

Jacques JUS  
Clos Fernand  
Chemin des Séveriers  
13600 - LA CIOTAT  
Tél : 04 . 42 . 71 . 95 . 00  
Fax : 04 . 42 . 08 . 34 . 10

COMMISSION PARTICULIERE  
DU DEBAT PUBLIC LGV PACA

13249 – MARSEILLE – CEDEX 01

Messieurs,

Les diverses études éditées par les entreprises concernées SNCF, RFF, ainsi que les Maîtres d'ouvrage et la C.P.D.P., à l'occasion du débat public sur la « LGV-PACA », n'ont pas manqué de retenir toute mon attention.

Je me suis donc rendu à la réunion d'Aubagne le 26 avril 2005 à 18 heures.

Je vous livre ci-après mes réflexions.

L.G.V. – P.A.C.A.

⇒ Situation existante :

La voie SNCF qui dessert la côte Provençale a été conçue dans le milieu du XIXème siècle pour desservir l'ensemble des localités. Il en résulte un tracé, dû à la configuration géographique du terrain, qui est particulièrement sinueux et long, interdisant toute espèce de liaison un peu rapide.

⇒ Evolution souhaitable :

Tant pour l'accélération des liaisons que pour la facilité des communications, il apparaît indispensable de créer de nouvelles voies, et/ou d'aménager les voies existantes. Utiliser au maximum les infrastructures existantes, tant routières que ferroviaires. Coût et nuisances limités.

LES PROJETS ENVISAGES

Il ressort de vos études que 5 itinéraires ont été « envisagés » avec des décrochements de la ligne Paris – Marseille à différents endroits:

→ 1°) – DURANCE – NICE :

Certainement le plus rapide pour rejoindre directement Nice, mais fait complètement l'impasse sur l'Ouest de la région. Traverse en outre des secteurs



dans le centre du VAR, qui sont hyper- sensibles à la pollution écologique d'où risque certain de braquer les populations

**→2°) – NORD AIX – NICE :**

Même constat que ci-dessus, peut être un peu moins rapide, avec en plus le refus total des aixois de se voir encore plus envahis par les pollutions sonores et visuelles.

**→3°) – NORD ARBOIS – NORD TOULON – NICE :**

Dans lequel apparaît la gare de « CUERS-TOULON ».

Cette gare va amener l'itinéraire à traverser toute la moyenne partie du Var entre Saint Maximin et Cuers, ce qui va mobiliser tous les riverains et les associations attachés à conserver le site en l'état.

Cette délocalisation de la gare de Toulon est une fausse bonne idée. Cela va tirer encore plus l'évolution de Toulon vers le Nord-Est, avec une pression immobilière déjà énorme, et qui va devenir catastrophique pour la région de Cuers.

En outre, le trajet « Toulon centre-Cuers », de l'ordre de 22km, nécessite dans de bonnes conditions une vingtaine de minutes. En cas de bouchons, fréquents sur la sortie est de Toulon, il faut compter plus du double. Et pour les habitants de l'ouest toulonnais, on approchera de l'heure de transport.

Où est le gain de temps ? Et toujours pas de desserte de l'ouest de la région.

**→4°) – SUD ARBOIS – NORD TOULON – NICE :**

On dispose sur cette version d'une possibilité de desservir Aix et Marseille, ce qui est un atout non négligeable.

Avec les mêmes réserves concernant la gare « TOULON NORD », située à CUERS, si elle est retenue. Le trajet Aubagne – Cuers pose problème écologique et esthétique, au niveau des abords de la Sainte-Baume, de la Montagne de la Loube et dans la partie varoise.

→ Il semblerait toutefois que cet itinéraire envisage une deuxième version en conservant la gare existante de TOULON. Mais ce trajet risque lui, de poser problème dans les traversées de la plaine de Gémenos, le « polje » de Cuges et la plaine du Beausset.

Sous réserves de trouver les solutions, cette quatrième version nous paraît jusqu'ici la meilleure des 4 premières, d'autant que seule cette dernière permet la connection de Marseille sur Nice.

**→5°) – MARSEILLE – TOULON – NICE :**

Cette dernière solution, privilégiée par les instances Marseillaises, suppose une étude sérieuse de la liaison MARSEILLE-TOULON.

Soit avec les mêmes versions que la précédente pour rejoindre Toulon-Cuers ou Toulon centre, avec les mêmes problèmes, soit avec une version vers Toulon centre, que je vous propose dans la page ci-après.



→5B°) – MARSEILLE – TOULON (– NICE) :

Le trajet préconisé au départ de la gare de la Blancarde à Marseille reste celui actuel jusqu'à l'entrée d'Aubagne, à hauteur de la fourche des autoroutes A50/A52, et ne change rien jusque là à vos propres études. A partir de ce point, la voie LGV suit le tracé de l'autoroute A50, jusqu'à son raccordement avec la N8.

Ensuite, elle longe le massif du Douard, avec une voie en tranchée, jusqu'au bout extrême de la plaine de Gémenos. Cet aménagement en tranchée peut être réalisé de façon très esthétique, et représente dans la foulée un mur anti bruit extrêmement efficace.

La voie traverse en tunnel tout le massif de Font Blanche (environ 8km) pour sortir à hauteur de la bretelle de Saint Cyr sur l'autoroute A50.

De là, on longe l'autoroute A50, qui a la particularité de disposer de routes secondaires de part et d'autre, sauf à de rares endroits. D'où facilité de récupérer des surfaces.

A hauteur du péage de Bandol, 2 solutions :

-soit par des ouvrages d'art, on rejoint la voie existante qui est rectiligne de Bandol jusqu'à La Seyne à 3 ou 4 km de Toulon Centre,

-soit on évite le péage en coupant en tunnel (700 à 800 mètres) sous la butte du Tardillon, et on suit l'A50 jusque derrière Sanary, où il rejoint la voie ferrée, et ensuite comme ci-dessus.

Il est à noter que les installations SNCF à hauteur de La Seyne comportent de nombreuses voies sur plus de 2 Km. (ancienne gare de triage)

La distance estimée de cet itinéraire de la gare de La Blancarde à celle de Toulon est 53 Km, soit plus de 10Km de moins que la ligne existante.



La suite vers Le Luc et Vidauban reprend vos propres études.