

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,

Suite à mon précédent courrier du 30/ 04/ 2005, vous faisant part de mes réflexions sur le trajet Marseille/ Toulon de la LGV-PACA, j'ai participé à la réunion débat du Beausset le mardi 10 mai 2005.

Après étude plus approfondie des documents que vous m'avez fourni, en tenant compte que les dits documents ne comportent aucune étude d'itinéraires précis, lesquels seraient, je vous l'accorde, très « anticipés », je vous livre ci-après mes conclusions personnelles. Cette étude reprend quelques termes de mon précédent courrier, mais aborde le trajet au delà de Toulon vers Nice.

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 en bord de mer. 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. Il apparaît en effet inutile de créer de nouveaux secteurs de nuisances dans la mesure où cela peut être évité.

Par ailleurs, si l'on veut arrêter ou tout au moins limiter la progression permanente du trafic routier le long de l'arc méditerranéen, il est indispensable de créer une liaison Espagne/ Italie, apte au transport des marchandises.

Il faut toutefois noter que l'Espagne qui est équipée de voies étroites, devra créer une ligne à largeur de voie normalisée, tout au moins jusqu'à Barcelone. Dans le cas contraire il sera nécessaire de créer une plate-forme route/rail à Perpignan ?

Pour ce qui est de l'Italie la situation des voies actuelles n'est guère meilleure que la nôtre, et implique donc aussi de gros travaux.

La liaison effective Espagne/Italie implique en outre, en plus de la réalisation du projet « LGV-PACA », une sérieuse amélioration de la partie française entre « AIX et PERPIGNAN ».

La volonté de vitesse à tout prix est-elle tenable réellement partout, et si oui, à quel prix : notamment dans le secteur entre (en gros) : Le Muy- Nice et au delà ?

LGV – PACA : PROJETS ENVISAGEABLES

Sur vos 5 itinéraires « envisagés » avec des décrochements de la ligne Paris – Marseille à différents endroits, je n'en retiendrai au mieux que 2: le 4^{ème} dit « SUD ARBOIS », et le 5^{ème} par MARSEILLE.

⇒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.

Nous ferons l'impasse sur la gare de « CUERS-TOULON ». Cette gare si elle était retenue, va amener l'itinéraire à traverser toute une partie sensible du Var et des Bouches du Rhône, avec de nombreux tunnels. Elle posera un problème écologique et esthétique, au niveau des abords de la Sainte-Baume, de la Montagne de la Loube et dans la partie varoise. Cela va mobiliser tous les riverains et les associations attachés à conserver le site en l'état.

Cette délocalisation de la gare de Toulon 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 ?

→ La liaison vers la gare existante de TOULON risque, elle, de poser problème dans les traversées de la plaine de Gardanne et de Gémenos, le « polje » de Cuges et la plaine du Beausset.

⇒5°) – MARSEILLE – TOULON – NICE :

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

Avec une version vers Toulon centre, que je vous proposais dans mon précédent courrier, et que je reprends ici.

→5b°) – MARSEILLE – TOULON:

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, dont la mise à 4 voies. 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 nord du 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.



A l'occasion allez au Mont Caume (Alt. 800m.), derrière Toulon. La route conduit pratiquement au sommet et on y a une vue panoramique de toute la région. Vous comprendrez mieux l'attachement des autochtones à leur cadre de vie. Encore que de là-haut, on découvre parfaitement le « mitage » dû à la prolifération des constructions, que l'on voudrait éviter du côté de Cuers.

&&&&&&&&

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

Au départ de Toulon, suivre la voie existante « TOULON-DRAGUIGNAN » jusqu'à Vidauban en aménageant éventuellement avec elle, les abords de l'autoroute « A57 ». Toujours dans le principe de l'utilisation des infrastructures existantes pour une nuisance minimum.

Au-delà de Vidauban, même approche en suivant la voie existante et l'autoroute « A8 », jusque vers « Puget sur Argens ».

A partir de ce point nous retombons sur l'itinéraire voie ferrée en bord de mer, totalement irrécupérable pour une LGV.

On peut envisager de suivre l'« A8 » en redressant à coup de courts tunnels ou de tranchées, les courbes excessives de l'autoroute . . . ! Mais au delà de la limite du département du Var, aux abords de Mandelieu, le relief et la densité d'habitations vont vous obliger à faire preuve de beaucoup d'imagination, sauf à tout passer en sous sol, ou en ouvrages d'art.

La gare de Cannes pourrait s'envisager aux abords de Mougins. Celle de Nice aux abords de l'aéroport (dessus, dessous, ou à côté). Soit 2 gares en 20 kilomètres : vous avez dit grande vitesse.

Je reste perplexe quand à la possibilité de réaliser une « LGV » dans ce secteur, sans grands frais, et encore plus au delà vers l'Italie : le relief du secteur va demander de « Très Grands Travaux ». Le tracé des voies existantes ne permettant guère qu'à très peu d'endroits, d'atteindre le 80km/h. Un tracé assez rectiligne pour permettre de la grande vitesse suppose un tunnel quasi continu de Nice à la frontière italienne : 12 à 15 km.

&&&&&&&&

CONCLUSION :

A mon avis, la très grande vitesse n'est tenable que sur des portions limitées quel que soit l'itinéraire choisi.

Sauf à adopter votre itinéraire n°1 : Durance – Nice, qui fait l'impasse sur tout l'ouest de la région, et qui pourrait être « grande vitesse » jusqu'à la limite est du département du Var. Mais c'est un itinéraire strictement « passagers », en aucun cas marchandises.

Je vois 2 hypothèses à privilégier :

⇒1°) –Décrochement de la ligne TGV Paris-Marseille à hauteur de la gare AIX-ARBOIS SUD, ligne LGV directe sur Cannes/Nice sans gare intermédiaire « Toulon Nord Cuers ». On a ainsi une vraie LGV sur Cannes/Nice.

Toulon serait relié soit directement à Arbois, soit à travers Marseille-Blancarde, dans les 2 cas en utilisant le raccordement en tunnel sous le massif de Fontblanche. Cela met Toulon dans le premier cas à 20 minutes de la gare d'Arbois, dans le deuxième cas à 25 minutes par la Blancarde.

Mais on n'améliore pas les liaisons directes de Toulon vers Nice.

⇒2°) – On réalise la liaison « Sud Arbois-Marseille Blancarde-Toulon-Cannes/Nice », comme décrite dans l'étude ci dessus, et on fait un peu moins de « Grande Vitesse ».



&&&&&&&&&&

Il semble résulter de mes réflexions que, plutôt que de privilégier à toute force la vitesse, il vaudrait peut être mieux privilégier l'aménagement, où la remise en état, le plus souvent possible à 3 voire 4 voies, de manière à fluidifier le trafic . . . et éviter les pertes de temps dues à la saturation du réseau ferré.

Les études effectuées par les sociétés intéressées (SNCF & RFF) paraissent avoir été faites dans le but exclusif du transport passagers. Il faut absolument que ces « aménagements » prennent en compte le transport marchandises sur l'arc méditerranéen, car il faut impérativement stopper la prolifération des camions, tant pour la sécurité, que pour la pollution.

Ces 2 propositions vont sans aucun doute plaire à certains, et déplaire à d'autres. Elles essaient de limiter les coûts et les nuisances.

En écoutant les bruits de couloirs, une grande majorité paraît être d'accord pour la LGV, à condition qu'elle passe chez le voisin.

En ce qui me concerne elle passe déjà chez moi, mais à petite vitesse, et ce ne sont pas les TGV, ni les TER, et de loin, qui font le plus de bruit.