

Contribution au débat public LGV PACA

**M. et Mme MAMY Louis
Bât C.
40 bd Voltaire
13001 MARSEILLE**

Marseille, le 25 avril 2005

A l'attention de Philippe MARZOLF
Président de la CPDP LGV PACA
1 bd Dugommier
13001 MARSEILLE

Veillez trouver ci-joint la contribution au débat public du 25 avril 2005, en complément à la proposition, que j'avais remise à vos services à l'occasion de la réunion du 22 mars 2005.

Elle concerne la proposition d'un scénario Nord Marseille – Nord Toulon –Ouest Nice, sans gare souterraine à Blancarde.

Je vous signale que j'ai adressé une copie de cette contribution à M. Le Maire de Marseille et à M. Le Président du Conseil Régional PACA, ceux-ci étant particulièrement concernés par ce projet.

Veillez agréer, Monsieur le Président, mes meilleures salutations.

Louis MAMY

Objet : Proposition pour le scénario 2 axes - Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice, sans gare souterraine à Marseille Blancarde.

L'examen du récent document versé au dossier RFF, à savoir « l'étude d'aménagement de la traversée de Marseille (janvier 2005) », depuis la LGV Med actuelle, du Nord de Marseille jusqu'à Aubagne, me permet de préciser et de compléter ma proposition du 22/03/05.

I – Je note tout d'abord que la vitesse prévue dans cette étude pour la traversée de Marseille est de 200km/h sur 20 km environ – ce qui paraît un peu faible compte tenu des infrastructures prévues. Toutefois, ce ralentissement pour traverser Marseille n'est guère plus pénalisant pour l'ensemble de la LGV jusqu'à Nice que la vitesse de 207 km/h (au lieu de 300) prévue à partir du Muy jusqu'à l'ouest de Nice et l'est beaucoup moins jusqu'à Nice ville.

II – Coût du scénario Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice sans gare souterraine à La Blancarde

L'étude précitée indique le taux de revient d'une gare souterraine à La Blancarde, comme repris ci-après :

- tube attente voyageurs en souterrain	45 M €
- tube supplémentaire pour voie de déviation en gare	80 M €
- élargissement du tube (bitube)	60 M €
- superstructures en surface	50 M €
Total :	235 M €
Ajouter 10 %	
d'après l'étude	23, 5 M €
Soit	258, 5 M €
Arrondi à	260 M €

Par ailleurs, il est porté sur l'étude des divers scénarios une somme de 200 M € pour aménagements sur le « réseau classique » à Marseille, comprenant le quadruplement des voies et l'amélioration du tracé entre Marseille et Aubagne ainsi que l'amélioration de l'accès en gare St Charles. On peut évaluer à 150 M € la part relative à ces premières opérations et à 50 M € pour la deuxième, ce qui est déjà appréciable puisque cela correspond aux prix d'une gare TGV (en surface).

Or, ce quadruplement entre Marseille et Aubagne sera en fait réalisé incessamment – suite aux décisions du Conseil Régional PACA et de l'Etat – c'est-à-dire bien avant la LGV PACA. Son coût doit donc en être soustrait pour les 150 M € précédents.

Dans ces conditions, le coût total d'investissement du scénario 2 axes Nord Marseille- Nord Toulon – Ouest Nice deviendrait :

Reports	5550 M €
Dont à déduire :	
Gare souterraine Blancarde.....	- 260 M €
Quadruplement et Tracé Marseille Aubagne ..	-150 M €
	= - 410 M €
Total.....	5140 M €

III – Comparaison avec les autres scénarios plus particulièrement envisagés, à savoir :

2 axes – Nord Arbois – A8 – Nord Toulon : 5350 M €

2 axes – Sud Arbois – A8 - Nord Toulon : 5050 M €

Il est moins cher que le premier (– 210 M €) et un peu plus cher que le deuxième (+ 90 M €).

Il y a toutefois plus d'inconvénients pour ce dernier (Sud Arbois – A8). Outre qu'il est plus long de 5 km que par Marseille – ce qui ne serait pas très important – il est obligé pour remonter vers le sillon de l'A8 de côtoyer de très près la ville d'Aix, ce qui est encore pire que de passer dans le pays d'Aix, ce dont la communauté urbaine d'Aix ne veut à aucun prix ; il cumule les 2 handicaps environnementaux de la périphérie d'Aix et de périphérie de Marseille (voir dépliant « Comment » page 24) ; ceux-ci sont forcément non-chiffrés dans l'étude, alors que les suggestions pour la traversée de Marseille en font partie intégrante (tunnels, prolongement du TGV Med, etc...)

Ceci montre l'intérêt de ce scénario Nord Marseille modifié dont le seul inconvénient serait un supplément de la durée du trajet Paris-Nice de 5' à 10' par rapport aux scénarios les plus directs.

Mais si l'on tient compte qu'il fait gagner sur ce trajet 1h43 par rapport à la situation actuelle, ainsi que 1h22 sur le trajet Nice-Marseille (et vers le Sud-Ouest), il se trouve que, même pour Nice, ce scénario lui est dans l'ensemble très favorable.

III bis – Possibilité de desserte de Toulon avec ce scénario

Celle-ci en devrait être très améliorée, en particulier pour les TGV directs Paris-Toulon :

3-1- Soit en utilisant la gare future Nord Toulon qui doit se situer vers Cuers. Je suppose qu'on pourrait la choisir, puisqu'elle serait située près de la ligne classique actuelle, de façon à la raccorder à cette ligne, de façon à ce que les TGV puissent arriver directement en gare de Toulon Centre (22 km entre la gare actuelle de Cuers et la gare de Toulon centre)

3-2 - Soit en utilisant la ligne à grande vitesse jusqu'à Aubagne et continuer vers Toulon par la ligne classique (S/R interconnexion)

- pour les TGV venant de la LGV Med, gain de temps appréciable

- pour les TGV venant de Marseille St Charles, gain de temps plus modeste

IV – Situation dans le cas proposé : pas de gare souterraine à Blancarde

Il y a lieu de reprendre, en insistant particulièrement pour clarifier les choses, la distinction faite lors de la proposition du 2 mars 2005, entre :

- a) les TGV directs Paris-Nice ou Paris-Toulon, sans arrêt à Marseille

Ceux-ci n'ont évidemment aucun besoin d'une gare TGV à Blancarde, ni à St Charles, ni ailleurs !

- b) les TGV ayant un arrêt à Marseille

Il s'agit des TGV en provenance du Nord ou de l'ouest de l'arc méditerranéen et à destination de Nice et de l'est de l'arc méditerranéen, dans ce sens ou en sens inverse. Ceci est le problème majeur, mais il est précisé encore qu'il ne concerne pas les TGV les plus rapides, puisque ceux-ci n'ont pas d'arrêt

IV-1 Possibilité de desserte par la gare de Marseille St Charles

1-1 Différence de temps de parcours avec l'arrêt à Marseille St Charles

Le fin de la 1^{ère} partie de la nouvelle LGV PACA se situant pour ces trains à peu près au niveau actuel de la bifurcation pour Nice (dite des Chartreux), il ne reste pour arriver en gare St Charles qu'un parcours de 1,400 km affecté d'un rayon minimum de 1380 m ($v \leq 180$), ce qui correspond à

une distance inférieure à celle qui est nécessaire pour le freinage et l'arrêt d'un TGV, même à la vitesse limitée (de 250 ou même 200 km/h) : ce qui, en aucune manière, ne peut faire perdre de temps aux TGV par rapport à un arrêt à Marseille-Blancarde.

De même pour le départ des TGV de la gare de Marseille St Charles vers Nice, bien que dans ce cas on ne puisse éviter une courbe d'assez petit rayon, de l'ordre de 500 m, ce qui ne permet qu'une vitesse de l'ordre de 100 km/h. Mais comme cette courbe ne concernerait qu'une partie de voie à 1000m maximum du départ du train, en zone de démarrage et d'accélération, ils ne peuvent certainement pas risquer de dépasser cette vitesse.

1-2 – Supplément de distance pour l'arrêt à Marseille St Charles au lieu de Blancarde

Celui-ci est à évaluer à 1400 m + 1000 m = 2400 m au lieu de 1020 m en passage direct, soit 1,380 km ; ce qui est négligeable par rapport au 175 km de la ligne : elle correspond à un supplément de temps de parcours de ½ minute environ.

Il est entendu que cette durée doit être calculée par rapport à la vitesse de la LGV dans cette zone, c'est-à-dire en principe 200km/h ; car les distances de freinage, d'arrêt et de démarrage seraient les mêmes dans le cas de la gare (Blancarde) sur le parcours direct, mais elles auraient bien sûr la LGV elle-même, au lieu d'être sur les côtés du triangle lui-même.

1-3 – Perte de temps pour le rebroussement en gare Saint Charles

Le temps d'arrêt normal des TGV pour une gare de moyenne importance est de 3 minutes. Les temps d'arrêts actuels des TGV qui transitent par Marseille St Charles y sont de 5 à 10 minutes. Compte tenu de l'importance du trafic voyageurs en gare de Marseille St Charles – et en dehors de toute sujétion de rebroussement-, un arrêt de 5 minutes paraît tout à fait proportionné avec l'arrêt de 3 minutes pour une gare moyenne. S'il y a donc des arrêts de 5 minutes, on doit conclure que les sujétions du service n'entraînant pas, dans le cas du rebroussement de perte de temps supplémentaire et s'il y a des arrêts de 10 minutes, on doit conclure aussi que la durée de cet arrêt n'est pas motivée par la sujétion de rebroussement mais par l'importance du trafic voyageurs.

En ce qui concerne la sujétion du conducteur pour aller d'un bout à l'autre de la rame TGV – sur laquelle on a beaucoup jaser – en prenant le cas le plus défavorable d'un même conducteur pour les 2 côtés du parcours, ainsi que le cas le plus défavorable d'un TGV au maximum de longueur prévue pour les grands TGV soit 400m, il faut compter 4 minutes en marchant assez vite (6 km/h), ce qui reste dans le cadre de la durée minimum d'arrêt de 5 minutes pour le TGV.

L'incidence des paragraphes 1-2, ci-avant (1/2 minute) et du présent paragraphe n'entraîne donc pas de sujétion de durée appréciables.

Comptons toutefois pour tenir compte des impondérables de circulation, une perte de temps de 2 minutes pour les TGV ayant un arrêt à Marseille (St Charles)

On est donc très loin de la ½ heure dont certains intervenants ont fait état en mélangeant d'une façon fort ambiguë les TGV directs sans arrêt à Marseille et les autres !

Et que comptent pour 2 minutes de plus ou de moins par rapport à la commodité, à la sécurité et au gain de temps d'avoir toutes les correspondances des TER et des Trains Grandes Lignes dans la même gare ?!

VI-2 – Capacité de desserte de la gare de Marseille St Charles

2-1 – Le trafic supplémentaire provoqué par la réalisation de la LGV PACA serait pour Marseille – Hors TGV directs Paris-Nice ou Toulon – de 1 TGV de plus par rapport à la situation de référence (étude RFF, page 22).

Si l'on détaille cette hypothèse, ce trafic était de 33 TGV en 2003 ; il deviendrait en 2020 de 48 TGV, pour les raisons exposées page 11 de cette étude, en dehors de toute réalisation de LGV PACA. Il y a donc lieu d'admettre que d'ici 2020 (date de la LGV PACA) la gare de Marseille St Charles devrait pouvoir absorber l'augmentation du trafic TGV et dans le cas contraire on devrait faire auparavant les aménagements nécessaires. Elle est d'ailleurs actuellement, depuis plusieurs années en cours de remaniement pour modernisation et création d'un Pôle de Transport multimodal. Il serait donc erroné d'imputer au projet de LGV PACA l'augmentation de $49-33 = 26$ TGV (différence entre la situation 2003 et la situation en LGV PACA).

Toutefois, l'ensemble de ces considérations ne permet pas d'appréhender d'une façon bien précise le nombre de TGV qui sera induit pour la gare de Marseille seule – par la réalisation de la ligne LGV PACA ..., alors qu'elle a déjà la ligne à grande vitesse. Il semblerait, en simple bon sens, que l'augmentation devrait se faire surtout pour les gares qui n'ont pas actuellement la ligne à grande vitesse.

Il ne semble donc pas que cette augmentation puisse être à même de nécessiter pour la gare de Marseille St Charles des installations radicalement plus importantes. La somme de 50 M € – soit le prix d'une gare TGV d'après l'étude prévue au chapitre II ci-avant – devrait être suffisante pour effectuer les remaniements nécessaires.

2-2 – Si je puis me permettre une digression, la situation actuelle me rappelle furieusement celle de l'époque de la préparation du dernier tronçon de la LGV Méditerranée, de Valence à Marseille.

Il courrait alors des considérations tragiques sur la capacité d'absorption de ce « nouveau » trafic TGV par la gare de Marseille S Charles, et en désespoir de cause on a envisagé très sérieusement – ou plutôt on a été à deux doigts de le faire (d'après ce qui a été dit dans la presse) – de construire une gare TGV à Marseille-Joliette, ce qui aurait cumulé les inconvénients d'un prix de revient très élevé, avec une mal-commodité et une perte de temps pour les correspondances avec les TER et les grandes lignes, toutes conséquences aussi prohibitives l'une que l'autre.

Finalement, on s'est contenté – paraît-il – de créer une voie supplémentaire de St Barthélémy à St Charles, contre laquelle – paraît-il – RFF s'est opposé, la considérant comme inutile – paraît-il.

Si, lors de la mise en service de la LGV Med jusqu'à Marseille, la gare de Marseille St Charles a été fortement perturbée pendant un certain temps, elle s'est depuis longtemps normalisée, ce qui prouve que les perturbations initiales n'étaient pas dues au manque de place mais à de toutes autres raisons. Il n'en reste pas moins que prévoyant pour l'avenir un trafic TGV, trains grandes lignes et surtout TER de plus en plus important, il faudra en agrandir la desserte ferroviaire.

Dans cet ordre d'idées et pour en revenir à la LGV PACA, il y a assez de place sur les côtés des voies actuelles, notamment du côté des anciens hangars à marchandises non-utilisées, pour éviter de se lancer dans la folie d'une gare souterraine à Marseille Blancarde.

2-3 – Autre exemple de correspondance difficile : la gare d'Avignon TGV qui est loin de la gare d'Avignon centre présente des difficultés de correspondances et d'accès au centre-ville qui mécontentent sérieusement les avignonnais.

Ce n'est pas une critique toutefois du tracé de la LGV ni de l'emplacement de la gare d'Avignon TGV, puisqu'il semblait difficile de faire autrement, mais dans le cas qui nous occupe pour Marseille, nous avons déjà la LGV Méditerranée qui arrive à Marseille et, autant pour la LGV Med que pour la LGV PACA, nous avons une gare polyvalente au cœur de la ville qui permet d'assurer toutes les correspondances ferroviaires ainsi que les 2 lignes de métro de Marseille.

2-4 – Variante relative à la capacité de desserte de la gare de Marseille St Charles

Il ne semblerait pas particulièrement onéreux, si cela s'avérait nécessaire, malgré tout ce qui a été exposé précédemment, de créer une partie souterraine sous quelques voies actuelles, pour y ajouter quelques nouvelles voies, ce qui serait sans aucune mesure avec le projet évoqué dans l'étude de

janvier 2005, pour construire une gare TGV souterraine à -50m du dessus du sol, pour un prix de 155 M € – inférieur toutefois à celui de La Blancarde – qui est lui aussi prohibitif.

V – Conclusion

Pour en finir et pour en venir au point qui me paraît le plus crucial, il semblerait pour le moins incohérent – et c'est encore le moins qu'on puisse en dire -, au moment où on rénove, agrandit, modernise la gare de Marseille St Charles ; où l'on y crée une pôle de Transports multimodal, où on a aménagé une sortie directe sur l'autoroute ; le tout pour un prix de revient considérable, d'envisager – même si ce n'est pas dans l'immédiat – de supprimer la partie TGV de la gare St Charles et de la remplacer par une gare souterraine à construire à Blancarde pour un coût pharamineux.

En supprimant la correspondance immédiate entre TGV, Trains GL et TER à St Charles par une correspondance pour les TGV à Blancarde, qui serait reliée par le métro – mais un métro qui ferait le tour de la ville pour aller à St Charles - à Blancarde, avec toutes les pertes de temps et les sujétions qui en découlent.

En observation, ces incohérences ne peuvent qu'encourager la critique des opposants au scénario Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice.

En conclusion, la gare de Marseille Saint Charles a été conçue et confirmée comme une gare à part entière au cœur de la ville et elle doit le rester plus que jamais.