



LGV PACA



Manifeste pour le 5^{ème} scénario



Frédéric-Georges Roux
(novembre 2011)



Plan de l'exposé

- La traversée du département du Var reste en question



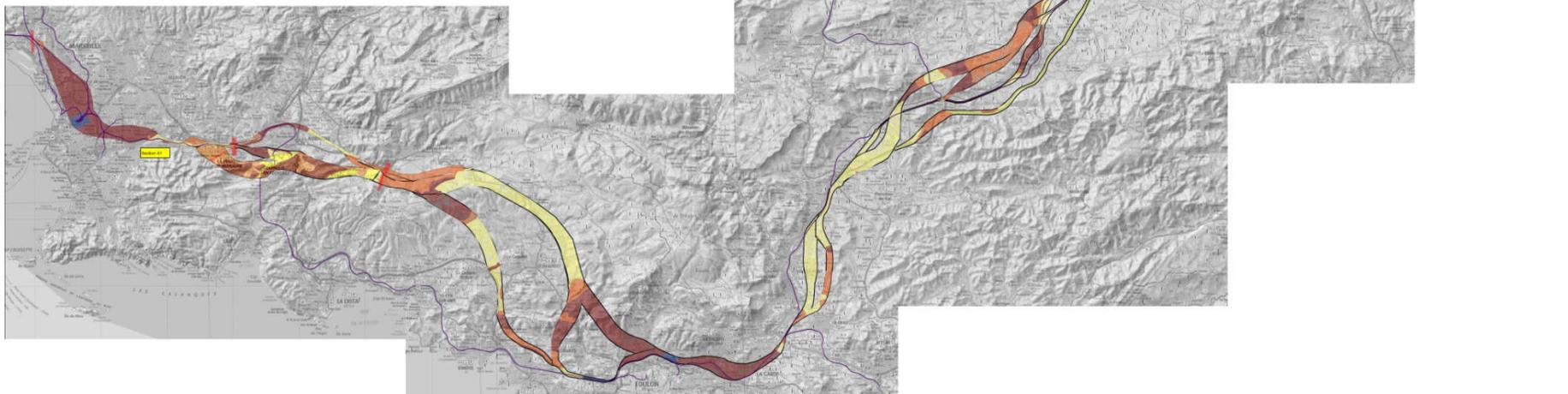
Le Var opte pour un scénario « dégradé »

- **Toulon** : Où mettre la gare LGV ? Est, Centre ou Ouest?
 - Abandon des scénarios avec une gare à l'Est de Toulon
 - Priorité Toulon Centre (souterraine ou en surface)
- **Sillon Permien** : Panachage (LC et shunts) ou LN intégrale ?
 - Critique générale du scénario des métropoles passant par le sillon permien (esquisse pour ré-étudier le scénario hybride alternatif)
 - Shunt Solliès-Pont : tunnel sous les Maurettes
 - Deux grandes familles de fuseaux : LC avec shunts ou A57
- **Est-Var** : Position de la gare Le Muy/Les Arcs et fuseau Argens (risques inondations) ou plus au Nord ?
- **Agriculture/Viticulture** : Ligne actuelle ou rien ! Sans déborder des emprises existantes ni détruire des terres agricoles !!!



Quel fuseau entre Aubagne et l'Estérel ?

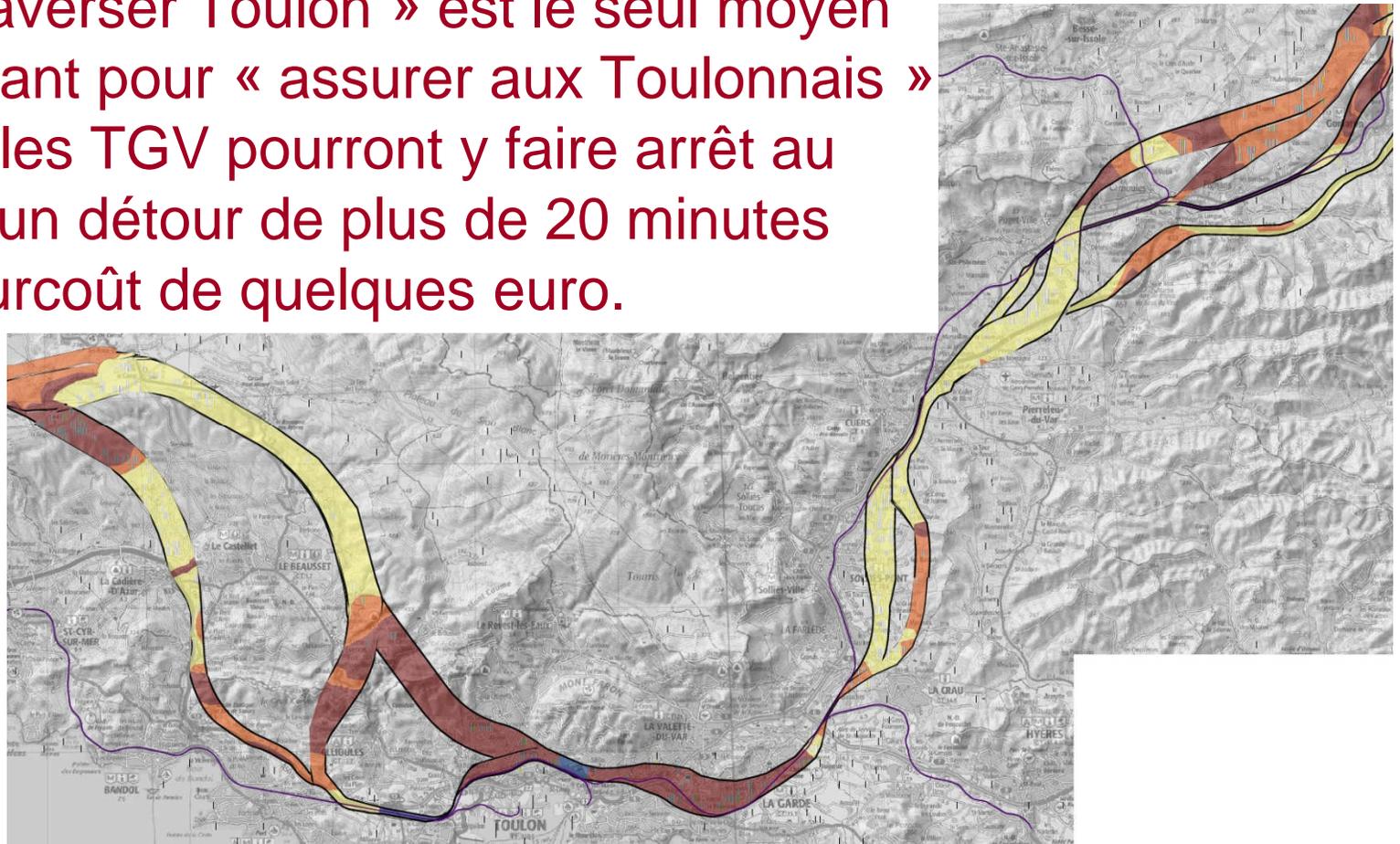
- Section Le Castellet-Toulon : 2 options si gare Toulon-Ouest, une seule si Toulon-Centre
- Traversée Toulon en souterrain
- Sillon permien : proche ligne classique (avec shunts) ou le long de l'A57
- Vidauban : Nord ou Sud ?
- Où mettre la gare aux Arcs ?





Traverser Toulon : un paradigme peut-être erroné ?

- « Desservir » n'est pas synonyme de « traverser »
- Mais « traverser Toulon » est le seul moyen contraignant pour « assurer aux Toulonnais » que tous les TGV pourront y faire arrêt au mépris d'un détour de plus de 20 minutes et d'un surcoût de quelques euro.

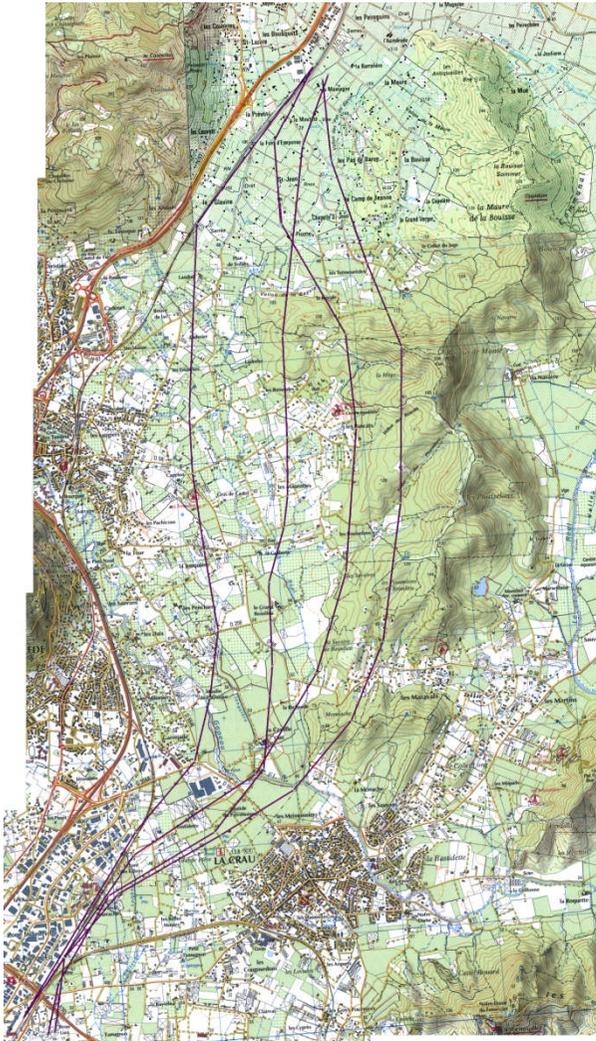




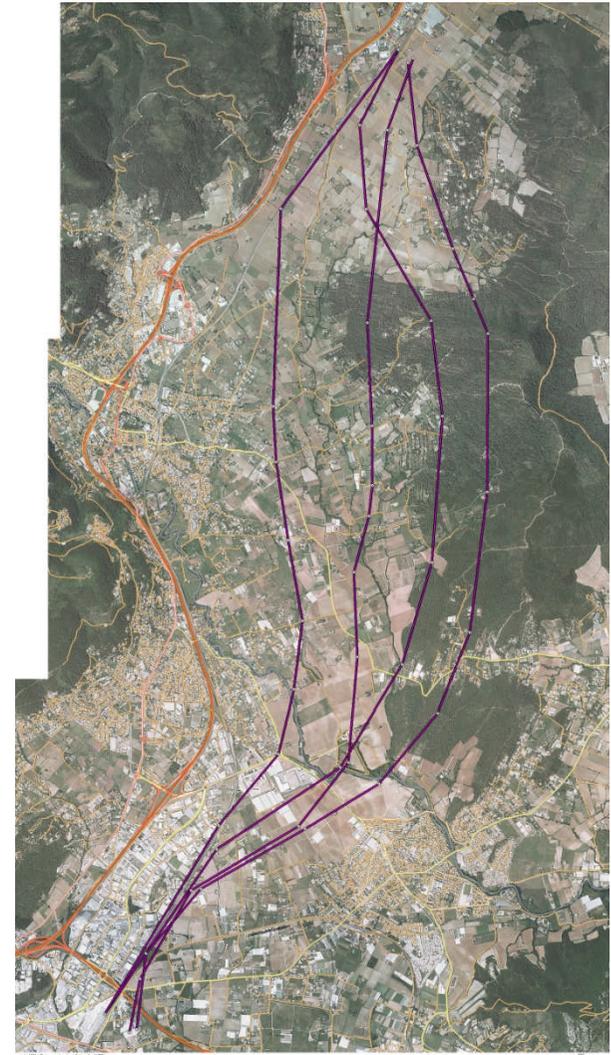
1. Que la nouvelle gare soit à l'Ouest ou au centre, les nouvelles voies devront traverser Toulon en tunnel pour émerger en surface aux environs de la bifurcation de Hyères
→ difficultés : géologie, complexité, surcoût
2. Quel que soit le fuseau retenu pour le sillon permien, il faudra traverser le territoire de Solliès-Pont (dans la plaine ou au travers des Maurettes, en tunnel ou en tranchée)
→ choisir en Charybde et Scylla
3. Quel que soit le fuseau retenu pour le sillon permien, il faudra passer au travers de parcelles agricoles et viticoles.
→ difficultés : économique, humain, social, environnemental



Quel fuseau pour Solliès-Pont?



- À gauche sous la prison puis dans la plaine, les figues, les vignes et l'habitat diffus
- À droite, sous le Gapeau ou en viaduc au pied de La Castille avant de s'enfoncer dans les Maurettes



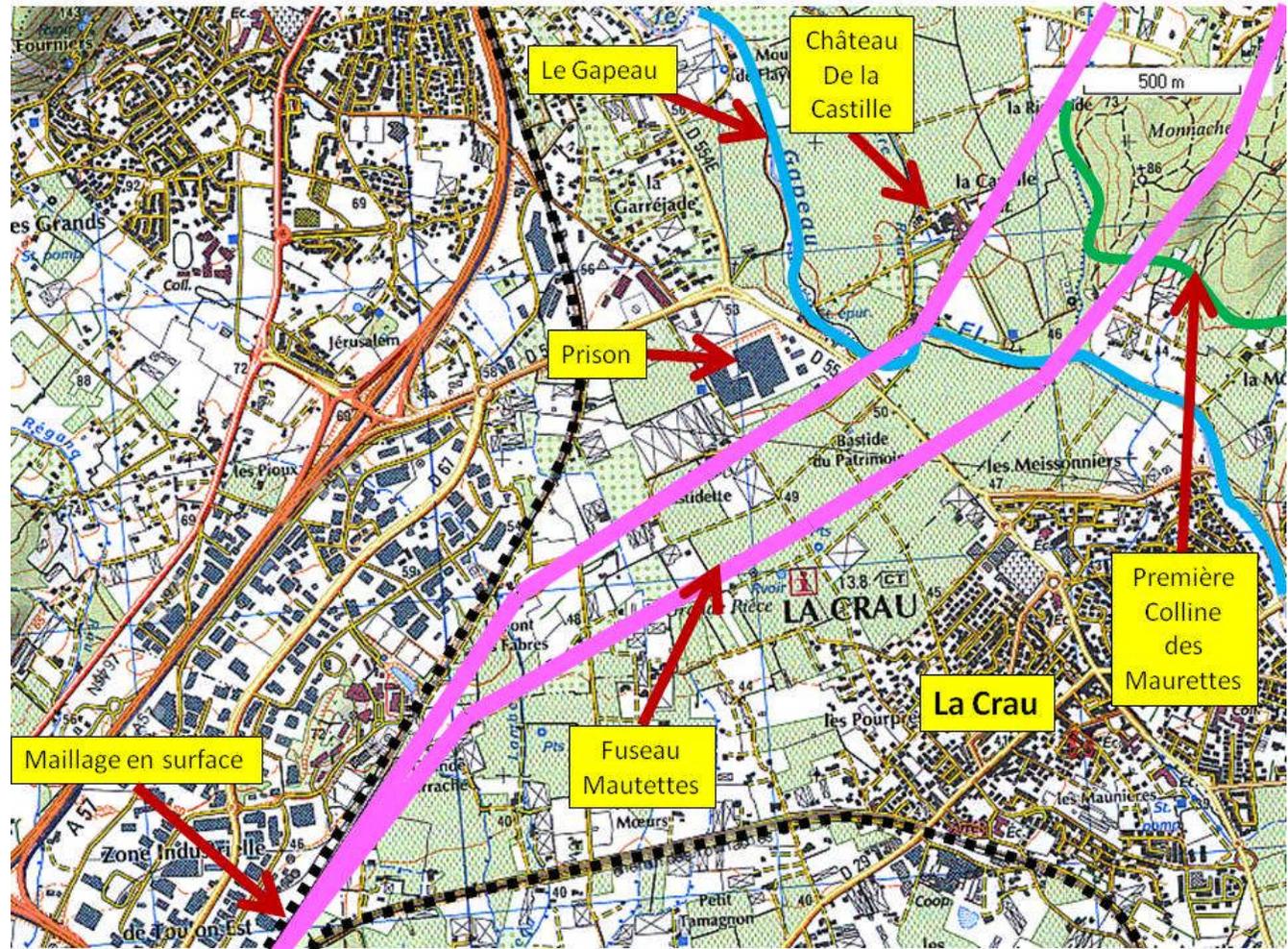


Solliès-Pont : la prison, les figues ou l'évêché ?

- Au-dessus du Gapeau : pan dans l'œil des séminaristes



- Sous le Gapeau : 2 kms pour une trémie, une tranchée puis un tunnel





Premières conclusions : le scénario en question

- Traverser Toulon sera coûteux et difficile
- En sortir à l'Est se heurtera à un mur qui pourrait s'avérer infranchissable
- Le « détour obligatoire par Toulon » était déjà pénalisant pour tous les voyageurs de l'Est Var et des Alpes Maritimes
- Les contraintes varoises (notamment pour le sillon permien) et le choix du « panachage » réduisent l'efficacité du projet
- Question : y-a-t'il une alternative MDS répondant aux objectifs du Copil qui soit satisfaisante pour tous, et qui soit même peut-être meilleure que les 4 scénarios proposés?

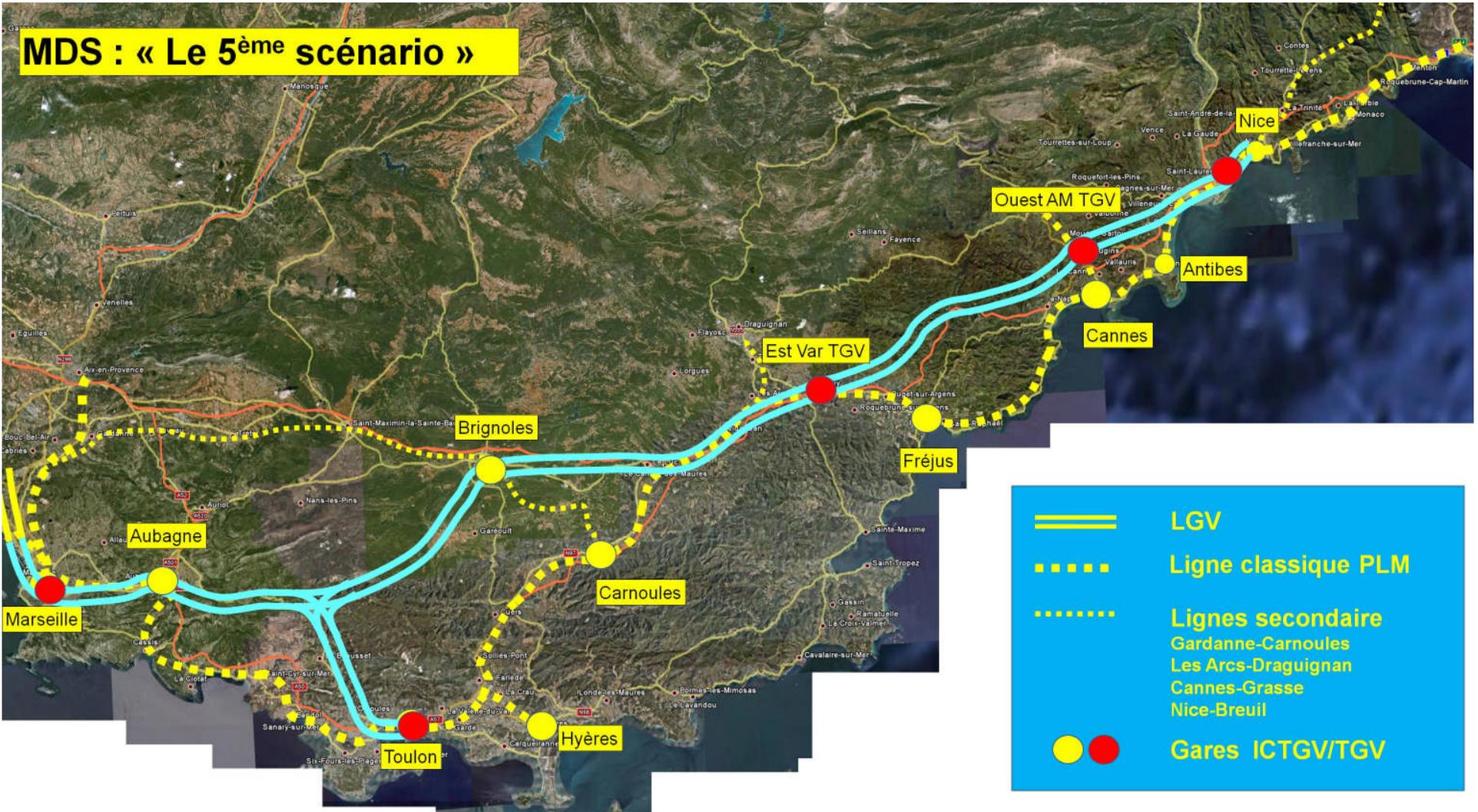


Yves Cousquer l'avait esquissée et en avait recommandé l'étude

- *« [...] 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. »*
- *« Le secteur présentant le plus de risque [...] 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 donc prudent de s'interroger sur une variante, dénommée « hybride » [...] 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. »*



Le 5^{ème} scénario





Principales caractéristiques du 5^{ème} scénario

- Une LGV directe Marseille-Est Var-Alpes Maritimes mettant Nice à 45 mn de Marseille et 3h45 de Paris
- Deux apports fondamentaux à la variante hybride d'Yves Cousquer :
 - Toulon est desservi par une « vraie ligne à grande vitesse et non plus en cul-de-sac à partir d'Aubagne par la ligne classique
 - Le « triangle » entre Aubagne, Toulon et Brignoles permet d'aller dans toutes les directions et donc de satisfaire au moins aussi bien que le meilleur des 4 scénarios « TOUTES » les missions Est-Ouest avec desserte de Toulon (notamment tous les TGV inter-secteurs)
- L'opportunité de desservir trois nouvelles « gares » par des ICVG régionaux : Aubagne, Brignoles et Carnoules → un réseau mieux maillé irriguant mieux le territoire



Une « petite » contrainte : le rebroussement à Toulon

- Ne concerne ni les missions « sans arrêt à Toulon », ni les missions avec « Toulon ou Hyères en terminus ». On peut même prolonger des missions « terminus Marseille » jusqu'à Toulon pour un « coût marginal »
- Ce rebroussement ne rallonge pas de manière significative le temps de parcours par rapport aux scénarios traversant Toulon et empruntant le sillon permien en panachage (le retournement n'ajoutant au maximum que 3 ou 4 minutes au temps normal d'un arrêt en gare) : Marseille-Toulon en 20 mn puis Toulon-Nice en 45 mn
- Ce scénario favorise si besoin une gare TGV à l'Ouest, tout en permettant aux TGV terminus Toulon/Hyères et aux ICGV de poursuivre vers Toulon centre, Hyères ou Carnoules...



Porteur d'économies et de meilleure rentabilité

- Investissements évités :
 - Plus besoin de traverser Toulon en tunnel
 - Aménagements limités de la gare Toulon-centre en surface
 - Les voies TGV (panachage, tunnels et shunts) entre Toulon et Le Luc-en-Provence
 - Les seuls aménagements à prévoir sur la ligne classique sont ceux liés aux besoins TER qui peuvent se concentrer dans les emprises ferroviaires existantes
- Investissements nouveaux :
 - Le triangle de raccordement entre Le Castellet et le Beausset
 - Le tronçon de LGV entre ce triangle et Le Luc-en-Provence
- Rentabilité :
 - Un meilleur report modal : plus de voyageurs tropéziens et maralpins



Résumé des avantages du 5^{ème} scénario

- 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 pas à Toulon allège 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 des Métropoles du Sud, y compris Toulon de manière potentiellement strictement identique,
- C'est la solution la plus performante pour les Alpes Maritimes (pouvant offrir des Paris-Nice en 3h45, Marseille-Nice en 45 mn et Toulon-Nice en 45 mn) capable de désengorger réellement l'aéroport et l'A8,
- 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 protège complètement le sillon permien tout en permettant, grâce à la ligne de chemin de fer actuelle, avec des aménagements limités strictement dans l'emprise ferroviaire actuelle, une très sensible amélioration du service TER,
- 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 territoires dans un objectif de développement durable.



TGV

TGV

Merci de votre attention

