

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR









Association TGV
Développement Nice
Var
Côte d' Azur



7, av. Aristide Briand BP 66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer Tél : 06 12 42 39 22 / 06 13 20 07 79 Email : lgvpaca@free.fr Le Copil de juillet 2014 a pris acte des décisions de l'Etat concernant le projet de LNPCA. Les investissements prévus en Priorité 1 sont donc acceptés pour 6,7 Milliards d'euros. Concernant la Priorité 2, les collectivités poussent pour approfondir les études, le bilan de la consultation montre une forte attente de notre territoire, particulièrement pour la section Est Var-Mougins. Coté collectivités, le Var et Toulon montrent moins d'hostilités au projet que par le passé... tant qu'il n'est pas question du scénario alternatif que nous avions proposé pour éviter Toulon : il est pourtant le seul scénario réaliste pour permettre d'achever l'ensemble du projet au moindre coût. Cette obstruction à la réalisation d'études comparatives sur un projet qui engagent les générations futures sur un investissement d'une quinzaine de milliards d'euros, est incompréhensible. Parions que dans 15 ans, la Cour des Comptes vilipendera l'irrationalité socio-économique de ces Collectivités.

En cette fin d'année, nous constatons avec regrets, des attaques sans précédent contre le ferroviaire : suppression de l'Ecotaxe qui devait financer les infrastructures ferroviaires, projet de gratuité des péages les Week End empêchant de palier la suppression de l'Ecotaxe, libéralisation des transports en autocar qui entraînera probablement la fermeture de pans entiers du réseau ferroviaire dont l'équilibre serait ainsi déstabilisé, et enfin le rapport de la Cour des Comptes sur le TGV.

La LNPCA sera-t-elle affectée par ce rapport ? Nous ne le pensons pas, car la Commission Mobilité 21 avait très bien compris et analysé l'absolue nécessité de cette infrastructure pour la survie de la région, même si nous déplorons une réalisation trop étalée dans le temps, face aux urgences d'aujourd'hui. A noter que la Cour des Comptes est une habituée de ce style de rapport quand il s'agit d'un Service Public.

2015, année des élections régionales s'annonce déterminante pour le projet. Notre action, reconnue sérieuse, est donc loin d'être terminée,

Nous souhaitons que ce projet puisse être réalisé le plus tôt possible et que l'on n'attende pas de ne plus pouvoir se déplacer ou de ne plus pouvoir respirer pour lancer ces travaux. Traiter les seuls nœuds ferroviaires de Marseille-Aubagne et Mougins-Nice est nécessaire certes mais ne suffira pas. Créons l'engouement autour de la LGV Aubagne-Brignoles- Le Muy-Mougins pour relier Marseille à Nice. Cela facilitera les déplacements dans la Région.

Aidez nous SVP.

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 Jacques Silhol Frédéric Roux Philippe Serre

CONCEPTION ET RÉALISATION : Peggy Guerrini EMILE Communication

> Imprimé par CCI IMPRIM' VERT PEFC





- 3 Pendant les vacances, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a avancé
- 4 Consultation sur la Priorité 2, Mai Juin 2014 : contribution de l'Association
- **9** Racisme ferroviaire à grande vitesse
- 10 La page sourire : embarquement pour six TER
- 12 Le TGV n'est pas un boulet financier
- 14 Courrier à M. Jean Louis BIANCO
- 16 Et si on aimait le Var : une lettre de Philippe Serre
- 17 Les chiffres parlent toujours : autoroutes : le scandale continue...
- 18 Le tronçon de ligne nouvelle passant par Toulon est-il vraiment nécessaire au RER toulonnais?

Pendant les vacances, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a avancé

Depuis les décisions de la « Commission Mobilité 21 » de 2013 sélectionnant et hiérarchisant les différents projets nationaux, le projet d'une Ligne Nouvelle (ferroviaire) entre Marseille et Nice (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ou LN PCA) évolue selon deux priorités :

- « Priorité 1 » concernant le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens : réalisation de la ligne entre Marseille et Aubagne avec une gare souterraine sous Marseille St Charles (2,5 Md€), réalisation du contournement de Cannes jusqu'à Nice Aéroport avec une nouvelle gare Sophia Antipolis-Brèguières à l'est de la commune de Mougins (4.2 Md€). Les travaux devraient être engagés avant 2030.
- « Priorité 2 » concernant les sections Aubagne-Toulon (3.8 Md€) et Est-Var-Cannes (2.2 Md€). Les travaux devant être engagés entre 2030 et 2050.
- Le reste entre Toulon et Est-Var pourrait être envisagé après 2050.

Ces deux priorités forment un « Programme » au sens du code de l'environnement, c'est-à-dire que même si les procédures institutionnelles et juridiques évoluent séparément et que le calendrier de réalisation diverge, c'est l'ensemble du « Programme » qui fait l'objet d'une évaluation socio-économique, des impacts environnementaux etc... A noter que pour les sections dont les travaux seraient à engager après 2050 (Toulon-Est-Var et Nice-Italie), les études sont arrêtées.

Concernant la « Priorité 1 », une consultation s'est tenue avec les élus et le public en fin d'année 2013 où la ZPP (Zone de Passage Préférentielle) a été présentée. Un dossier d'approbation ministériel a été soumis au ministère le 31 Janvier 2014. Le ministère a ainsi validé cette ZPP sur la « Priorité 1 » dans sa décision ministérielle du 7 Mai 2014. Il a même demandé l'accélération du rythme des études sur les sections Marseille-Aubagne et Mougins-Nice en officialisant l'étape 2 des études, visant la recherche d'un tracé à l'intérieur de la ZPP précédemment définie. Les appels d'offres pour choisir les bureaux d'études ferroviaires sont en cours. Ce tracé avec une bande d'une centaine de mètres sera la base du dossier d'enquête publique. L'objectif fixé est d'obtenir la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) sur la « Priorité 1 » en 2017... mais des rumeurs courent déjà que les échéances électorales contrarieraient cet objectif...

Concernant la « Priorité 2 », les COTER (Comité Territorial) de chaque département se sont réunis pendant les mois d'Avril et Mai 2014 pour donner leur avis sur les ZPP Aubagne-Toulon et Est-Var-Mougins, puis une consultation s'est tenue en Mai et Juin 2014, postérieurement aux échéances municipales. Les enseignements sont les suivants :

Section Aubagne-Toulon

- Le calendrier est acceptable pour les grands élus ouest varois mais le tracé doit être affiné au plus vite.
 - Un net refus de la part de la population mobilisée par des

associations en particulier dans le secteur Sud Ste Baume ainsi que des inquiétudes fortes sur la faisabilité et les risques hydrologiques d'un tunnel de 8 km entre Ste Anne d'Evenos et Toulon.

• Des tracés alternatifs , notamment par Brignoles, évitant la descente du Beausset à Toulon ont été proposés : la communauté de communes Sud Ste Baume s'est notamment prononcée en ce sens.

Section Est-Var-Mougins

- Les élus de l'est varois souhaitent l'accélération du calendrier pour la réalisation de la nouvelle gare Est-Var afin de pouvoir coordonner transports et urbanisme. La population souhaite l'intermodalité avec les autres projets de transports (vers Draguignan, Fréjus).
- Les élus des Alpes Maritimes souhaitent la réalisation de cette section dès la Priorité 1 et convergent avec les acteurs socio économiques (CCI, associations) mettant en avant le caractère prioritaire de cette section.

RFF a donc préparé le dossier ZPP de Priorité 2 à soumettre à l'approbation ministérielle avant fin 2014. Mais aucune décision ministérielle n'a encore été prise sur la Priorité 2, ce qui laisse planer le doute pour un réel engagement de l'Etat. A ce stade, l'étape 1 des études est donc terminée RFF devrait bientôt mettre en ligne un ensemble volumineux de synthèses.

Le 07 Juillet 2014, un COPIL (Comité de Pilotage) s'est tenu à Marseille pour faire le point des consultations, acter la demande d'approbation ministérielle et organiser l'étape 2 des études et valider l'objectif pour la « Priorité 1 » d'un PIG (Projet d'Intérêt Général) en 2016 et d'une DUP en 2017. Cela facilite les acquisitions foncières par anticipation (car le tracé est précis), et en outre, un PIG est opposable face à des changements dans les documents d'urbanisme (une commune ne peut plus faire comme si la LN PCA n'existait pas. Contrairement à une DUP où elle est « forcée » de mettre à jours ses documents d'urbanisme).

La poursuite des études est importante, car tous les 5 ans, la hiérarchie des grands projets à planifier devra être revue par le Gouvernement (à l'instar de ce qu'a fait la « Commission Mobilité 21 ») et il faut donc être prêt à saisir l'opportunité d'accélérer le calendrier de réalisation de la LN PCA, par exemple en saisissant toute opportunité d'élargissement du périmètre de la DUP. Le 04 Novembre 2014, la région PACA (Jean-Yves PETIT vice-président transport et Jean-Michel CHERRIER de RFF) ont présenté le projet LN-PCA à Bruxelles dans le cadre du réseau transeuropéen des Transport (RTE-T). Des co-financements européens sont à espérer.

Jean Claude Sappa

Secrétaire Général de l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

Consultation sur la Priorité 2, Mai - Juin 2014 : contribution de l'Association

établie par le CA de l'association TGV Développement

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'accélérant 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 et 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 cohabitant 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 prospectives 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.

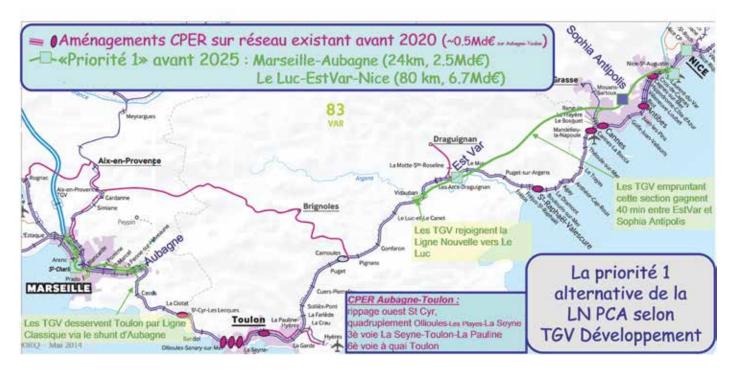
Cet avancement du projet entre Marseille et Aubagne d'un coté, Cannes et Nice de l'autre, doit par ailleurs permettre plus d'ouverture et de discussion dans ce qu'il convient de réaliser entre Aubagne et Cannes.

Du 12 mai au 13 juin 2014 se sont déroulées 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 avait donné son accord.

ZOOM sur les gains de temps

Trois raisons expliquent l'important gain de temps entre Est-Var et Mougins 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 Est Var-Siagne (Le Muy-Mougins)

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.

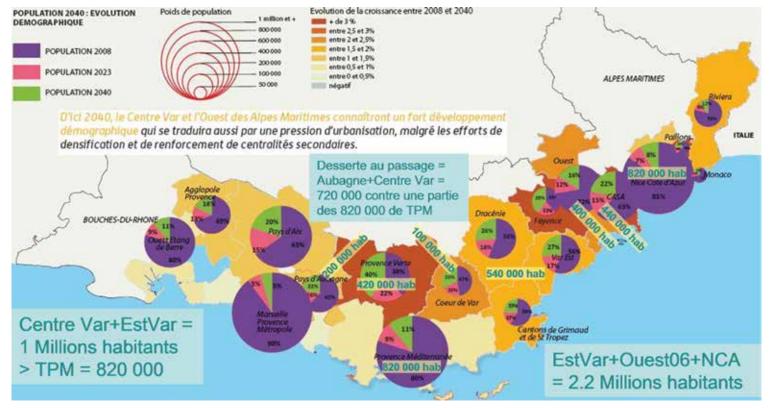
Consultation sur la section Aubagne-Toulon

Sur la ligne existante entre Aubagne, Toulon et Les Arcs, les travaux en cours du CPER (3e 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, 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 2050. Et ceci, en dépit des importants travaux et investissements consentis au stade de la priorité 2

(Aubagne-Toulon, 4Md€, mise en service avant 2050⁴). En outre, le maillon faible Toulon-Est Var risque de ne jamais voir le jour, sans oublier que vouloir doubler la ligne actuelle coûterait 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.

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 toutes ces réflexions nous ont conduit par ailleurs à ne pas remettre en cause le passage par Marseille même si cela ne nous paraît pas la meilleure solution.

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 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 permettrait 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, 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 2ème 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 19ème 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,
- 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 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, préfèreront le train à l'avion ou à la voiture.

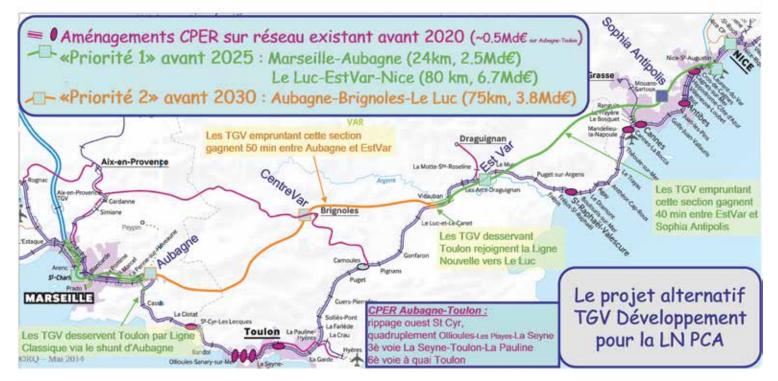
L'extrait ci-contre de l'étude de prospective territoriale (http:// www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/ copil/lignenouvelle-synthese-etudes-prospective-territoriale. pdf page 5) montre d'ailleurs qu'il faut anticiper les évolutions démographiques à venir : à l'horizon 2040, on ne pourra plus confondre les intérêts du Var avec ceux de sa métropole tou-Ionnaise. 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 phasages 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 Millions (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 ». 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 »

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 penser, 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.

- 2. Quatre TER par heure 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.
- 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 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.
- 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*40=2.1
- 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 ».

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 remarguons 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 de Toulouse), 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.

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.

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.

RACISME FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE

Par Jacques Silhol silhol.jacques@wanadoo.fr

Délégué régional de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer, Ancien président de la FNAUT PACA

Il est un racisme qui se développe actuellement à grande vitesse : le racisme ferroviaire. Les «racistes» peuvent s'en donner à coeur joie, et les discours associés fleurir à longueur de médias sans que la loi Gayssot d'un cheminot qui fut ministre des transports n'y puisse rien.

Il y eut plusieurs émissions de télévision et la dernière en date, le 5 octobre dernier, sur la 5, en brain time, fut, comme trop souvent, un réquisitoire en règle contre la SNCF. Trains en retards chroniques, voies à bout de souffle, tarifs opaques ... tout y est passé! L'unique note d'espoir finale évoquait la seule solution salvatrice par le passage au privé. Et dire que le téléspectateur lambda prend ça pour argent comptant!

Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage ... Peu importe si le clébard est affectueux, fidèle, sympa, bon gardien, on ne lui trouvera alors que des défauts et des défauts... qui n'en a pas ? ..

Là dessus, la Cour des Comptes en a repassé une sacrée couche ! Je n'ai pas lu les détails, mais la FNAUT a dénoncé l'essentiel à savoir une vision simplement comptable sans tenir compte de la notion d'aménagement du territoire.

Le Canard enchaîné du 22 octobre dernier titrait à la une «Le TGV hors de prix que Hollande veut offrir à sa chère Corrèze». Passé le niveau «café du commerce» de la polémique (le Canard nous avait habitués à mieux !), n'y-a-t-il pas là un aspect évident d'aménagement du territoire ? Les Corréziens n'auraient-ils pas droit à joindre la capitale, voire Barcelone ou Bruxelles, en un temps acceptable, en toute sécurité et pour un coût raisonnable ?!

Des défauts, la SNCF en a, nous ne manquons pas de les dénoncer ! Mais c'est bien connu, on ne parle jamais des trains qui arrivent à l'heure ... Et pourtant, le ferroviaire a d'immenses avantages pour la société, les régions, l'environnement !

La protection de l'environnement est dans l'air du temps ... un temps où l'on veut développer le transport par cars régionaux, voire à longue distance ... concurrençant donc le chemin de fer. La SNCF, à 90% en traction électrique, ne pollue pas ou très peu, c'est de loin le moyen de transport le moins agressif pour l'environnement. Pourquoi les médias n'en parlent-ils pas ? La Cour des Comptes ne s'y intéresse-t-elle pas ?

En passant, notons que la sacro-sainte concurrence chère à l'Europe a permis de libéraliser le trafic fret ferroviaire, ce qui a enlevé 20 % de son trafic à la SNCF sans enlever un seul camion sur la route ... On voit maintenant des trains de fret, autrefois tirés par une locomotive électrique SNCF à quatre essieux, trop souvent attelés à une grosse locomotive diésel privée ...

sous caténaire ! ... C'est sûr, on prend ainsi bien en compte l'environnement ... De plus, ces locomotives diesel, plus lourdes et à 6 essieux (disposition que la SNCF a abandonnée depuis long-temps pour cause d'usure des rail), sont plus agressives sur la voie, renchérissant les coûts d'entretien. La Cour des Comptes ne s'y intéresse-t-elle pas ?

En un premier temps, notre ministre des transports est venu proférer en région PACA, que le TGV (vers la Côte- d'Azur), c'était bien beau mais que la priorité était au trafic régional, aux TER. La proposition ministérielle dénote une méconnaissance pathétique du problème. La construction d'une LGV complète sur l'arc méditerranéen, permettant le report du trafic à longue distance (Paris-Nice, Bordeaux-Marseille-Nice etc ...) sur cette nouvelle infrastructure est la condition nécessaire, indispensable, pour développer les TER à arrêts fréquents ainsi que le trafic fret. Notion d'aménagement du territoire à «double étage» que bien entendu La Cour des Comptes et le ministre ignorent royalement. En un deuxième temps, notre ministre des transports a annoncé qu'on devait geler tout projet d'infrastructure nouvelle tant que les voies ne seront pas régénérées. C'est louable, le réseau en a besoin, mais on ne risque pas de pouvoir développer le trafic, quel qu'il soit, avant longtemps!

Dénigrer le TGV nécessaire à l'aménagement du territoire, s'y opposer, c'est faire la part belle aux pollueurs et consommateurs d'énergie fossile (avions, autos ...) qui tous, utilisent de l'énergie importée, donc préjudiciable à la balance des paiements. En ces temps de crise, pourquoi La Cour des Comptes ne s'y intéresse-t-elle pas ?

Une anecdote personnelle en passant: intégrant le monde du travail en 1968, je me souviens de réflexions de cadres : «pour se déplacer, il n'y a que l'avion et la voiture de location». Air Inter se développait, la France se couvrait d'autoroutes, c'était le progrès ... d'avant les chocs pétroliers ! Le chemin de fer, traînant parfois une image désuète (il y avait encore des locomotives à vapeur), était dans une logique de déclin.

Mais, les ingénieurs de cette, si décriée, SNCF, inventaient patiemment le chemin de fer de l'avenir. Durant des décennies, de très longues études, de minutieux essais, ont conduit au TGV, invention française qui a fait école et dont on peut être fier! Les cadres dynamiques le prennent, c'est «tendance». Le TGV français, avec les voitures reposant sur des anneaux et formant ainsi une sorte de chenille, est sans doute le moyen de transport le plus sûr au monde. L'histoire du TGV SNCF a connu deux déraillements ... tous sans gravité et sans la moindre victime! ...

Certes, il y a eu l'accident de Brétigny (train Corail sur ligne

classique), fruit d'un hasard malheureux et surtout du mauvais entretien des voies. Pourquoi ne dit-on pas qu'il faut remonter 30 ans en arrière pour trouver un autre accident ferroviaire avec victimes?

Depuis que le TGV existe, et même depuis que la grande vitesse existe de par le Monde - si l'on excepte la Chine qui est un cas à part - il n'y a jamais eu une seule victime. Si on s'amuse à faire une statistique sur la sécurité du TGV, on va diviser zéro par des millions de voyageurs kilomètre et donc obtenir ... l'infini! ... Pour le moment (rien n'est jamais acquis à l'homme), le TGV a donc une sécurité infinie! C'est sûr que c'est moins intéressant pour les médias.

Où en serait la SNCF sans le TGV ? Certes, il y aurait toujours des TER et des trains régionaux, mais le trafic à longue distance aurait pratiquement disparu de la SNCF et serait passé aux pollueurs. Le TGV complet Paris - Marseille a permis d'inverser les parts de marché entre l'aérien et le ferroviaire (maintenant la SNCF détient 2/3 des parts de marché sur cette relation).

Fruits du Yield management, les tarifs sont opaques (et certains règlements abscons), certes, c'est le moins qu'on puisse dire! Dans un TGV, aucun voyageur n'a payé le même prix, dit-on. Certes, mais ne mesure-t-on pas que par rapport au Mistral, le train roi des années 70, les temps de parcours et les tarifs (en monnaie constante) on été divisés par plus de 2 ! (Faites les calculs).

Au nom du bon sens, messieurs les comptables de la Cour des Comptes, messieurs les journalistes, un peu d'honnêteté ... allez au fond des choses et prenez en compte l'environnement, la sécurité, le bien être des citoyens, la balance des paiements! Soyez moins racistes, soyez objectifs!

Jacques Silhol

La page sourire

Bon Diou de fous, y sont « locos » ces Ibères et ces parisiens. Pourquoi donc qu'y veulent aller plus vite sur nos rails de l'arc méditerranéen alors que nous et nos minots on a b'soin d'aller bosser à Toulon tous les matins.

Y a pu d'fric qui parait, alors pourquoi qu'on les laisserait mettre nos biftons dans des rails à 300.000 kms/seconde? On veut pas de leur vitesse à ces lumières. On sait qu'on n'est pas des flèches alors on n'a pas b'soin des n'arcs. Nous on veut voir passer les vaches quand on prend l'train.

Faut protéger la nature et surtout le raisin. Qu'est c'qui boiront les fistons quand y aura plus d'ceps ? On n'est pas des grappes, on n'est pas pressés. C'qu'on veut c'est garder nos terres et nos TER, et comptez pas sur nous pour se taire.

J'ai tout regardé les images de leurs rapports ; belles couleurs, beau papier, on dirait des images d'Epinal, des bons points, comme qu'elle donnait au chouchou la maîtresse quand j'ai raté mon certif. C'est comme les BD qu'ils lisent maintenant les pontifs de Paris qui décident de passer dans mon jardin avec tant de bruit que j'pourrai plus dormir la f'nêtre ouverte ni prendre le pastaga sous le mûrier. Bah moi, j'va vous dire c'qui faut faire, pour pas grands ronds.

Y vaut pas zéro leur scénario zéro. Y vaut des sous. Et pour quoi faire? Tout juste pour rafistoler une ligne pourrie, où que les TER y peuvent même pas doubler les wagons d'charbon, alors j'me marre quand je vois les parigots en TGV qui peuvent même pas ouvrir la vitre pour respirer le romarin et entendre les cigales et qui font la queue à Gonfaron, comme des ânes, derrière nos tortues sorties de TER.

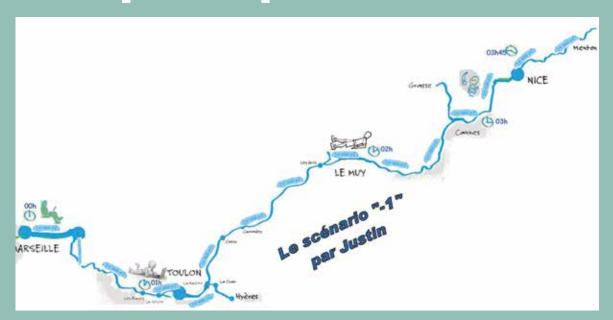
Ce scénario zéro, c'est pour faire plaisir aux écolos qui préfèrent les routes parce qu'on peut y mettre des pistes cyclables, avec l'espoir qu'il y aura assez de vélos pour empêcher les diesels de passer tout en tolérant les voitures éclectiques alimentées au nucléaire. Les ch'minots, y a longtemps qu'y z'ont supprimé plein de diesels pour faire presque tout électrique. Mais ça, les écolos ils le voient même pas. Normal, ils ont des lunettes à double foyer, comme au temps des machines à vapeur et ils ont peur que les TGV leur envoient des escarbilles. C'est eux les billes et j'veux pas qu'mémé ait les escarres.

Alors, vous m'direz, « Justin, qu'est que tu proposes ? »

Facile!

Mis à part Ali Quintouillard et Remain Paton, y z'ont tous dit que la vitesse ça sert à rien, que les temps de parcours

Embarquement pour six TER



c'est pas un problème, donc que c'est pas la question.

Alors moi j'ai le scénario « moins un ». Encore mieux et moins cher que le zéro. Tu fais rien et tu dépenses pas notre oseille (et avec c'qu'y reste tu pourras même faire des pistes cyclables). Ce qui compte, y z'ont dit, c'est « l'offre de transport », un concept socio-économique dont la rentabilité est passée tous les ans au peigne fin des crânes d'œuf de la Cour des Comptes pour finir sur une étagère. Alors y a qu'à simplifier l'offre et mettre les bœufs devant leur charrue pour creuser les sillons de TER (tu vois que j'connais les mots qui font bien dans les salons de Provence). Par exemple, entre Marseille et Nice : un sillon au pas cadencé toutes les dix minutes, un vrai bon service omnibus desservant toutes les gares du parcours en un peu moins de 3h45. En option, tu pourrais même continuer à y insérer les TGV à la même vitesse pour que les pari-

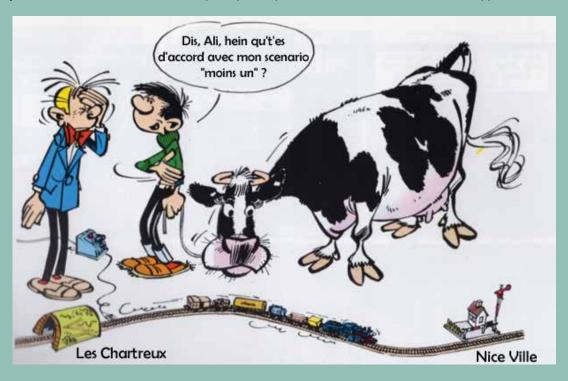
siens lèvent pas leur cul à Marseille. Qu'est-ce que ça pourra leur foutre, ils le prennent qu'une fois par an en juillet ou en août, alors une heure de plus assis dans l'confort! Tandis que nous, on est pleins et bourrés, et qu'on l'prend tous les jours le TER, et que la régularité pour faire Gonfaron-Toulon, ça compte vachement

Avec le scénario « moins un », on dit merci Justin!

En conclusion : on n'est pas des jambons et on s'en paye une tranche.

Justin Bride Roues

Propos recueillis par Frédéric-Georges Roux membre du CA de l'Association TGV et Développement var Nice Côte d'Azur



Et si on faisait parler les chiffres

En rapportant un milliard d'€uros par an, le TGV n'est pas un boulet financier

La Cour des Comptes a publié Jeudi 23 Octobre 2014 un rapport où elle dénonce l'insuffisante rentabilité du TGV et laisse planer le doute sur l'utilité de la construction de nouvelles LGV. Pour l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur qui soutient depuis 15 ans l'indispensable réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille et Nice (LGV PACA), cela appelle les remarques suivantes :

- Le TGV est le seul mode ferroviaire dont les coûts d'exploitation sont couverts par les recettes des usagers (85% pour les trains intercités classiques, 30% pour les TER),
- Contrairement aux idées reçues, basculer les dessertes TGV sur des trains à vitesse classique augmenterait les coûts d'exploitation tout en faisant fuir les usagers vers l'avion et la voiture : le déficit de la SNCF exploserait,
- Ne pas oublier que la construction des lignes LGV a permis le développement du train au quotidien en libérant les sillons oc-

cupés sur les lignes classiques.

L'efficacité du TGV est captée financièrement par RFF au travers des péages : ainsi, sur les 2 100 km de LGV, RFF gagne un milliards d'€uros par an (différence entre les péages versés par la SNCF et les coûts d'entretien supportés par RFF). Cf « et si on faisait parler les chiffres ? » en fin d'article

Depuis 1981 (la première LGV Paris Lyon), la SNCF et RFF ont investi 11 Milliards d'euros dans les LGV (l'Etat et les collectivités, 6 Milliards). La rentabilité moyenne des LGV est donc environ de 9% (6% en intégrant les subventions publiques) : on est loin du boulet financier tant décrié,

Le milliard d'euros dégagé par les TGV au travers des péages contribue à l'entretien de tout le reste du réseau classique. En outre, l'activité TGV de la SNCF verse directement 100 millions d'euros pour l'exploitation des Trains classiques d'Equilibre du Territoire (TET),

Source: Guide TGV, SNCF (juin 2014) L'aménagement du territoire par le TGV que l Cour des Comptes veut saborder ...

La Cour des Comptes conteste les prévisions de trafics optimistes des projets. Mais quand des dizaines d'années séparent les premières études de la réalisation d'un projet, qui pourrait prévoir avec précision la population, le PIB, ... ? L'incertitude face à l'avenir doit-elle être le paravent de l'inaction ? Car dans tous les cas, les trafics effectivement constatés, même inférieurs aux prévisions, sont suffisants pour équilibrer l'exploitation et justifie la construction de ces LGV.

Enfouie sous les comptes, la Cour s'étonne de la vocation d'aménagement du territoire du TGV et que 230 gares soient desservies. C'est l'honneur du service public ferroviaire qu'un maximum d'habitants puisse profiter de ce progrès pour leurs loisirs mais aussi pour leur travail, de nombreuses entreprises ayant choisi de s'installer dans les villes desservies par le TGV,

La préconisation implicite de la Cour est de concentrer l'offre TGV uniquement sur le réseau LGV. En PACA, Nice, 5è ville de France, serait ainsi desservie uniquement par TER avec changement de trains à Marseille. Comme cela est inacceptable, nous en concluons que

la Cour des Comptes est favorable à la réalisation de la LGV Marseille Nice!

Dans une région comme PACA, l'opportunité d'une LGV ne peut se mesurer à sa seule rentabilité financière : outre les avantages directs en termes d'emplois d'un tel investissement lors du chantier de construction, puis de l'exploitation de la ligne, il convient d'intégrer les retombées en terme d'attractivité du territoire, de report modal sur le ferroviaire pour lutter contre la pollution et la congestion routière. Une nouvelle ligne de chemin de fer entre Marseille et Nice est indispensable pour faire face aux enjeux de déplacements sur la Région, et elle devra être rapide, moderne, efficace : cela s'appelle une LGV.

Néanmoins, la Cour des Comptes souligne avec raison que certains projets sont victimes de décisions politiques irrationnelles. C'est ainsi que pour satisfaire quelques grands élus du Var, la LGV entre Marseille et Nice (plus exactement entre Aubagne et Mougins) se voit imposer un inutile détour par Toulon, alourdissant la facture de 4 Md€ sans que le moindre plan de financement ne soit prévu par ces élus. Il est incontestablement plus facile de réunir les 6 Md€ d'un tracé Aubagne-Brignoles-Le Muy-Mougins que les 10 Md€ d'un tracé Aubagne-Toulon-Carnoules-Le Muy-Mougins et ses dizaines de kilomètres de tunnels urbains sous Toulon.

Le transport ferroviaire vit actuellement une période noire à savoir :

- La ministre de l'écologie annonce l'enterrement de l'écotaxe qui devait faire payer au transport routier de marchandises les nuisances et pollutions qu'il inflige à la société, en finançant les infrastructures des modes alternatifs (rail, fluvial).
- Face au scandale de la privatisation des autoroutes, pour 15 Md€ en 2005 alors que les recettes potentielles auraient dépassé 40 Md€ en 2032 (fin des concessions), la même Ministre propose la gratuité des autoroutes le week-end... alors que cet

argent devrait prioritairement servir à financer les infrastructures des modes alternatifs. Concernant la région PACA, rappelons que Escota et ASF encaisseront 80 Md€ de péages sur les 50 prochaines années (au niveau de tarif et trafic de 2011),

- L'annonce par le Ministre de l'Economie de la libéralisation du transport par autocar, concurrençant directement les services ferroviaires et déstabilisant leur équilibre financier,
- Et enfin ce rapport de la Cour des Comptes sur le TGV condamnant le développement des LGV.

On s'interroge donc sur la volonté d'engager véritablement la transition écologique et énergétique, dont le secteur des transports ne peut être le parent pauvre en étant à l'origine de la majorité des émissions polluantes. On s'interroge également sur la volonté de nos dirigeants de conserver un Service Public de qualité au service des Français.

L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur ne pouvait rester sans réagir : la Région PACA doit avoir les moyens de satisfaire les besoins de mobilité de ses habitants tout en respectant l'environnement et en intégrant la transition écologique ; cela implique la modernisation et le développement du réseau existant avec le maintien de Nice/Vintimille-Breil-Cuneo, la réouverture de lignes ferroviaires comme Rognac-Aix, Gardanne-Carnoules, Digne-St Auban, Les Arcs-Draguignan et le percement du tunnel ferroviaire du tunnel du Montgenèvre mais aussi la réalisation d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice.

J'aime ma région, je dis oui à une Ligne Nouvelle, moderne et efficace, le plus rapidement possible.

Communiqué du CA de l'Association TGV et Développement

CHIFFRES 2013 Recettes commerciales

(PM* + RCE**)

en M€

TAGV	1899	36%
TET/TGL	611	12%
TER	1984	37%
Transilien	687	13%
Fret	114	2%

*Prestations minimales

**Redevance pour l'accès aux installations de traction électrique

DEFINITION DES PÉAGES

> En 2014, les péages sont modulés en fonction... ... du type de ligne

LGV = 3,5 x ligne classique (en moyenne)

p17 du rapport Cour des Comptes

moyenne, une rame de TGV roule près de 40 % du temps sur des lignes classiques à une vitesse conventionnelle.

Recettes commerciales TaGV sur LGV =

1899*3.5*60%/(3.5*60%+1*40%) = 1600 M€

600M€ d'entretien de 2200km de LGV =

285 000 €/km/an (le montant réel est inférieur)





Gain net RFF de 1 milliard€/an minimum!

Courrier à M. Jean Louis BIANCO,

Conseiller spécial au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie



Le 05 Juillet 2014 Monsieur le Conseiller Spécial,

Le rapport de la Commission Mobilité 21 concernant la hiérarchisation des projets prévus au SNIT et plusieurs visites à Marseille ont permis à votre Ministère de constater que la réalisation de la deuxième infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice (ex-LGV-PACA devenue LN-PCA) était une véritable nécessité pour la région Provence Alpes Côte d'Azur. Les problèmes financiers actuels ont amené à étaler dans le temps la réalisation de ce projet, en retenant dans une « Priorité 1 » à réaliser avant 2030 les deux extrémités du projet (Marseille-Aubagne et Cannes-Nice), qui permettront une nette amélioration des trains du quotidien (réseau TER), hautement souhaitable compte tenu de la saturation actuelle du système ferroviaire régional dans les deux nœuds marseillais et azuréen.

Durant votre mandat de Président du Conseil Général des Alpes de Haute-Provence, et lors du débat public de 2005 sur la LGV PACA, vous aviez pris position en faveur de scénarios de passage suffisamment au nord qui auraient permis le désenclavement des départements alpins de la région PACA. Cela n'a malheureusement pas été retenu au profit du scénario des « Métropoles du Sud » desservant successivement les villes du littoral Marseille, Toulon et Nice. Mais ce projet, compte tenu de son coût important, peine à s'inscrire dans une programmation à un horizon temporel réaliste.

Notre Association soutient depuis 15 ans la réalisation de cette seconde infrastructure ferroviaire moderne, rapide et efficace. C'est pourquoi, nous vous sollicitons, compte tenu de votre fonction actuelle et de vos positions passées, sans évidement remettre en cause l'objectif de la Commission Mobilité 21 de traiter les nœuds ferroviaires Marseillais et Azuréens avant 2030, pour discuter les options de passage entre ces deux Métropoles, notamment le passage par Toulon : nous voudrions vous présenter les arguments suivants.

Dans un rapport que vous avez rédigé et remis au gouvernement relatif à la réforme ferroviaire, vous recommandiez d'« investir plus dans le ferroviaire » et précisiez que « sur les portions congestionnées du réseau, il faut faire sauter les goulots d'étranglement que constituent les nœuds ferroviaires ». Cela s'inscrit parfaitement dans les recommandations précédentes. Concernant le nœud Azuréen, nous considérons qu'il doit couvrir l'ensemble de la section entre Est Var et Nice et pas seulement entre Cannes et Nice, à la fois pour permettre l'extension du réseau TER hautement cadencé dans les secteurs de Cannes-Mandelieu et Draguignan-Saint Raphaël en forte croissance démographique mais aussi désenclaver les Alpes Maritimes en se rapprochant du réseau à Grande Vitesse d'une quarantaine de minutes. Nice, la 5è ville de France est en effet extrêmement pénalisée sur le plan ferroviaire car bien que située à seulement 158km à vol d'oiseau de Marseille, il faut plus de 2h30 pour rejoindre la capitale régionale en train (~65km/h) : conséquence, en 4h de train, seul 5% du territoire national est accessible depuis Nice... La sinuosité de la ligne existante est très prononcée entre Est Var et Cannes (les trains y compris les TGV n'y circulent qu'à 80km/h) et il n'est donc pas envisageable, sans LN au moins sur cette section, que Nice puisse profiter de la nouvelle offre de « trains circulant à 200km/h » préconisée dans votre rapport. De tels trains, ainsi que les TGV desservant actuellement la Côte d'Azur, ont besoin d'une Ligne Nouvelle, et permettront de réserver la ligne existante à la desserte de proximité.

Vous indiquiez également dans votre rapport qu'il fallait permettre « aux métropoles et territoires actuellement non reliés au réseau ferroviaire à grande vitesse d'envisager des solutions moins onéreuses et donc plus rapidement disponibles que la construction de nouvelles LGV, sans pour autant abandonner définitivement ces projets ». Cela nous parait tout à fait approprié pour la section entre Aubagne et Toulon. La principale justification de cette section de LN n'est pas le gain de temps (très faible, ~10min) pour un coût très élevé de 4 Md€, mais le gain de capacité pour améliorer la desserte TER autour de l'agglomération toulonnaise. Or des gains de capacité équivalents sont possibles pour un investissement bien moindre sur le réseau existant. Il s'agirait notamment d'équiper la ligne existante de nouvelles voies à St Cyr sur Mer ainsi qu'entre Ollioules, La Seyne sur Mer et Toulon. Certes la sinuosité de la ligne bien que moins prononcée qu'à l'est de la Région (les trains y circulent à 140 km/h), ne permettra pas d'espérer des vitesses de 200km/h. Cela est néanmoins possible entre Ollioules et l'agglomération toulonnaise où le profil de la ligne est très favorable. Un réservoir de gain de temps existe aussi dans une opération dite « shunt de la boucle d'Aubagne ». La moitié des gains de temps de la section de LN Aubagne Toulon sont ainsi obtenus (~5min).

Comme vous l'indiquez dans votre rapport, cela ne conduit pas à abandonner tout projet de LN entre Aubagne et Est Var, évidemment nécessaire pour la constitution d'un arc Méditerranéen Barcenlone-Gênes-Marseille. Mais cela lève l'hypothèque de son passage coûteux et inefficace par Toulon. Cela permet également à l'agglomération toulonnaise d'améliorer rapidement sa desserte ferroviaire, sans devoir attendre une LN promise pour 2040 ou 2050. La LN pourrait alors judicieusement relier Marseille à Nice par Aubagne, Brignoles et l'Est Var. Nous souhaiterions notamment que les décideurs prennent en compte les projections démographiques de la Région en 2040 qui indiquent que les populations qui seraient desservies autour d'Aubagne et dans le Centre Var, sont aussi nombreuses qu'autour de l'agglomération toulonnaise. De fait, ce maillage de l'ensemble du territoire grâce à la LN au nord et à la ligne existante améliorée pour desservir Toulon serait nettement plus approprié qu'une LN ne faisant que dupliquer entre Aubagne et Toulon la ligne existante laissée en l'état et abandonnant de vaste pans du territoire de toutes dessertes.

Par ailleurs, cette préconisation conduit à économiser 3 milliards d'euros sur la réalisation de l'ensemble du projet de LN-PCA. Cet effort pourrait alors se rediriger sur la modernisation du réseau existant, comme le recommande votre rapport. Songeons par exemple à ce qu'il serait possible de faire sur l'axe Marseille-Aix-Manosque-Briançon voire au-delà.

Une consultation sur la « Priorité 2 » du projet LN-PCA (section Aubagne-Toulon et Est Var-Cannes) s'est tenue à la fin de ce 1er semestre 2014. Vous trouverez joint à ce courrier la contribution rédigée par notre Association. Il aurait été logique lors de cette consultation de pouvoir discuter de ces préconisations, mais elles n'ont pu être entendues compte tenu de la présence parmi les cofinanceurs des études du Maire de Toulon qui veut absolument que la ligne passe par Toulon Centre quelqu'en soit le prix et qui en même temps dit haut et fort qu'il ne payera rien. Un COPIL se tient le 7 Juillet 2014 à Marseille pour faire le bilan de cette consultation et décider de la poursuite des études. A ce jour, la position de l'Etat serait de poursuivre les études en se focalisant sur la « Priorité 1 » en vue d'une DUP en 2017. La position des collectivités est de poursuivre également les études sur la « Priorité 2 » pour parvenir au moins à un PIG. Concernant la Priorité 2, le bilan de la consultation indique un fort soutien et un caractère d'urgence à la section Est Var-Cannes de la part des collectivités azuréennes (Alpes Maritimes et Est Var), des acteurs socio-économiques (CCI Côte d'Azur) et associatifs. Ce bilan indique à contrario une forte opposition concernant le passage dans le secteur « Sud Ste Baume » pour la section Aubagne-Toulon.

Compte tenu de tout ce qui précède, nous vous sollicitons, Monsieur le Conseiller Spécial, afin que le Gouvernement accède à la demande des collectivités de poursuivre les études sur la section Est Var-Cannes, ce qui constituerait un compromis entre la position actuelle de l'Etat et celles des collectivités. L'intégration de la section Est Var-Cannes aux études ne bouleversent pas les équilibres financiers, et en cas d'opportunités futures, sa réalisation pourrait être concomitante à la « Priorité 1 » (moins de 2 Milliards d'Euros supplémentaires comparés aux près de 7 Milliards d'euros de la « Priorité 1 »). Cela permettrait également d'étudier dans cette seconde étape des études, les alternatives au passage par Toulon en tenant compte des fortes oppositions qui se sont exprimées et sans bloquer l'avancement du reste du projet, tout en programmant rapidement les opérations à réaliser sur la ligne existante (qui sont de fait gelées par la perspective d'une Ligne Nouvelle). Dans cette perspective, et pour des raisons de cohérence avec la « Priorité 1 » Marseille-Aubagne, l'approfondissement des études de la section entre Aubagne et le Col de l'Ange, puis le franchissement du Poljé de Cuges-Les-Pins resterait nécessaire.

Il nous semble que vous avez l'influence, dans la décision que votre ministère est appelé à prendre, de lever les blocages actuels qui pèsent sur la réalisation complète du projet de LN-PCA, dans un horizon de temps raisonnable à un coût raisonnable. Seul l'Etat dispose de l'autorité suffisante pour un nouveau consensus. A défaut, la région PACA resterait alors dramatiquement sous-équipée.

Nous sommes disposés à une audience avec vous pour vous faire part de notre point de vue. M Patrick VIEU qui nous a reçu récemment nous avait d'ailleurs conseillé de reprendre contact avec votre Ministère avant qu'une décision définitive ne soit prise. Avec nos remerciements, veuillez agréer, Monsieur le Conseiller Spécial, l'expression de nos sentiments respectueux

Alain PATOUILLARD

Président de l'Association TGV et développement Var Nice Côte d'azur

Et si on aimait le Var

Une lettre de Philippe SERRE Conseiller municipal de Saint Cyr Sur Mer

Conseiller municipal, d'opposition, à Saint Cyr sur Mer, j'ai à cœur de défendre, dans un contexte local flou où règne les « non-dits », une position affirmée sur la nécessité de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Cette position concernant la Ligne Nouvelle Côte d'Azur, partagée au sein de l'association Saint Cyr 2020 qui nous appuie dans nos missions municipales, s'articule autour de trois points.

Le premier est, je le pense, partagée par tous. Il s'agit de la nécessité d'augmenter notre offre de transport. Le besoin existe, il va croissant. Notre région connaît tout à la fois un développement démographique, un développement économique et une attractivité touristique qui fait que, dès aujourd'hui les infrastructures existantes sont saturées et ne peuvent répondre à la demande. Répondre à ces besoins, c'est améliorer la vie de nos concitoyens, de nos visiteurs mais aussi préserver les évolutions à venir et tracer le destin de notre région.

En effet si l'aménagement du territoire et urbanisation de notre pays se sont construits au XXème siècle autour des lignes de chemin de fer créées au 19ème, ce que nous serons au XXIème siècle, ce que nous ferons de notre région, s'articulera autour des nouvelles infrastructures que nous décidons aujourd'hui.

Nier ce besoin, c'est condamner notre région, nos départements et nos villes à ne constituer pour les décennies à venir, dans la nécrose qui guette tout membre non irrigué, qu'une oasis pour retraités fortunés, sans emplois, sans échanges et sans vie...

Le second est celui du choix modal. Au-delà de l'aérien et du maritime, limités de fait pour les dessertes intra régionales et les capacités proposées, le débat en cours oppose le ferroviaire et le routier

Être contre le ferroviaire, c'est être pour le développement des infrastructures routières. Être contre l'augmentation du routier, c'est privilégier une nouvelle offre ferroviaire.

Compte tenu du constat précédent et de l'obligation d'agir, le «ni..., ni...» est un leurre...

L'offre routière et autoroutière, relativement conséquente sur notre région, se heurte à des problèmes de saturation dans les goulets d'étranglement que sont les entrées de nos villes, les faisant malheureusement figurer en bonnes places dans le top 10 des villes européennes les plus embouteillées, avec les impacts économiques et sanitaires que cela implique.

Pour la collectivité, le montant est lourd. Celui de la facture environnementale tout d'abord, avec des pics de pollution qui nous amènent régulièrement à mettre en place des restrictions de vitesse, peut-être bientôt de circulation. Celui de la facture économique ensuite, avec des heures improductives passées dans les embouteillages, un carburant qui reste cher et des infrastructures lourdes. Celui, enfin, de la facture humaine avec les risques d'accidents et un bilan qui reste toujours trop lourd de vies perdues ou brisées, mais aussi un individualisme entretenu, au détriment du vivre ensemble qui nous est cher...

L'offre ferroviaire, construite autour des infrastructures du XIXème siècle n'est pas au niveau de ce que nous sommes en droit d'attendre. Des équipements contraints, d'un autre âge, n'offrant que peu de possibilités de dépassement, pratiquement aucune possibilité de contournement, font que le service ferroviaire actuel n'est pas, au vu de sa densification et de la progression de sa fréquentation sur ces dernières années, au niveau de qualité que sont en droit d'attendre ses utilisateurs.

Il n'empêche que le choix du train, mode de transport collectif, sûr, écologique, silencieux et respectueux de l'environnement s'impose naturellement pour moi.

Un TGV Duplex (à étage), en unités multiples (avec deux rames jumelées), transporte 1000 voyageurs, l'équivalent de 500 voitures, soit d'un bouchon d'un kilomètre sur trois voies d'autoroute... Un seul train avec du nouveau matériel TER peut transporter 900 personnes, soit éviter autant de véhicules, deux kilomètres de bouchons, à l'entrée de Toulon, Marseille ou Nice! Le tout avec un dégagement de CO2, une sécurité sans commune mesure avec l'automobile mais également un confort et un temps offert, pour soi ou pour l'échange, de plus en plus précieux dans nos vies...

N'en déplaise aux opposants qui, dans un silence assourdissant, ont déplacé d'une centaine de mètres leurs pancartes «non à la LGV» pour laisser construire des voies d'autoroutes supplémentaires aux abords d'Aubagne ou entre La Cadière et Le Castellet, le vrai choix économique est là .

Le développement du train et donc la création des aménagements sur la ligne actuelle et d'une ligne nouvelle est pour moi une nécessité, pour trois objectifs :

- Améliorer l'offre et la qualité des liaisons existantes, en de-saturant les lignes actuelles, pour offrir plus de dessertes, plus de fluidité et de régularité. Cela passe aussi par des aménagements pour permettre plus de dépassements, de meilleurs services, notamment avec la création d'un pôle d'échanges au droit de voies d'évitement à aménager à Saint Cyr, mais aussi des possibilités d'utilisation des contre-sens, notamment entre Toulon et Les Arcs...
- Renforcer la robustesse de l'offre ferroviaire en mettant fin,

par la création d'un itinéraire de contournement, à la fragilité de la ligne littorale. Aujourd'hui, un train en panne, un obstacle sur la voie ou un problème technique suffisent à couper Nice, la cinquième ville de France, du reste du pays! On ne peut laisser à nos enfants et aux générations futures un tel anachronisme!

• Améliorer enfin cette offre ferroviaire en rapprochant la Côte d'Azur du reste du territoire, mais aussi en positionnant notre région comme la clé de voûte de l'arc méditerranéen, l'axe central des échanges vers Espagne et l'Italie...

Le troisième point de ma réflexion est celui du tracé. La nécessité de dé-saturer, de créer un itinéraire de contournement, exclut de fait toute idée d'utilisation des voies existantes, ou d'élargissement du plateau de voie, chimère absolue au vu de l'urbanisation le long des lignes.

Le tracé dit «des métropoles», poussé opportunément par les trois anciens ministres de l'aménagement du territoire qui administrent aujourd'hui les villes de Marseille, Nice et Toulon me semble être une hérésie.

En matière d'utilité tout d'abord, avec un passage par Toulon qui, outre satisfaire aux caprices de son maire, n'offrirait qu'un gain d'une dizaine de minutes à des toulonnais déjà desservies par des TGV, et qui, pour la plupart, bénéficieraient beaucoup plus d'une offre améliorée vers Marseille, que ce soit pour des trajets quotidiens, mais aussi pour les dessertes TGV ou Intercités vers des destinations plus lointaines.

En matière de faisabilité ensuite, avec la création d'infrastructures souterraines dans Toulon...il n'est qu'à voir le temps qu'il a fallu pour créer et mettre en service les deux tubes du tunnel routier qui traverse la ville pour juger de la pertinence de cette option...

En matière économique enfin avec un surcoût de 4 milliards d'euros, tout simplement susceptible de faire capoter le projet...
Ma position est donc, au vu des aspects énoncés plus haut, et non dictée par une posture protectionniste ou électoraliste, de privilégier entre Aubagne et Le Muy le trajet le plus direct, le plus rapide, le plus économique mais aussi le plus respectueux de l'environnement puisque s'inscrivant dans le «couloir de nuisance» de l'autoroute A8, celui du tracé «nord», passant vers Brignoles et offrant des accès à l'infrastructure pour le Nord et le centre du département, avec la création d'une gare «Centre Var»...

Je vois que nos idées progressent, avec l'adoption par la Ville du Beausset, mais aussi par la Communauté de Commune Sud Sainte Baume, d'une motion en ce sens, à laquelle n'ont manqué que les voix... des élus de la majorité municipale de Saint Cyr sur Mer...

Il nous reste du travail à faire!

Philippe Serre

Les chiffres parlent toujours

Autoroutes: le scandale continue...

Le 17 septembre dernier, l'autorité de la concurrence a publié un rapport dénonçant la véritable « pompe à fric » que sont les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) privatisées par le Gouvernement en 2005.

Déjà en 2008 la Cour des Comptes reconnaissait que la cession pour une valeur d'achat de 14,8 milliards d'euros était nettement inférieure aux estimations de la valeur du patrimoine entraînant pour l'Etat une perte de 1 milliard par an sous forme de dividendes liés aux participations de l'Etat.

Le rapport de l'autorité de la Concurrence constate que cette privatisation a été faîte au moment où la rentabilité des SCA commençait à croître fortement car l'amortissement de la majorité des investissements se terminait, cherchez l'erreur.



En effet le chiffre d'affaire de l'ensemble des SCA est en constante progression (+ 20 %) découlant essentiellement de l'augmentation des tarifs de péages bien supérieurs à l'inflation.

Sept ans après les privatisations, les dividendes versés par les SCA privatisées se sont élevés à

14,9 milliards d'euros. Si elles n'avaient pas été privatisées on peut penser que les péages n'auraient pas augmentés autant et que cela aurait aussi permis d'entretenir et de moderniser sans problèmes les infrastructures ferroviaires abandonnées et de construire les infrastructures ferroviaires nécessaires au développement de notre pays.. Par exemple, en PACA, regardons du coté des concessionnaires autoroutiers tous détenus par Vinci (Escota et ASF), si le trafic perdure au niveau de 2011 pendant les 50 prochaines années, alors 800 milliards de kilomètres seront parcourus (c'est une fourchette basse). Et si le péage moyen se maintient à 10ct€/km (mais les SCA ne se priveront

pas de l'augmenter), alors cela générera 80 milliards d'euros de chiffre d'affaire.

Si l'on daignait regarder vers ces revenus, on verrait que l'argent existe pour financer la LN-PCA.

La démonstration a été faîte que le tarif des péages est nettement supérieur au coût réel du fonctionnement des autoroutes permettant ainsi un accroissement considérable du chiffre d'affaire des SCA et des dividendes versés aux actionnaires. Et comme si



cela ne suffisait pas, pendant que les SCA diminuaient de façon notable leur personnel (-17 %) en automatisant les barrières de péages et en diminuant l'entretien du réseau, elles bénéficiaient du Crédit d'Impôts Compétitivité Emploi (CICE). Cherchons à nouveau l'erreur.

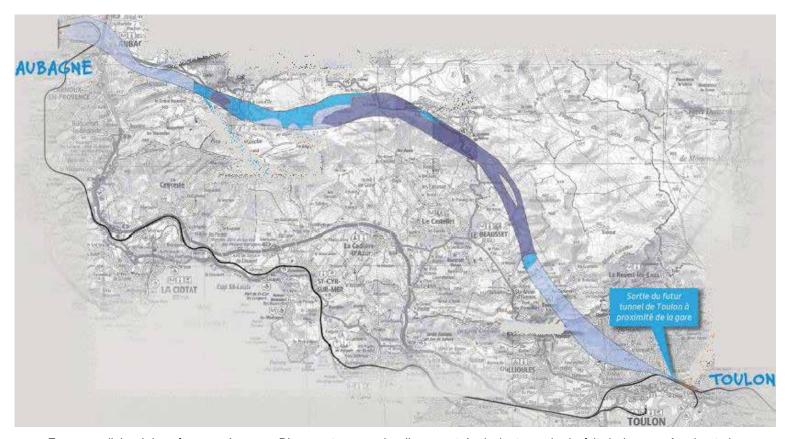
L'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur estime qu'en plein débat sur la transition énergétique et à la veille d'une nouvelle conférence internationale sur le réchauffement climatique où les transports feront l'objet d'un débat spécifique, des mesures doivent être prises rapidement pour que cette manne financière puisse servir à développer les modes alternatifs à la route dans une véritable conception multimodale afin de lutter contre les dérèglements climatiques et améliorer la qualité de vie.

Michel Corréard

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



Le tronçon de ligne nouvelle passant par Toulon estil vraiment nécessaire au RER toulonnais?



Evacuons d'abord deux fausses réponses. D'une part, ceux qui s'opposent à toute infrastructure ferroviaire et qui de facto n'admettront jamais cette nécessité « ni ici, ni ailleurs », c'est donc non! D'aucuns seraient même tentés de renverser la guestion : « Faut-il un RER toulonnais? ».

Pour d'autres, la vie serait plus simple sans s'encombrer d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice, mais que si quelque chose devait se faire (une route, un train, un gazoduc, une promenade d'équitation) alors « ça doit passer par Toulon », donc entre Aubagne et Toulon. Question de principe.

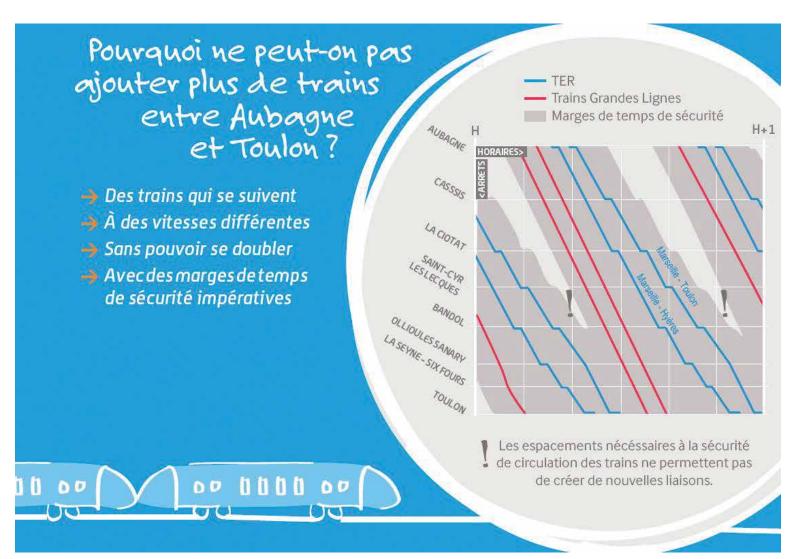
Le RER toulonnais n'est alors qu'un prétexte. Ces passagers clandestins aux positions fluctuantes ont le pouvoir que des études puissent ou non être réalisées sur un tel projet (et donc financées), le second point de vue sera aussi porté par ceux qui les réalisent. (et tout point de vue divergent sera banni pour « fausse manœuvre »)

On pourrait en rester à ces points de vue réducteurs, mais ce serait oublier le fond du problème. Car de quoi parle-t-on ? De la nécessité concomitante de développer les trains du quotidien autour de Toulon, tout en permettant à la Côte d'Azur (de l'est Varois à la frontière italienne) d'être desservie par des trains de moyenne et longue distance (vers Marseille, Lyon, Montpellier, Paris, etc....), et symétriquement depuis Marseille, l'Espagne etc... se connecter à Nice et l'Italie : de toute évidence, ces trains ne desserviront que certaines gares importantes de leurs parcours entre Marseille et Nice.

Or ces différents trains, du fait d'un nombre d'arrêt différents n'évoluent pas à la même vitesse moyenne : la vitesse «en ligne» est équivalente, mais du fait de leurs arrêts, les trains omnibus se font rattraper par les trains plus directs. Or, tous ces trains circulent sur une même et unique ligne entre Marseille et Nice, équipée d'une voie par sens de circulation avec peu de possibilités de dépassement : cette ligne est donc saturée au delà d'un certain nombre de trains par heure et il n'est plus possible d'en rajouter, ni trains du quotidien autour de Toulon, ni trains entre Marseille et la Côte d'Azur.

Et pourauoi ne pas ralentir tous les trains?

Après tout, il s'agit peut-être d'une contrainte inutile que de vouloir faire cohabiter des trains omnibus avec des trains plus directs. Puisqu'il parait que les temps de parcours ne sont d'aucune importance dans la compétitivité du rail et que seul compte l'offre de transport, on pourrait très bien imaginer entre Marseille et Nice un service unique et cadencé aux 10 min de trains omnibus desservant toutes les gares du parcours et reliant Marseille à Nice en 3h45. On supprimerait évidemment tous les TGV, ce qui ravirait la Cour des Comptes et les détracteurs de la vitesse...Le « scénario moins un » de Justin.



Or, sur la région PACA, compte tenu d'une forte densité de population sur le littoral, il sera nécessaire d'intensifier les circulations ferroviaires et on se retrouvera donc dans une impasse.

Pour s'en sortir, il faut évidemment séparer les circulations aux vitesses différentes, et donc construire une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice. Mais cela doit-il passer par Toulon?

Autrement dit, la Ligne Nouvelle doit-elle obligatoirement inclure un maillon élémentaire Aubagne Toulon ?

Puisque la ligne est saturée entre Aubagne et Toulon, et pour ne pas braquer les co-finananceurs des études d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice, la réponse simple de RFF est de faire passer celle-ci par Toulon en proposant la construction de ce maillon entre Aubagne et Toulon. Celui-ci pourrait très bien être jumelé à la ligne existante (comme cela est proposé entre St Marcel et Aubagne ou entre La Garde et Vidauban), mais en trop d'endroits, des contraintes rédhibitoires de batis autour de la ligne, de relief, et du fait que la ligne traverse le parc national des Calanques, cette option n'est pas envisageable. Ce maillon élémentaire est donc proposée par le nord, col de l'Ange, polje de Cuges, passage au nord est du Beausset puis plongée en tunnel vers la gare de Toulon (voir ci-contre).

RFF rappelle que la Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice doit nécessairement inclure un maillon de Aubagne à Toulon dans sa plaquette de communication «Quel réseau ferroviaire de Marseille à Nice?» (ci-dessus)

Au-delà des jolies couleurs, décortiquons le graphique de cette illustration, qui doit se lire de la façon suivante : chaque trait représente l'évolution d'un train dans son avancement sur la ligne (en km sur l'axe vertical) et dans le temps (en minutes sur l'axe horizontal). Il illustre donc les problématiques de rattrapage évoquées ci-dessus. Ce schéma est représentatif de la situation étudiée pour la mise en service de la 3è voie entre Marseille et Aubagne.

Mais faut-il en conclure que pour qu'une Ligne Nouvelle Marseille Nice permette le développement d'un RER Toulonnais, elle doit absolument avoir un maillon élémentaire reliant Aubagne à Toulon? Nullement.

Commençons par constater que quand RFF annonce ce qui figure page suivante, on peut être étonné du «2 fois +». En effet, 4 TER/h correspond à la situation du schéma précédent. Donc 2*4=4.

En aparté, prétendre gagner «20 min entre Marseille et Toulon» grâce à un maillon élémentaire de Ligne Nouvelle Aubagne-Toulon sachant que le graphique indique 28 min sur la ligne classique, signifie réduire ce temps de parcours à 8 min. Pour une LN de 40km dont les trains doivent s'arrêter à Toulon, soit un temps de parcours hors arrêt de 6 à 7 min, cela signifie une vitesse de circulation supérieure à 340 km/h, et compte tenu des marges de régularité, il faut concevoir une ligne à 360 km/h. RFF indique pourtant une vitesse de 230 à 270km/h. Il faut donc croire que la vitesse n'est plus la division de la distance par le temps (v=d/t)...



Revenons à nos moutons, ou plutôt à nos trains. Le second objectif de 5 à 6 TER/h entre La Seyne et Toulon, ne parait pas dépendant de l'existence d'une Ligne Nouvelle. En effet, si on reprend le graphique de circulation de 2015 page précédente, il apparaît entre le trait rouge (TGV) et le trait bleu (TER), une «fenêtre» de 10 min qui laisserait largement le temps d'insérer un TER : cela dépend uniquement de la construction d'un terminus TER à La Seyne sur Mer (qui est entourée de grandes emprises ferroviaires).

De façon symétrique, il apparaît possible «en haut» de ce graphique, de faire circuler des TER entre Marseille, Aubagne, Cassis, La Ciotat et St Cyr : le schéma indique d'ailleurs en zone blanche que ce TER respecterait les marges de temps de sécurité. La gare de St Cyr pourrait facilement devenir un terminus TER, car elle est à proximité (quelques centaines de mètres) d'une zone à 4 voies (un évitement fret) où il serait possible de construire des quais et un nouveau bâtiment voyageur

Tout cela permettrait qu'il y ait + de TER à destination de Marseille pour les villes proches de Marseille, et + de TER à destination de Toulon pour les villes proches de Toulon, ce qui apparaît cohérent avec les besoins de déplacements domicile travail des habitants, pour peu que l'aménagement du territoire soit rationnel et qu'on ne condamne pas la majorité des travailleurs de Marseille à habiter dans la banlieue de Toulon, et ceux de Toulon dans la banlieue de Marseille!

propositions Ces modestes montrent que, sans le maillon élémentaire **Aubagne-Toulon** de la Ligne Nouvelle, il est possible de faire mieux pour le RER toulonnais que les objectifs de ce maillon élémentaire (c'est-àdire 4 TER/h), tout en permettant aux trains devant desservir la Côte d'Azur (les traits rouges) de passer

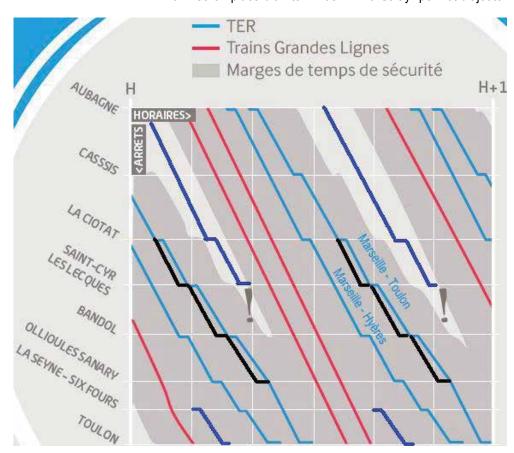
tant que l'itinéraire alternatif par une Ligne Nouvelle Marseille Nice n'est pas construit. Investir 4 Milliards d'Euros... pour faire ce qui est déjà possible aujourd'hui ne nous paraît pas judicieux. Alors, pourquoi?

Les promoteurs du maillon élémentaire Aubagne-Toulon répondront que, même si effectivement il y a bien 4 TER par heure entre Aubagne et Toulon, l'offre n'est pas convenable, car :

- les TER circulent par paire rapprochée. Il y a bien 4 TER par heure, mais il n'y a pas un TER toutes les 15 min : dans les gares desservies par 4 TER/h, La Ciotat et Bandol, l'attente entre chaque train est de 5 à 7 min, puis 25 à 23 min etc...
- Les gares de Cassis, St Cyr, Ollioules et La Seyne ne sont desservis que par 2 TER/h (à noter que pour Cassis, la Région ne demande pas d'augmenter l'offre).*

Ce constat implique-t-il le maillon élémentaire Aubagne-Toulon? Nullement.

La mise en place d'un terminus TER à St Cyr permet d'ajouter



des trains à Cassis, La Ciotat et St Cyr en direction de Marseille (traits bleu foncé du schéma page ci-dessous), il est donc possible de ne pas faire s'arrêter le second TER Marseille-Toulon à La Ciotat (La Ciotat restant desservi vers Marseille 4 fois par heure grace au TER terminus St Cyr) mais de le faire s'arrêter à Ollioules, qui passe ainsi de 2 à 4 TER/h. (cela correspond au sillon « corrigé » par le trait noir)

« Certes, certes », diront les promoteurs inconditionnels d'une Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon, « mais ces 4 TER/h ne sont toujours pas répartis de façon homogène et certains sont orientés vers une seule des 2 métropoles ».

Effectivement, en se contentant d'ajouter des terminus TER sur la ligne existante, il ne parait pas possible de faire mieux. Voilà l'argument des pro-Toulon MDS. « Ouf,

sauvé, il est nécessaire que la Ligne Nouvelle Marseille-Nice comprenne un maillon élémentaire entre Aubagne et Toulon », souffleront ses partisans : il n'y a plus qu'à trouver le banquier qui prêtera les 4 Milliards d'euros pour cela.... (Poser la question en ces termes ironiques devrait pourtant inciter à avoir plus d'une réponse dans sa besace...).

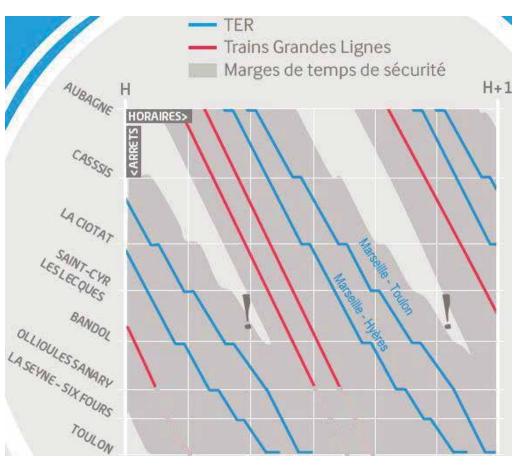
Mais ajouter des terminus TER sur la ligne existante est-elle la seule opération envisageable sur la ligne existante ? Ceux qui sont parvenus à ce stade de l'article conviendront que le problème de rattrapage des TER par les TGV ne se pose pas sur toute la ligne, mais naturellement aux extrémités.

Quand il est indiqué que la seule alternative à la LN Aubagne Toulon, est le scénario 0, c'est à dire l'ajout de 2 nouvelles voies complètes le long de la ligne existante entre Aubagne et Toulon, et que comme c'est impossible, il faut la Ligne Nouvelle, n'y a-t-il pas de solutions intermédiaires ?

Extrait de la page 4 de la plaquette RFF

Pour faire circuler davantage de trains entre Aix/Marseille, Aubagne et Toulon, un doublement de la ligne existante, appelé « scénario 0 », a donc été étudié. Cependant, l'impact sur le bâti, les vignobles (Bandol par exemple), les espaces naturels, le coût (estimé à 4,3 Mds d'euros pour la seule section entre Aubagne et Toulon), ainsi que les faibles gains apportés par ce doublement, ont conduit à abandonner ce scénario.

Imaginons par exemple qu'il soit possible de faire «disparaître» les TGV entre Ollioules et Toulon, tel un coup de gomme sur les traits rouges du schéma initial...



Tournez la page pour mieux comprendre...

Cette disparition est possible si les TGV peuvent circuler sur une autre voie (une même voie pour les 2 sens de circulation si l'horaire le permet (les TGV de sens contraire ne se croisent pas), ou une voie par sens de circulation. Nous allons valider cette possibilité plus loin).

En attendant, nous pouvons constater sur le schéma, que cela donne «de l'air» au second TER, qui pourrait ainsi facilement être décalé de 10 min, mais aussi effectuer tous les arrêts entre Bandol et Toulon au lieu d'être direct (comme illustré ci-dessous).

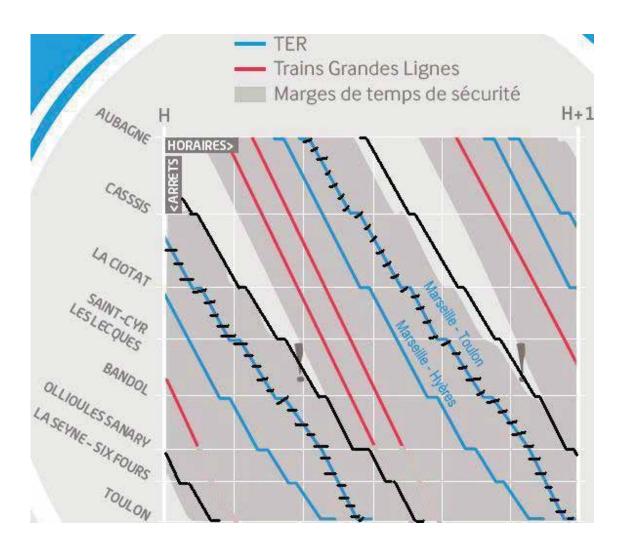
Ainsi, il y aurait bien un RER Toulonnais, avec 4 TER par heure entre Bandol et Toulon, avec réellement un TER toutes les 15 min.

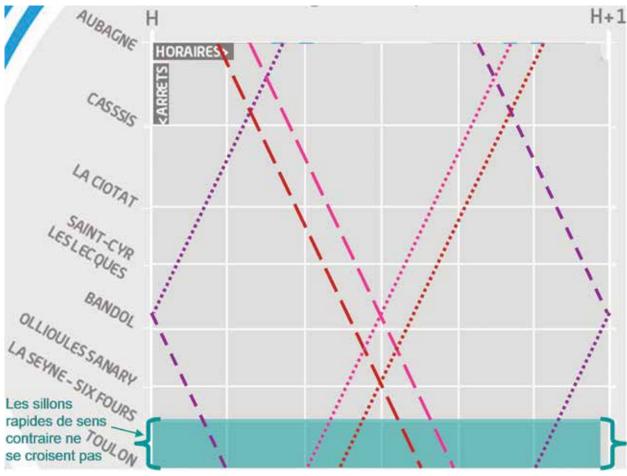
A noter que le TER décalé, en arrivant à Toulon après les TGV peut être diamétralisé avec des missions vers Hyères ou Carnoules, et que de nouvelles haltes peuvent être crées dans la traversée de Toulon (Les Playes, St Musse, l'Escaillon) puisque le TER circule sur des voies distinctes des TGV.

Cette proposition peut évidemment se combiner avec des terminus TER supplémentaire à St Cyr vers Marseille et à La Seyne vers Toulon, Carnoules, Hyères.

Revenons à la question laissée en suspens du nombre de voies supplémentaires nécessaires : entre Ollioules et Toulon, les TGV ont-ils besoin de 1 voie (commune aux 2 sens) ou 2 voies ? Sans rentrer dans les détails, il faut juste savoir que dans le cadencement du réseau national, les sillons de sens contraire sont symétriques par rapport à la minute 0 et 30.

Comme illustré sur les graphiques, entre Ollioules et Toulon, les





TGV de sens contraire ne se croisent jamais. Une seule voie est donc nécessaire pour les 2 sens. C'est particulièrement important entre La Seyne et Toulon, car autant, il est possible d'insérer une 3è voie, autant cela relève de la gageure d'en insérer 2.

Par contre entre Ollioules et La Seyne Sur Mer, faire circuler les TGV sur une voie unique ne serait pas très robuste, puisqu'un TGV Toulon Marseille sortirait de la voie unique à Ollioules juste avant la minute 30. Puis juste après la minute 30, un TGV Marseille Toulon y rentrerait : il est donc préférable que cette zone soit en double voie pour les TGV. Ça tombe bien, c'est une ligne droite, où les emprises ferroviaires pourraient facilement être élargies.

Combien coûteraient ces aménagements ?

D'après le « scénario 0 » étudié par RFF, le quadruplement entre Ollioules et La Seyne est estimé à 180 millions €. La 3è voie entre La Seyne et Toulon à 170 millions€. Total de Ollioules à Toulon : 350 millions€. Soit 11 fois moins cher que le maillon élémentaire Aubagne-Toulon.

Que conclure de tout ceci ? Que la justification d'une portion de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon est loin d'être fondée, y compris sous l'angle du développement des trains du quotidien. Or cette section coûte très chère et pour un investissement nettement moindre sur le réseau existant, un même développement des trains du quotidien est possible : il n'y aurait alors pas besoin d'attendre 2040 pour l'obtenir.

Tout ce qui vient d'être dit ne nie pas la nécessité d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice, mais la justification pour qu'elle comprenne un maillon élémentaire Aubagne-Toulon pour développer un RER Toulonnais est très fragile Cette Ligne Nouvelle reste nécessaire pour désenclaver la Côte d'Azur, proposer plus de trains à moyens et long parcours, mais pour cela, elle ne doit PAS passer par Toulon, à la fois :

- pour ne pas entraver le développement du RER toulonnais décrit ci-avant (qui n'est possible que tant qu'on ne dépasse pas 3 trains longs parcours par heure, dont une partie pourra d'ailleurs être terminus Toulon si une Ligne Nouvelle est réalisée via Brignoles pour faire transiter les trains vers la Côte d'Azur)
- pour que les TGV soient performants entre Marseille et Est Var (dans le projet proposé par RFF avec le maillon élémentaire Aubagne-Toulon et la circulation des TGV sur la ligne existante entre Toulon et Est Var, il faut 1h05 pour effectuer les 95km à vol d'oiseau entre Marseille et Est Var, soit une vitesse moyenne de 88km/h qui n'incite pas au report modal)
- pour que d'autres parties du Var que la métropole toulonnaise puisse être correctement desservie, en particulier le Centre Var car les prévisions de trafic indiquent un très faible impact du trafic Grande Ligne en gare de Toulon avec le maillon élémentaire Aubagne-Toulon de la Ligne Nouvelle, confirmant que Toulon a surtout besoin d'une augmentation des TER, d'un RER toulonnais, le plus vite possible, donc en aménageant le réseau existant.

La lecture de cet article aura peut-être heurté certains lecteurs.

Après avoir tant défendu la LGV PACA, nous tournerions casaque pour dire que la ligne existante est suffisante ? Evidemment que non. Mais il importe de bien comprendre que seul le maillon Aubagne-Toulon de la Ligne Nouvelle Marseille Nice n'est en fait pas nécessaire. Pire, il en sera le fossoyeur.

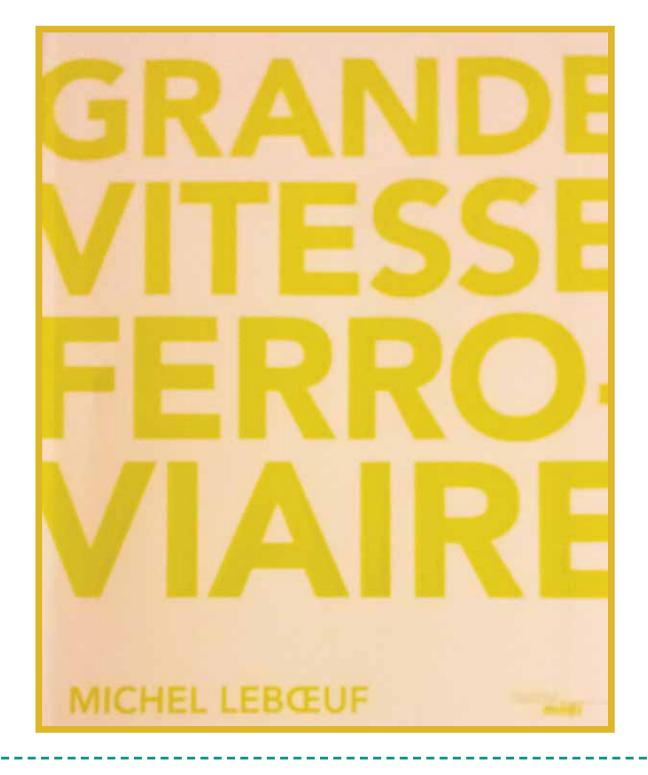
En effet, sur le reste du projet entre Aubagne et Cannes, rien de bon ne pourra de toute façon avancer tant que ce maillon élémentaire Aubagne-Toulon restera en projet, à commencer par le projet de RER toulonnais à qui on refusera tout investissement de capacité sur la ligne existante au prétexte qu'en 2040, le maillon de LN Aubagne-Toulon viendra tout sauver et qu'il ne faudrait pas gaspiller l'argent public (sic).

La section Est-Var Mougins n'émergera pas tant que persistera le blocage varois (sinon comment comprendre qu'elle ne fasse déjà pas partie de la priorité 1 ? étant donné son coût relativement faible et ses avantages immenses pour désenclaver les Alpes Maritimes...). Et quelques grands seigneurs varois continueront de prendre en otage le dossier, en revendiquant que puisque Marseille et Nice ont été servis en priorité 1, c'est à Toulon de l'être en priorité 2 en sanctuarisant le maillon élémentaire Aubagne-Toulon. En fondamentalistes irresponsables de l'aménagement du territoire, ils empêcheront toute possibilité de bifurcation vers Brignoles depuis ce maillon Aubagne-Toulon, comme nous le proposions en 2011 dans « le cinquième scénario ».

Le consensus autour d'une mauvaise solution (le passage par Toulon) a pour l'instant l'apparence d'une stabilité. Ce consensus auto-bloquant finira bien par se craqueler pour que le projet avance. Pour l'instant, c'est comme au mikado, il faut retirer les baguettes. Nous finirons bien par retirer celle qui tient tout. Bien qu'il y ait urgence, il y a finalement le temps, jusqu'en 2040 et un grand nombre d'élections!

Rémi QUINTON

Membre du CA de l'Association TGV et Développent Var Nice Côte d'Azur



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 €