée introduite par le Médiateur Yves COUSQUER dès 2009, comme nous le rappelions précédemment, n'a jamais été approfondie.

A noter aussi qu'il serait intéressant que certaines précisions concernant les temps de parcours et les nouveaux services ferroviaires donnés dans le dossier de saisine de la CNDP, dans les dossiers ministériels et dans les documents de communication au grand public, soient apportées par le Maître d'Ouvrage. Cette demande a été formulée plus précisément lors de notre rencontre dans les Alpes Maritimes.

Veuillez agréer, Monsieur le Garant, l'expression de nos sentiments respectueux.

Alain PATOUILLARD
Président de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

Tel 06 13 20 07 79

Les Transports : le crédo de la concurrence



Porté par le Ministre de l'Economie Emmanuel MACRON, le projet de loi pour la croissance de l'activité, comportant la libéralisation des autocars, a été voté à l'Assemblée Nationale le 17 février 2015. Après passage au Sénat ce projet est repassé à l'Assemblée Nationale cet été pour un vote définitif.

Selon le Ministre, cette libéralisation des autocars offrirait aux voyageurs français une offre de transport complémentaire à celle du train et de la voiture individuelle.

En réalité au travers de cette loi, on assiste à un désengagement fort du Gouvernement d'un service public qu'est le transport de voyageurs par train assuré au quotidien par la SNCF.

Et pourtant, en termes de distance parcourue, la SNCF est le premier opérateur ferroviaire européen avec 86 milliards de voyageurs-Km chaque année. La France occupe une place particulièrement intéressante dans le paysage des mobilités européennes avec une part modale du train pour le transport voyageurs de 9,2 % contre 7 % dans l'ensemble de l'Europe mais surtout avec la plus forte distance parcourue en train par habitant et par an avec 1 410 Km. C'est cette réalité que la libéralisation du transport par autocar risque de remettre en cause. Le rapport de la Cour des Comptes prônant l'arrêt des projets de LGV et la réduction des dessertes TGV, puis celui de la Commission DURON recommandant la contraction du réseau des TET (Trains d'Equilibre du Territoire), sont des exemples flagrants de la nocivité de ces orientations gouvernementales anti-ferroviaires. Avant même la signature de la loi Macron certaines sociétés privées proposent déjà des lignes qui doublonneront l'offre publique régionale et interrégionale tout en laissant bien évidemment les lignes d'aménagement du territoire et leur déficit à la charge des Régions.

Même si le Ministre s'en défend en prétendant la création de 10 000 emplois, sans préciser si se sont des emplois précaires ou utilisant des travailleurs détachés, il est démontré que la concu-

rence déloyale des cars n'est pas synonyme de croissance mais simplement un outil au service d'une loi libérale qui apportera encore davantage d'austérité. Combien d'emplois cheminots seront détruits par la fermeture de lignes ferroviaires ? Quel entretien du réseau ferroviaire si les recettes de péages diminuent ? Et qui payera l'usure accélérée des routes induite par la circulation d'autocars plus nombreux ?

En Allemagne où ce système a déjà été mis en place, il est constaté la fermeture de lignes ferroviaires due au fait que les nombreuses compagnies d'autocars ne payant pas l'autoroute proposent des prix nettement inférieurs à ceux des compagnies ferroviaires devant s'acquitter, elles, d'un péage ferroviaire. En France, l'ouverture à la concurrence du fret devait aussi, paraît-il, relancer l'activité en concurrençant la route et le résultat est tout à fait contraire: la part modale de marchandises transportées par le fer est passée de 17 % en 2000 à 9,6 % en 2012. Les nouvelles entreprises ferroviaires concurrentes n'ont pas pris de volume à la route mais essentiellement à l'opérateur public qu'est la SNCF.

La concurrence du car va aussi intervenir alors que de nombreuses Régions ont investi sur le long terme pour relancer le rail. Des sommes importantes ont été investies pour remettre le réseau en état et renouveler le matériel roulant. L'arrivée des autocars venant concurrencer en tout ou partie les TER et les TET, risque de remettre en cause ces efforts engagés sur le long terme. Ce sera non seulement une incitation à stopper la relance du rail, par exemple la ligne nouvelle Marseille - Nice, mais aussi un gâchis d'argent public considérable.

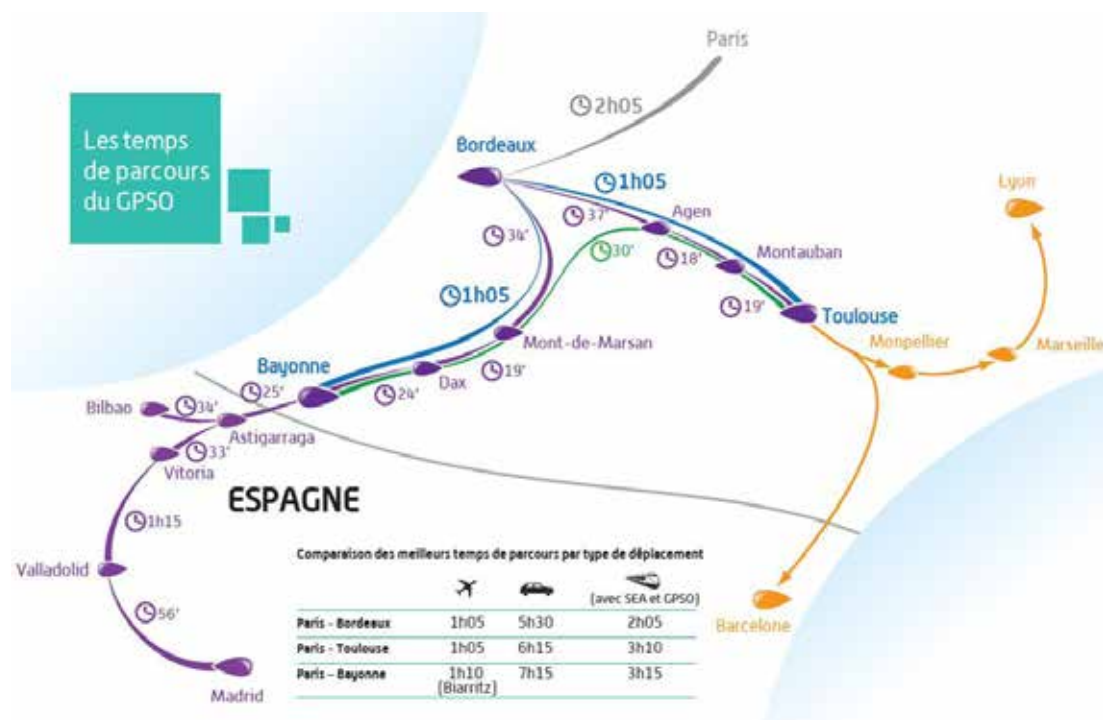
D'autre part une étude récente a déterminé avec précision le bilan énergétique et écologique des transferts sur route. Selon cette étude le train est plus confortable, plus rapide, plus fiable et moins énergivore que le car. Quand il y a transfert du rail vers la route, il est reconnu que plus de 30 % des usagers passe du train à l'automobile et non à l'autocar. Des journalistes ont même constaté des autocars Starshipper circulant à vide entre Lyon et Bordeaux : après avoir supprimé le train sur cette ligne, toute offre de transport collectif pourrait donc être supprimée avec cette libéralisation, là où auparavant le train permettait de desservir les populations.

Le transfert sur route ne sera jamais source d'économie d'énergie, ni de diminution de rejets de CO₂ (21g CO₂/ PKm pour le rail, 75g CO₂/ Pkm pour la route), alors pourquoi de telles mesures sont-elles prises dans une période où tout le monde reconnaît que de véritables mesures sont à prendre pour freiner le réchauffement climatique ?

Michel CORREARD

Association TGV et Développement

Après les LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, le Gouvernement doit aussi valider la Ligne Nouvelle Marseille Nice



Dans le cadre du GPSO (Grand Projet du Sud Ouest), le Gouvernement vient de valider les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et demander l'avis au Conseil d'Etat pour autoriser la DUP (Déclaration d'Utilité Publique). Ainsi la LGV Bordeaux Toulouse serait mise en service en 2024, et Bordeaux Dax en 2027.

Pour notre association qui milite depuis 15 ans, pour la réalisation d'une nouvelle ligne entre Marseille et Nice (LN PCA, Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur), c'est une bonne nouvelle, qui contraste agréablement avec bien des rapports recommandant la fin du TGV, des investissements ferroviaires ou des lignes TET. Nous avons d'ailleurs déposé notre avis, favorable, lors de l'Enquête d'Utilité Publique du GPSO en Décembre 2014 (consultable sur <https://lc.cx/Zvya>).

Cependant, le gouvernement justifie sa décision par un souci « d'aménagement du territoire pour tout l'Arc atlantique, [qui serait] en retard sur le développement de la grande vitesse par rapport à l'Arc méditerranéen ». Pour nous, nos territoires ne doivent pas s'opposer entre eux et nous demandons au gouvernement de prendre les mêmes décisions favorables pour la ligne Marseille Nice :

D'une part, car Nice, 5^e ville de France, sera la seule ville française durablement écartée du réseau à grande vitesse parmi les 20 plus grandes villes françaises, et profondément enclavée par le rail (il faut 2h30 pour rejoindre Marseille, distante de seulement 158km à vol d'oiseau, soit 60km/h de moyenne)

D'autre part car la saturation et les performances insuffisantes des lignes du sud ouest, qui justifient le GPSO, sont encore plus criantes en PACA entre Marseille et Nice

Enfin et surtout car la LGV Bordeaux Toulouse n'est pas qu'un moyen pour Toulouse d'être accessible par le train depuis Paris

(ce qui est nécessaire), c'est aussi une connexion de l'Arc atlantique et de l'Arc méditerranéen et un rapprochement des villes du Grand Sud : Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice. Qui gagnera à être complété par une liaison performante entre Marseille et Nice (qui n'a pas pour seule vocation de rapprocher Nice de Paris).

Nous sommes malheureusement loin de cette prise en compte dans la programmation de la LN PCA qui reporte à 2050 toute amélioration du parcours entre Marseille et Nice, après le traitement des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice en 2030. Ce traitement des nœuds ferroviaires (Marseille-Aubagne et Cannes/Mougins-Nice) va faire l'objet d'une concertation en 2016 en vue d'une DUP en 2018. Nous demandons au gouvernement d'élargir le périmètre de cette procédure à Est Var-Mougins-Nice : les TGV gagneraient ainsi 40 minutes de temps de parcours, pour un surcroît d'investissement modeste (inférieur à 2 Milliards d'Euros), et le projet soumis à DUP rendrait vraiment performante la liaison ferroviaire entre Marseille et Nice, dès la prochaine décennie. Nous interrogerons également les candidats aux prochaines élections régionales de Décembre 2015 sur ce sujet.

« J'aime ma région et ses habitants, je dis oui à une ligne ferroviaire moderne et efficace le plus rapidement possible. »

Alain Patouillard
Association TGV et Développement

« Tout TGV » : ni coupable, ni responsable

Des affirmations trompeuses...

Plusieurs affirmations traversent régulièrement les débats pour tout projet ferroviaire :

- La SNCF n'a eu d'yeux que pour le « tout TGV » dont il serait temps de sortir, aux dires de hauts responsables du Gouvernement français.
- La Grande Vitesse a été une gabegie à l'origine d'une dette abyssale insupportable au détriment du réseau classique, privé d'investissements et d'entretien (Cour des Comptes). Quels sont les fous qui ont pu laisser construire les 2.000 km de LGV existants ?
- Le TGV est le transport des « riches » (un passager sur 10), la grande majorité de la population doit donc se contenter de trains qui se délabrent pour le seul bénéfice de la minorité des plus riches qui n'ont pas de temps à perdre. Il faut tuer dans l'œuf tout projet de nouvelle ligne TGV.

Mais faut-il oublier pour autant certains projets pourtant indispensables sous prétexte qu'ils sont contestés par certains ? Par exemple, la LN PCA est bien la seule solution pour décongestionner le trafic quotidien autour des agglomérations, réduire la pollution extrême provoquée par les véhicules routiers, rompre l'enclavement de la moitié Est de la région.

... retour à la réalité

Rétablissons tout d'abord les vérités bafouées :

- 2000 kms de LGV à ce jour sur un réseau ferroviaire de 30 000 kms, soit 7%. Où est le « tout LGV » ?
- Les trains de voyageurs parcourent 450 millions de kilomètres par an dont 160 pour les TGV soit un tiers, les TER en parcourent 180, les Transiliens 60 et les TET 50. Où est le « tout TGV » ?

Quant aux investissements pour le rail :

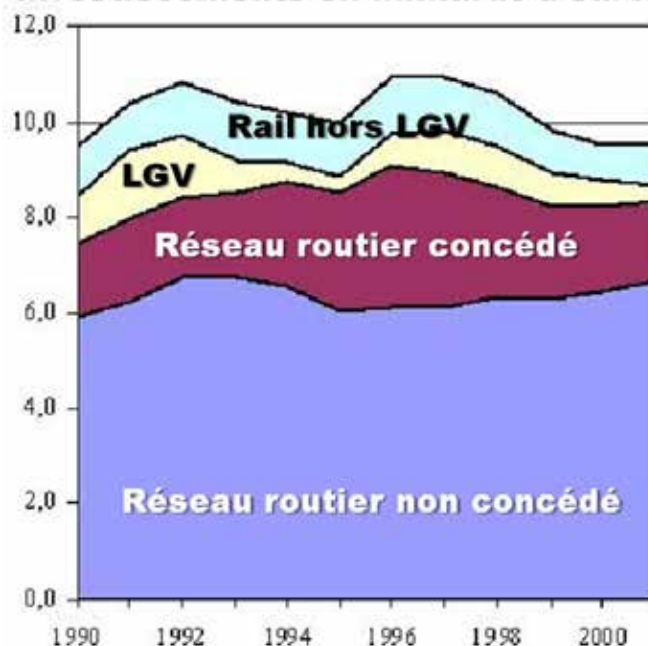
- Faut-il oublier ceux pour les RER de la région parisienne ? Ils ont commencé dans les années 60 (RER A) et se poursuivent allégrement aujourd'hui (prolongement d'Eole, Grand Paris Express). Ces investissements sont depuis 40 ans du même ordre de grandeur que pour les LGV : où est la non prise en compte du rail au quotidien ?
- En PACA, la ligne Cannes-Grasse a rouverte en 2005, 4 ans après la mise en service de la LGV Méditerranée jusqu'à Marseille : l'une n'a pas empêché l'autre.
- C'est grâce à la gare Avignon TGV que la ligne Sorgues-Carpentras a été ré ouverte.
- Sans la première LGV (Paris-Lyon), quelle serait la

fréquence des TER autour de Dijon ? Et autour de Lyon sans le contournement de la LN4 ?

- Rien que pour permettre la circulation de TGV sur le réseau classique, de nombreux investissements ont été réalisés et profitent à tous les trains : électrifications, régénérations de ligne, redressements de courbes.
- En se substituant aux trains grandes lignes classiques sur de nombreux trajets, les TGV ont libéré une quantité de locomotives et de voitures corail, redéployées sur des lignes secondaires, au bénéfice du confort des usagers.

Certes tout n'est pas rose sur le réseau classique, loin s'en faut, mais en rendre responsables les TGV relève de l'erreur, de la désinformation et du mensonge.

Investissements en milliards d'euros



En fait, c'est grâce au TGV que la SNCF a pu capter l'attention des décideurs et des budgets pour le ferroviaire qui auraient pu aller plus massivement à la route qui se taille la part du lion comme en témoigne le graphique ci-contre. Le réseau classique et les trains du quotidien en ont largement profité.

La vérité, c'est que la SNCF s'est focalisée sur la rentabilité. Elle n'a pas attendu le TGV pour fermer des petites lignes. Elle a misé sur les grosses dès les années 50 (par exemple le Mistral, le Capitole, l'Etendard), puis avec les progrès technologiques, quand il fut rentable pour elle d'y mettre du TGV, elle l'a fait. La vraie question n'est donc pas celle du TGV mais du niveau de service public et du maillage ferroviaire souhaité par la société, y compris là où ce n'est pas rentable. La réponse est politique.

Sur les lignes qu'il ne dessert pas, ce n'est pas le TGV qui a fait chuter la fréquentation, mais la combinaison d'un gigantesque

développement autoroutier rendant le train moins compétitif, et d'un déclin démographique réduisant la mobilité des territoires concernés.

Le TGV : train minoritaire pour riche ?

Les TGV ne transporterait qu'un passager sur dix ? Mais sur l'ensemble des Français, combien sont des utilisateurs des TGV, et combien sont des utilisateurs des autres trains ? Moitié, moitié. Certes, les utilisateurs des autres trains les utilisent tous les jours, mais alors, il faut regarder les kilomètres parcourus par les passagers. Ainsi sur 90 milliards de kilomètres parcourus en train tous les ans (TER, RER et Francilien inclus), 54 le sont en TGV, soit 60 %. Est-ce là le mode de transport minoritaire ?

La dette : à qui la faute ?

La SNCF (qui a transféré sa dette à RFF de 1997 à 2015) serait endettée à cause des LGV ? C'est oublier que :

- De 1981 à 2011, la construction des LGV a coûté, en monnaie courante, un peu moins de 17 milliards d'euros (seulement 11 ont été supportés par la SNCF/RFF) Or, en 2014, la dette totale des infrastructures était de 44 milliards, soit 33 milliards de plus.
- Il est prévu une augmentation de cette dette de +27 milliards d'ici 2025, et les 4 LGV actuellement en construction en seraient responsables. Pourtant la SNCF n'en financera que 5 milliards.

Non seulement la part des LGV est minoritaire dans la dette ferroviaire, mais elle l'est d'autant plus que les LGV sont des investissements rentables. Chaque année, le réseau LGV dégage 1 milliard : 1.6 milliards de recettes de péages face à moins de 600 millions d'euros de maintenance.

Alors, d'où vient la dette ?

L'État s'est désengagé du financement du réseau classique. Ravi du succès commercial du TGV et du flux de recettes qu'il apportait à la SNCF, les gouvernements successifs ont cru que les comptes de la SNCF seraient enfin équilibrés et qu'ils pourraient supprimer les subventions à l'infrastructure. Sauf que le réseau classique a ainsi vieilli faute d'investissements et son entretien a progressivement coûté de plus en plus cher, ce qui s'est traduit par un déficit chronique alimentant la dette (alors qu'auparavant une subvention d'équilibre était versée chaque année). Économies vaines puisqu'en fine, pour maintenir des lignes, il faut depuis quelques années rattraper tout le manque d'investissement des décennies précédentes, ce qui augmente de nouveau la dette. Sans oublier que la « Règle d'Or » votée lors de la réforme ferroviaire en 2014 fixe désormais un plafond d'endettement, et donc le niveau d'investissement de la SNCF (et par conséquent, les lignes à régénérer seront massivement fermées si les pouvoirs publics ne les financent pas directement, et aucune LGV ne pourra être construite).

Le bon bilan du TGV

Sur le plan environnemental, le programme TGV présente un bilan socio-économique extrêmement positif. Une étude réalisée lors du Grenelle de l'environnement (consultable sur <https://lc.cx/Zv6a>) indiquait que sur la période 1981-2022 le cumul des coûts et des avantages financiers pour la SNCF, gains de temps des usagers et effets externes représentaient un gain de 82.4 milliards d'euros pour la société. Plus encore, les seuls gains de productivité pour la SNCF pour le trafic de référence, liés à la vitesse représentent 15 milliards d'euros, soit quasiment la totalité du coût actualisé du programme TGV (18 milliards d'euros, incluant les coûts fixes de l'infrastructure).

Contrairement à une idée répandue, le TGV n'est pas cher, et pour la SNCF, sur les lignes desservies par le TGV, cela coûte moins cher (en coût de production) à la SNCF de faire circuler des TGV, que de revenir aux trains classiques.

Si on compare les tarifs entre les TGV et les autres trains, il faut rappeler que les seconds bénéficient de subventions contrairement aux premiers qui sont taxés pour financer cette subvention : prenons garde à ne pas tuer la poule aux œufs d'or !

Cela coûte aussi moins cher de faire circuler une rame TGV sur LGV plutôt que sur ligne classique. C'est ainsi que pour les TGV desservant PACA, le « coût de production » d'une rame est en moyenne de 30 € au kilomètre. Si la LN PCA était réalisée, il baisserait à 25 €.



Enfin, le programme TGV permet d'économiser 1.7 millions de tonnes de CO2 chaque année, soit les émissions de CO2 moyenne pour la mobilité à longue distance (>80km) de 3 Millions de Français.

Une étude récente a permis d'évaluer à 275 millions d'euros pour l'année 2013 les « externalités positives » du TGV, ce qui justifie amplement la participation financière des pouvoirs publics. Alors, que ceux qui ne jurent que par la dette ferroviaire, et en attribuent à tort la responsabilité au TGV pour justifier l'abandon de toute ambition de développement ferroviaire, réfléchissent et revoient leur copie.

Rémi QUINTON

Membre du Conseil d'administration de TGV Développement

Synthèse des positions de l'Association

SOUTIEN DEPUIS 15 ANS LGV PACA DEVENUE LN PCA

- Une 2ème infra ferroviaire moderne, rapide et efficace
- Développer les services TER et TGV répondant aux besoins de la population

CONTEXTE ACTUEL

- LN PCA retenue dans les priorités nationales par CM21

Priorité 1 avant 2030, Marseille-Aubagne et Mougins-Nice,

- Consultation fin 2013, public favorable, ZPP validée, accord du gouvernement. Concertation prévue 1er semestre 2016 pour DUP en 2017.

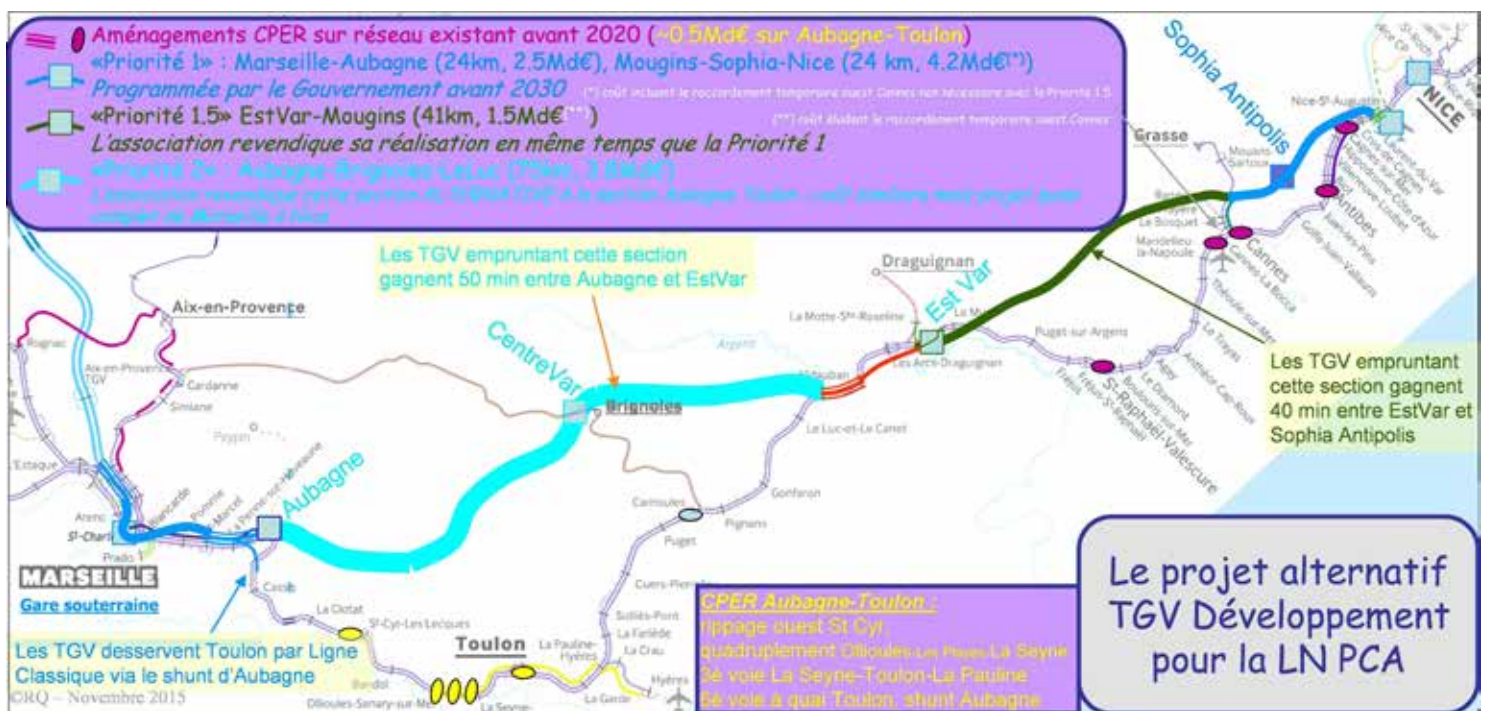
Priorité 2 entre 2030-2050 Aubagne-Toulon et Est Var-Mougins,

- Consultation mi 2014, 83 défavorable Aubagne-Toulon, 06 favorable Est Var-Mougins,
- Décision gouvernementale sur observatoire du foncier

pour protéger par un PIG un futur tracé sur les secteurs à enjeux.

REVENDECTIONS

- Inclure Est Var-Mougins en Priorité 1 (gain 40min / désenclavement du 06, efficacité/rentabilité du projet)
- Financer et accélérer les études
- DUP 2017 sur cette Priorité 1 élargie
- Étudier les alternatives à la section de LN Aubagne-Toulon par le renforcement de la ligne existante
- Étudier les alternatives au passage par Toulon de la LN entre Aubagne et Est Var, notamment via Brignoles, (tracé, gain de temps, avantage sur les trafics, aménagement du territoire, ...)
- Un observatoire de la saturation et des trafics sur l'axe Marseille Nice (pour valider en permanence son opportunité)



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 €