

Jacques BECKER
43 rue Sauffroy
75017 PARIS

0662066416

Paris, le 26 juin 2005

Que faire comme LGV PACA pour répondre à la double vocation affichée par RFF:

- la grande vitesse pour améliorer l'accessibilité de la région

- . relier le Var et les Alpes Maritimes au réseau à grande vitesse français et européen ;
- . réaliser le maillon central de l'arc méditerranéen à grande vitesse

- la grande capacité pour répondre à la congestion des transports dans la région

- . augmenter la fréquence des TER pour répondre à des besoins croissants de déplacements ;
- . offrir des liaisons rapides par fer entre les agglomérations.

1. Avant d'aborder l'opportunité d'une LGV PACA, deux éléments essentiels sont à étudier :

- la dépendance d'une LGV PACA aux LGV Paris-Lyon (LN1) et Méditerranée (LN5);
- l'étude des possibilités de gain de temps par augmentation de vitesse limite sur ces lignes et mise en service de matériels roulants de nouvelle génération.

1.1. DEPENDANCE D'UNE LGV PACA AUX LGV PARIS-LYON (LN1) ET MEDITERRANEE (LN5)

Le projet propose des solutions mais strictement limitées à une ligne nouvelle entre l'actuelle ligne LGV Méditerranée et la Côte d'Azur. Or, il est évident que cette ligne nouvelle doit être considérée comme une extension de l'actuelle ligne Méditerranée et, plus au Nord, de la LN1 Paris-Lyon. En effet, il s'agit bien de proposer une offre dense composée, d'une part, de TGV radiaux entre la région PACA et Paris, et d'autre part, d'une offre de TGV jonction considérablement enrichie grâce aux différentes lignes nouvelles qui devraient être mises en service. Or ce trafic nouveau devra être acheminé par la seule LGV existante entre Paris, Lyon et la Méditerranée et dont il est de notoriété que le tronçon entre le triangle de Coubert sur la ligne d'interconnexion et le raccordement de Pasilly (débranchement de la ligne vers Dijon) est déjà à la limite de saturation et comporte peu de réserve de sillons potentiels alors même qu'il lui faudra bien, outre le nouveau trafic engendré par la LGV PACA de et vers Paris, l'Ouest et le Nord de la France et de l'Europe, il lui faudra bien supporter le futur trafic engendré par les LGV Rhin-Rhône et Lyon-Turin.

Quelles que soient les caractéristiques d'une ligne nouvelle PACA, sa capacité est donc tributaire de la capacité de la LN1 et elle n'est viable que si des réponses pérennes sont apportées au problème de saturation et d'intense utilisation de cette LN1.

Est il raisonnable de dépenser, selon le scénario retenu, des centaines de millions d'euros supplémentaires, de détruire irrémédiablement les sites et la qualité de vie de nombreux résidents qui n'auront d'autre choix qu'entendre et voir passer des TGV, dans le seul but de

gagner quelques minutes entre LN5 et Nice, si c'est pour perdre plus que ce gain par des problèmes d'insertion de ces TGV dans le trafic au Nord de Lyon ?

Il faut par ailleurs rappeler que cette ligne, âgée de 24 ans (pour sa partie entre Saint-Florentin et Pasilly) a déjà du faire l'objet d'un renouvellement total de voie et ballast ainsi que de sa caténaire.

Quel sera le comportement de LN1 avec un apport conséquent de trafic et cet apport sera-t-il seulement possible, le dossier de présentation de RFF n'aborde pas ces questions qui mettent en jeu la viabilité même d'une LGV PACA.

1.2. POTENTIEL DE GAIN DE TEMPS PAR AUGMENTATION DE VITESSE LIMITE SUR LN1 ET LN5

Le dossier de présentation évoque à peine (« comment » page 34) les gains de temps potentiels à attendre des nouveaux progrès de la technique ferroviaire d'ici à la mise en service de la LGV PACA.

La aussi, ce point me semble être une carence du dossier car il n'est pas hors de portée d'étudier les améliorations possibles de LN1 et LN5 ainsi que l'amélioration des performances à attendre des matériels en cours de développement chez les constructeurs.

La partie la plus ancienne de LN1 a été portée d'une vitesse maximale de 260 à 270 puis 300 km/h. Le TGV Est sera mis en service à 320 km/h dans deux ans mais est conçu pour une vitesse de 350 km/h. LN5 est également calibrée pour 350 km/h.

En 2020 les rames TGV Sud-Est (déjà en partie affectées à la LGV Nord) auront forcément été remplacées par du matériel de nouvelle génération et les rames Réseau elles-mêmes seront en fin de vie et par conséquent sans doute déjà affectées à des missions moins difficiles que leurs longs parcours actuels. Quant aux rames Duplex, leur conception réserve sûrement un potentiel de reconfiguration à mi-vie pour une plus grande vitesse.

Il ne me semble donc pas très réaliste d'évaluer les temps de parcours de 2020 sur la base des caractéristiques des lignes et matériels roulants en service actuellement.

Il serait extrêmement intéressant de connaître ce qui peut raisonnablement être envisagé comme augmentation de vitesse sur LN1 et LN5 et les gains de temps escomptés par l'amélioration de l'infrastructure de ces lignes et la mise en service de matériel roulant de nouvelle génération déjà développé ou en cours de développement chez les constructeurs.

Pour l'évidente raison que la LGV PACA doit bien être considérée comme une extension de ces lignes. Et que toute amélioration du temps de parcours sur ces lignes pourrait rendre moins crucial la recherche de chaque minute de gain de temps à tout prix sur une future ligne PACA.

2. UNE LGV PACA POUR QUELLE FINALITE ?

Plus on donnera d'objectifs différents à cette ligne, plus elle ne sera au final que compromis, moyenne pour tous, excellente pour personne. Il y a donc de sérieux choix politiques à faire et à accepter.

2.1. Relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse français et européen :

Si la priorité est la rapidité de desserte de l'Est du Var et des Alpes-Maritimes, la meilleure solution est une LGV Aix/St-Maximin/Brignoles/Le Luc/Les Arcs en utilisant le plus possible l'axe historique parcouru par la ligne Carnoules-Brignoles, la RN7 et l'A8.

Dans ce cas, cette LGV doit ignorer Marseille et Toulon.

Mais pour quelle clientèle ? Les différents scénarii prévoient des temps de parcours Nice-Paris de 3h35 à 4h05. Dans tous les cas supérieurs à la durée de 3 heures considérée comme faisant basculer la majorité des voyageurs vers l'avion.

La première liaison aérienne s'envole de Paris à 07H00 pour atterrir à Nice à 08H25. Elle est suivie de départs vingt minutes puis dix minutes après.

Ferait on un départ à 05H00 de Paris-Lyon pour que le premier TGV atteigne Nice au mieux à 08H35?

Dans l'autre sens, le premier vol quitte Nice à 06H40 pour arriver à Orly à 08H15, le premier TGV devrait aussi partir à 05H00 pour arriver avant 09H00 gare de Lyon.

Les mêmes observations peuvent être faites pour le trajet retour.

De plus, il ne faut pas oublier que l'aéroport Nice-Côte d'Azur n'est qu'à 3 km de la Place Masséna...

La LGV PACA ne sera donc pas en mesure de s'imposer comme une alternative crédible pour la clientèle d'affaires sur le trajet Paris-Nice.

Quant à la clientèle de loisirs, moins sensible à la durée de parcours, l'incidence serait certainement la même qu'elle soit réduite de 1h30 ou 2 heures.

La desserte prévue est au mieux de 13 relations vers Paris, alors même que la situation de référence (définie à la page 11 « comment » du dossier RFF) prévoit 8 liaisons, donc en l'absence de LGV PACA.

Même observation pour les relations « jonction » puisque le projet prévoit seulement de 1 à 5 relations supplémentaires selon les scénarii.

Peut on vraiment qualifier de « projet réalisable à coût maîtrisé » un investissement de plusieurs milliards d'euros pour un gain de seulement 5 relations quotidiennes Nice-Paris et 1 à 5 relations « jonction »?

Pour moi la réponse évidente est non, l'Est du Var et les Alpes-maritimes ne justifient pas à eux seuls la LGV PACA et celle-ci doit bien atteindre d'autres objectifs :

2.2. Réaliser le maillon central de l'arc méditerranéen à grande vitesse ; offrir des liaisons rapides entre les agglomérations :

Dans ces perspectives, la LGV ne peut au contraire ignorer Marseille et Toulon. C'est d'ailleurs ce que préconise RFF qui indique que tous les TGV province/province d'une LGV PACA ne seraient économiquement viables qu'en desservant Marseille et Toulon.

3. GARES EN CENTRE VILLE OU NOUVELLES GARES EXCENTREES ?

L'automobile présentera toujours les avantages incomparables de liberté totale de l'horaire de départ, de la desserte intégrale de porte-à-porte et donc de l'absence de rupture d'acheminement des voyageurs et de leurs bagages. Ce dernier critère étant un critère de confort essentiel pour les seniors, qui, compte tenu de l'allongement de la durée de la vie, sont bien actuellement la clientèle loisirs cible et fidèle du TGV Méditerranée au-delà de Marseille et donc de la future LGV PACA.

Le train a comme avantages par rapport à l'avion l'absence de délai d'enregistrement et l'accès aux centres villes. Ce deuxième avantage est supprimé par les nouvelles gares TGV excentrées qui imposent rupture de charge et recours à l'automobile.

Plus un trajet global est court, plus les parcours terminaux sont proportionnellement longs. Pour être attractif, le TGV, à fortiori s'il a vocation de liaisons inter cités à moyennes distances, doit donc desservir les centres d'intérêt principaux et non des « gares aéroports » dont le temps nécessaire à les rejoindre annihile en partie ou totalement le temps gagné à coups de milliards d'euros sur ligne nouvelle.

Quand on parle durée de trajet, seul le temps de trajet de porte-à-porte compte, ce que semblent avoir perdu de vue les concepteurs des gares sur les lignes TGV actuelles.

Les gares excentrées encouragent l'utilisation de l'automobile, sont dévoreuses d'espaces dédiés...aux parkings, augmentent le coût du voyage (parking ou transport collectif). De surcroît, les aménagements pour leur desserte ne sont pas inclus dans les projets et sont à charge des collectivités locales.

Autre aspect non évoqué par le maître d'ouvrage, les gares nouvelles compliquent l'exploitation en multipliant les dessertes de points d'arrêts sur embranchements, compliquent la lisibilité des dessertes pour une ville donnée (le voyageur arrivant à la gare centre-ville accepte t'il de repartir de la gare excentrée ?) et affaiblissent la densité de ces dessertes puisque les trains desservant la gare nouvelle sont autant de trains qui ne desservent pas le centre ville en embranchement (et vice-versa).

Peut on objectivement parler de succès pour les dessertes actuelles du Creusot TGV, Macon TGV, Lyon-Satolas, pour les ruptures de charge imposées à Valence TVG et Avignon TGV ?

Il paraît indispensable d'en finir avec ce concept de gares excentrées.

Les TGV affrétés par le conseil régional Nord-Pas-de-Calais, cités en exemple (« pourquoi » page 32 du dossier RFF), sont un succès parce qu'ils desservent les gares centre ville.

La LGV belge a fort opportunément choisi la desserte des centres ville pour ses liaisons, qui sont de moyenne distance.

Il faut donc arrêter de ne penser une ligne TGV que comme une liaison devant être la plus rapide possible entre la gare d'origine et la gare terminus mais tenir compte de la qualité de desserte au cœur des agglomérations de toutes les villes intermédiaires qu'il a été décidé de desservir sur son parcours, en privilégiant impérativement l'absence de rupture de charge.

Une LGV PACA doit donc desservir le cœur de Marseille et de Toulon.

3.1. MARSEILLE BLANCARDE, GARE « NATURELLE » SUR PARIS-NICE

Pour Marseille, le site le plus approprié me semble être la gare de Marseille-Blancarde, déjà située sur l'axe Paris-Nice. Cette gare « évite Saint-Charles » à la sortie du raccordement des Chartreux, est sous utilisée et pourrait certainement devenir la gare « centre-ville » pour tous les TGV n'ayant pas leur terminus à Marseille. Elle a vocation à sortir de sa somnolence puisque l'agglomération marseillaise la place au cœur d'un grand projet. La Blancarde est appelée à devenir la véritable deuxième gare de Marseille, pôle d'échange majeur entre le train, la ligne 1 du métro, 2 lignes de tramway et les bus.

Supposons des TGV desservant à la fois Aix-TGV et La Blancarde, le passage et le rebroussement de Saint-Charles deviennent inutiles. RFF précisant que les missions des TGV de Paris pour Marseille et Aix sont inchangés par le projet, les correspondances TER autour de Marseille restent assurées pour les voyageurs de ces dessertes terminus Saint-Charles.

Les missions de TGV inter cités Nice / Marseille auraient leur terminus à Saint-Charles, assurant eux aussi les correspondances TER.

3.2. TOULON CENTRE PLUTOT QUE TOULON NORD OU TOULON EST

Nombre de contributeurs au débat font remarquer la singulière situation géographique de Toulon, dont la seule possibilité d'extension entre mer et montagne est un axe Ouest-Est. La population de l'aire toulonnaise se répartit à peu près en trois tiers : un tiers à l'Ouest de Toulon, un tiers Toulon ville, un tiers à l'est. Implanter une gare TGV à l'Est ou au Nord-Est (qualifiée Nord Toulon dans le projet) présente donc nombre d'inconvénients majeurs que ces contributeurs font clairement ressortir. Le meilleur emplacement reste Toulon centre puisque selon RFF, c'est celui qui est le plus attractif pour les voyageurs inter cités régionaux. A noter que l'agglomération Toulon Provence Méditerranée vient d'investir dans une gare routière accolée à la gare SNCF assurant des dessertes départementales complémentaires au train.

4. SCENARIO PREFERE

Si ce projet de LGV PACA est poursuivi, mes souhaits sont donc pour le scénario à UN AXE, desservant Marseille Blancarde (et non pas Saint-Charles) et Toulon Centre (et non pas Nord Toulon).

Ce scénario fait l'économie de remodelage de Saint-Charles qu'il ne dessert pas, libérant ainsi des sillons à quai dans cette gare.

Il fait également l'économie d'une gare nouvelle « Nord Toulon » et de toutes ses conséquences nuisibles pour l'Est de Toulon.

Marseille Blancarde me paraît apte à absorber l'arrêt de tous les TGV n'ayant pas leur terminus à Marseille (en fait seulement 8 TGV de plus que la situation de référence 2020 sans LGV).

Je suis perplexe quand aux affirmations de la nécessité de travaux pharaoniques à Marseille. Actuellement, le raccordement des Chartreux et la gare de la Blancarde sont sous-exploités. La Blancarde comporte 4 voies à quai ce qui paraît suffisant pour absorber une forte augmentation des fréquences sans avoir à créer une seconde gare souterraine. L'éviction progressive des rames Corail tractées au profit de rames TGV ou automotrices engendrera un moindre besoin de mouvements de machines haut-le-pied entre le dépôt de la Blancarde et Saint-Charles.

De plus, des progrès d'exploitation sont envisageables, notamment avec le projet RFF de graphique cadencé généralisé à l'horizon 2008, réforme qui « *devrait permettre d'augmenter la capacité du réseau de 10 à 20% selon les activités* ».

Toulon (centre) comporte 6 voies principales dont 5 à quai et devrait également, après rationalisation de l'exploitation, pouvoir absorber l'augmentation de tous les trafics. Par exemple, le report à Hyères, pour réveiller l'attrait de cette desserte ferroviaire au détriment de son aéroport, de l'origine / terminus de certains TGV et TER, devrait pouvoir libérer des créneaux de passage en gare de Toulon. Le cadencement TER en projet devrait entraîner une moindre durée d'occupation des voies entre l'arrivée d'une mission en terminus et son départ en origine.

Concernant le tracé de ligne nouvelle elle-même, je pense qu'il ne faut pas rechercher seulement la rentabilité financière par le gain de la minute à tout prix mais impérativement la rentabilité globale socio-économique. Rechercher au maximum le jumelage de l'infrastructure

nouvelle avec celle existante, ferroviaire ou autoroutière (A50 entre Marseille et Toulon, A57 de Toulon au Luc, A8 plus à l'Est.).

Pour conclure ma contribution :

Oui à une LGV PACA si des réponses claires sont apportées à la problématique de la saturation de LN1, aux progrès à attendre de relèvements de vitesse et de mise en service de matériels de nouvelle génération sur LN1 et LN5.

Oui à une LGV PACA servant tant les relations extra régionales que régionales ;

Oui à une LGV PACA desservant Marseille Blancarde et Toulon centre ;

Oui à une LGV PACA jumelée aux infrastructures existantes ;

Non à une LGV PACA privilégiant manifestement une agglomération au détriment des autres ;

Non à une LGV PACA desservant des « gares AOC » ;

Non à une LGV PACA qui rechercherait le gain de temps à tout prix au mépris de la commodité du voyage ;

Non à une LGV de technocrates qui n'envisagent pas d'améliorations sans travaux de génie civil pharaoniques au lieu d'exploiter toutes les possibilités d'amélioration des procédures de l'exploitation.

-oO§Oo-