

FRÉDÉRIC-GEORGES ROUX

“ Solution LGV Nice alternative directe ”

juin 2005

Les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Frédéric-Georges Roux

Ancien Élève de l'École Polytechnique,

Parisien d'origine, toujours en activité, informaticien, dirigeant d'entreprise dont le siège est à Paris, ayant établi sa résidence principales à Carnoules depuis 1998.

Allant systématiquement à Paris un ou deux jours par semaine pour son activité professionnelle, ainsi qu'à Sophia-Antipolis et Aix-en-Provence où il a des bureaux.

Ayant délibérément opté pour le TGV pour se rendre à Paris (via Toulon ou Aix) après avoir été longtemps abonné AOM puis Air Lib (Hyères-Orly).

Considérant que Toulon est bien desservi et que l'on peut ainsi éviter de nuire au sillon permien.

CONTACT

Frédéric-Georges Roux
Domaine des Baumes
83660 Carnoules
tél : 04 94 33 21 14
04 94 33 64 09
06 07 77 68 68
fax : 04 94 33 22 19
email : fredroux@cegetel.net

Dans le cadre du débat public organisé par la CNDP, Commission particulière du débat public LGV PACA

UNE SOLUTION ALTERNATIVE RÉDUITE ET ÉCONOMIQUE POUR DESSERVIR NICE EN 3h35 ET TOULON EN 3h29 SANS CRÉER DE NOUVELLE GARE TGV À TOULON NI TRAVERSER LA LOUBE ET LE SILLON PERMIEN.

Cette deuxième contribution aux cahiers d'acteurs décrit un scénario simplifié permettant d'éviter nombre des inconvénients et nuisances qui ont été décriées lors des réunions de proximité tenues dans le Var, tout en permettant la meilleure desserte à grande vitesse de l'Est des Alpes Maritimes (Cannes, Nice...), une excellente desserte de Toulon et la libération des sillons nécessaires à l'amélioration très sensible du service TER.

Dans ses considérations liminaires, l'auteur reprend des extraits de documents publiés depuis 10 ans qui permettent de contester la crédibilité des hypothèses et conclusions d'accroissement de trafic à moyen terme sur lesquelles RFF et SNCF s'appuient pour tenter de justifier le bien fondé de leur projet (sans pour autant pouvoir, et de loin, en justifier la rentabilité) ainsi que quelques principes de bon sens sur les longueurs minimales et maximales des tronçons adaptés au transport ferré à grande vitesse.

Il décrit ensuite le schéma qu'il propose et ses avantages :

- une nouvelle LGV directe entre la LGV Méditerranée pour rejoindre Cannes et Nice sans passer par Toulon,
- les aménagements de la ligne actuelle entre Marseille et Toulon (doublement) et les raisons pour lesquelles la ligne actuelle Toulon-Les Arcs peut être utilisée sans grandes modifications

Tout en offrant quasiment les mêmes performances et services, ce schéma évite ainsi la construction d'une nouvelle gare TGV à Toulon (Nord ou Est) et surtout la construction des deux tronçons de LGV amont et aval pour la desservir.

CONSIDÉRATIONS LIMINAIRES

Les hypothèses de trafic à venir sont contestables

Les affirmations d'accroissement du trafic voyageurs grandes lignes en PACA pour 2020 émises par la SNCF et RFF sont particulièrement sujettes à caution et démenties par l'histoire.

Le rail a connu son apogée entre la première et la deuxième guerre mondiale et, depuis plus de 40 ans connaît un déclin régulier.

En dépit de la mise en services des seules lignes à grande vitesse pouvant être rentables, sa part de marché diminue et le nombre de voyageurs/kms décroît chaque année.

(Sources : OEST, SNCF, *Le rapport Interdit* de Christian Julienne, Les Belles Lettres 1996, *Rapport Annuel 2004*, SNCF)

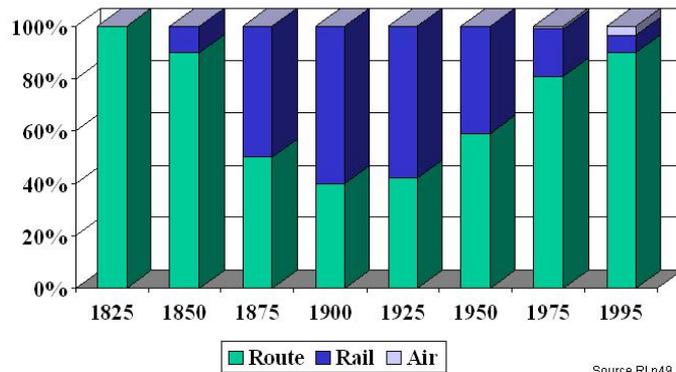
Toutes les LGV rentables ont déjà été construites ou décidées

Le recours au train à grande vitesse n'a de sens qu'à deux conditions :

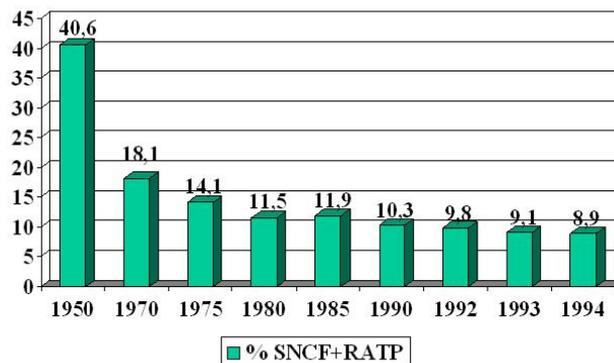
1) relier entre eux des bassins d'emploi importants (plus d'un million de personnes) ; il y en a seulement quatre ou cinq en France : l'Île-de-France, Lyon-Saint Étienne-Grenoble, Aix-Marseille-Toulon-Montpellier, Lille-Roubaix-Tourcoing, Nantes-Angers-Saint Nazaire-Cholet et Bordeaux (qui, au demeurant est une métropole au milieu d'un véritable désert démographique) ; Nice n'est pas dans cette liste.

2) Comporter des sections (sans arrêt ou avec un seul arrêt au maximum) correspondant à une durée de trajet d'au moins une heure à 1h15 (250 kms) et d'au plus 2h30 à 3h00 (600 à 750 kms) car, en-dessous on est tenté de prendre la voiture (ce qui évite d'aller à la gare de départ et de faire un trajet après la gare d'arrivée) et, au-delà l'avion reste plus intéressant et, de surcroît, meilleur marché.

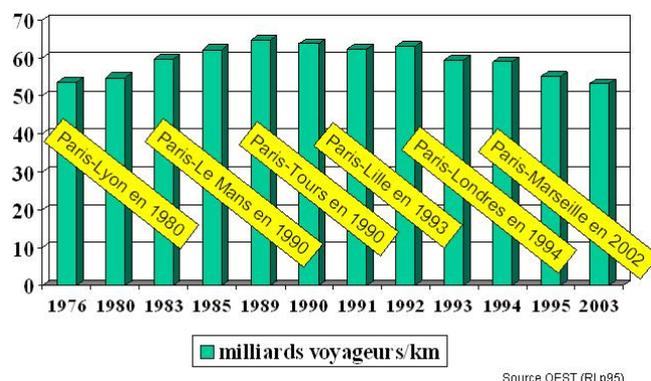
Part du rail en France : l'invention, l'apogée puis le déclin



Trafic voyageur (SNCF+RATP) en % du trafic total voyageurs



Le trafic voyageurs décroît depuis 1982 malgré la mise en service des TGV



A-T-ON BESOIN D'UNE LGV PACA ?

Prolongement peu coûteux, car en plaine, de la LGV Paris-Lyon, mettant Avignon à 2h30 de Paris, Aix-en-Provence et Marseille à moins de 3 heures (temps commerciaux), La LGV Méditerranée confirme la justesse des points ci-dessus, mais faut-il aller plus loin en construisant des infrastructures nouvelles (lignes, tunnels, viaducs, gares, parkings, voies d'accès péri-urbaines...) pour relier Nice en passant ou non par Toulon ?

Les infrastructures actuelles permettent de faire Paris-Toulon en 3h29

Aujourd'hui, sans investissement supplémentaire, le TGV peut relier Paris à Toulon centre (814 kms) en moins de 3h30 (temps théorique sans arrêt cité page 11 du dossier 21 des études préparatoires au débat public). C'est à ces 3h29 qu'il faut comparer les gains de temps potentiels du projet dont les scénarios retenus en priorité visent à desservir une gare toulonnaise périphérique excentrée à l'Est de Toulon (que ce soit Cuers ou le projet de gare à La Pauline récemment proposé par les équipes de Monsieur Falco, sénateur-maire de Toulon).

Le projet LGV actuel n'apporte pas de gain pour Toulon

Le temps pratique commercial actuel de 3h50 provient d'une part du fait que faute de voyageurs en nombre suffisant pour justifier économiquement des TGV directs Paris-Toulon, ceux-ci font un ou deux arrêts à Avignon, Aix-en-Provence ou Marseille pour charger ou décharger un grand nombre de passagers et d'autre part que les TGV sont ralentis entre Marseille et Toulon car ils partagent les voies avec quelques TER (sans parler des 10 à 12 minutes nécessaires à l'inversion de sens de marche imposé par le cul-de-sac de la Gare Saint Charles).

Les gains de temps théoriques proposés par les différents scénarios pour Paris-Toulon varient entre 3h04 et 3h32 auxquels il faut honnêtement ajouter les temps de transfert entre Toulon-Nord et Toulon Centre (de 15 à 30 minutes), ce qui met en évidence l'absence totale de tout avantage apporté par le bout de LGV supplémentaire à construire, la situation actuelle pouvant, sur ce plan, être considérée comme satisfaisante pour Toulon.

Les distances intercités en PACA sont trop petites pour justifier la grande vitesse

Les distances intercités en PACA sont trop courtes pour justifier le recours à la grande vitesse, mis à part peut-être Marseille-Nice, à supposer qu'il y ait une demande suffisante pour de tels trajets.

En tout état de cause, les études de RFF montrent au contraire deux besoins disjoints : le premier pour améliorer les dessertes locales de l'agglomération Marseille-Toulon et le second pour améliorer les dessertes locales de l'agglomération Cannes-Sophia-Nice. Il y a en effet un vide quasi-désertique entre Toulon et Cannes, sauf pour des besoins touristiques saisonniers dont les usagers occasionnels ne sont probablement pas à 30 minutes près.

Le besoin Paris-Nice est-il réel ?

Restent les liaisons Paris-Nice pour lesquelles le recours à la grande vitesse ne présente un intérêt que si le temps de parcours (au moins théorique) est suffisamment bas. Seules les branches directes des scénarios à trois axes permettent de ramener le temps actuel de 4h51 entre 3h33 et 3h41, meilleurs temps qui est pratiquement déjà au-dessus du maximum acceptable pour pouvoir concurrencer l'avion.

Dans ces conditions, la réponse est claire : il n'y a pas besoin d'une LGV PACA.

En revanche, il ne fait nul doute que l'amélioration rapide des dessertes régionales (TER) est capitale et qu'elle ne peut attendre 2020.

La difficulté provient aujourd'hui de trois raisons principales :

- 1) la ligne Marseille-Toulon à deux voies est saturée, et son partage entre les TGV et les TER (sans parler des quelques trains de marchandises) ralentit les TGV et limite le nombre de sillons disponibles aux heures de pointe pour les TER,
- 2) la gare de Marseille Saint-Charles est saturée, son nombre de quais est insuffisant et les voies d'accès de ce cul-de-sac sont trop complexes pour assurer, là aussi aux heures de pointe, les manœuvres de tous les types de trains (n'oublions ni les trains de marchandises pour le Port Autonome ni les trains de service),
- 3) la ligne littorale entre Fréjus (et donc depuis Draguignan) et Nice-Vintimille est lente, saturée, tortueuse et peu élargissable ; or, datant du XIX^e siècle, elle est l'unique liaison ferroviaire au Sud pour rejoindre Cannes, Nice et aller plus à l'Est si besoin.

Scénario alternatif proposé

Compte tenu de tous les paramètres mis à notre disposition dans le cadre du débat public, des réflexions qu'ils amènent et de la recherche d'un compromis qui soit acceptable, plus économique et minimisant les conséquences sur l'environnement, les habitants et les exploitants des régions menacées, je suggère le scénario mixte de la page suivante.

ALORS, QUELLE SOLUTION DE COMPROMIS ?

Description du scénario

Ce scénario s'appuie en partie sur les scénarios à trois axes dont il ne retient en LGV que l'axe vers Nice (celui pour Marseille existant déjà et celui pour Toulon étant remplacé par l'amélioration du trafic lié au doublement des voies entre Marseille et Toulon dont les caractéristiques sont décrites dans les études de RFF).

L'option de faire partir la LGV vers Nice de Sud-Arbois, de Nord-Arbois ou de la Durance restant ouverte. L'auteur ayant une préférence technique pour la solution la plus au Nord (Durance vers Haut-Var) mais ayant fait figurer Sud-Arbois sur son schéma pour permettre des liaisons rapides Nice-Marseille et Nice-Aix TGV.

La mise à 4 voies entre Marseille et Toulon permet de faire aller plus vite les TGV au départ et à destination de Toulon et de viser un 3h29 commercial (avec évitement de Marseille), tout en donnant plus

de possibilités aux TER de l'agglomération Marseille-Toulon.

La ligne actuelle, à deux voies, entre Toulon-Centre et Le Muy permet actuellement, selon les documents fournis, des vitesses supérieures à 170 km/h sur la majorité du parcours (en lignes droites entre Cuers et Vidauban-Les Arcs). Loin d'être saturée aujourd'hui, elle serait libérée de la plupart des TGV pour Draguignan, Fréjus, Cannes, Nice... et pourrait ainsi permettre une amélioration sensible des dessertes locales et intercity nécessaires. Certains TGV continueraient à l'emprunter, à relativement grande vitesse entre Toulon et Le Muy et à très grande vitesse entre Le Muy et Nice si ce tronçon est réalisé

Toulon aura ainsi TOUS ses TGV en une seule gare (Toulon Centre), et évitera la construction d'une nouvelle gare TGV excentrée et être relié à Paris en 3h29.

Avantages

- Paris-Nice en 3h30
- Paris-Toulon en 3h29
- Ligne réservée TGV entre Marseille et Toulon, libérée des TGV pour Draguignan, Fréjus, Cannes et Nice, améliorant les TER entre Marseille et Toulon
- La ligne Toulon-Les Arcs est libérée : TER améliorés
- Liaisons intercity améliorées
- Quelques TGV Nice-Toulon-Marseille
- Coût inférieur :
 - pas de LGV Marseille Toulon
 - pas de LGV Toulon-Les Arcs
 - pas de nouvelle gare à Toulon
- Nuisances réduites :
 - sillon permien non affecté
 - pas de vignobles détruits
 - nappes phréatiques protégées
 - pas de ligne Sainte-Baume-Cuers
- Mise en service plus rapide

