



Monsieur le Chef de Mission LN PCA

Réseau Ferré de France

Les Docks Atrium 10-6

13567 MARSEILLE Cedex 02

Saint Cyr sur Mer le 28 mai 2014

Contribution de l'Association TGV développement à la concertation du 12 mai au 13 juin 2014

L'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur créée en 2000 pour défendre la nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille et Nice a été satisfaite de voir que la Commission Mobilité 21 a bien reconnu les difficultés de déplacement rencontrées sur la région Provence Alpes Côte d'Azur nécessitant de fait la construction d'une infrastructure nouvelle.

La réalisation de cette nouvelle ligne n'est donc pas un caprice de quelques uns, mais la réponse inéluctable aux difficultés que rencontre notre région et qui vont aller en s'aggravant si rien n'est fait rapidement. Ces difficultés nous les voyons tous les jours :

- La thrombose des déplacements dans la région PACA, qui va en s'accroissant sous l'effet de la croissance démographique : 5 millions d'habitants en 2012, 6 millions attendus en 2040 (soit + 30 000/an) avec un attrait touristique important, représentant pendant la saison estivale un apport de population de plus de 2 millions d'habitants.
- La saturation des infrastructures routières, entraînant leur congestion, des pollutions atmosphériques (600 000 personnes soumises à une pollution hors norme), des pertes de temps quotidiennes (10 jours/an perdus pour un usager Marseille-Aix, 6 jours sur Cannes-Nice), un début de recul de l'attractivité de notre région... malgré les derniers investissements routiers réalisés (mise à 2 fois 3 voies de l'A8, de l'A50, la L2 à Marseille, les tunnels de Toulon, la modernisation des échangeurs de Nice Saint Augustin et d'Aubagne). Il n'est pas possible pour l'environnement de continuer à développer encore et toujours les capacités routières.



- L'impossibilité actuelle pour le rail d'être une alternative à la hauteur des enjeux compte tenu de l'énorme retard des infrastructures ferroviaires régionales, malgré les efforts de la région PACA ces 15 dernières années (réouverture de Cannes-Grasse, réalisation de la Virgule d'Avignon, modernisation des gares, 3eme voie entre Antibes et Cagnes et entre Marseille et Aubagne ...).
- La saturation du réseau ferroviaire qui en résulte : aux heures de pointe, les lignes existantes sont utilisées au maximum de leur capacité par des trains aux vitesses hétérogènes (trains à longs parcours ne s'arrêtant que dans les principales gares cohabitent avec des TER périurbains desservant chaque halte et des trains de fret sans arrêt dans les gares voyageurs). La demande des usagers est mal satisfaite, les trains sont bondés, les usagers contraints de décaler leur voyage en heure creuse ou de renoncer au train. Des scénarios de perspectives pessimistes font état de 10% de voyageurs laissés à quai dans les années à venir.
- L'enclavement ferroviaire du Centre et de l'Est Var et des Alpes Maritimes. En effet, à partir de Nice, en 4h de train on ne dépasse ni Nîmes, ni Valence. Avignon est plus proche de Toulouse, que de Nice. La région en perd son unité et sa cohérence.

Le vendredi 9 mai 2014, Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a validé les fuseaux de passage de la Priorité 1 et a demandé une accélération du rythme de la 2nde phase d'études déterminant les tracés pour obtenir une DUP en 2017.

Cette décision qui est une excellente nouvelle pour l'avancement du dossier LN PCA, donne plus de visibilité sur le calendrier et notamment pour la DUP. Une DUP en 2017 doit pouvoir dire une mise en service avant 2025. Notre Association qui ne ménage pas ses efforts pour faire avancer ce projet est très satisfaite mais restera vigilante car le reste du projet de Aubagne à Cannes doit suivre rapidement.

Cet avancement du projet entre Marseille et Aubagne d'un coté, Cannes et Nice de l'autre, doit par ailleurs permettre plus d'ouverture et de discussion dans ce qu'il convient de réaliser entre Aubagne et Cannes.

Du 12 mai au 13 juin 2014 se déroulent les consultations sur les sections Aubagne-Toulon et Est Var-La Siagne de la « priorité 2 » permettant au public de donner son avis sur les Zones de Passage Préférentielles (ZPP) envisagées, cela permettant ainsi de poursuivre les études de ces sections au même niveau de précision que celles de la « priorité 1 » pour lesquelles M. Le Secrétaire d'Etat vient de donner son accord.



Avis de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur.

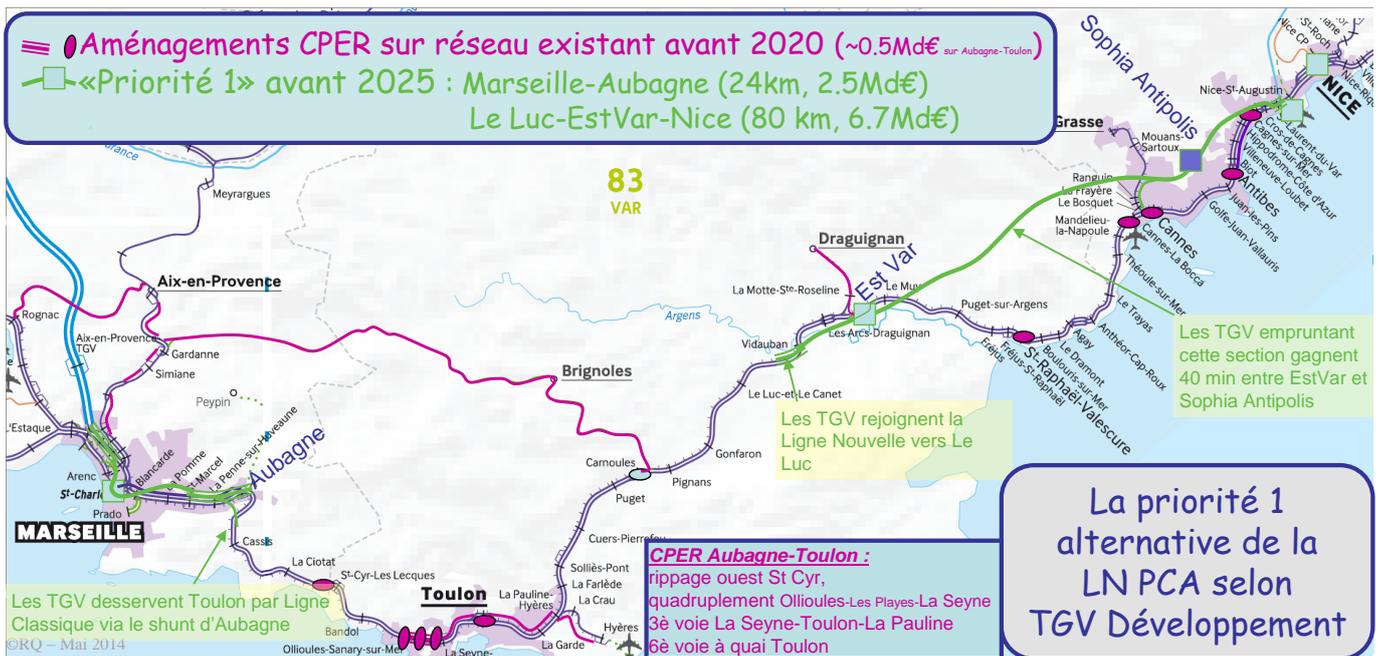
Consultation sur la section Est Var-Siagne

Il n'est pas raisonnable de penser qu'à la fin de la prochaine décennie (2030), toutes les gares des Alpes Maritimes restent encore à plus de 2 heures de Marseille. Comment admettre qu'au terme d'un tel montant de dépenses effectuées en priorité 1, la traversée de l'Esterel continue à se faire à 80 km/h ? Il est à nos yeux impératif de réaliser le tronçon de ligne nouvelle entre la Siagne et la nouvelle gare dans l'Est Var dès la « priorité 1 ».

Les enjeux financiers sont modestes (moins de 2 milliards d'€) en comparaison du traitement des nœuds ferroviaires de la priorité 1 (6.7 milliards d'€). Cela permettrait au passage de faire l'économie du raccordement techniquement difficile par tunnel entre la voie littorale et Cannes-Grasse d'un coût de plusieurs centaines de millions d'euros. Cela permettrait surtout d'engager rapidement la réalisation de la gare Est Var, dont les enjeux fonciers seront préoccupants si cela devait être repoussé de plusieurs décennies. Par ailleurs, afin d'anticiper le développement des TER dans le sillon permien entre Toulon et Les Arcs et sécuriser la desserte de la Côte d'Azur vis-à-vis des crues de l'Argens, il nous apparaît judicieux de rattacher à la section Est Var-Nice, le shunt souterrain de Vidauban puis le jumelage avec l'A8 permettant de rejoindre Est Var.

Ainsi dès la « priorité 1 », les TGV gagneraient une quarantaine de minutes entre le Var et les Alpes Maritimes¹ et les TER pourraient être développés à l'ouest de Cannes ainsi qu'entre Les Arcs Draguignan et St Raphaël, mais aussi dans le sillon permien.

¹ Trois raisons expliquent l'important gain de temps permis par une si courte section de LN (~40 km) : le raccourcissement de l'itinéraire entre Est Var et Sophia Antipolis (de 58 à 43 km), les très faibles vitesses sur la ligne existante (80 km/h dans les corniches de l'Esterel, 60km/h sur l'antenne de Grasse pour rejoindre la LN vers Sophia, contre 270 km/h sur la LGV), pas d'arrêt à St Raphaël pour les TGV empruntant la LGV. Le temps de parcours entre Est Var et Sophia passe ainsi de 47 min en priorité 1 à 14 min en priorité 2. En outre, à l'échelle de Marseille-Toulon-Nice, cet important gain de temps et de capacité permet d'envisager des TGV avec moins d'arrêts, ce qui fait bien un gain de temps d'une quarantaine de minute entre le Var et les Alpes Maritimes



Consultation sur la section Aubagne-Toulon

Sur la ligne existante entre Aubagne, Toulon et Les Arcs, les travaux en cours du CPER (3^e voie Marseille-Aubagne et augmentation de capacité sur La Pauline Hyères), permettront dès 2015 un développement important de l'offre TER et d'autres aménagements pourraient amplifier et étendre ce développement.

Mais concernant le projet de Ligne Nouvelle, il apparaît d'après les documents remis au public, même si ce n'est pas toujours très explicite, qu'il n'y aura quasiment aucune amélioration des cadencements TER dans le Var², (hormis le prolongement de liaisons depuis Aubagne/Toulon vers Aix et l'étang de Berre dès la priorité 1), ni de gain de temps sensible à l'échelle régionale entre Aubagne et Est Var³ avant la réalisation complète du projet Aubagne-Toulon-Est Var dans un horizon postérieur à 2050⁴. Et ceci, en dépit des importants travaux et investissements consentis au stade intermédiaire de la priorité 2 (Aubagne-Toulon, 4Md€, mise en service avant 2050). En outre, le maillon faible Toulon-Est Var risque de ne jamais voir le jour, sans oublier que vouloir doubler la ligne actuelle coûterait

² 4 TER par heure sont prévus entre Aubagne et La Seyne sur Mer dès 2015 avec La Ciotat et Bandol desservis à cette fréquence. La LN Aubagne-Toulon permet seulement que l'ensemble des TER s'arrêtent à St Cyr et Ollioules (et pas seulement la moitié). L'augmentation de l'offre TER dans la traversée de Toulon relève d'aménagements sur le réseau existant

³ Entre la priorité 1 et la priorité 2, seulement 11 min sont gagnées par les TGV entre Marseille et Est Var, plus de 6 millions d'euros par seconde gagnée ! Pour comparaison, les 33 min gagnées entre Est Var et Sophia par l'autre section de priorité 2 représentent moins de 1 millions d'euros par seconde gagnée...

⁴ A cette échéance, 23 min sont péniblement gagnées par les TGV entre Marseille et Est Var (par rapport à la priorité 1), et l'offre TER peut véritablement être développée de part et d'autre de Toulon, y compris le sillon permien, mais la gare de Toulon à 6 voie à quai, qui n'offre plus de possibilité d'extension devient un verrou.



plus cher qu'un projet de ligne nouvelle avec en plus une faisabilité douteuse, et un faible intérêt pour les déplacements de moyenne et longue distance.

Cela signifie que même à un horizon lointain, la région en resterait à un système ferroviaire non satisfaisant, à la fois pour le désenclavement de l'est de la région (Marseille Nice en 1h46 à l'issue de la priorité 2, soit 90 km/h de vitesse moyenne à vol d'oiseau pour parcourir 158 km), mais également pour le développement des TER dans le Var. En effet, si la section de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon, permettra d'augmenter l'offre de TGV à destination de Toulon et de la Côte d'Azur, cela se fera au détriment des TER, particulièrement dans le sillon permien pour les gares de Solliès-Pont aux Arcs⁵, puisque ces TGV devront rejoindre la Côte d'Azur par les mêmes voies que les TER, ces TGV ne gagnant par ailleurs qu'une dizaine de minutes entre Aubagne et Est Var.

Pour toutes ces raisons et après de nombreuses réflexions et études, nous sommes aujourd'hui persuadés qu'il est déraisonnable de persister dans un scénario MDS de Métropoles du Sud pour desservir en chapelet linéaire Marseille, Toulon et Nice, imposant de n'étudier que le passage de la LN PCA par Toulon. Ce scénario est cher (8.4 Md€ entre Aubagne et Est Var dont 4Md€ entre Aubagne et Toulon) et l'intérêt de son passage par Toulon est discutable.

A noter que tous ces réflexions nous ont conduit par ailleurs à ne pas remettre en cause le passage par Marseille.

Il nous apparaît donc que ce n'est pas uniquement sur une ZPP Aubagne-Toulon que le public devrait être consulté.

Nous préconisons donc que soit également étudiée pour la priorité 2 une option de ligne nouvelle complète reliant directement Aubagne à la gare Est Var en passant par Brignoles et longeant le couloir de nuisance de l'autoroute A8, évitant ainsi Toulon. Cette préconisation avait déjà été effectuée par Yves COUSQUER lors de sa médiation en 2009 mais elle avait été évacuée à cause du risque de choc frontal avec les grands élus du Var dont les positions successives ont été fluctuantes, soufflant le chaud et le froid, pour ou contre le projet de LN PCA, tout en disant maintenant haut et fort vouloir que cette ligne nouvelle passe par Toulon Centre sans évidemment vouloir en assumer le coût. **L'engagement du Ministère sur les sections Marseille-Aubagne et Cannes-Nice avec des études de niveau « phase 2 » pour une DUP en 2017 devrait permettre de reconsidérer cette alternative, sans risque de remettre en cause l'ensemble du projet.**

Les études réalisées en 2009 par le secrétariat permanent du médiateur Yves Cousquer montrait que la section alternative de Ligne Nouvelle entre Aubagne, Brignoles et Le Luc représente un

⁵ Avec 6 TGV par heure transitant entre Toulon et Est Var, les gares entre Solliès Pont et Les Arcs ne pourront être desservies qu'une seule fois par heure à l'horizon de la priorité 2. C'est moins que ce qui sera possible dès 2015 où elles seront desservies 2 à 3 fois par heure. Par ailleurs, cela limite le « RER toulonnais » à 6 trains par heure (4 vers Hyères, 1 vers Carnoules, 1 vers les Arcs (direct jusqu'à Carnoules)) alors que l'ambition initiale était de 10 TER/h dans la traversée de Toulon



investissement similaire à Aubagne-Toulon de 4 Milliards d'euros (aux CE. 2012)⁶, mais avec l'avantage immense que le projet serait ainsi complet de Marseille à Nice. Cela permet sur le long terme une économie substantielle de près de 50%, car le projet actuellement étudié entre Aubagne, Toulon et Le Luc représente un investissement de 7.5 Milliards d'euros.

Nous préconisons également la réalisation avant la « priorité 1 » de projets concrets et réalistes d'augmentation de capacité entre Aubagne et Toulon, afin que l'Est de la région soit désenclavé permettant le développement des services TER.

Ensuite, à l'issue de la réalisation de la section Aubagne-Brignoles-Est Var et l'augmentation de capacité de la ligne existante permettront de garantir la desserte de Toulon en TGV et même de l'améliorer puisque les trains ne desservant pas Toulon ne satureront plus la gare.

Ce scénario présente de nombreux avantages incontestables :

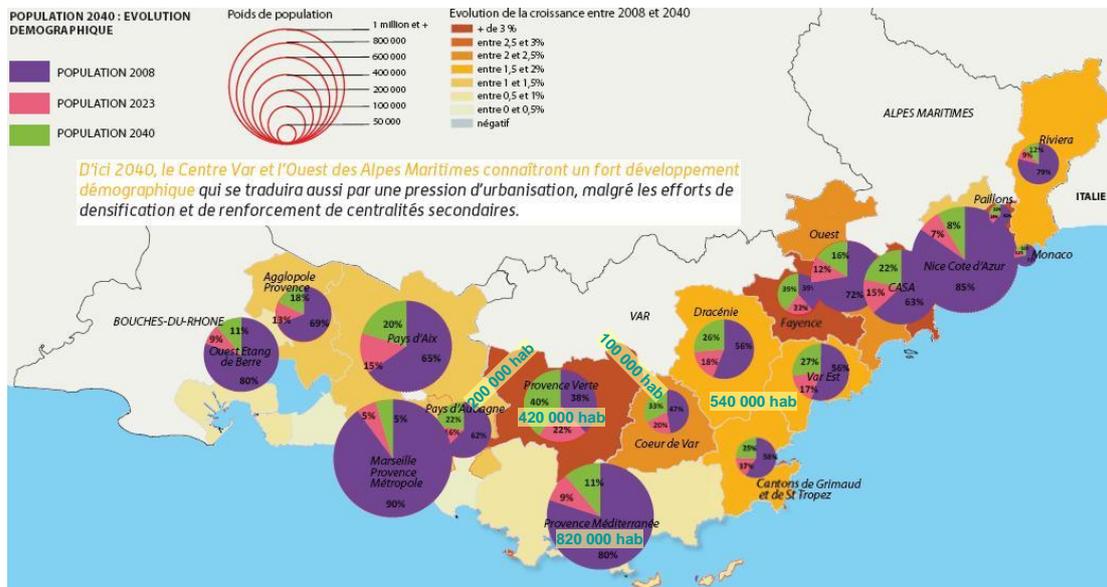
- c'est la solution la plus performante pour l'Est Var et les Alpes Maritimes (pouvant offrir des Paris-Nice en 3h45, Marseille-Nice en 45 mn et Toulon-Nice en moins de 55 mn) capable de désengorger réellement l'A8 et l'aéroport de Nice, tout en renforçant son rôle international de 2nde porte d'entrée après Paris sur le territoire français,
- il satisfait les objectifs des services TER autour des pôles de Aix-Marseille-Aubagne, Toulon, Est Var-St Raphaël et Cannes-Nice-Monaco dès l'horizon de la « priorité 1 », tout en désenclavant l'est de la région,
- il permet à moyen terme d'établir des liaisons internationales nécessairement plus directes entre Marseille et Nice, comme Paris-Gênes ou Barcelone-Milan (et qui ne seront pas possibles dans ce qui est actuellement étudié à l'issue des priorités 1 et 2 et même après l'ambition 2050),
- couplé à la réhabilitation de la boucle TER Marseille-Gardanne-Brignoles-Carnoules-Toulon-Marseille dont il permet d'anticiper la rouverture, il offre un véritable maillage pour un système ferroviaire global en PACA et non un ridicule doublement de la ligne classique datant du milieu du 19^{ème} siècle qui exclut les territoires du centre Var dont le potentiel de développement est très important,
- il permet des économies d'investissements et représente une réduction très sensible des nuisances environnementales, humaines et surtout économiques, notamment dans l'agglomération toulonnaise, entre Aubagne et Toulon et dans le sillon permien et évite ainsi les oppositions fortes des élus et agriculteurs de ces territoires, ainsi que des riverains plus nombreux sur la section Aubagne-Toulon que sur Aubagne-Brignoles-Le Luc,
- il évite le pays d'Aix et ses vignobles d'AOC, ainsi que l'agglomération de Saint-Maximin,
- les incidences sur l'habitat en amont et aval de la gare de Toulon centre sont évitées, de même que de hasardeux tunnels urbains sous Toulon,
- toute la capacité de la gare de Toulon centre réaménagée sert à desservir Toulon (et non à faire transiter des TGV sans arrêt qui pourront passer ailleurs)

Le risque non prouvé de perte de passagers toulonnais (ce n'est pas la population de l'agglomération toulonnaise qu'il faut prendre en compte mais le nombre de personnes qui ont envie ou besoin de

⁶ Bien que plus longue, elle ne coûterait pas plus cher que la section Aubagne-Toulon prévue en « priorité 2 » puisqu'elle évite les tunnels en milieu humain dense, sous faible couverture et dans des conditions géologiques difficiles. Ces tunnels étant particulièrement onéreux.



prendre des TGV et qui renonceraient à leur déplacement simplement parce qu'on leur proposerait de changer de train à Marseille et 9 min de trajet supplémentaire pour rejoindre Marseille) sera largement compensé par les usagers du centre Var et des Alpes Maritimes qui, grâce à une offre plus performante, préféreront le train à l'avion ou à la voiture.



L'extrait ci-dessus de l'étude de prospective territoriale (<http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpac.fr/files/copil/lignenouvelle-synthese-etudes-prospective-territoriale.pdf> page 5) montre d'ailleurs qu'il faut anticiper les évolutions démographiques à venir : à l'horizon 2040, on ne pourra plus confondre les intérêts du Var avec ceux de sa métropole toulonnaise. Le Centre Var et l'Est Var représenteront plus d'habitants (1 million) que Toulon Provence Méditerranée (820 000). En dehors de l'influence respective des élus actuels, qu'est-ce qui pourrait justifier alors, pour le Var, de ne pas desservir les uns (le Centre Var, tout en repoussant sine die la réouverture de Gardanne Carnoules), de moins bien desservir les autres (l'est Var) dans le seul but d'améliorer la desserte de ceux qui le sont déjà (TPM) ? Comment pourrait se structurer l'organisation de territoires à la démographie galopante, et la nécessaire densification de l'habitat (pour lutter contre l'étalement urbain en tache d'huile) si ne sont pas d'ors et déjà prévues les infrastructures pour les desservir ?

Du strict point de vue socio-économique, les gares que nous proposons dans notre scénario (Aubagne et Centre Var), intéressent à horizon 2040 une population de 720 000 habitants, qui n'a rien à envier aux 820 000 habitants de TPM, dont au demeurant la frange ouest aura plus d'utilité avec une gare à Aubagne plutôt qu'à Toulon. Le potentiel de desserte « au passage » est donc au moins équivalent à celui de Toulon.

Par ailleurs, les études de trafics effectuées pour les différents phasage permettent de conclure qu'un gain de temps de 50 min des TGV en direction de la Côte d'Azur génère un gain annuel de passagers



Grandes Lignes de 2 Millions⁷ (le gain est similaire pour les trafics régionaux entre les Bouches du Rhône et la Côte d'Azur).

Du point de vue des exploitants ferroviaires, le trafic des TGV desservant la Côte d'Azur sera donc nettement supérieur (avec plus de passagers de « bout en bout » au moins Marseille-Est Var, et autant desservi « au passage »). En outre le coût d'exploitation sera moindre puisque ces TGV feront la rotation Marseille-Nice en 1h05 à 1h10 contre 1h45 avec la priorité 2 via Toulon (donc diminution du nombre de rames TGV nécessaire à la desserte) : c'est l'assurance qu'il y aura à destination de Nice au moins autant de TGV que ce qui est actuellement prévu dans le scénario via Toulon.

Dans ce scénario, Toulon resterait évidemment directement desservi par des TGV vers toutes les destinations en utilisant la ligne actuelle modernisée dans le cadre du contrat de plan 2015-2020. 1.5 Millions de passagers à destination de la région parisienne et 2 millions vers les autres régions françaises et l'international sont prévus en gare de Toulon à l'horizon de la priorité 2 de la LN PCA via Toulon. Même en supposant qu'une fraction d'entre eux renonceraient à prendre le train du fait des 9 min supplémentaires pour rejoindre Marseille et éventuellement d'une correspondance et ne se rabattraient pas sur d'autres gares, cela ne représente qu'une toute petite proportion des gains ailleurs. Sans oublier les gains permis par un « vrai RER toulonnais »



⁷ Il s'agit d'une extrapolation entre le phasage cible qui fait gagner 3.3 millions de pax GL/an et le projet Marseille-Toulon-Nice complet qui en fait gagner 4.1 (soit +0.8), pour un gain de temps de 15 min entre Toulon et Est Var qui profite aux trafics GL de la Côte d'Azur vers le reste de la France et l'Espagne, et ceux de Marseille (et le reste de la France) vers l'Italie. Si l'on néglige la part de trafic entre Toulon et l'Italie, il s'agit donc des trafics intéressés par le scénario alternatif, avec un gain de temps de 40 min par rapport au scénario de priorité 2 via Toulon. Au prorata $0.8/15 \times 40 = 2.1$



En bref, pour l'Association, relier Nice à Marseille en 45 min, desservir le Centre Var, économiser sur le coût total du projet, délester le sillon permien des trains longs parcours et y éviter la folie du quadruplement des voies existantes entre Toulon et Est Var après 2050, et, nous ne sommes pas les seuls à le penser⁸, tout cela plaide en faveur de cette alternative... qui est la seule réaliste. D'ailleurs la majorité des habitants et des élus semble y adhérer, nous l'avons constaté particulièrement lors des réunions préparant les Municipales mais aussi depuis l'ouverture de la consultation sur la priorité 2.

Nous pensons vous avoir donné au travers de cette contribution, suffisamment d'éléments qui justifient d'en faire l'étude comparative, à minima de répondre aux objections légitimes que nous soulevons.

Au niveau national

Nous souhaiterions aussi rappeler que le Gouvernement actuel n'hésite pas à relancer ailleurs en France différents projets de LGV, au-delà de ce que recommandait la Commission 21 (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, Paris Lyon par le centre de la France et très récemment Montpellier Perpignan...) et nous nous demandons pourquoi PACA devrait être la seule région où s'applique toute la rigueur financière des conclusions de la Commission, alors même que cette Commission a souligné l'importance du projet de LN PCA qui devait être priorisé dès que les conditions financières seraient réunies.

Le cas du GPSO est à cet égard particulièrement éloquent : la Commission 21 recommandait d'y investir 7.1Md€ avant 2030, avec une LGV complète entre Bordeaux et Toulouse, contre seulement 6.7Md€ pour les seuls 2 nœuds aux extrémités de la ligne Marseille-Nice en PACA. Le gouvernement retient finalement une enveloppe plus ambitieuse de 9.1Md€ (+2Md€) avec un projet plus ambitieux comprenant une branche vers Dax, et un calendrier plus offensif : Bordeaux-Toulouse en 2024 et la branche vers Dax en 2027. Nous remarquons qu'une telle enveloppe financière en PACA permettrait de répondre à notre revendication de prolonger la Ligne Nouvelle entre Cannes et Est Var dès la priorité 1, ainsi que les investissements du CPER entre Aubagne et Toulon. Il n'est pas dans notre objectif de « mettre en concurrence » les projets (l'Association est d'ailleurs membre d'Eurosud), mais il nous paraîtrait logique d'intégrer à la priorité 1 de la LN PCA une section permettant une diminution sensible du temps de parcours entre Marseille-Aix et les Alpes Maritimes, dont les aires urbaines représentent autant d'habitants que celles de Bordeaux et Toulouse et sont plus proches en distance (à vol d'oiseau, 158 km entre Marseille et Nice, contre 209 km entre Bordeaux et Toulouse), mais plus éloignée en durée (2h30 contre 2h actuellement, (et seulement 1h en 2024 !), afin que la région PACA ne soit pas l'éternel pigeon ferroviaire.

⁸ En témoigne un conseiller du Président de la République approuvant à titre personnel notre proposition, et le directeur régional SNCF PACA indiquant à une émission TV en réponse à notre proposition que « entre les deux [Aubagne et Cannes], le débat mérite d'être posé »



Comme vous pouvez le constater, nous profitons de cette consultation pour vous dire que si nous sommes satisfaits du chemin parcouru, il est urgent d'accélérer et qu'un autre chemin est possible pour cela. Il nous paraît notamment judicieux de revoir les tracés dans le Var, sources d'opposition au projet sans pour autant abandonner la desserte de Toulon qu'il faut améliorer dès le contrat de plan 2015-2020.

Cordialement.

Alain PATOUILLARD Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur