

LGV COTE D'AZUR

CONTRIBUTION DE JC DROUET

Constatation sur les propositions actuelles : entre Fréjus et Nice le tracé proposé bien que passant dans des zones non encore occupées par les activités humaines paraît le seul possible et est considéré comme acquis dans ce qui suit. Il faudra le faire avec certainement beaucoup de précautions compte tenu du cadre et des habitants. La seule solution alternative serait un tunnel de très grande longueur (environ 20 km) qui paraît totalement irréaliste.

Les propositions actuelles conduisent toutes à des « détours » qui augmentent la durée du trajet d'Avignon à Nice et qui conduisent avec le temps à une surconsommation d'énergie non négligeable. Le détour par Cuers représente au moins 35 km de plus par rapport à un tracé suivant la RN 7 et touche des zones très peu soumises à l'emprise humaine actuellement.

Elles conduisent aussi à des passages en zones urbaines ou semi-urbaines qui génèrent des surcoûts importants et des nuisances aux riverains très probables (passages à Aix-en-Provence, Cuges et autres).

Aussi m'étonnant que le tracé le plus au nord ait été proposé dans un premier temps puis non retenu, je vous donne mon avis sur ce qui pourrait satisfaire tous les objectifs proposés avec un coût acceptable et dans des conditions acceptables.

Objectif N° 1 : faire au plus vite entre Nice et Avignon.

Donc de fait entre Nice et Paris ou plutôt entre **Lambesc et Fréjus**.

La solution la plus simple semble être de passer, à très peu près, par le tracé de l'ancienne voie Meyrargues-Grasse-Nice avec un triangle entre Lambesc et Sénas et un raccordement au tracé proposé vers Fréjus.

La longueur de LGV à construire ressort alors à 130 km environ sans obstacle majeur (Lambesc-Fréjus). Ce indépendamment du Fréjus-Nice.

Cette voie serait valorisée avec la mise en place d'une gare au sud de Cadarache que nous qualifierons de **gare « ITER »**, d'une gare « Est Var » située en première approximation au sud de Trans-en-Provence et d'une gare au croisement entre la LGV et la ligne Cannes-Grasse. Elle comporterait des branches en voie classique ou LGV vers Fréjus depuis l'Est Var et vers Cannes depuis la gare citée ci-dessus. On peut aussi admettre d'avoir des changements de train dans ces gares entre des navette locales et les TGV, voir des AGV circulant entre Nice et Marseille.

Dans ce cas le délais Paris-Nice sans arrêt ressort à 3 h 20 mn maximum, compétitif avec l'avion.

Le voyage Nice-Marseille ressort à 1h environ sans arrêt et à 1 h 35 avec arrêt aux quatre gares du parcours (Grasse, Trans, ITER et Aix).

Il y a la possibilité de faire des Marseille-Gènes et Marseille-Barcelone et aussi la possibilité de changer en Avignon en venant de Marseille pour y prendre un TGV « Arc Méditerranéen ».

Il y a la possibilité de faire partir des rames sur Paris de Cannes et Fréjus qui se rejoindraient en unité multiple à la gare de Trans (qui s'y sépareraient en sens contraire).

Objectif N° 2 : desservir Toulon.

Plusieurs solutions sont possibles. La première est de débrancher une voie LGV ou Classique sur la ligne de Nice et de rejoindre ainsi Toulon selon le procédé habituel de LGV finissant sur une voie classique en ville (via Sollies-Pont).

Cela conduit à un surcoût pour une LGV plus longue (50 km de plus) et un délais de route sur Paris de l'ordre de 3 h 05 maximum concurrentiel par rapport à l'avion.
La seconde solution (voie classique améliorée) est incluse dans l'objectif N° 3.

Objectif N° 3 : avoir une liaison Nice-Marseille via Toulon.

Dans ce qui précède la zone varoise entre Marseille et Fréjus n'est pas desservie.
Une solution serait d'équiper la ligne actuelle Marseille-Toulon-Fréjus de façon à ce que les trains (AGV ?) puissent rouler en pointe à 150-200 km/h à la place de l'option N° 2.

En ce cas on pourrait avoir un arrêt pour des TGV Toulon-Paris à Aubagne pour desservir la zone à l'est de Marseille.

Pour la traversée de Marseille, d'Aubagne à l'entrée du tunnel des Pennes-Mirabeau il faudrait faire une troisième voie et « l'arrêt minute » des TGV en gare de La Blancarde. Celle-ci comportant deux tramways et un métro permet une bonne desserte de nombreux quartiers de Marseille. Pour assurer ce service (qui éviterait St Charles) il est possible de construire deux voies de plus à Blancarde avec peu de démolitions d'immeubles.

En ce cas le trajet Paris-Toulon sans arrêt ressort à 3 h 15 mn environ.

Cette solution présente l'avantage de pouvoir détourner sur Toulon et Marseille des TGV « Arc Méditerranéen » avec une perte de temps faible et de pouvoir avoir un service TER par AGV (autorail à grande vitesse) entre Nice et Marseille avec de nombreux arrêts possibles irriguant le Var et l'agglomération Toulonnaise. Cette desserte peut être améliorée avec des TER sur la voie Carnoules-Brignoles-Gardanne.

La « perte de temps » pour un TGV « Arc Méditerranéen » passant par Toulon et Marseille entre Nice et Avignon serait acceptable. Lambesc-Trans se fait en 20 mn en TGV. En passant par Toulon et Marseille il y a 180 km et avec les deux arrêts (au moins) à Toulon et Blancarde il faut prévoir 1 h 25 mn environ.

Cette solution met Hyères dans un prolongement logique des « Paris-Toulon ».

En conclusion il est possible avec les solutions 1 & 3 de satisfaire tous les besoins connus exprimés à ce jour en optimisant les coûts de réalisation et les durées des voyages.

Jean-Charles **DROUET**
Docteur Es-Sciences Physiques
72 Bd Jeanne d'Arc
13005 Marseille
T & F 0491429912
Mel : jeancharles.drouet@wanadoo.fr