LGV PACA

Concertation Septembre-Décembre 2011

Contribution aux Groupes de travail géographiques du Var
Proposition d'un scénario MDS alternatif

Frédéric-Georges Roux (Septembre 2011)

©FGR – septembre 2011

Projet LGV PACA

Concertation (septembre-décembre 2011)
Contribution aux Groupes de travail géographiques du Var
Proposition d'un scénario MDS alternatif

Le présent document complète tout d'abord la série des nombreux documents que j'ai rédigés depuis le Débat Public de 2005, mais surtout détaille et essaye de tirer un premier bilan (avantages et inconvénients) de l'option « scénario alternatif » abordé dans le chapitre 5 de mon document de septembre 2011 intitulé « *Quel scénario pour Toulon et le sillon permien ?* » qui, en se limitant aux seuls 4 scénarios proposés à la concertation, concluait par :

- Gare à Toulon centre (souterraine ou en surface)
- Panachage entre Toulon et Est-Var (mise à 4 voies de la ligne classique à 4 voies avec shunts à la hauteur de Solliès-Pont, Gonfaron et Vidauban).

I – Remarques liminaires

Le débat public a conclut, fin 2005, à l'opportunité de poursuivre l'étude d'une liaison à grande vitesse antre Aix-TGV et Nice. Les études complémentaires, menées entre 2006 et 2008 ont conduit à choisir entre une famille de scénarios directs le long de l'A8 et une famille de scénarios Métropoles du Sud pour une mise en service en 2023, chacun comprenant des aménagements nécessaires sur la ligne classique.

En février 2009, Monsieur Jean-Louis Borloo, ministre d'État, a nommé un médiateur, Yves Cousquer, dont le rapport de 45 pages, accompagné d'une note de synthèse de 3 pages, remis le 15 juin a conduit le gouvernement a décider de retenir l'option des Métropoles du Sud et a donné mission à RFF, dans un courrier de 2 pages daté du 29 juin 2009, de faire les études visant à proposer fin 2014 un fuseau de 500 mètres de large à la procédure d'enquête d'utilité publique.

Il faut noter cependant que le projet a changé de nature puisqu'il ne s'agissait plus d'une simple ligne nouvelle à grande vitesse à l'horizon 2020, mais de construire, à un horizon 2040, avec une étape en 2023, « **un système ferroviaire global et performant en région PACA, dont la LGV ne serait que la clé de voute** ».

Dans le cadre de la gouvernance du projet et du processus de concertation qui a fait l'objet d'une charte, le Comité de pilotage du 11 juillet 2011 a soumis à la concertation 4 scénarios en sollicitant d'éventuelles contributions alternatives à condition qu'elles respectent les objectifs et contraintes (notamment de dessertes et de trafic aux horizons 2023 et 2040) exprimées lors de ses réunions précédentes.

Le présent document correspond à une telle solution alternative respectant ces objectifs et s'appuyant à la fois sur la décision ministérielle de juin 2009 et sur les recommandations formulées dans le rapport de médiation dit « rapport Cousquer ».

1 – Rappel de la décision du Ministre

Dans leur courrier du 29 juin 2009, Messieurs Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et Dominique Bussereau, son secrétaire en charge des transports ont écrit :

> *« La LGV PACA s'inscrira dans un projet d'amélioration globale de la desserte ferroviaire des trois métropoles de la région que sont Marseille, Toulon et Nice, comprenant son insertion dans le réseau européen à grande vitesse et le développement des services TER intra-régionaux. »*
>
> *« Le projet doit s'inscrire dans le respect d'un territoire très contraint qu'est celui de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels, ses paysages remarquables, ses précieuses régions agricoles et viticoles et ses espaces urbanisés. »*
>
> *« Il empruntera les lignes ou emprises existantes. À défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles. »*
>
> *[…]*
>
> *« Le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté à la réalisation de ces objectifs. »*

Le texte reste ambigu sur quelques points et au moins deux :

1. Il ne précise pas ce qu'il entend par « emprises existantes ». Or, il est clair que pour satisfaire les souhaits de trafic et de performance à l'horizon 2023 et a fortiori à l'horizon 2040, il est non seulement nécessaire de doubler le nombre de voies (quatre au lieu de deux), mais que la sinuosité de la ligne actuelle d'une part et les traversée de quelques villages d'autre part (Solliès-Pont, Gonfaron et Vidauban notamment entre Toulon et Est-Var) ne permet pas la vitesse nécessaire à la réduction des temps de parcours visés pour rejoindre Nice.

   Par conséquent, le seul scénario respectant la décision du ministre pour le sillon permien consiste à « longer » la ligne existante, sans en déborder l'emprise.

   Compte tenu des scénarios retenus par le Copil du 11 juillet 2011, le choix pour le sillon permien est entre deux variantes qui en fait se résument à une seule :

   Dans le sillon permien, la ligne nouvelle sera-t-elle plus ou moins proche de la ligne classique actuelle ?

   Compte tenu des déclarations faites depuis 2009 par de nombreux élus et décideurs et des premières réactions dans les groupes de travail, il apparait que le seul compromis politiquement acceptable est de retenir tracé qui suit au maximum possible la ligne classique actuelle (avec quelques shunts plus ou moins distants).

2. Mais également, le texte du ministre dit « desservir » et non « passer par » ou « traverser » les grandes agglomérations. Au demeurant, il est flagrant qu'aucun des scénarios censés « desservir » l'agglomération d'Aix-en-Provence ne passe ni ne traverse l'agglomération.

   Par conséquent, l'important, notamment pour l'agglomération toulonnaise est de déterminer un scénario MDS qui la desserve à la fois par des liaisons à grande vitesse avec un maximum de destinations régionales, nationales et européennes et par des services TER respectant non seulement les objectifs de fréquences et de dessertes exprimées par le Copil mais aussi les objectifs d'inscription dans le territoire et de respect de ses contraintes fixés par le ministre.

2 – Rappel des recommandations du rapport « Cousquer »

Le secrétariat permanent mis en place par Yves Cousquer était composé de représentants des co-financeurs dont la connaissance de l'historique du projet, de ses problématiques, de ses enjeux et de ses contraintes était incontestable.

Le résultat de ses travaux, exprimé dans le rapport de médiation montre bien que le choix entre MDS et CDA n'était pas d'une évidence absolue, chacun des deux scénarios ayant des avantages et des inconvénients.

Dans sa note de synthèse de trois pages, Yves Cousquer écrit :

> *« Le scénario le plus direct, CDA, donne une priorité à la grande vitesse sur la grande capacité… »*
>
> *« Le scénario des métropoles, par Toulon centre, équilibre mieux les deux objectifs : grande vitesse et grande capacité […], une part appréciable des investissements de la LN, dans la traversée souterraine de Marseille et sa gare souterraine de St-Charles, concourt directement à l'objectif grande capacité […] au prix certes d'une moindre performance sur le Paris-Nice »*
>
> *« Encore faut-il pour cela que ce scénario soit réalisé dans toutes ses sections. Le risque d'une solution de continuité sur cet itinéraire a été clairement reconnu dans nos travaux : il justifie notre recommandation d'étudier deux variantes à la solution de base dès la phase initiale des études préliminaires, dans le cas où le scénario MDS serait retenu. Une variante inspirée de la solution hybride esquissée dans les travaux du secrétariat permanent, permettrait d'offrir un Paris-Nice direct en 3h50. »*
>
> *« En termes d'aménagement du territoire, le scénario CDA (Arbois-Le Muy) recèle un plus grand potentiel de développement du centre-Var, dont le dynamisme démographique est patent et dont nous avons constaté qu'il est aussi souhaité par certains que redouté par d'autres : il parait indéniable que ce scénario porte en germe une gare desservant le centre-Var, à mi-chemin entre l'Arbois et est-Var. »*
>
> *« Au total, le scénario Métropoles du Sud me parait devoir l'emporter. »*

Dans le corps du rapport de médiation d'Yves Cousquer il était écrit (pages 35 et 36) :

> *« Le secteur présentant le plus de risque, compte tenu de l'analyse des enjeux environnementaux présentées au § 4.1, est sans doute le secteur entre Toulon et la gare Est-Var. Il est donc primordial, dans la première partie des études préliminaires, de statuer sur ces difficultés afin de permettre si nécessaire l'analyse d'une alternative en ligne nouvelle. Il serait en effet difficile de concevoir un projet séculaire aussi important que la LGV PACA, sans qu'il soit possible d'assurer la continuité des investissements considérables qui seront consentis, en amont et en aval de cette section. »*
>
> *« Il serait donc prudent de s'interroger sur une variante, dénommée « hybride » et précisée au §4.3.2 de ce rapport, pouvant être considérée comme un complément du scénario MDS à plus long terme. Cette variante pourrait consister en une section intermédiaire en ligne nouvelle, reliant directement la vallée de l'Huveaune à la gare Est-Var. Pour Toulon, ce choix conduirait à retenir un tracé de type Toulon-Nord, mais sans gare nouvelle. La gare de Toulon-centre réaménagée resterait ainsi la gare TGV et TER, comme souhaité localement. »*
>
> *« Ce scénario variante reste performant en termes de temps de parcours vers Nice par rapport au scénario le plus direct CDA, l'allongement pour un parcours sans arrêt étant limité à 5 minutes grâce au contournement de Toulon. »*

Mais quelle est cette variante « MDS hybride » et pourquoi n'a-t-elle jamais été étudiée par RFF qui nous a toujours opposé un refus de la prendre en considération en dépit de nombreuses demandes réitérées et qui n'est donc pas proposée à la concertation ?

Ne serait-elle pas le compromis correspondant à tous les objectifs de desserte aux horizons 2023 et 2040 recherchés par le Copil qui donnerait également satisfaction aux élus et viticulteurs varois du sillon permien manifestent aujourd'hui leurs inquiétudes et leur opposition aux scénarios les concernant, y compris la variante « panachage »[1] ?

3 – Rappel succinct de la problématique du sillon permien

Le sillon permien est une plaine alluviale plus ou moins large qui s'étend principalement entre les contreforts calcaires des Alpes au Nord et le massif primaire et schisteux des Maures au Sud avec deux larges plaines (celle de Cuers à l'Ouest et celle des Maures à l'Est) séparées par un étroit couloir entre Carnoules et Gonfaron.

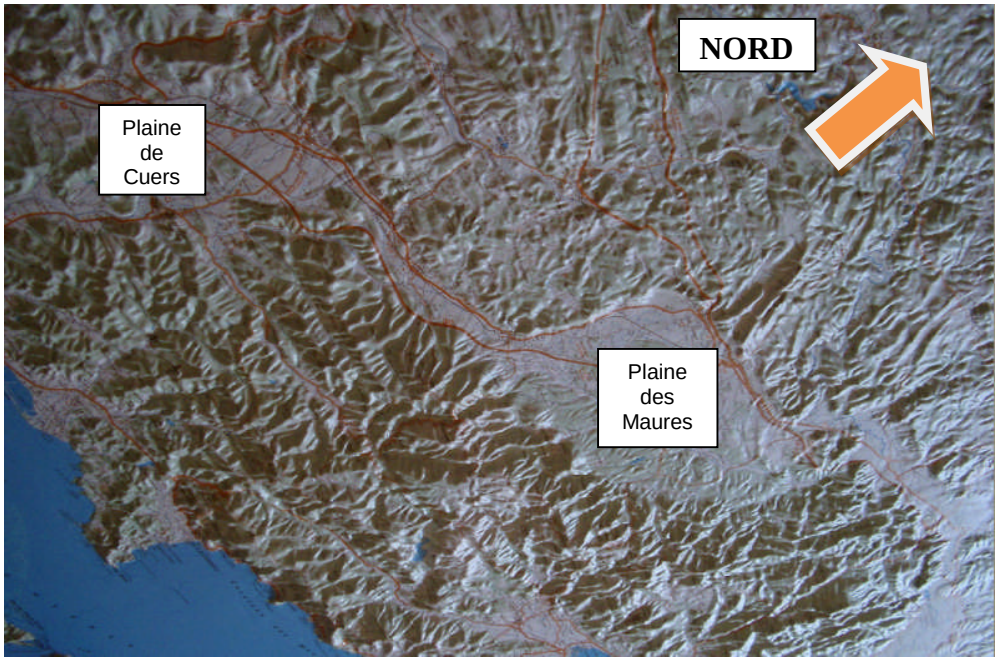
Il est traversé d'Ouest en Est par trois couloirs de nuisances :

1. La route Nationale 97 (Toulon-Le Luc) puis la mythique Nationale 7 (du Luc jusqu'à Roquebrune) devenues départementales 97 et 7,
2. La voie ferrée classique Toulon-Les Arcs-Fréjus
3. L'autoroute A57 (Toulon-Le Luc) puis l'autoroute A8 (Le Luc-Fréjus)

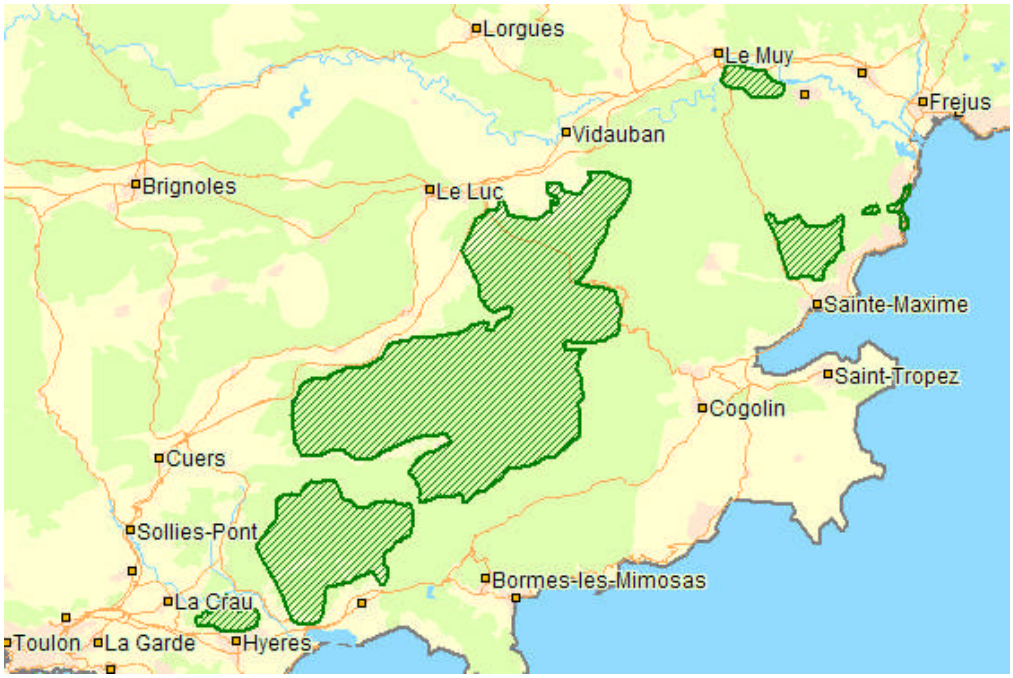
[1] Le Copil a proposé, à ce stade de la concertation, d'opter entre deux variantes :
1. Une ligne nouvelle intégrale
2. Un panachage utilisant plus ou moins les emprises de la ligne classique

Il est également caractérisé par trois contraintes importantes qui le rendent extrêmement sensible :

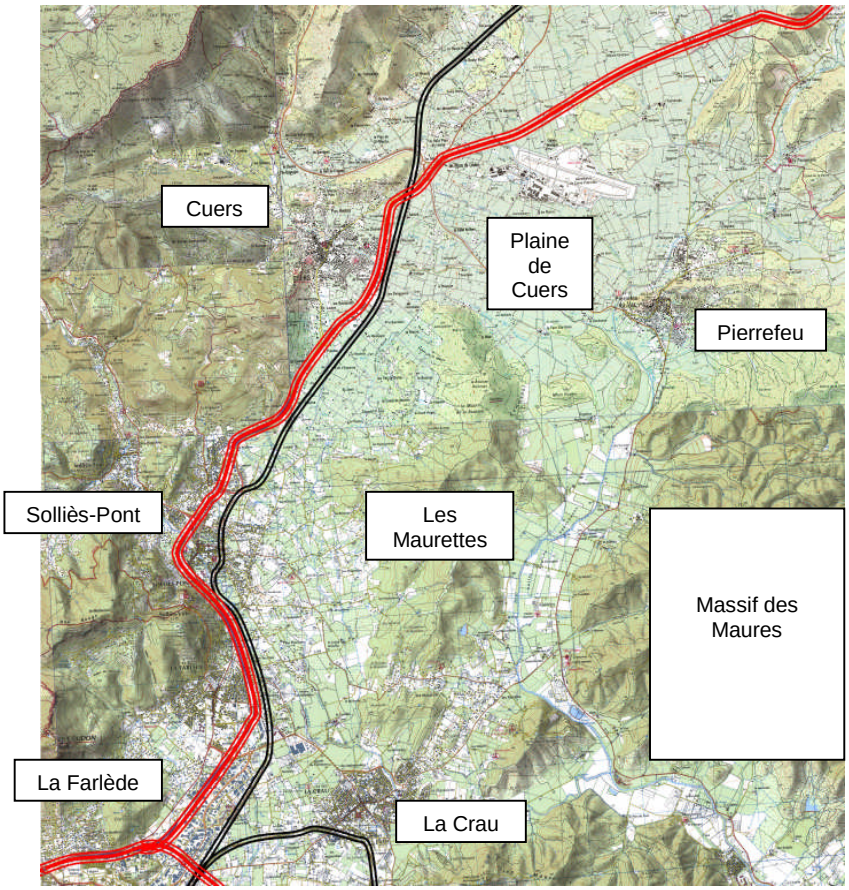
1. de nombreux villages qui le bordent et une urbanisation qui s'y étend de plus en plus,
2. une présence importante d'exploitations agricoles qui en assurent le développement économique et qui sont non délocalisables (principalement la viticulture avec des AOC à renommée mondiale, mais aussi, les figues de Solliès, des serres de maraîchers et de fleuristes),
3. des zones naturelles et forestières remarquables et protégées sur le plan de l'environnement, du paysage et de la biodiversité (massif des Maures, Réserve Nationale Naturelle de la Plaine des Maures, Zones Natura 2000 et autres ZNIEFF, rivières et zones inondables…).

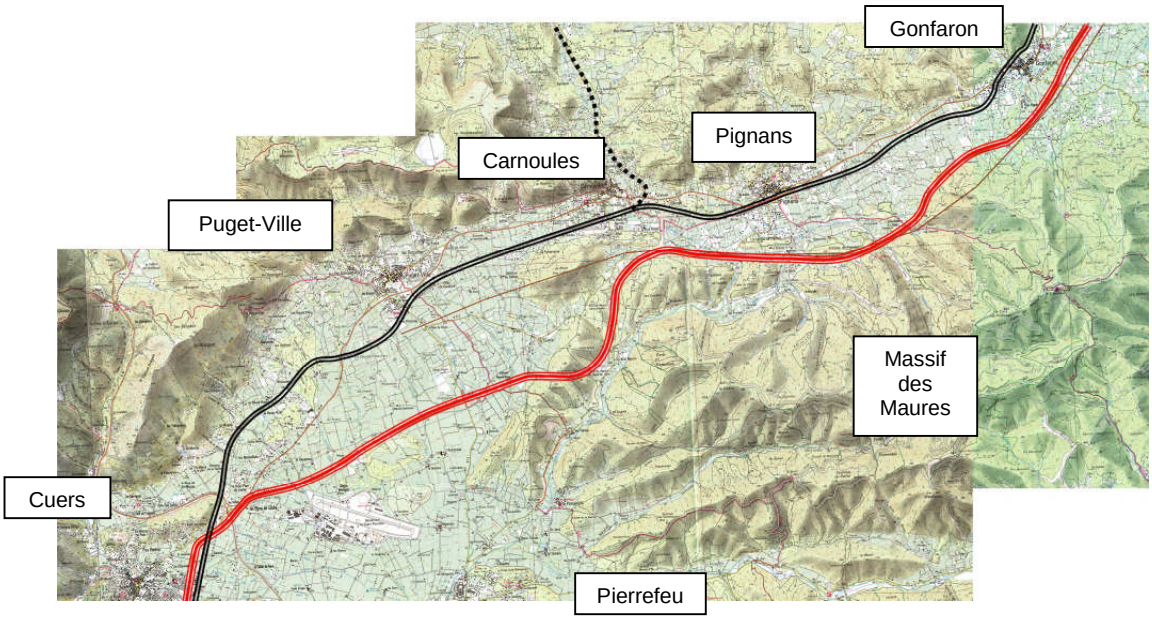


Massif des Maures : zones Natura 2000

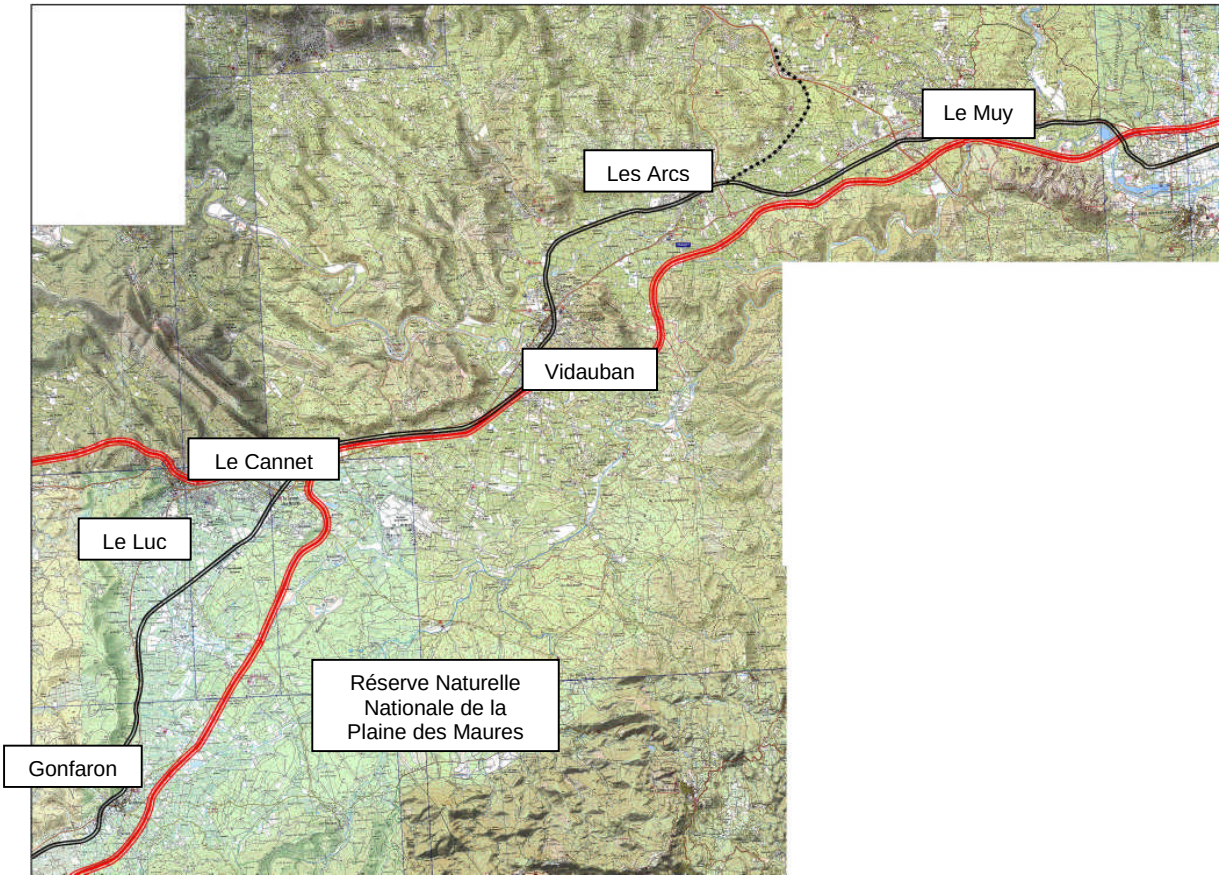


Les cartes suivantes montrent le positionnement des deux couloirs de nuisance existant principaux (ligne classique en noir et autoroutes en rouge) et comment ils s'inscrivent dans le territoire avec ses villages, ses plaines agricoles, principalement viticoles, et ses massifs naturels forestiers qui en font le paysage et la réserve d'une biodiversité exceptionnelle.





©FGR – septembre 2011



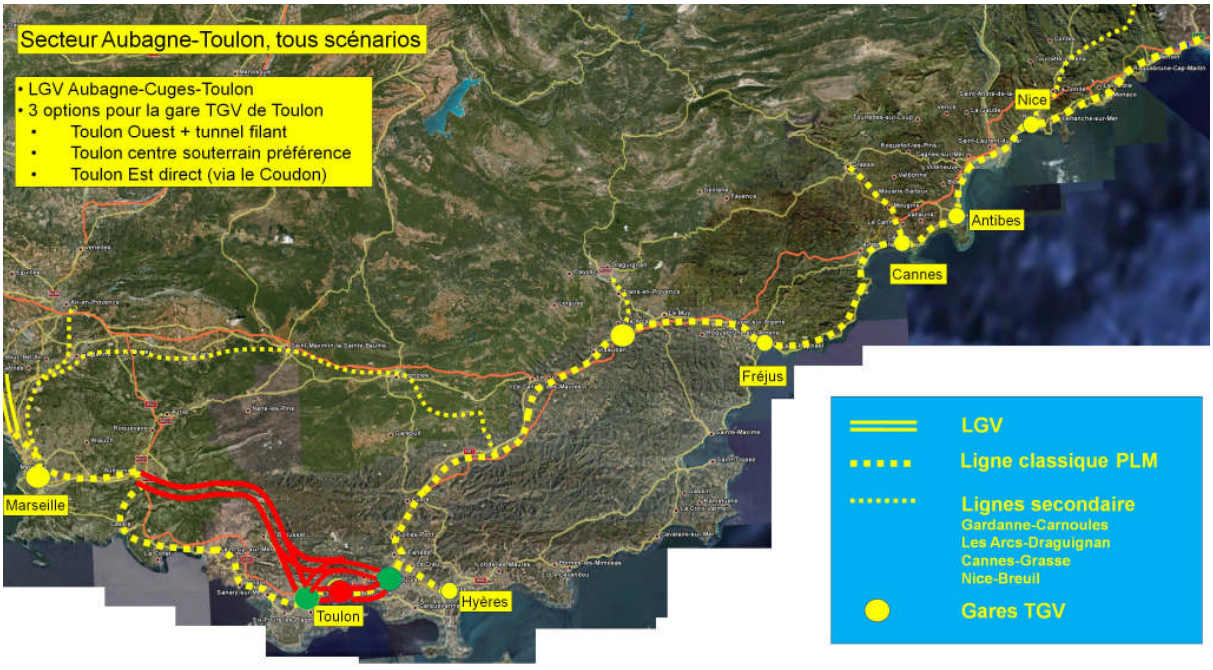
II – Rappel des variantes proposées à la concertation

Bien qu'elles soient au nombre de quatre, les options ne diffèrent que très peu et les choix sont essentiellement concentrés sur le Var (quelle gare TGV pour Toulon et quel option de tracé dans le sillon permien). Les schémas suivants les décrivent, pour chaque secteur.

©FGR – septembre 2011

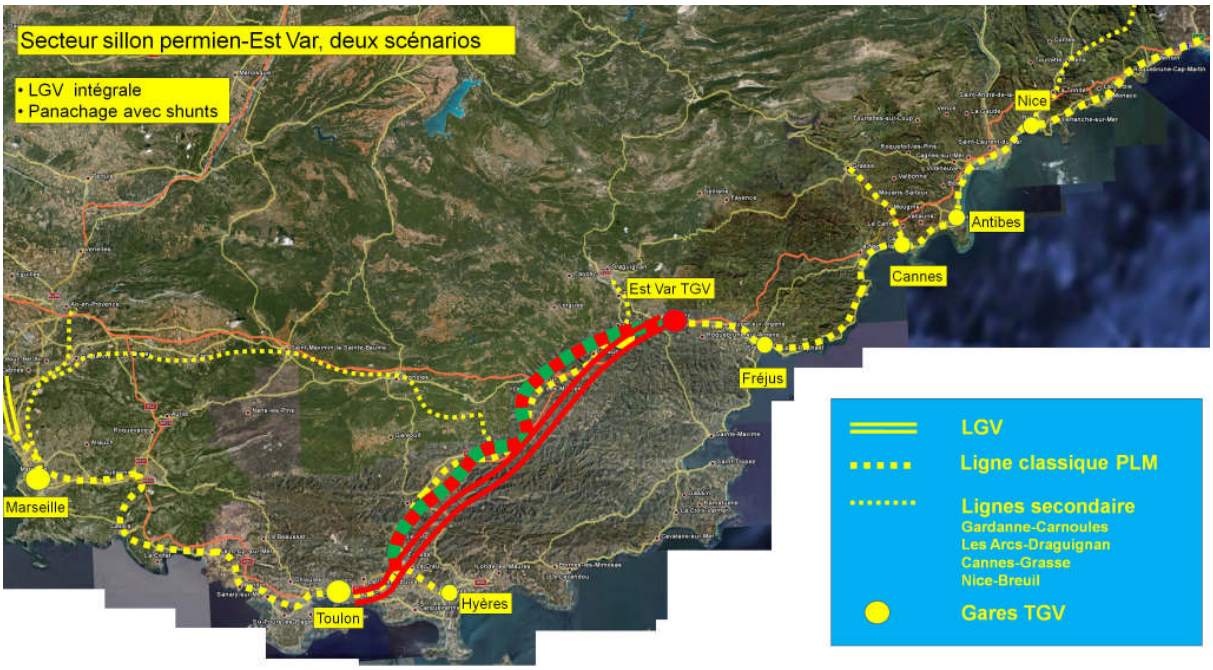
Pour le secteur de Marseille, les quatre scénarios proposés par le Copil prévoient une nouvelle gare TGV souterraine sous le plateau de Saint-Charles, la prolongation de la LGV Méditerranée en provenance d'Aix-TGV en souterrain débouchant à l'Est vers La Penne-sur-Huveaune et une extension en surface de la ligne classique jusqu'à Aubagne.

Puis, entre Aubagne et Toulon, les scénarios prévoient une ligne nouvelle à grande vitesse arrivant, suivant les options, à une nouvelle gare TGV toulonnaise qui pourrait se situer au centre ville (souterraine), à l'Est du côté de La Farlède ou à l'Ouest du côté de La Seyne-sur-Mer.



©FGR – septembre 2011

Ensuite, entre la nouvelle gare de Toulon (raccordement vers La Pauline), les scénarios proposent deux options dans le sillon permien pour rejoindre la nouvelle gare TGV Est-Var située entre Les Arcs et Le Muy : une ligne nouvelle intégrale ou un panachage composé d'extensions à 4 voies de la ligne classique et de shunts nouveaux aux passages difficiles (Solliès-Pont, Gonfaron et Vidauban) pour atteindre les objectifs de performance souhaités.



Entre la nouvelle gare Est-Var et la nouvelle gare TGV Nice Saint-Augustin, tous les scénarios prévoient une traversée de l'Estérel en ligne nouvelle à grande vitesse, une nouvelle gare TGV Ouest Alpes Maritimes au croisement de la ligne Grasse-Cannes avec une option éventuelle de bretelle vers Cannes Centre.

©FGR – septembre 2011

Enfin, à l'horizon 2040, les scénarios proposés prolongent la ligne nouvelle jusqu'à l'Italie en desservant Monaco, suivant plusieurs options de contournement ou de traversée de Nice avec des variantes d'extensions de la ligne classique.

III – Le scénario MDS hybride, alternative aux scénarios proposés

Le scénario MDS hybride dont l'étude au plus vite a été recommandée dans le rapport d'Yves Cousquer, présente une alternative à la création de l'infrastructure linéaire « enfilant » les métropoles en chapelet qui est la seule actuellement envisagée.

Ses principaux avantages sont, tout en conservant la majorité des options schématisées ci-dessus et respectant les objectifs de desserte et de trafic aux horizons 2023 et 2040, que ce soit pour les liaisons TGV à grande distance ou les services TER régionaux :

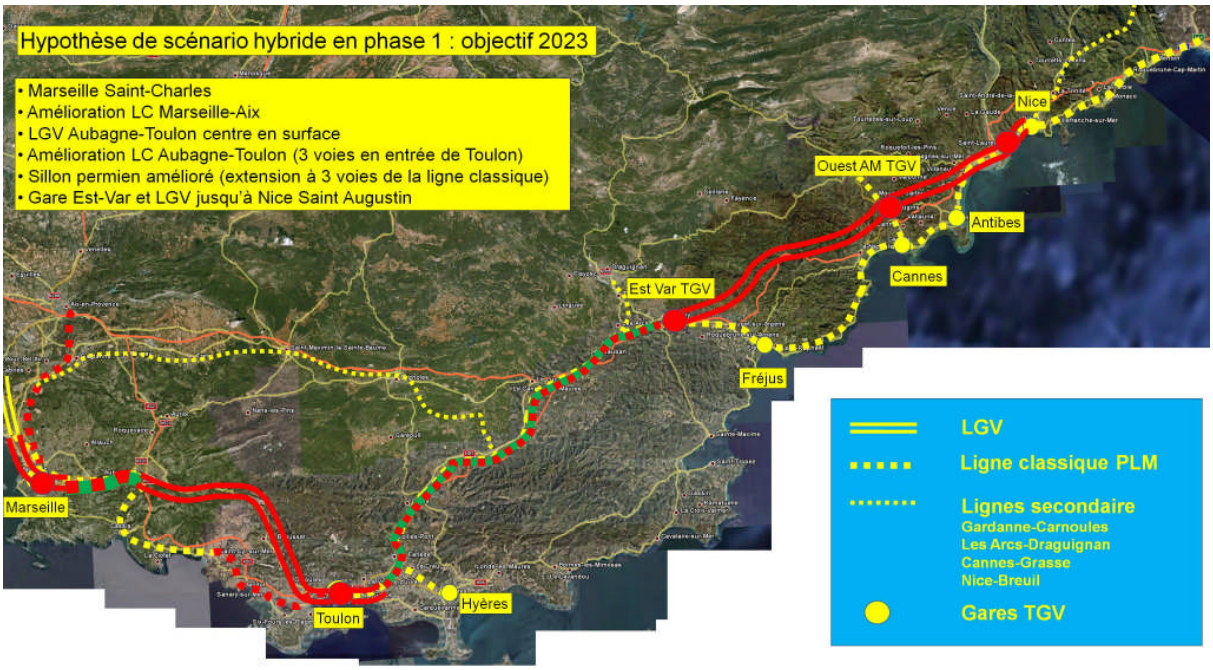
- D'éviter toute nouvelle infrastructure traversant le sillon permien en se contentant d'une extension à 3 voies de la ligne classique ne débordant quasiment pas les emprises existantes et sans créer de shunts extérieurs aux endroits critiques identifiés (Solliès-Pont, Gonfaron et Vidauban),
- D'éviter le détour par Toulon pour les TGV qui ne doivent pas s'y arrêter, ce qui raccourci notablement les temps de trajet pour desservir l'Est Var et les Alpes Maritimes (Cannes et Nice) et l'Italie,
- De créer un véritable système ferroviaire global en Paca (réseau plus maillé desservant enfin le centre Var et offrant une meilleure sécurité en cas d'incident sur les tronçons qui doivent relier les métropoles de Paca).

En outre, il peut être défini et construit par phases : première phase avec mise en service en 2023 et décisions appropriées pour la phase suivante en fonction de la réalité à venir qui sera observée et de l'évolution encore inconnue à ce jour des conditions économiques et énergétiques et des comportements des usagers à un horizon aussi lointain que 2040.

1 - Scénario MDS hybride : phase 1, horizon 2023

Schématiquement[2], la première phase, entièrement décidable aujourd'hui, consiste à réaliser pour 2023 :

- la majorité des investissements prévus entre Aix et Marseille (LGV et LC), à Marseille (gare Saint-Charles), puis jusqu'à Aubagne et entre Aubagne et Toulon,
- l'extension (suffisante et définitive) de la gare de Toulon-centre en surface,
- l'extension de la ligne classique (3ème voie) entre La Seyne et Toulon centre,
- les aménagements peu perturbants et financièrement supportables (3ème voie seulement) dans le sillon permien entre Toulon et Est-Var,
- les investissements entre Est Var et Nice (gares Est-Var, Ouest AM et Nice Aéroport et LGV Estérel)



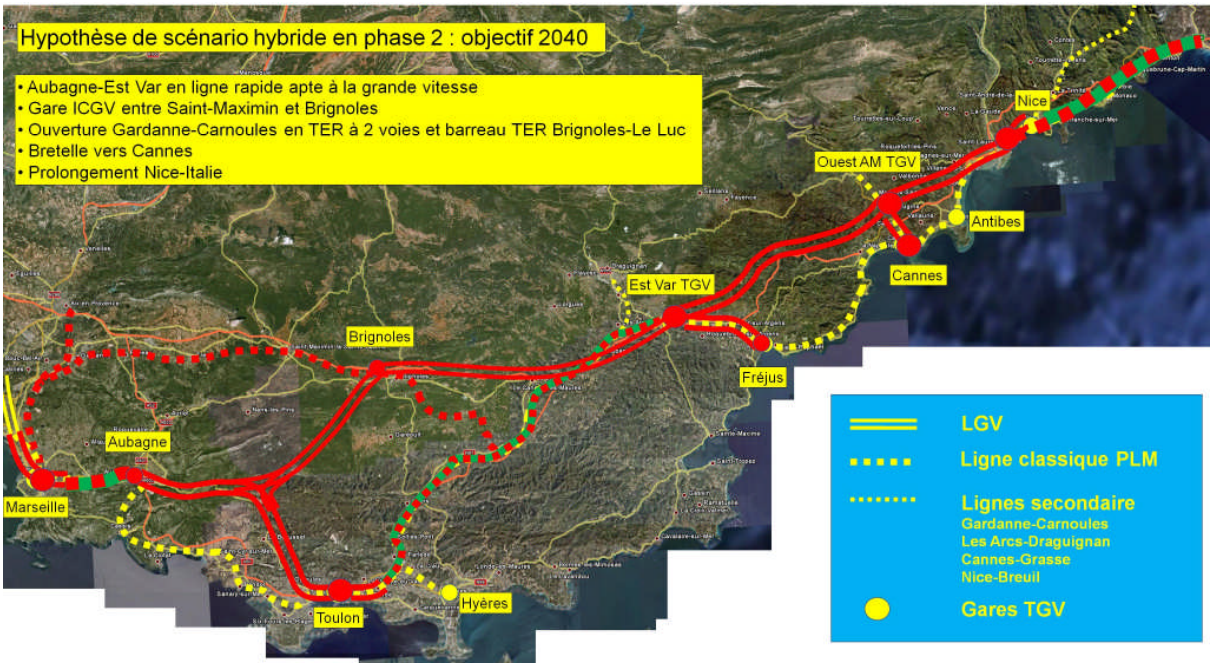
À cet horizon toutes les dessertes prévues seront alors réalisées et le tronçon Toulon-Est-Var qui n'est pas saturé pourra, moyennant une évolution de la signalisation pour permettre les inversions de sens soit sur la seule troisième voie soit sur toutes les voies, absorber le trafic TGV et TER prévu, y compris les TGV qui ne s'arrêtent pas à Toulon.

Bien que ce ne soit pas spécifiquement indiqué sur le schéma à cet horizon, il est possible à tout moment, y compris avant 2023, de doubler la liaison vers Hyères, de la prolonger jusqu'à l'aéroport, de faire à La Pauline un triangle permettant des liaisons Hyères vers l'Est, de réouvrir la liaison vers Draguignan (en la faisant rejoindre la nouvelle gare multimodale Est-Var), de commencer la réhabilitation de la ligne Carnoules-Gardanne et/ou d'améliorer la ligne Nice-Breil, et la bretelle LGV vers Cannes si telle est la décision.

[2] Il ne s'agit que d'un schéma de principe ne préjugeant nullement d'un tracé et donc d'une emprise sur telle ou telle commune ou massif naturel dont il est nécessaire d'étudier les différentes variantes possibles.

2 – Scénario MDS hybride : phase 2, horizon 2040

La phase suivante consisterait alors à réaliser entre 2023 et 2040, comme le suggère Yves Cousquer, le barreau direct reliant Aubagne et la gare Est-Var et éventuellement le triangle permettant éventuellement la liaison à grande vitesse Nice-Toulon ainsi que la prolongation vers l'Italie.



Ainsi, à cet horizon, l'ensemble d'un vrai système ferroviaire régional PACA répondant à la décision ministérielle et aux objectifs du Copil et du Conseil Régional serait réalisé.

3 – Avantages principaux

Ce scénario MDS hybride présente les avantages suivants (sans ordre préférentiel) :

- Il est identique aux 4 scénarios proposés à la concertation pour les secteurs de Marseille, Aubagne-Toulon, Est-Var, la traversée de l'Estérel et le secteur Cannes-Nice-Vintimille,
- Le passage direct des TGV qui ne s'arrêtent à Toulon allègerait le trafic sur le tronçon du sillon permien, permettant ainsi une nouvelle amélioration du service TER entre Toulon, Les Arcs et Fréjus-Saint Raphaël,
- Il dessert parfaitement les centres-villes et on peut remarquer que les grandes villes (Toulon, Fréjus-Saint-Raphaël, Cannes et même Nice) seront desservies en centre ville suivant un principe similaire (liaison grande vitesse vers l'ouest et courte liaison classique vers l'est pour rejoindre le réseau grande vitesse),
- C'est la solution la plus performante pour Cannes-Nice capable de désengorger réellement l'aéroport,
- Les aménagements de la gare de Toulon centre sont moins élevés, et les incidences sur l'habitat en amont et aval de la gare sont minimisés,
- Il évite le pays d'Aix et ses vignobles d'AOC, ainsi que l'agglomération de Saint-Maximin,

- Il permet une desserte rapide Paris-Marseille-Nice et Paris-Marseille-Toulon, qui seront sur l'Arc Méditerranéen quand les tronçons Montpellier-Marseille et Nice-Vintimille seront réalisés,
- Il protège complètement le sillon permien tout en permettant, grâce à la ligne de chemin de fer actuelle, avec des aménagements limités, une très sensible amélioration du service TER ainsi que la circulation des TGV Marseille-Nice s'arrêtant à Toulon souhaités,
- Couplé à la réhabilitation de la boucle TER Marseille-Gardanne-Brignoles-Carnoules-Toulon-Marseille), il permet le désenclavement régional (gare TGV-TER entre Saint-Maximin et Brignoles) et constituerait alors un réel système ferroviaire global maillé pour les départements littoraux de la région PACA.
- Il donne satisfaction aux élus et viticulteurs de Toulon et du sillon permien et soulèverait moins d'opposition, ce qui pourrait en faciliter la décision à un moment où certains s'inquiètent du risque d'abandonner un projet pourtant indispensable pour l'avenir et l'aménagement de nos territoire dans un objectif de développement durable.

4 – Éléments de réponse à certaines objections

Lors de discussions avec certains acteurs, notamment les représentants des toulonnais et des usagers du train, plusieurs objections ont été soulevées.

La première série d'objections concerne un éventuel surcoût. D'une part ce n'est pas prouvé, et il conviendrait d'approfondir les études économiques directes (moins de travaux à Toulon, 4 voies, shunts, tunnels, enfouissements ou LGV intégrale dans le sillon permien avec des écarts d'expropriations en proximité des villages si panachage…) et socio-économiques (probablement moins de parcelles agricoles/viticoles impactées mais aussi une meilleure desserte de la population du centre Var et un meilleur report modal de l'avion grâce à un temps de parcours plus court entre Nice et Marseille, donc plus de passagers) et, d'autre part, comme je l'ai évoqué dans mon récent rapport[3], le coût dont le retour sur investissement va s'étaler sur au moins 150 ans, ne doit pas être le critère premier eut égard aux économies d'énergies que l'amélioration fantastique des transports en commun ferroviaires implique.

La seconde série d'objections concerne le fait que le refus du passage par le sillon permien, ne fait que renvoyer les inconvénients chez les autres. Ce qui est certain c'est qu'il faut faire une nouvelle infrastructure et qu'elle passera quelque part. La question est alors de savoir quel est le meilleur (ou le moins mauvais) tracé en se plaçant sous l'angle de l'intérêt général. Le scénario hybride n'est à ce stade qu'une simple esquisse. Il n'est pas un fuseau et encore moins un tracé. De simples études, de la nature de celles qui sont actuellement présentées aux groupes de travail géographiques, pourraient rapidement proposer des variantes de fuseaux à moindre impact permettant une comparaison neutre et objective.

La troisième série d'objections vient du fait qu'il est plus facile pour RFF (et pour ses clients opérateurs ferroviaires) de programmer des sillons et des horaires sur une seule ligne en chapelet que sur un réseau maillé. On mesure le ridicule de cette objection quand on constate comment actuellement RFF et la SNCF savent gérer les multiples liaisons de leurs LGV Sud-Est et Méditerranée qui desservent (et pas seulement depuis Paris) les Alpes, Paca, le Languedoc… qui se compliquera demain avec la liaison Rhin-Rhône.

[3] « *Quel scénario pour Toulon et le sillon permien ?* » (septembre 2011)

Enfin, la quatrième série d'objection prétend que Toulon aura moins de dessertes puisque la ville ne sera plus « traversée » par tous les TGV ou bien que la ligne directe ne servira à rien parce que Nice ne peut économiquement remplir des TGV complets et qu'il faut bien passer par Toulon pour remplir les trains.

À mon avis, ces objections ne tiennent pas longtemps.

Dans les études complémentaires faisant suite au débat public menées par RFF (2006-2008) et ayant servi de base à la comparaison entre les scénarios de la famille MDS et ceux de la famille CDA, le nombre de desserte quotidiennes[4] radiales (c'est à dire de ou vers Paris) était strictement le même dans les deux options : il était de 12 ! Quant aux TGV « province-province » ou encore appelés « intercités » et donc plus « omnibus » il est vrai que la SNCF prévoyait alors une certaine différence : 21 arrêts TGV par jour à Toulon dans le cas d'un scénario MDS et seulement 19 arrêts dans le cas d'un scénario CDA !!!

Evolution de la desserte TGV Paris - PACA
(hypothèses retenues pour les prévisions de trafic)
source SNCF études complémentaires juin 2008

	Situation Base 2005	2020 sans LGV	2020 Scénario MDS-TE	2020 Scénario CDA-SA	Ecart CDA-SA/ MDS-TE
Nombre total de circulations TGV par jour avec Paris (en AR)	24	28	34	34	(0)
Nombre d'arrêts de et vers Paris à :					
Aix TGV	14	14	14	18	(4)
Marseille	17	19	24	19	-(5)
Toulon	9	11	12	12	(0)
Saint Raphaël et/ou Est Var	6	8	12	11	-(1)
Cannes ou Ouest Alpes Maritimes	6	8	10	9	-(1)
Nice	6	8	13	12	-(1)
Monaco/Ventimille (Gênes)	1	1	2	2	(0)

Evolution de la desserte TGV intersecteurs de et vers PACA
(hypothèses retenues pour les prévisions de trafic)
source SNCF études complémentaires juin 2008

	Situation Base 2005	2020 sans LGV	2020 Scénario MDS-TE	2020 Scénario CDA-SA	Ecart CDA-SA/ MDS-TE
Nombre total de circulations TGV par jour (en AR)	27	44	48	46	-(2)
TGV Nord / Est / Ouest	21	32	34	33	-(1)
Nombre d'arrêts à :					
Marseille	21	32	34	33	-(1)
Toulon	6	12	21	19	-(2)
Nice	6	12	21	20	-(1)
Monaco/Ventimille (Gênes)	0	0	1	1	(0)
TGV Sud-Ouest et Espagne	6	12	14	13	-(1)
Bordeaux - Marseille	6 TEOZ	9	11	10	-(1)
dont prolongés Toulon et Nice	2 TEOZ	4	6	5	-(1)
Barcelone - Marseille	0	3	3	3	(0)
dont prolongés Toulon et Nice	0	0	2	2	(0)
dont prolongés Monaco/Ventimille (Gênes)	0	0	1	1	(0)

[4] Il ne s'agit pas du nombre maximum de TGV passant en gare de Toulon dans chaque sens à l'heure de pointe mais du nombre de TGV ayant un arrêt en gare de Toulon (avec donc des passagers qui montent et des passagers qui descendent) dans une journée type.

©FGR – septembre 2011

Aujourd'hui, dans les documents présentés à l'occasion de la concertation, on parle de « réticulaires » et donc de nombre de TGV (dans chaque sens) qui devraient passer (c'est un objectif déterminé à partir d'estimations et d'hypothèses d'évolution de trafic que même les responsables de la FNAUT contestent), aux horizons 2023 et 2040, à l'heure de pointe dans la gare TGV de Toulon. Les chiffres évoqués sont de l'ordre de 8 dont 3 ne s'arrêteraient pas.

Tout d'abord, ceux qui ne s'arrêteraient pas en gare de Toulon (3 sur 8), c'est parce qu'ils n'ont pas besoin de s'arrêter pour prendre ou déposer des passagers. Doncs, ceux-là auront tout bénéfice à emprunter le tronçon de LGV direct entre Est-Var et Aubagne, qu'ils s'arrêtent ou non.

Reste 5 TGV, certains radiaux vers Paris, d'autres à destination de la province. Or déjà aujourd'hui, quelques TGV finissent leur parcours à Toulon (ou à Hyères en cul-de-sac) sans aller plus loin vers Les Arcs. Ceux-là n'ont aucune raison de ne plus exister.

Quat aux TGV omnibus qui, venant de l'Est (ou y allant), passent par Toulon et s'y arrêtent, c'est parce qu'il y a des clients. Et il me semble évident que s'il y a une demande commerciale, les opérateurs ferroviaires de demain (SNCF ou privés) n'auront qu'une envie, c'est de leur offrir un service.

Et puis, ayant vécu un e grande partie de mon temps à Paris et en région parisienne, dont nul ne peut nier que le réseau ferroviaire régional de l'Île de France, est remarquablement maillé, j'ai pu constater que les usagers (quotidiens ou occasionnels, régionaux ou grandes distance, pauvres ou riches…) n'avaient aucun problème à emprunter, avec armes et bagages, une succession de moyens de transports (multimodal total) avec des changements multiples et des ruptures de charge pour rejoindre le TGV de leurs rêves à la gare de Lyon. Alors, je suis désolé, mais si après demain nous avons un bon service TER, de liaisons régulières entre nos gares avec une bonne fréquence, des correspondances adaptée, je ne vois pas pourquoi les provençaux seraient les seuls à exiger de poser leurs fesses sur un fauteuil de TGV en gare de Toulon, sans bouger de leur siège jusqu'à n'importe quelle destination de France, de Navarre ou d'Europe.