

REFLEXIONS

sur le projet de

L.G.V. PROVENCE COTE D'AZUR

La lecture du rapport pour le débat public sur le projet de L.G.V. PROVENCE COTE D'AZUR suggère les observations suivantes .

1 - TRACES

Il est évident que la configuration idéale serait de réaliser un tracé linéaire permettant de desservir successivement les trois agglomérations (Marseille - Toulon - Nice et ses au delà) tant au point de vue coût des investissements que de la future exploitation .

Ce type de tracé permettrait de prévoir un large éventail de combinaisons de desserte entre les Régions françaises et Pays européens en spécialisant chaque TGV à destination d'une, de deux ou de trois agglomérations PACA selon l'importance du trafic au cours de la journée .

Le relief accidenté de la région, l'étendue des zones urbanisées, les nombreux sites à protéger tant au point de vue économique (agriculture) que protection de la nature et du patrimoine ne permettent pas d'envisager cette solution, sauf évidemment à recourir à de très gros investissements (allongements des parcours souterrains déjà importants) d'un coût très élevé et excessif .

C'est pourquoi, RFF propose 19 scénarios de tracés groupés en trois familles à une, deux et trois branches . Les critères retenus et les coûts varient selon les solutions proposées .

Par contre l'analyse comparative des propositions fait apparaitre immédiatement une incompatibilité plus ou moins importante dans tous les cas entre les dessertes de Toulon et de Nice . Une bonne desserte de Toulon pénalise celle de Nice et inversement une desserte privilégiée de Nice réduit les avantages que pourrait tirer Toulon de la L.G.V.

Ce problème majeur provient de la situation géographique de Toulon , lieu de passage difficile d'accès, entre Marseille et Nice alors que ces deux dernières villes sont aux extrémités du parcours à accélérer . Cette position, valable surtout pour Nice, est un avantage qui leur permet d'utiliser la gare actuelle en plein centre ville .

Toulon, base navale et militaire, coïncé entre le massif du Faron et la mer, a dû poser les mêmes problèmes à l'époque du développement du Chemin de fer. Pourtant une ligne plus courte a été construite reliant Rognac (sur Paris-Marseille) à Gardanne et Carnoules (sur Marseille-Nice) avec un tracé très voisin de certains des familles à deux ou trois branches L.G.V. Cette ligne n'a jamais été utilisée, moyennant des équipements, pour profiter de la réduction du temps de trajet qu'elle aurait ainsi offert pour atteindre Nice.

Par contre la ligne littorale tortueuse, plus longue par Toulon est devenue au fil du temps, l'axe ferroviaire majeur de la desserte de la Côte D'azur, apportant ainsi la preuve de la souplesse d'une desserte linéaire.

2 - GARES DE DESSERTE DE MARSEILLE ET DE NICE

Le trafic de Marseille en provenance de L'Ile de France n'est pas modifié par la nouvelle L.G.V. Le volume de trafic est tel que les nombreux TGV terminus Marseille seront maintenus et reçus en gare de Saint Charles au centre de la ville.

Pour les TGV de jonction en provenance hors Ile de France, les tracés évitant Marseille poseront des problèmes si le volume de trafic de la relation ne justifie pas un TGV complet Marseille, mais une desserte des trois villes par un même train. Dans ce cas Toulon et Nice seront pénalisés par l'emprunt de la ligne actuelle.

La gare envisagée à Blancarde dans certains scénarios résout cette difficulté, le site étant en pleine agglomération.

Quant à Nice, terminus de la L.G.V., quel que soit le tracé retenu, tous les TGV seront reçus à la gare actuelle en plein centre ville.

3 - GARES DE TOULON

la qualité de la desserte de Toulon dépendra du tracé retenu en minimisant au maximum les conséquences pour Nice, mais surtout du choix de la gare : actuelle ou une des deux nouvelles dénommées "Toulon Centre" et "Nord Toulon".

3-1 Utilisation de la gare actuelle

Cette formule est reprise dans neuf hypothèses réparties entre les trois familles de tracés .

3-1-1 Tracés à trois branches

Les six propositions sont caractérisées par un parcours de rebroussement plus ou moins long augmentant la longueur de la ligne à construire (210 à 240 km) bien que les coûts ne soient pas des plus élevés .

Ces configurations entraîneront une exploitation onéreuse, compliquée donc vulnérable et enfin peu performante .

Les points de rebroussement à l'est de Toulon aux environs du Muy ou des Arcs sont respectivement à 45 et 60 km environ à vol d'oiseau du centre de Toulon. L'augmentation de la distance Paris Toulon sera de 80 à 110 km d'où des dépenses d'énergie et d'entretien inutiles .

Dans certains cas selon le volume de trafic les dessertes Toulon et Nice seront jumelées d'où séparation ou raccordement des éléments Toulon et Nice péjorant les temps de trajet des 2 branches. Un élément à raccorder en retard peut être à l'origine d'un dérèglement plus important en durée et en conséquences.

Enfin les TGV de jonction (autres Régions et Etranger) éviteront Toulon ce qui est extrêmement regrettable, ou bien seront obligés d'emprunter la ligne actuelle entre Marseille et Toulon pénalisant les au delà de Toulon vers l'est.

3-1-2 Tracés à deux branches

Un scénario envisage l'utilisation de la gare actuelle. Ce projet est l'un des plus coûteux (3eme - 7350 M d'Euros). Il comporte 77km de tunnel et malgré cela il se heurte à des enjeux environnementaux humains, agricoles et à des sites naturels et patrimoniaux.

3-1-3 Tracés à une branche

Deux tracés utilisant la gare actuelle sont proposés .

Dans le premier cas l'origine de la L.G.V. est prévue à Aubagne, entraînant à Marseille d'importants investissements au réseau classique pour absorber l'augmentation des trafics TGV et TER .

La différence de la 2ème proposition consiste en une traversée souterraine de Marseille . Le coût de réalisation est un des plus élevé (7300 M d'euros) du fait d'un important parcours souterrain .

Ces tracés bien que séduisants, du fait de l'utilisation de la gare actuelle à Toulon, se heurtent à de nombreux problèmes mais surtout pénalisent énormément Nice .

3-2 Gare nouvelle de "Toulon Centre"

Un seul scénario propose cette solution qui consiste à créer une gare sur la L.G.V. traversant Toulon sous un tunnel. le coût des investissements de cette solution comportant 85 km de tunnel est le plus élevé (8400 M d'Euros) et la desserte de Nice n'est pas la plus rapide .

3-3 Gare nouvelle "Nord Toulon"

Cette formule est retenue dans sept tracés à deux branches et deux tracés à une branche .

En dehors des critères variables selon les projets (longueur de la L.G.V., des tunnels, des coûts et des temps de desserte), la position de cette gare est un lourd handicap pour Toulon .

L'atout majeur du TGV est d'offrir des relations terrestres très rapides de centre ville à centre ville. Les gares nouvelles sur les L.G.V. en campagne s'apparentent aux aéroports nécessitant des parcours terminaux généralement routiers d'une durée assez longue selon les périodes de la journée .

D'après les cartes du dossier, la nouvelle gare serait située entre Cuers et Carnoules à une vingtaine de km du centre de Toulon, distance à peu près égale à celle de l'aéroport de Hyères. De plus, si cette gare est légèrement au nord de la latitude de l'agglomération Toulonnaise, elle est par contre franchement à l'est.

La désignation "Nord Toulon" laisse supposer que les banlieues Est et Ouest sont à peu près à égale distance d'un site retenu franchement au nord. Or ce n'est pas le cas. Il aurait été plus rationnel de la dénommée "Est Toulon" afin d'éviter plus tard des surprises désagréables.

Cette situation géographique présente les inconvénients majeurs suivants :

- La partie Est de l'agglomération (173000 hab. environ) héberge déjà l'aéroport de Hyères et devrait ainsi accueillir la gare TGV à Cuers pénalisant un peu plus le Centre de Toulon (160000 hab. environ) et la zone Ouest (156000 hab. environ) soit au total près de 316000 habitants .

- Le trafic routier de l'agglomération ne diminuera pas, bien au contraire dans sa partie Est. L'autoroute actuelle à deux voies pour chaque sens en zone urbanisée et d'activités commerciales, connaît déjà des difficultés. Il faut souhaiter que le 2ème tube Ouest/Est de la traversée souterraine routière soit en service.

- Le report de trafic de l'avion vers le TGV risque d'être faible car les sites de Cuers et de Hyères sont à peu près à égale distance du centre de Toulon. Si le TGV supprime un parcours d'approche (Centre de Paris - Orly), le trajet aérien seul reste encore plus rapide que le trajet ferroviaire seul.

En ce qui concerne les temps de trajet (motif primordial à l'origine de réaliser cet équipement) bien qu'un encart attire l'attention sur le temps du parcours terminal Cuers-Toulon dont il faut tenir compte, Les trois tableaux résumant les scénarios à une, deux et trois branches n'indiquent que les temps du trajet "fer" Paris -Nord Toulon 3H05/3H15. Il aurait été plus sincère d'ajouter à ces temps un renvoi vers l'encart déplacé et inséré dans chaque tableau . En réalité le seul temps qui compte est celui qu'il faut pour se rendre du Centre de Paris à celui de Toulon. Il sera de l'ordre de 3H05/3H15 plus 20/25mn soit 3H30/3H40 au total, à comparer au temps actuel de 3H51 . Un si petit gain ne peut être raisonnablement admis en regard de l'énorme investissement consenti . La présentation actuelle peut conduire d'abord à des erreurs de jugement lors des décisions, puis plus tard à des surprises désagréables des usagers.

4 - SUGGESTIONS

Au point de vue des temps de trajet le scénario à 2 branches "Nord Marseille-Nord Toulon" ne privilégie pas les temps de trajet de Toulon et de Nice au détriment de l'un des deux. D'ailleurs, RFF paraît satisfait des temps pour Nice (3H40/50), qui peuvent être améliorés d'ici 10/15 ans grâce à des progrès techniques permettant de généraliser la vitesse limite à 320 km/h et peut être un petit peu plus.

D'où l'idée de prendre comme base ce scénario et lui apporter des modifications afin de l'améliorer en certains points et surtout aux abords de Toulon.

4-1 Agglomération Marseillaise

Rien n'est changé. L'origine de la L.G.V. PACA est fixée dans l'agglomération en prolongement de la L.G.V. Méditerranée. Elle traverse

Marseille sous un tunnel qui comporte une gare souterraine à Blancarde, puis elle longe en surface, la ligne actuelle jusqu'à Aubagne et se dirige vers l'est

Ces dispositions offrent les avantages suivants :

- Séparation à Marseille des trafics GL, TER et FRET de celui des TGV de passage continuant vers l'est .
- Shunt du cul de sac de la gare de St Charles limitant avec le point précédent les aménagements au réseau classique .
- La présence d'une gare à Blancarde sur la L.G.V. permet d'envisager une desserte linéaire d'Avignon en passant par Aix TGV, Marseille, Toulon, Est-Var et Nice et ses au delà pour :
 - .les TGV de jonction (autres Régions et Etranger).
 - .des TGV Régionaux Avignon-Nice évitant par exemple le rebroussement à Aix-TGV envisagés dans certains scénarios pour des TGV Marseille-Nice, mesure réduisant le gain de temps pouvant être escompté sur cette relation.

4-2 Abords de Toulon

A l'ouest de Toulon au point où les tracés à deux branches "Nord Marseille-Nord Toulon" et à une branche "Toulon Centre" divergent, réalisation d'une bifurcation avec saut de mouton pour un raccordement "L.G.V.-Ligne actuelle" permettant d'accéder à la gare actuelle de Toulon en plein centre de la ville .

A l'est delà de la zone dense urbanisée, construction d'une liaison "Ligne actuelle-L.G.V." nécessitant également deux bifurcations avec chacune un saut de mouton. Sur la L.G.V. ces installations peuvent être réalisées sur le site envisagé pour la gare de Nord Toulon devenue inutile .

Cette configuration paraît offrir de grands avantages pour l'exploitation future.

- Elle offre la grande vitesse à toutes les agglomérations sans en pénaliser une quelconque et à tous les TGV pouvant être envisagés :
 - . Radiaux en provenance de l'Ile de France,
 - . De jonction venant des autres Régions et de l'Etranger,
 - . Régionaux entre Avignon et Nice,
- Elle permet une très grande souplesse d'exploitation peu vulnérable en évitant par exemple des rebroussements, des séparations ou des raccordements d'éléments TGV envisagés dans certains projets.
- Pour Toulon elle réduit le temps de trajet "Centre Paris-Centre Toulon" à 3H10 vraiment compétitif vis à vis de l'avion ;
- Les TGV n'ayant pas à desservir Toulon circule en totalité sur la L.G.V. jouant ainsi le rôle d'un shunt de Toulon
- Enfin plus tard, elle supprime les frais d'exploitation de la gare de "Nord Toulon" devenue inutile.

4-3 Au delà de Toulon vers l'est .

A priori rien n'est changé si ce n'est qu'en affinant l'étude, il soit possible d'améliorer certains points .

5- CONCLUSION

Ce schéma mériterait d'être examiné plus en détail, en particulier sur les coûts .

La longueur de voie nouvelle à poser est augmentée de la longueur des raccordements encadrant Toulon (30/35km environ) soit 210km de L.G.V. A noter que cette distance n'est pas la plus longue, se situant légèrement au dessus de la moyenne des trajets proposés soit 195km.

Les raccordements devraient emprunter des tracés déjà étudiés pour d'autres scénarios.

A l'ouest de Toulon, il peut y avoir un allongement des souterrains. Le rapport ne précisant pas la position des tunnels, ce point est à vérifier.

A Toulon, il faut prévoir à nouveau 600Me pour des aménagements au réseau classique.

Par contre, la gare de "Nord Toulon" sur la L.G.V. à Cuers n'étant plus nécessaire, cette conséquence permet de réaliser des économies et peut être aussi de réduire la plateforme nécessaire. Un simple saut de mouton demande une superficie plus réduite que celle exigée par une gare.

Sauf une augmentation importante des coûts, il est raisonnable de bien peser les avantages et inconvénients entre un projet en léger surcoût offrant un équipement performant, préservant l'avenir, et une solution à un coût inférieur qui à l'expérience présentera des inconvénients qu'il faudra corrigés par des travaux onéreux.

ANNEXE 1

POPULATION

DE L'AIRIE TOLLONNAISE

ZONE OUEST		ZONE CENTRE		ZONE EST	
BANJOL	2905	TOLLON	160639	CHAUVERANNE	8435
LE BRUSSET	7723			LA CRAU	14509
LA CADIERE	4239			CURS	8174
LE CASSELET	3799			LA GARDE	25329
EVENOS	1905			LA FOUQUE	6877
OLLIOULES	12198			LA LOINDE	8799
LE REVEST	3441			LE PRADAT	10975
LA NARY	16995			SOLIES (hab)	17464
LA JEYNE	60188			LA VACHETTE	21739
SIX FOYAT	32742			MYREBES	51617
SIMANDRIER	5231				
156366 habitants		160639 habitants		173718 habitants	