

LGV PACA CNDP commission particulière du débat public 2005

Lors des réunions, le public est pour l'amélioration des transports en commun (SNCF ou autres) En général, il offre des propositions concrètes, rarement, pas chez moi, mais chez les autres. Mais il a raison, quand il est contre la gare de Cuers (Nord Toulon), qui est la variante la plus mauvaise. Cette gare (des Pignes) détruit le plus de vignes et met Toulon centre à 30 minutes ou 2 heures de la LGV suivant la fluidité de la circulation routière, 20 minutes en TER.

Mes propositions:

Pollution ou respect des engagements de Kyoto?....

La route dispose d'une dizaine de voies au niveau de Nice, d'une vingtaine vers Toulon et Marseille! Le doublement de l'A8 vers Nice (2x3 voies) est bientôt à l'enquête publique.

Sachant qu' une voie ferrée a une capacité 25% supérieure à une voie routière : 4 voies ferrées nouvelles seraient aussi efficaces avec 20 mètres d'emprise que 6 voies routières avec 30 à 40 mètres de largeur.

Le Rail et l'Eau étant les moyens de transports les moins énergivores et les moins polluants, cela suffit à conclure :

OUI à une LGV PACA

2voies ? 4voies ? Où ? Quand ? Comment ? Quelle vitesse ? Quels phasages ?

Faut-il un Arc Méditerranéen entre l'Espagne et l' Italie, donc tracé à 400Km/h (LGV 400) ou une amélioration des dessertes régionales avec la signalisation actuelle (plus la préannonce), soit à 230Km/h (LGV230) ?

Les deux seront nécessaires dans peu de temps car le doublement de la ligne Marseille / Vintimille comblera à peine le retard par rapport aux besoins d'aujourd'hui !

La LGV400 étant la préparation de l'avenir : c'est Elle ou un nouvel Aéroport!

Je ne choisis pas et je dis les deux

- **LGV 400** : Nord Arbois vers l'A8 → Péage de l'Esterel, le long du lac Saint- Cassien, sous la ville de Grasse, Vence et raccordement à Cantaron sur la ligne Nice / Coni /Turin.

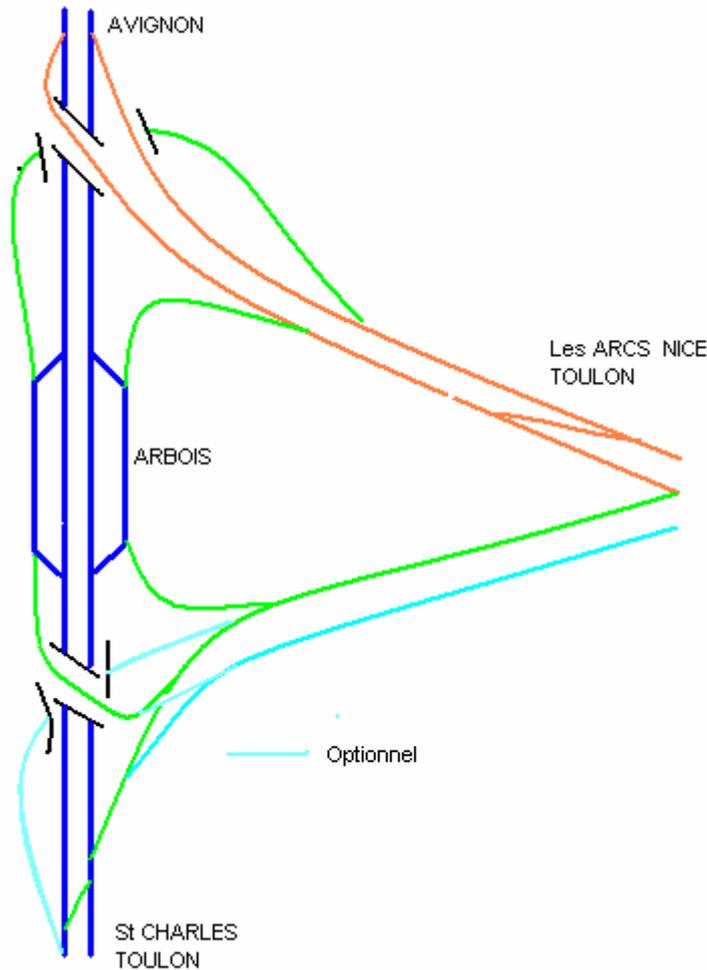
Le prolongement vers les LGV Italiennes doit être préservé!.

- **LGV230** : doublement du tracé actuel de Marseille à Vintimille vers la ligne classique Gênes (200 km/h), par rajout d'une voie de chaque côté en général, et un quai à l'extérieur des 4 voies contiguës, sauf dans les grandes villes. La pose des 2 voies à l'intérieur des courbes permet d'augmenter la vitesse de franchissement. Les tranchées, doublées en largeur, seront couvertes aussi bien à Marseille Canet qu'à Aubagne ou le long de l'Esterel, avec reconstitution du relief. L'écartement entre les voies actuelles doit être agrandi pour augmenter la vitesse de croisement. Les points creux seront comblés (partiellement) et les points hauts écrêtés pour économiser de l'énergie et améliorer l'insertion.

Quelques détails:

LGV400: avec

- des raccordements autour de la gare de l' Arbois pour rendre toutes les combinaisons possibles : Avignon /Nice direct, par LGV400, ou passant par cette gare. Idem pour Marseille/Nice, par la gare, ou direct par le raccordement Sud .



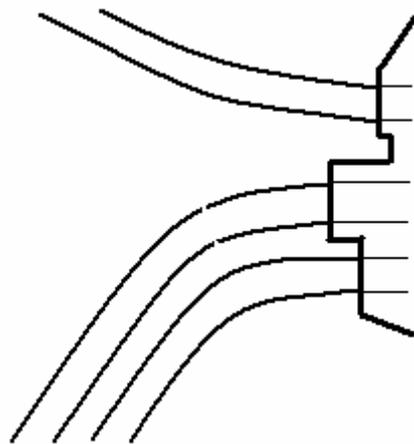
- un raccordement au Luc vers Toulon par la ligne classique .
- la gare Les Arcs TGV actuelle mise à 4 voies ou déplacée 4 à 6 voies, proche de l'A8. Un Tram-Train Draguignan /Les Arcs (ancienne et nouvelle gare) Toulon /La Seyne /Six-Fours..... serait un bon complément aux TGV, TERGV, TER.
- la gare de Grasse souterraine ou en surface avec un raccordement vers Cannes
- la gare de Cantaron avec continuation vers Turin et vers Nice par demi tour ou raccordement direct .Vers Monaco via Nice ou par un tunnel de 4500 à 5000 mètres .
- vers LGV Italienne
- des gares TERGV à la Barque- Saint- Maximin - la Sainte Baume –Brignoles – Le Cannet des Maures – Fréjus – Grasse – Vence Var (croisement du train de Digne) Cantaron.

LGV230 : avec

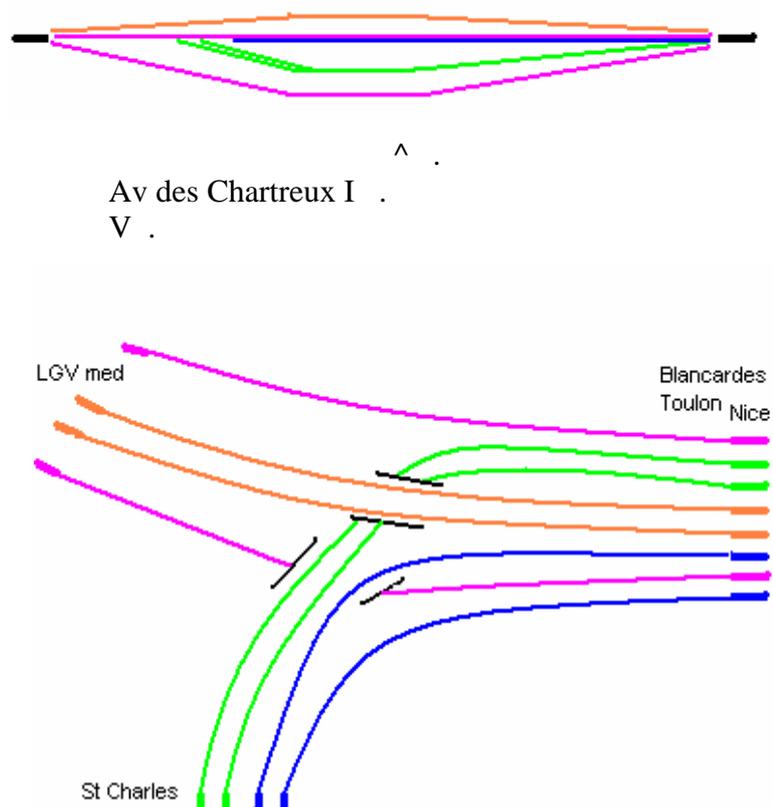
– doublement du tunnel de Saint-Louis ,création d'un saut de mouton (7 voies) à Saint-Barthélemy pour la ligne d'Aix et la 4ième voie venant de l'Estaque vers Saint- Charles . Le pont de l'Impasse des Marronniers peut disparaître car il est doublé par le passage inférieur de la Traverse des Marronniers..

- 6 ou 7 voies jusqu'à la bifurcation du tunnel des Chartreux doublé à 4 voies (1+2+1) Le tube actuel sera rehaussé pour former un saut de mouton par dessus le 2ième tube de Saint- Charles déplacé.

actuellement



demain



- 6 voies jusqu'à la gare de Blancarde agrandie à 8 ou10 voies .Les parkings privés en surface au sud seront restitués en souterrain, la gare sera partiellement couverte, végétalisée vers l'immeuble sud et aménagée, dépose rapide , au nord.

- 4 voies jusqu'à l'entrée d'Aubagne ou les 2 voies centrales montent pour longer l'A50(à côté, dessus ou dessous),traverser l'A52 puis longer le flanc nord de La Tête du Douard jusqu'au pied du col de l'Ange....là, au niveau 180m environ, un tunnel de 4500 à 5000 mètres vers le sud amène les rails jusqu'à l'A50. L'autoroute suivi de près jusqu'à passer sur ou sous le péage pour rejoindre la ligne actuelle mise à 4 voies jusqu'à Toulon. Soit un raccourci de 11km et à 230km/h au lieu de 120

Ce raccourci permet de desservir Toulon Centre majoritairement par Marseille.

- la mise à 4 voies du tunnel de Saint- Louis , le saut de mouton de Saint – Barthélemy, le saut de mouton du tunnel des Chartreux augmentent considérablement la fluidité et permettent:

- au TGV de Paris d'arriver à Aubagne en 3 heures

- d'améliorer les dessertes TER et de créer des lignes Tram-Train avec 10 ou 12 stations entre Saint -Charles (et/ou Blancarde) et L'Estaque, idem vers Aubagne et Valdonne , Fuveau etc...

La gare de Toulon sera doublée par une" gare bis" souterraine + éventuellement 4 voies (2+2) sous le Bd Commandant Nicolas , au Nord .Avec 3 options :

-quais courts pour les TER

-----moyens pour les TER ou un TGV (225m)

-----longs pour 2 TGV(450m)

Les tunnels d'accès à cette gare doivent augmenter la vitesse de traversée de Toulon .

La gare de La Pauline –Hyères doit être équipée d'une 2ième voie vers Hyères passant sous les 4 voies contiguës .

A Solliès-Pont , les voies actuelles et nouvelles sont placées sur une estacade passant dans la cour de la gare pour agrandir les courbes .C'est moins coûteux que la mise en souterrain avec moins de vibrations.

A Carnoules, les 2 voies nouvelles passent en tranchée couverte .

A Gonfaron , les 2 voies actuelles en courbes serrées sont déplacées sur 2km,alignées, en tranchée avec les 2 voies nouvelles, les 4 voies seront couvertes sur 1000m environ.

Le Cannet des Maures (vers) réception de la LGV400.

A Vidauban , déplacement des voies vers l'Ouest sur 4 à 5000m pour agrandir les courbes, ou, passage en tunnel sous la colline Ste Brigitte , pour rejoindre la nouvelle gare des Arcs TGV le long de l'A8.

De Fréjus à St –Raphaël, rehaussement de la plate forme actuelle (5/6 m) pour supprimer la coupure urbaine et le passage à niveau, après avoir déplacé la gare auto-train et des annexes à l' Ouest de Fréjus.

La gare de St- Raphaël est agrandie à 6 voies , tout en redressant les courbes. Cela est permis par la démolition des immeubles gênant ,à l'Ouest, et leurs reconstructions sur la zone auto-train libérée .

Entre Boulouris et Anthéor-Cap Roux , un nouveau tracé sera créé de 5500m environ par 2 doubles tunnels encadrant un double pont, 2x2 voies, ou simple à 4 voies, pour doubler la vitesse de la zone ,230km/h au lieu de 100.La plate forme abandonnée sera réutilisée pour un itinéraire routier rapide, bien utile dans ce secteur fortement urbanisé.

D'Anthéor- Cap Roux au souterrain des Saoumes ,le tracé sera doublé, accéléré (230)en concertation avec la DDE pour la route parallèle .

Le 2ième tunnel des Saoumes sera probablement prolongé jusqu' à Mandelieu –La Napoule.

De Mandelieu à Cannes , la plate forme sera rehaussée de 2à3m pour libérer le gabarit routier des passages sous voies .Les murs, anti bruits côté habitations ,et anti collisions côté route du bord de mer , protégeront les riverains des raz de marées redoutés !...idem vers Biot et Villeneuve – Loubet .Cela permettra également de faciliter le passage sous les 4 voies de la 2ième voie Grasse /Cannes.

La gare de Cannes sera doublée comme celle de Toulon (en souterrain)

Cannes/Nice ,la 4ième voie est indispensable tout de suite en plus de la 3ième voie mise en chantier incessamment . Quand le régulateur aura 3 trains d'opérateurs différents (SNCFet 2 autres par ex) ,avec beaucoup de TER sur les voies latérales, à quel opérateur

donnera-t-il la priorité pour le passage par la voie centrale ?(depuis longtemps les DDE ne font plus de routes à 3 voies).

Si la gare de Nice St-Augustin devient pôle d'échanges , celle de Nice -Riquier peut recevoir 4 voies pour libérer Nice –Ville, à l' étroit .Les 4 voies à Villefranche sur Mer (couvertes), à Baulieu sur mer et la mise à 4 voies (4ou2x2ou1x2x1)des tunnels permettra de créer des TER semi- direct Nice Monaco et d'améliorer, de ce fait, le service Nice-Vintimille.

Conclusions:

4 voies nouvelles à poser.:

LGV 400 longue à mettre en service ,car , tout est à faire mais réservons les espaces.

LGV 230 immédiatement par avenants(4ième voie) à la pose imminente d'une 3ième voie de Blancarde à Aubagne et de Cannes à Nice .Les études sont réalisées et de construire la 4ième voie avec la 3ième est moins onéreux que de rouvrir les chantiers .Si l'Etat ne suit pas, la Région PACA ,peut emprunter à sa place comme a fait la Région Bretagne.

Ces avenants sont plus que prioritaires car ils doivent être négociés avant la mise en chantier de la 3ième voie, donc avant la déclaration d'utilité publique de ce projet.

Dans tous les cas ,ces 4 voies sont indispensables pour la fluidité du trafic actuel et les tram-trains qui n'attendent que ça pour être mis en service.

Les 2 LGV sont complémentaires et non concurrentes

-**la LGV 400** dans 10 ans ,phasable en 2 secteurs + la gare des Arcs.

-**la LGV230** sans délais et par multiples phases : chaque mur ,chaque pont peut être réalisé suivant les circonstances ,les crédits et surtout la volonté politique des Elus.

Qu'attend-t-on pour poser les 4 voies entre le tunnel de St-Louis et l'A7,et entre l'A7 et la tranchée du Canet? Que la L2 prenne la place ?....

Cela donnerait une grande fluidité au TGV,encore amélioré si le tunnel de St-Louis était doublé, etc....etc.....!

FRET:

LGV400: avec son profil difficile ,cette ligne ne recevra que des TGV fret comme les TGV postaux par exemple.

LGV230 :grâce aux 4 voies ,dont au moins 2 seront à profil faible de 8%o, cet itinéraire pourra intégrer un grand nombre de trains de fret

COÛT:

Vu le phasage possible, le coût ne doit pas entrer en compte dans les meilleurs choix du service rendu, de la protection de l'environnement et des riverains.

Bernard RENOUF
29 Impasse Barielle
13013 MARSEILLE
tel: 04 91 66 87 91

16 juin 2005

PS: La protection phonique des riverains doit être supérieure aux normes en vigueur .