

Jacques DAUTREVAUX 213 vieux chemin de l'Abadie 06730 SAINT ANDRE de la ROCHE
---

## **LGV PACA**

### **DEBAT PUBLIC**

#### ***A PROPOS DES TRACES PROPOSEES***

Je suis frappé de voir que les tracés proposés soient aussi peu cohérents, et ne contribuent que médiocrement au désenclavement de la région de NICE.

Qu'est-il nécessaire ?

Une bonne desserte PARIS-NICE en 3h30 maximum.

Une bonne desserte PARIS-TOULON en 3h10 maximum.

Une bonne liaison MARSEILLE-NICE en 1h05 maximum

Ces temps de parcours pourraient encore être abaissés (3h00 pour Paris-Nice serait l'optimum du point de vue économique) si la vitesse maximum pouvait être relevée à 350 km/h sur tout ou partie du trajet.

Le scénario à 1 axe ne répond manifestement pas à ces impératifs. D'ailleurs les difficultés de réalisation dans la zone de Marseille et le coût élevé qui en découlent le rendent a priori fort improbable.

Le scénario à 3 axes répond au premier impératif, mais pas aux deux autres.

Aussi le scénario à 2 axes peut-il être considéré – par défaut en quelque sorte – comme le moins pénalisant.

On peut noter que ces projets constituent l'armature d'un réseau à grande vitesse "vu de Paris", alors qu'en prenant NICE comme point de départ (ce qui laisse ouverte l'option LGV NICE-GENOVA) on voit clairement la double fonction de la LGV PACA : assurer la liaison NICE-PARIS, et aussi constituer un maillon de l'Arc méditerranéen de BARCELONE à GENES via Montpellier, Marseille, Toulon, Nice. J'en viens à concevoir une LGV en deux branches (en "Y" comme la LGV Atlantique par exemple) : une branche Nord vers Paris, une branche Sud vers Toulon et Marseille, le point de débranchement se situant dans l'Est-Varois par exemple., mais il ne m'appartient pas de choisir entre les diverses variantes de tracés, tout au plus avancer des suggestions :

Branche Nord : Nord-Aix Centre-Var (4° variante du scénario 3) – ou pourquoi pas un tracé direct Est-Var-Durance se raccordant à la LGV-Méditerranée aux abords du Tricastin (une variante consisterait à utiliser le sillon Vallée du Var-Durance), en quelque sorte un tracé nord "Alpes de haute Provence" contournant le département du var. Un raccordement direct (en triangle) au Tricastin permettrait alors aux TGV venant de Nice de se diriger vers Montpellier et l'Espagne, ou bien vers Marseille et Toulon par les itinéraires existants.

Branche Sud : Toulon-Centre ou Nord-Toulon avec ou sans tunnel à Marseille  
(variantes du scénario 1)

se raccordant vers Draguignan ou Les Arcs.

Du fait des difficultés prévisibles d'insertion dans la traversée du Var (terres agricoles à préserver, viticulture, ... etc) l'examen du tracé côtier ne révèle la construction impérative d'une LGV qu'entre Marseille et Toulon d'une part, entre Fréjus et Nice de l'autre (avec un accès indépendant dans la gare de Nice), ces sections de la ligne existante étant en voie de saturation ; la section intermédiaire de Toulon à St Raphaël, mieux tracée, pouvant pour un coût très inférieur à celui d'une LGV être aménagée pour 200-220 km/h, voire 250, ce qui serait à tout prendre un moindre mal et mieux que rien du tout.

Cette configuration ne semble pas avoir été étudiée par RFF. Elle me paraît intéressante, mais est-ce faisable ? Probablement oui, mais à quel coût ? Le scénario à deux axes serait sans doute celui qui s'en rapprocherait le plus, avec l'option Toulon-Centre et un shunt permettant aux trains n'ayant rien à y faire d'éviter Toulon (comme par exemple à Arras sur la LGV Nord-Europe).

Jacques DAUTREVAUX  
213 vieux chemin de l'Abadie  
06730 SAINT ANDRE de la ROCHE

Le 13 juin 2005 .