

Bonjour,

La réponse que vous m'avez fait parvenir le 10 juin 2014 appelle de ma part les remarques suivantes.

Concernant les parts modales qui seraient de zone à zone dans les documents de la concertation 2011 et de commune à commune dans le dossier ministériel, je suis étonné que sur la majorité des relations, la part de la voiture soit supérieure en se focalisant sur le « commune à commune » : c'est pourtant là que le train connecté aux transports urbains devraient avoir une niche.

Sur une relation comme Paris Nice, compte tenu des facilités d'accès respectives à l'aéroport ou à la gare Thiers, je suis étonné, pour ceux qui ne prennent pas leur voiture, qu'il y ait un tel renversement de tendance entre le fer et l'air. A moins que l'explication ne soit que c'est coté Paris que les parisiens intra muros prennent le TGV et les banlieusards l'avion.

Sur les temps de parcours qui en référence sont ceux de 2012 avec les ralentissements pour travaux, je vous souhaite bonne chance pour faire passer cette analyse quand l'autorité environnementale sera amenée à donner son avis sur le dossier. Cela m'amène à une autre question : *dans le bilan socio-économique, les avantages sont-ils calculés sur la base de ces « minutes infondées » ?* Là encore, bonne chance avec l'autorité environnementale.

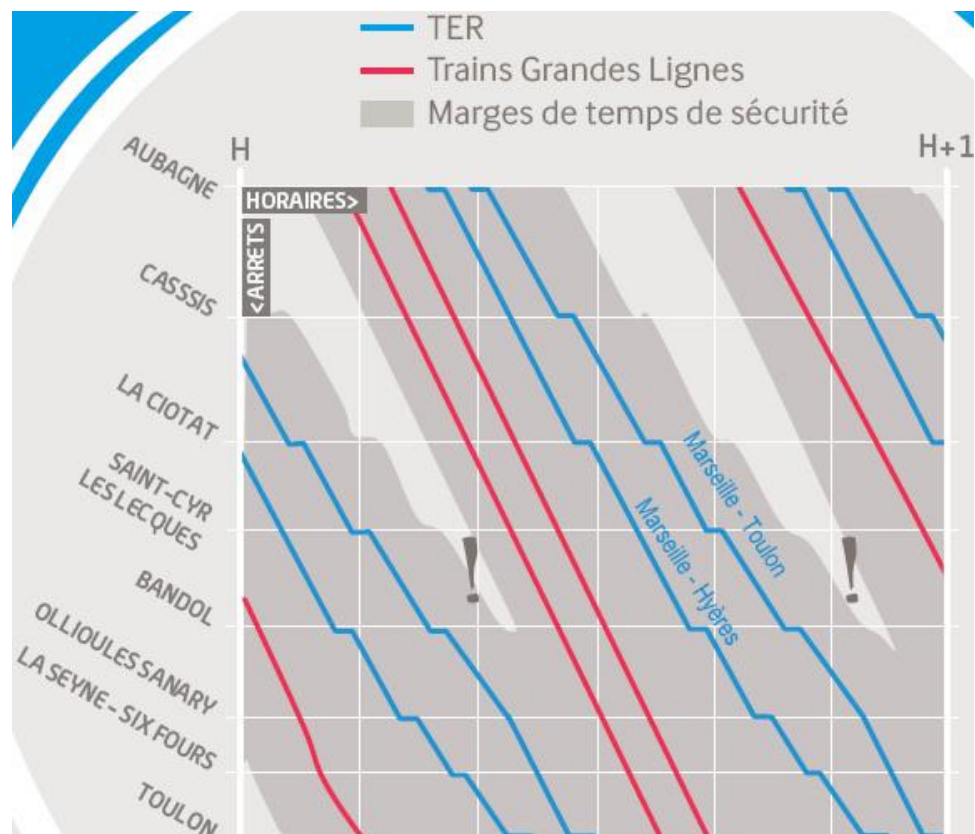
Par ailleurs, je n'accepte pas la réponse selon laquelle, même après la priorité 1, il y aurait toujours ces temps travaux, car dans ce cas, pourquoi annoncer dans le dossier ministériel « 37 min entre Marseille et Toulon avec la priorité 1 » ? Pour inclure cet avantage dans le bilan socio-économique de la priorité 1 ?

Mais de toute façon, il demeure anormal de compter cela comme avantage de la Ligne Nouvelle, alors qu'il s'agit de désavantage de travaux.

En outre, comment croire que ces temps travaux perdureront quand de multiples sources indiquent le contraire ? La livraison de la 3<sup>e</sup> voie Marseille Aubagne étant proche, j'imagine que les sillons catalogue sont déjà définis pour 2015 : la meilleure des explications serait de les communiquer.

Mais des éléments mêmes au sein des documents de communication pour la consultation permettent d'affirmer que ces temps travaux ne perdureront pas. Par exemple ce graphique horaire pédagogique dans ["Quel réseau ferroviaire de Marseille à Nice ?"](#)

Vous me direz qu'il est purement



## Situation de référence 2015 : organisation du graphique

Graphique résultant :

**Marseille**

- 0.0
- 3.3
- 8.2
- 8.2
- 8.2
- 12.4
- 16.9
- 26.8
- 36.6
- 43.2
- 60.6
- 67.5
- 61.8
- 67.0
- 71.0
- 74.3
- 77.1
- 90.6
- 93.8
- 89.9
- 97.2
- 101.8
- 104.7
- 103.9
- 120.2
- 129.9
- 135.8

**Toulon**

**La Pauline**

**Les Arcs**

8 9 10

15 / Etude générale prospective pour l'amélioration de la desserte TER de l'agglomération toulonnaise - Comité technique n°4 du 21 mai 2013 - Version 2

2 - Analyse de la situation de référence à l'horizon 2015

RESEAU FERRÉ DE FRANCE

Donc même si le gain de temps entre Marseille et Toulon doit s'entendre pour le programme complet Priorité 1+2, il devrait être annoncé à 15 min (même pas besoin de faire l'arrondi vu qu'on passe de 39 min à 24 min mais si on les fait, on passe de 40 à 25 min et c'est pareil). Et s'il y avait la volonté de considérer avantageusement le gain de temps de la priorité 1 à 5 min, alors, il faudrait considérer celui de la seule section Aubagne Toulon à 10 min (pour laisser le public faire des additions)

Vous n'aviez pas imaginé que cette comparaison serait faite..., maintenant elle l'est, *alors pourquoi ne pas rectifier les données que vous communiquez au public ?*

J'entends votre analyse sur la comparaison des 2 sections qui aurait été faite sur le plan de la capacité et que finalement elles se complètent. Mais alors pourquoi l'exagérer pour ce qui concerne les temps de parcours ?

Je comprends bien que les 2 sections se complètent politiquement, mais pour le reste...

Je note quelque chose d'intéressant : les gains de temps de la section EstVar Cannes doublerait la demande ferroviaire (puisque l'offre serait doublée) vers Sophia et Nice. Je doute que l'essentiel de cette nouvelle demande soit en provenance d'Est Var ou Toulon. Alors pourquoi ce raisonnement ne serait-il pas vrai si un gain de temps similaire était possible entre Marseille et Est Var ?

Quel est le trafic TGV de Toulon, en particulier intersecteur ? Si celui-ci est équivalent au trafic vers EstVar-Nice, alors cela signifie qu'en doublant ce dernier, les exploitants ferroviaires peuvent se passer de Toulon pour remplir les trains à destination de Nice, ce qui me permet de répondre à la remarque « *il n'est pas pensable que certains intersecteurs ne desservent pas Toulon alors qu'ils resteront forcément d'une fréquence très réduite pour chaque origine* »

Mettons temporairement ce détail de côté, en supposant construire la seule section EstVar-Cannes sans Aubagne-Toulon (d'accord, ce n'est pas la décision politique, mais à un moment donné, elle a bien du être fondée sur quelques éléments objectifs). L'augmentation de la demande induite par l'amélioration des temps de parcours ne peut-elle pas être absorbée par l'augmentation de la capacité des rames (duplex en unité double), par la circulation d'un plus grand nombre de TGV quotidien mais moins concentrés sur les heures de pointe ?

L'augmentation de la fréquence des TGV (qui de toutes façon ne vont pas tous à la même destination, et pour faire circuler des unités doubles, des coupes accroche sont envisageables à Marseille, surtout que le temps d'arrêt y est prévu « long ») est-elle décisive pour répondre à cette demande ?

On peut en douter concernant des parcours grandes lignes à réservation obligatoire : on n'est pas dans la situation de l'usager TER qui arrive à la gare quand il veut et n'a pas envie d'attendre trop longtemps le prochain train. Une configuration horaire que je propose dans ma prochaine contribution permet par ailleurs d'avoir les 3 sillons TGV Marseille-Côte d'Azur relativement bien cadencés (à peu près à 20 min, plutôt qu'en batterie de 30 min) avec un sillon radial, un sillon intersecteur rhodanien, et un sillon intersecteur grand sud par heure. Il paraît possible à partir de là de construire une grille quotidienne pour la Côte d'Azur qui répondent largement aux besoins, y compris en terme de positionnement horaire des trains. (l'azuréen lambda ne s'offusquera pas de n'avoir qu'un TGV par heure vers Lyon au lieu de 2, si celui-ci arrive 33 min plus tôt)

Je suis étonné du raisonnement sur la ligne les Arcs-Cannes peu fréquentée. Car dans ce cas, pourquoi y prévoir la circulation de 4 TER/h en priorité 2 ? Certes, il y a une multitude de petites haltes. Mais puisque à l'ouest, la priorité 2 permet de passer de 2 à 4 TER/h à St Cyr et Ollioules, et de 4 à 6 TER/h à La Seyne, et qu'à l'est elle permet de passer de 1 (ou 2 si on considère la priorité 1 réalisée) à 4 TER/h à Fréjus, Mandelieu et Cannes-La Bocca, *est-il possible d'avoir des éléments chiffrés sur les gains de passagers attendus dans ces gares grâce à la priorité 2 ?*

Je suis également étonné de l'affirmation selon laquelle « *aucun aménagement économiquement faisable de la ligne existante [Aubagne-Toulon] ne peut résoudre ces problèmes* [d'augmenter l'offre omnibus compte tenu de l'occupation de la ligne par les



sillons TGV] ». Quid d'aménagements comme l'évitement de St Cyr, le quadruplement des voies Ollioules-La Seyne ou la 3<sup>è</sup> voie La Seyne Toulon ?

Sont-ils inexploitables ? C'est l'objet d'un de mes articles de blog que je vais soumettre en contribution.

Sont-ils économiquement infaisables ? Pourtant de précédentes études les chiffrent en centaines de millions d'euros. Pourquoi un projet qui augmente la capacité des omnibus, améliore à peine les temps de parcours TGV, et augmente la capacité des TGV justifie un investissement de 4 Milliards d'euros (je parle de la LN Aubagne Toulon), alors qu'un projet qui se contenterait d'augmenter la capacité des omnibus ne justifierait même pas quelques centaines de millions d'euros ?

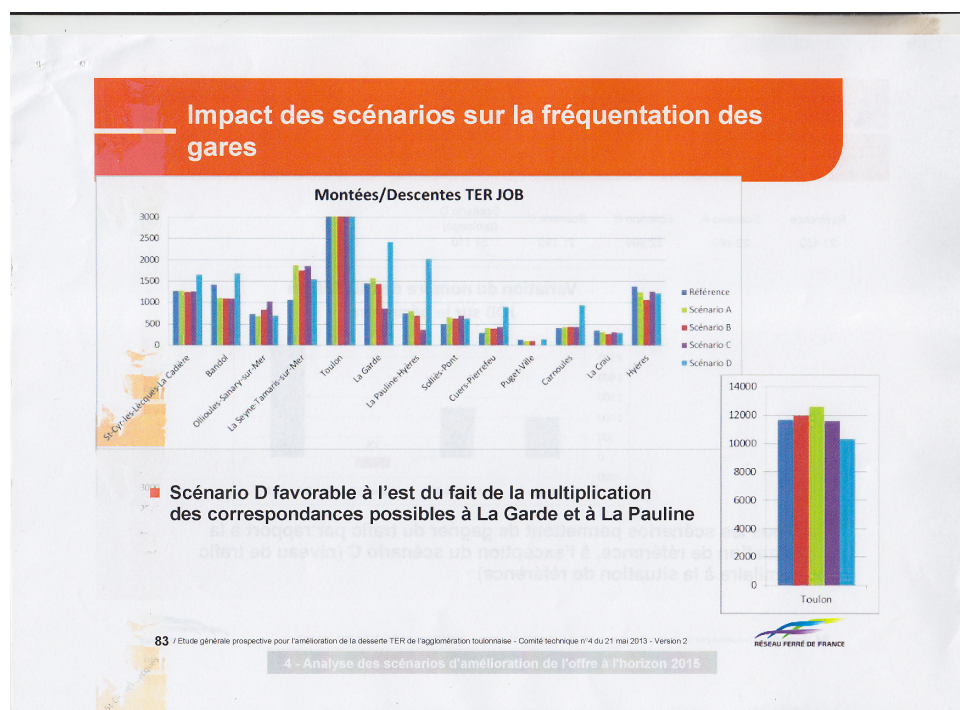
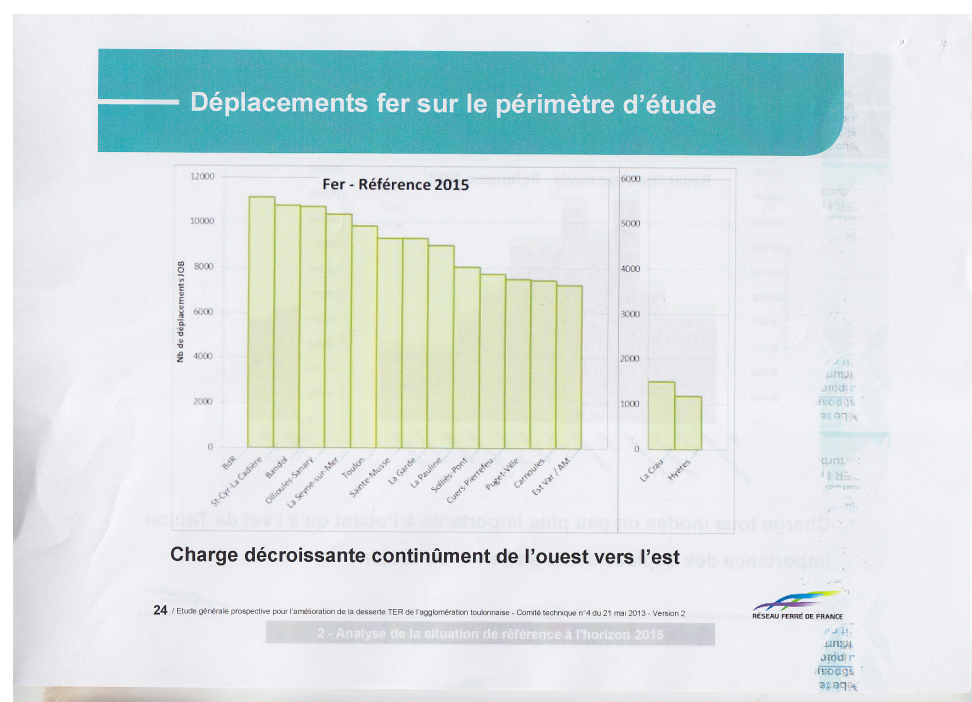
*Est-ce à dire que dans les avantages du projet de LN, l'augmentation de la capacité omnibus compte pour du beurre, idem pour l'avantage temps (du moins si les gains de temps sont sincères) et que c'est l'augmentation de capacité TGV qui est l'essentiel ? Et ce dans un projet qui « vend » les trains du quotidien...*

Concernant la desserte TER entre la Pauline et Le Muy, vous me confirmez qu'elle est la sacrifiée du programme... mais que cela est acceptable ! Pourtant, le graphique ci-contre indique que le nombre de déplacements fer quotidien est supérieure à 7000 entre La Pauline et EstVar contre inférieur à 11 000 à l'ouest de

Toulon, pourtant nettement mieux desservi (2 à 4 TER/h selon les gares à l'ouest, contre 1

TER/h à l'est). A moins que les chiffres ci-dessus n'intègrent aussi les passagers des TGV et intercités à destination de la Côte d'Azur, ce qui fausserait mon interprétation.

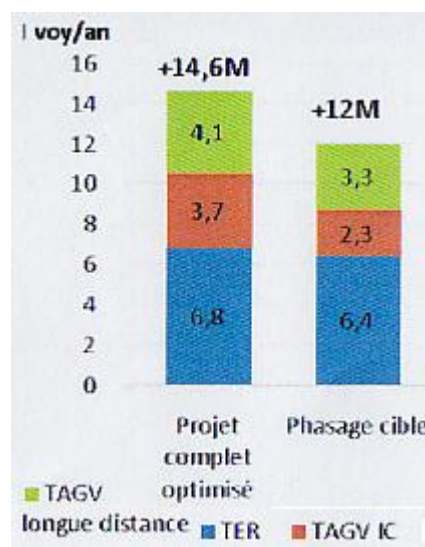
Il n'en demeure pas moins que la demande TER à



l'est de Toulon, certes plus faible me paraît loin de justifier une division par 4 du service TER. Quand, elles sont correctement desservies, les gares de Carnoules et Cuers avec près de 1000 montées descentes quotidiennes et celle de Solliès Pont avec plus de 500 montées descente ne semblent pas avoir une demande si faible en comparaison des gares à l'ouest de Toulon enregistrant un peu plus de 1500 montées descentes quotidiennes, au point d'être si maltraitées. La fréquentation des gares à l'est de Toulon augmenterait même proportionnellement plus que la fréquence des trains, ce qui témoigne quand même d'une demande latente de TER qu'il est aberrant de ne satisfaire qu'en 2050.

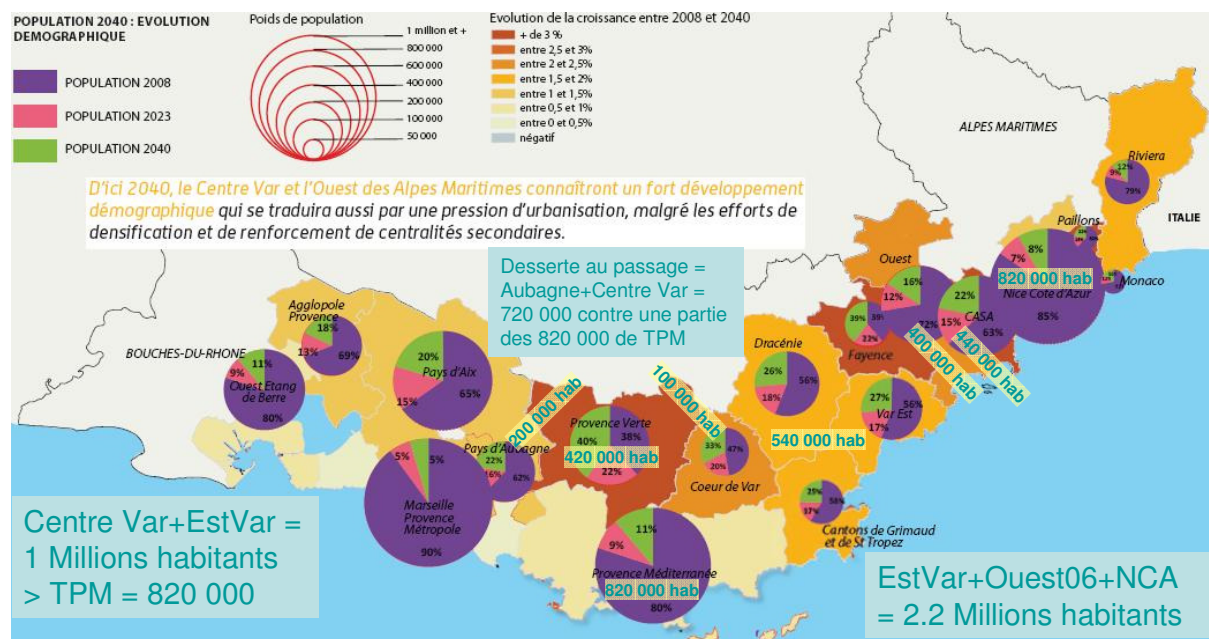
Mais ce qui est encore plus condamnable, c'est que cette desserte TER à l'est de Toulon pourrait être améliorée jusqu'à l'horizon de réalisation de la Priorité 2, mais qu'ensuite, du fait qu'il faut faire transiter les TGV en plus grand nombre vers la Côte d'Azur, il faudra la détériorer : **pour ces habitants, on supprimera donc des TER au profit de TGV !** Et qu'en outre, la solution à cette anomalie « **ne fait plus partie du programme** »...

Concernant la Ligne Nouvelle par Brignoles et l'effet TER sur Aubagne-Toulon, celui-ci se produit à la condition de détourner les sillons TGV de la ligne classique, ce qui ne nécessite pas forcément de réaliser une branche vers Toulon. On peut très bien imaginer une hypothèse forte selon laquelle seul un sillon grande vitesse radial subsisterait sur la ligne classique entre Aubagne et Toulon (ainsi que le nouvel intercity Marseille Aubagne La Ciotat La Seyne Toulon Carnoules Les Arcs Est Var Sophia Antipolis Nice), et la desserte TER omnibus est alors facile à intégrer sans aménagement sur la ligne existante. Ceci afin de voir ce que vaut une hypothèse extrême quand bien même elle n'est pas politiquement acceptable. De ce point de vue, et même si comparaison n'est pas raison, « **l'importance de la gare de Toulon (10ème agglomération française)** » n'est pas une justification d'y faire forcément passer tous les trains. Car dans ce cas, Grenoble, 9<sup>ème</sup> agglomération française aurait dû être positionné sur le trajet de la LGV Méditerranée entre Lyon et Valence : le détour géographique n'est pas pire que celui via Toulon entre Aubagne et Est Var et avec moins de complications topographiques ; le département de cette préfecture, l'Isère, est bien traversé par la LGV Méditerranée, sans que cette préfecture ait exigé qu'il faille impérativement passer par elle. La desserte TGV de Grenoble est essentiellement radiale, en antenne et cela n'a nullement empêché un fort développement des TGV intersecteurs entre Marseille et Lyon ni celui des TER entre Lyon et Grenoble, y compris un mix de TER direct, semi direct et omnibus. L'argument d'autorité selon lequel il faut passer par Toulon doit donc être relativisé, et à minima, il serait intéressant de connaître l'impact sur les trafics de ne pas faire passer la Ligne Nouvelle par Toulon. Un point intéressant serait notamment que par le jeu des correspondances, les TER entre Aubagne et Toulon seraient mieux remplis, voire plus nombreux, ce qui pourrait être bénéfique aux trains du quotidien. La hausse des trafics à destination de la Côte d'Azur (qui en 2040 pèsera pour 2.2 Millions d'habitants contre 820 000 à TPM) est de toute évidence supérieure aux pertes de Toulon, **encore faudrait-il pour cela savoir, parmi les 7.4 millions de passagers attendus en gare de Toulon en 2040 avec la priorité 2, combien sont des passagers TER, combien sont des passagers TGV radiaux, combien sont des passagers TGV intersecteurs, combien sont des passagers TGV régionaux vers l'ouest et combien vers l'est.** Cette simple information, qui ne nécessite aucune étude sur le scénario hybride n'a jamais été fournie malgré des demandes répétées. Et malgré un engagement qui allait plus loin lors des groupes de travail en 2011 : « [ce calcul] **sera fait. Et on vous donnera les ordres de grandeur qui permettent de débattre** »





De toute façon, les évolutions démographique du Var et l'est des Bouches du Rhône laisse présager à l'horizon 2040 une population à desservir au passage quasiment aussi nombreuse que TPM : les gares d'Aubagne et Centre Var du scénario hybride concernerait 720 000 habitants (contre une partie des 820 000 habitants de TPM pour la gare de Toulon)



Que des élus fassent un choix est leur droit. Que ce choix s'impose également. Mais que ce choix, s'il est contraire à toute évaluation socio-économique ne soit pas motivé et qu'en plus aucune donnée ne soit disponible, cela n'est pas normal. Dans quelle démocratie vivons-nous

pour en arriver là s'agissant d'un projet qui engage la collectivité et donc les contribuables (quelque soit leur vote) pour plusieurs milliards d'euros ?

Si des élus influents et en mesure de financer des études avait décrété que c'est par Porquerolles qu'il faut passer, personne ne les aurait alerté que peut-être ça n'était pas forcément la meilleure solution ?

Par ailleurs, et sauf à ce que des éléments ne soient pas publics, la décision ministérielle de juin 2009 n'a jamais explicitement écarté le passage par Brignoles, et le rapport Cousquer qui a permis de construire cette décision ministérielle recommandait au contraire fortement l'étude de ce passage par Brignoles, en phase préliminaire. Cela n'a jamais été fait, c'est donc à un dévoiement de la décision ministérielle de Juin 2009 que certains élus ont procédé en faisant obstruction à cette étude. Et la décision de Juin 2009 fondant le scénario des Métropoles du Sud précisait que la ligne desservirait Aix, Marseille, Toulon et Nice. Compte tenu que Aix est desservi par Aix TGV, à 13km du centre ville, il n'y avait rien de contradictoire avec la décision ministérielle de Juin 2009 à considérer que Toulon était desservi en débranchement depuis Aubagne ou que la gare d'Aubagne était celle de Toulon ou encore que Toulon soit directement desservi en antenne ou en fourche telle que cela a été proposé dans le « 5<sup>ème</sup> scénario »

Encore une fois, ce scénario a sans doute été mis à l'écart suite à des discussions internes aux cofinanceurs, mais il n'est pas normal que des raisons objectives ne l'aient jamais justifié sur la place publique : est-ce cela la démocratie ? Je précise pour comparaison que pour toutes les autres variantes fonctionnelles qui ont été écartées (que ce soit Marseille Blancarde, Cannes-La Bocca, etc...), on retrouve des justifications sur le site de RFF.

***Je réitère donc ma demande, qu'au-delà des éléments d'appréciation socio-économiques concernant les apports relatifs et comparés de Toulon et de la Côte d'Azur (Est Var-Nice), qui pourraient être directement extraits des études menées en phase 1, RFF puisse fournir des éléments d'appréciation sur le scénario via Aubagne et Brignoles, comme il s'y était engagé auprès des groupes de travail géographiques (les pertes à Toulon qui ne se reportent pas ailleurs, les gains pour la Côte d'Azur, les gains potentiels dans le Centre Var et à Aubagne).***

Je termine enfin sur ce sujet pour dire que certains co-financeurs, aussi brillamment élus qu'ils puissent être, qui devoient le contenu des études à mener, voit leur propre projet contrarié par la justice, et je pense notamment au cas du tram de Toulon devenu BHNS au mépris des décisions légales. Est-ce cela qui est voulu pour le projet de LN PCA, avec toutes les conséquences négatives que cela entraînerait pour la région et pas seulement Toulon ?

Pour en revenir au fond, l'effet du projet sur les TER Aubagne-Toulon peut aussi se faire en détournant partiellement les TGV de la ligne classique, par exemple sur l'arrivée à Toulon avec de nouvelles voies. Cela permettrait le maintien de la desserte de Toulon à son niveau de référence. Celle-ci serait rendu terminus Toulon ou Hyères, et les dessertes vers Nice basculerait sur la ligne Nouvelle à partir de Marseille sur d'autres trains, ce qui libérerait le sillon permien des TGV tout en facilitant la diamétralisation des TER à Toulon mais aussi leur exploitation sur la zone de cohabitation TGV/TER entre le sud d'Aubagne et Ollioules.

Les nouvelles dessertes vers Nice induite par l'amélioration de temps de parcours et nécessaire à l'augmentation de la demande qui irait au-delà du remplacement du trafic toulonnais, seraient également créées sur la Ligne Nouvelle.

***Je demande donc également que des éléments d'appréciation soient donnés sur un tel scénario de desserte, qui peut être qualifié de compromis.***

A noter également que le scénario proposé aurait un meilleur phasage que ce qui est actuellement programmé. En effet, l'amélioration de la desserte de Toulon relèverait d'aménagements sur le réseau classique peu coûteux au regard d'une Ligne Nouvelle, et qui n'attendraient donc pas 2040 : il y aurait même intérêt à les programmer avant la Priorité 1. Ceux-ci se feraient à desserte TGV constante et l'amélioration des TER serait homogène à l'ouest comme à l'est de Toulon (tout en atteignant à l'ouest le niveau de la priorité 2), au lieu de devoir être dégradée à l'est comme le prévoit la priorité 2 de la LN PCA.

Ensuite, ces aménagements ne seraient pas une fausse manœuvre lors de la réalisation de la LN entre Aubagne, Brignoles et Est Var, car ils serviraient à maintenir la desserte TGV de Toulon. A noter qu'il s'agit en fait d'une augmentation de capacité de la desserte TGV de Toulon, car c'est l'intégralité des places de chaque rame qui sera à disposition des usagers toulonnais.

Rémi QUINTON