

CONTRE PROJET LIGNE NOUVELLE PROVENCE

0. Exploitation de la SPL corse du réseau CFC en corse !

La SNCF en PLS

20 millions d euros au lieu de 50 par an !

La région PACA – Provence Alpes Cote d Azur – Sud DOIT passer une société public locale pour exploiter ses « trains » régionaux !

L exploitation par délégation de service public ou un tiers prend sa marge ! NON !

1. Le choix du matériel : la base ! Mauvais matériel = compensation par des projets hors de prix !

les normes de construction des trains ! Il faut les REVOIR ! Merci !

Train lourd = Train aux performances médiocres = temps de trajet long

la solution de SNCF reseau ? Compenser les performances médiocres des matériels existant – qui ne sont pas prévu pour faire des dessertes omnibus avec des arretes distants tous les 1 – 3 kilometre(s) - par des infrastructures très couteuse à mettre en œuvre ! Et des missions supplémentaires par SNCF TER

Je dis STOP ! Commençons par prendre un matériel PERFORMANT !

Il faut un matériel similaire au tram train dualis d Alstom



MAIS avec :

- un chaudron de caisse large de 3 mètres (au lieu de 2 m 65) pour profiter PLEINEMENT du gabarit SNCF réseau
- un plancher par rapport au rail de 60 cm (similaire aux quais SNCF Réseau)

- une charge à l'essieu de 11 tonnes au lieu des 16 - 19 tonnes du matériel actuel
- une **longueur de 100 mètres** pour des UM de 200 mètres si besoin
- des performances d'accélération de 1.3 m/s² au lieu des pénibles 0.5 - 0,8 des matériels existants
- une porte par caisse courte (10 mètres de long la caisse) permettant une descente et montée **RAPIDE**
- une résistance mécanique longitudinale de 60 kN au lieu de 200 Kn du matériel existant plus lourd
- un équipement ERTMS ! Ou Pré-ertms !
- PAS de compatibilité tramway ! Utilisation uniquement sur sncf réseau
- avec des sièges confortables !

en clair, on prend ce matériel mais avec des chaudrons de caisse différent !

Au lieu d'aller commander des rames pour faire marseille – nice (qui peuvent être assuré par le matériel déjà commandé)

A LA QUESTION : pourquoi la SNCF veut mettre en place des navettes nicoise et toulonnaise en plus des services TER existant ?

Comme le matériel actuel choisi est peu performant, la SNCF s'oblige et oblige la région à avoir deux missions voire trois (au lieu d'une) : la faute au matériel lent , lourd, peu performant !

Un matériel performant et léger va permettre de faire un Marseille – Aubagne – Toulon – Carnoules – les arcs en desservant TOUTES les gares du parcours ! Et avec un temps de trajet réduit !

Une SEULE mission au lieu de trois !

- marseille – aubagne omnibus
- marseille – toulon
- toulon – carnoules – les arcs

Elle est LA l'économie !

AUTRES REMARQUES CONCERNANT LE MATERIEL

- Il est prévu des TER semi direct Marseille – Toulon avec arrêt à La ciotat et la gare de l'ouest toulonnais choisi comme terminus des navettes toulonnaises

Avec les performances des rames automotrices regio 2n et une politique de « shunt » entre marseille et toulon, permettra d'assurer ces services semi direct avec les missions Marseille – Nice – Menton

- un centre de maintenance ? faites en un sur la friche à Toulon là où stationne un TGV ou dans la Z I de Toulon EST !
- refourgez les TER 2N NG z 26500 à la région lorraine, bon sang ! comme l'a fait intelligemment la région centre ! avec sa porte unique lente à ouvrir , ce matériel est une plaie !

- il serait appréciable que la norme pour les trains qui roule à 160 km/h voire plus - passe à 100 - 150 kN ...

2. **saut de mouton ligne hyères - la pauline Hyères et GIGA gare à la pauline ; PROJETS INUTILES : on est pas en Wallonie ici !**

a) Le constat actuel : les FAITS ! Ce qui se passe à ce jour ! Partons des FAITS !

les TER sont VIDE entre Hyères et la pauline !

Malgré les travaux couteux !

En cas de greve ou de dysfonctionnement, cette desserte TER est la premiere sacrifié

La confiance est rompu

On doit passer par un changement d exploitant pour retrouver la confiance des usagers ! Il faut une indépendance ! Cette ligne doit être géré localement ! Pas par Lyon et Paris !!!

La régie mixte des transports toulonnais DOIT exploiter sa première ligne de tramway

si les parkings sont pleins, c est quand la ligne de hyères n a AUCUN service !

OU que les clients du TGV – qui veulent prendre leur TGV en gare de Toulon - garent leur voiture au parking non payant de la gare de la pauline et prennent un TER les amenant en gare de Toulon (et vice versa) : nous avons du stationnement longue durée ! (vu les tarifs des parkings payants a Toulon !)

On parle d une fréquentation en 2016 de 61 000 personnes ... par AN !: O en moyenne 167 personnes par jour !

b) le projet de SNCF réseau ! Construire une gare immense ! Et un saut de mouton ...

Y a déjà pas grand monde à la pauline ...

le projet est DEMESURE !

Plus de 120 millions d euros (on parle de 140 ...) pour une gare gigantesque !

Des parkings qui seront VIDE

cette gare est une gare urbaine quoi qu on dise

une gare qui espere voir une déviation des lignes de bus OU une prolongation des lignes de bus MAIS qui ne seront pas réalisé car trop éloigné ou trop couteuse selon les opérateurs bus

c) le contre projet ! Construire une ligne de « tramway rapide » (site propre intégral – pas de croisement à niveau avec la chaussée routière – 100 km/h – en voie unique pour commencer et stations a deux voies pour croisement!)

1 ère phase du contre projet :

Sachant que la ligne La Pauline – Hyères ville a été rénové en 2015 pour 35 millions d euros déjà !

une ligne exploitée avec un matériel tramway - ou tram train d occasion - de la gare d Hyères à la gare de la Pauline : un terminus provisoire est installé en gare de la Pauline sur l ancien site du bâtiment marchandise ! Une navette



plus exactement sur la voie désaffectée – avec le heurtoir - à droite de la voie du sens Nice vers Marseille sur ma photo ci dessus

L'aiguillage actuel permettant d'aller de Toulon à Hyères est conservé

Mise en place d'une correspondance avec les intercitys Marseille – Menton assurée en rame automotrice 2N regio omneo

Exploitation en navette ! Aux heures de pointe, une fréquence toutes les 10 minutes !

Le matériel? Simple ! La région Ile de France veut vendre ses 15 tram train avant qui n'ont que 17 ans ! : O

OU BIEN : un matériel tramway capable d'atteindre une vitesse de 100 km/h

Ils ne serviront pas qu'ici !

2 ème phase :

On prolonge la voie désaffectée au-delà du heurtoir (destruction du bâtiment voyageur actuel), on construit un pont gare sur la RN 98 permettant à la voie ferrée de passer au-dessus de la route.

On réalise une station au-dessus de la RN98

Au sud de la voie ferrée Toulon – la Pauline, on élargie le talus existant de la Pauline jusqu'à la D2242

on aménage la tranchée entre la D2242 et le carrefour Market

du carrefour Market au rond point du pont de Suve on aménage le talus

et du rond point pont de Suve à Sainte-Musse : on aménage la tranchée

construction d'une ligne à voie unique longeant au sud la voie ferrée Toulon – la Pauline avec station à double voie (permettant le croisement des tram-train)

c'est sur 10,3 kilomètres !

Nous aurions les stations :

- la Pauline : surplombant la route RN 98
- la Garde ZAC (mi-distance la Pauline et la Garde)
- « la Garde » au sud de la gare de la Garde
- Sainte-Marguerite au niveau du carrefour Market la Garde
- pont de Suve qui prend place sur l'actuel autopont de la RD 559
- Sainte-Musse desservant l'hôpital
- Saint-Jean-du-Var
- la Loubière
- Toulon Centre – terminus prenant la place des deux voies inutilisées au sud ! Ancienne voie desservant le port



Il y a aménagement des stations supplémentaires sur la ligne la Pauline – Hyères :

- ZI Toulon Est
- la Moutonne
- Hyères Saint-Martin

- Hyères le Palyvestre (au sud de la gare de Hyères)

La station de la Crau voit une seconde voie avec un quai construit

la gare de Hyères est aménagée

3^{ème} phase :

allez vers la Seyne

allez vers la Londe en passant par le terre plein central de la RN 98 voie Olbia

d) exemple de projets similaires qui m'ont inspiré !!!

à Valenciennes :

- prolongation ligne 1 : Le 31 août 2007, la section de 8,8 km entre Dutemple et Denain était mise en service, avec 7 stations supplémentaires. Entre l'hôtel de ville d'Anzin et l'entrée dans Denain la ligne réutilise une ancienne emprise ferroviaire minière, soit près de 8 km. Le coût de cette deuxième phase s'élevait à **69 M€**. Le terminus Espace Villars est doté d'une vaste verrière, rappelant le passé industriel de la ville et matérialisant le pôle d'échanges bus-tram de Denain.

SOIT 7,8 millions d'euros LE kilomètre ! Une double voie ferrée pour tramway sur une ancienne emprise de voie ferrée

- Construction ligne 2 a longue de 15 km et comprenant 21 stations, son coût n'est que de 124,5 M€ : en effet, cette deuxième ligne présente la particularité être construite à voie unique avec point de croisement dans toutes les stations. Cette disposition a été rendue possible par le choix d'une fréquence modérée de 10 minutes, du fait d'un potentiel de trafic évalué à 16 000 voyageurs par jour. (sur voirie urbaine)

soit 8,27 millions d'euros le kilomètre ! Une voie unique en milieu urbain

DANS ce second exemple, c'est le mode exploitation qui doit retenir notre attention : un tram toutes les 10 minutes !

e) en conclusion

Pour un budget de 120 millions d'euros : nous pouvons espérer construire entre 12 et 24 kilomètres de tramway (EN fonction du prix au kilomètre et de la nature des travaux)

Le budget est LA

L'objectif de 24 kilomètres n'est pas irréaliste en évitant les majors du BTP !

les sections en tranchée peuvent fournir les matériaux nécessaires pour réaliser les aggrandissements de talus !

Je compte aussi sur une coopération des acteurs du BTP qui peuvent fournir leurs « déchets » qui méritent d'être recyclés !!!

MAIS au lieu d'avoir un bâtiment qui ne répond pas à un besoin de transport, nous avons une infrastructure de transport !

(PK 77 ,125 la Pauline et PK 66,832 gare Toulon)

3. Giga gare à Cannes et saut de mouton : PROJETS INUTILES :

a) Le constat actuel : les FAITS ! Ce qui se passe à ce jour ! Partons des FAITS !

les TER sont VIDE entre Grasse et Cannes la Bocca ! Malgré les travaux coûteux !

En cas de grève ou de dysfonctionnement, cette desserte TER est la première sacrifiée

La confiance est rompue

Pour une desserte au trente minutes (qu'aux heures de pointes) et avec des creux de desserte dans la journée ...

On doit passer par un changement d'exploitant pour retrouver la confiance des usagers ! Il faut une indépendance ! Cette ligne doit être gérée localement ! Pas par Lyon et Paris !!!

Palmbus DOIT exploiter sa première ligne de « tramway »

b) le projet de SNCF réseau ! Construire une gare immense ! Et un saut de mouton ...

le projet est DEMESURE !

Plus de 140 millions d'euros (on parle de 140 ...) pour une gare gigantesque !

Des parkings qui seront VIDE

cette gare est une gare urbaine quoi qu'on dise

c) le contre projet ! Exploiter la ligne Cannes – Grasse en tramway rapide

1^{ère} phase :

Sachant que la ligne Grasse – Cannes a été rénovée en 2005 et 2018 pour 107 millions d'euros pour la première phase et 39 millions d'euros pour la seconde phase (un coût au kilomètre de 8,74 millions d'euros le kilomètre au total), elle peut être utilisée telle quelle

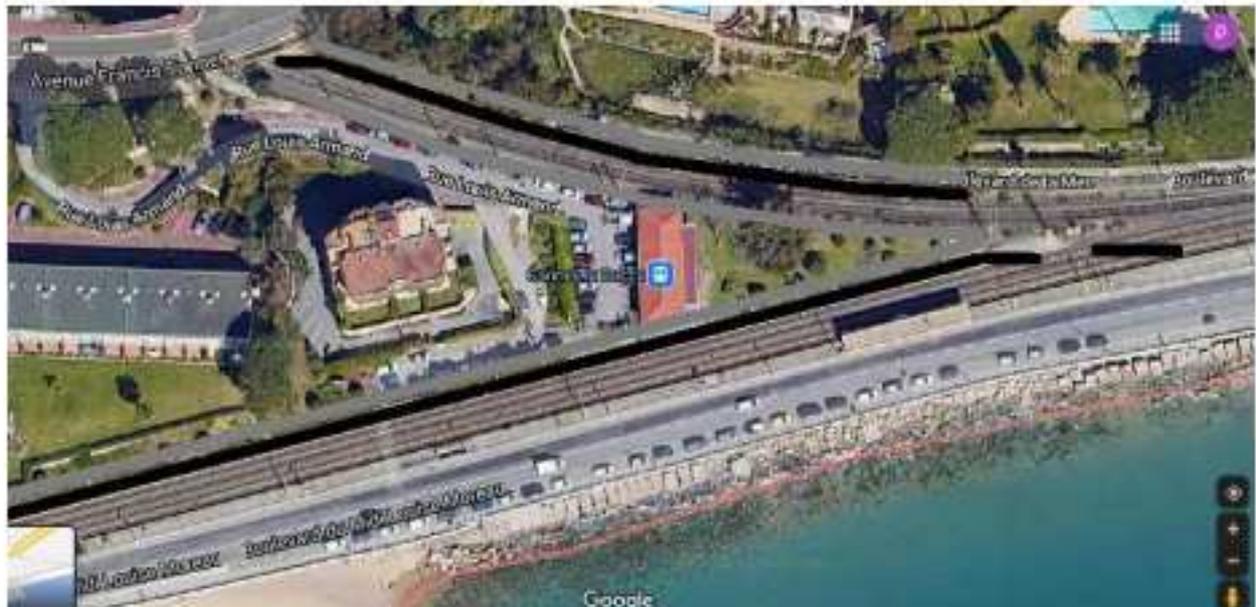
une ligne exploitée avec un matériel tram train de la gare de Grasse à la gare de Cannes la Bocca : un terminus provisoire est installé en gare de Cannes la Bocca au nord de la gare

Il faut DÉJÀ aménager la gare de Cannes la Bocca existante !

AVANT !



APRES !



une deuxième voie est installée au nord de la voie existante Cannes la bocca – grasse (ligne noir courbe - deux quais sont créés (ligne grise épaisse) pour desservir les deux voies

on a ainsi un terminus pour les navettes Cannes la bocca - grasse

Il y a conservation de l'aiguillage permettant d'aller de Nice à Grasse MAIS pour le futur service il n'est pas utilisé !

QUANT à la partie sud de la gare (qui reçoit les trains de l'axe marseille – nice) on insère une voie de passage, permettant aux TER de s'arrêter sur les voies d'arrêt sans gêner les TGV qui passeront sur cette voie de passage banalisée !!

En clair la voie et le quai des trains marseille vers nice est déplacé vers le nord (en noir la nouvelle voie crée et en gris le quai nouvellement crée – tous deux déplacés vers le nord)

On met en place des aiguillages qui permettront au train sans arrêt de passer sur cette voie centrale

Pourquoi faire une gare monumentale plus à l ouest qui remplacerait l existante ? on peut y faire une gare "cannes ouest" plus économique si on veut une gare à 4 voies facilitant l écoulement du trafic ferroviaire et permettant le retour des TER navettes Cannes Ouest – Menton (tout en conservant la gare actuelle de la bocca !)

arrêt de tous les trains à Cannes la bocca (sauf TGV) - sauf si la SNCF estime plus pertinent de transférer l arrêt TGV dans cette gare !

Aujourd hui , le trajet Grasse - menton en TER c est près de 2 heures 🤔 !

celui veut dire qu aller au dela de Cannes (nice, monaco, menton) on doit changer de train sous peine de perdre beaucoup de temps ! donc cette correspondance dans la gare actuelle de La Bocca n est pas rhédibitoire !

2 ème phase :

On prolonge ce « tramway » Grasse – Cannes la bocca vers la gare de Cannes en construisant au nord de la voie ferré existante une troisieme voie en agrandissant le talus existant pour y construire la plate forme recevant cette voie ferrée . Près de la gare de Cannes, il faudra aménager la tranchée

GLOBALEMENT, il y aura peu d expropriations (quelques partie de jardins et encore!)

la section entre les rues stephan liegard et alexandre pascal est plus complexe a réaliser !

Ainsi on a une exploitation « tramway rapide » à terme Cannes – Grasse INDEPENDANT des TER cannes ouest – menton !

C est mieux ainsi !

4. Les projets de gares de l'ouest toulonnais

a) la gare de Sanary

faute de matériel performant, on va avoir une exploitation couteuse avec deux missions au lieu d'une seule ! (voire trois ...) : déjà expliqué dans la partie chapitre 1. de ce document ! si elle doit être reconstruite (après avoir été COUTEUSEMENT rénové sans concertation avec les usagers usagés ...) : SOIT elle doit être :

- construite sur le modèle de Genevilliers

Vu de cette gare :



On VOIT la gare de la route principale, (ici la RD 86) ! elle est pas planqué !

OR la proposition SNCF est de planquer la future gare de sanary ! on ne la voit plus la gare de la route principale la RD 11 ! POURTANT cela facilite les correspondances avec les bus. On reprend le schéma de construction de gare proposé par SNCF réseau : à savoir deux voies sans arrêt encadrant deux quais encadrant deux voies d'arrêt

AVANT



APRES



En clair, les quais de la gare de sanary sont déplacés vers l ouest ! 100 – 150 mètres ! C est suffisant !

Il est possible de construire les voies « rapides » permettant au train sans arrêt de passer sans s y arreter au sud et au nord des voies existantes !

Concernant l implantation de heurtoirs, il faut ne pas le faire ! En cas de situation perturbé : arrêt du train sur la voie rapide car train en panne, on bloque TOUT le trafic !

- OU BIEN : reprise juste au sud : on décale juste la voie d arrêt existante du sens toulon marseille vers le sud pour insérer une voie de passage (donc trois voies en gare)



En clair la voie d'arrêt du sens nice vers marseille devient la troisième voie de passage des trains sans arrêt : elle est banalisée

Au sud de cette voie existante, on construit une nouvelle voie servant aux arrêts des trains qui vont vers marseille

de par en part on met en service des aiguillages qui permettent d'accéder à ces voies en fonction des graphiques de circulation

On peut bien entendu pour bien réaliser cette seconde version en décalant la gare de 100 – 150 mètres vers l'ouest !

b) la gare de saint cyr sur mer

Si la gare doit être déplacée, elle doit l'être dans un environnement URBAIN ! Et visible des usagers de la route !

Encore une fois le projet de SNCF réseau est de planquer la gare !!!

NON ! La gare doit se voir !

L'idée est de reconstruire la gare à cet endroit



En bleu ! La gare est à l'intersection de la D 559 et de la D87 !

Une gare à 4 voies comme le souhaite SNCF réseau

seul modification ; pas de heurtoirs de telle manière à pouvoir faciliter l'écoulement du trafic en cas de situation perturbé !

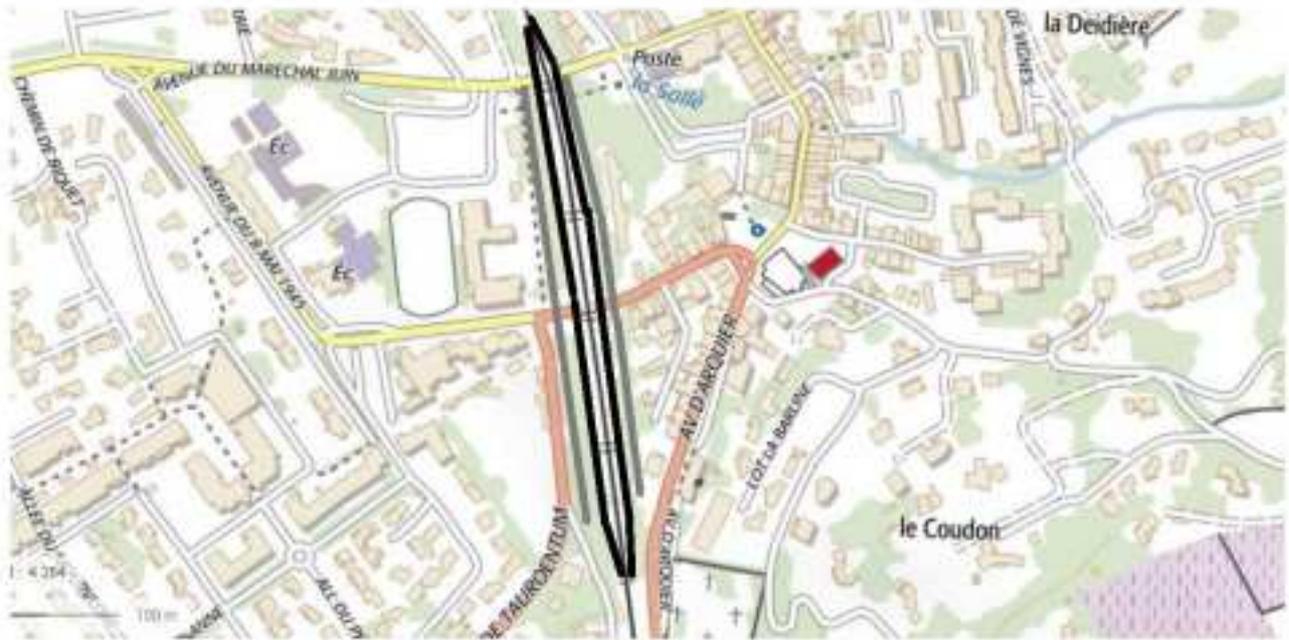


On est sur une section en ligne droite !

Rien n'interdit de mettre une troisième voie en service de cette nouvelle gare jusqu'à la fin de la zone à quatre voies à l'ouest de St Cyr !

La voie centrale étant banalisée et permettant le dépassement des trains omnibus par les trains rapides sans arrêt !

Ce projet ne fait pas craindre une urbanisation délirante au nord du projet proposé par SNCF réseau (bien que la majorité municipale se défend et prétend le contraire !)



On a plusieurs routes principales qui y passe !

Quasiment aucune préemption !

NB : Une gare au lecques proche des plages : une question à se poser !



Les projets actuels, OUTRE qu'ils sont excentrés, visent à aller urbaniser les terres agricoles des communes !!!

quoi que puissent dire les majorités municipales actuelles !!!

ET ces projets montrent qu'on a HONTE de sa gare !

NON !!! NON !!!

c) LE PROJET ALTERNATIF un tramway rapide entre Sanary, Ollioules, la Seyne et Toulon : (site propre intégral – pas de croisement à niveau avec la chaussée routière – 100 km/h – en voie unique pour commencer et stations à deux voies pour croisement!)

constatant que le projet de gare à Sanary : c est 80 millions d euros. Le projet de gare à St Cyr c est 140 millions d euros. Encore une fois, on construit une infrastructure sans service !

Avec cet argent, la construction d un tramway rapide circulant sur une voie unique construite au sud de la voie ferrée existante et avec des stations à deux voies d arrêt permettant une fréquence assez élevé DOIT se poser !

Nous aurions les stations :

- Sanary
- ZI les playes
- La Seyne – quartiers nord
- La Seyne gare
- Ollioules zone commerciale
- Toulon Escaillon
- Toulon valbourdin
- toulon centre – terminus prenant la place des deux voies inutilisés du train auto !

Nous avons de l espace pour cette construction qui réduit les besoins en préemption

Mise en place d une correspondance avec les intercités marseille – menton assuré en rame automotrice 2N regio omneo en gare de Sanary

Exploitation en navette ! Aux heures de pointe, une fréquence toutes les 10 minutes !

Le matériel? Simple ! La région Ile de France veut vendre ses 15 tram train avanto qui n ont que 17 ans ! : O

OU BIEN : un materiel tramway neuf capable d atteindre une vitesse de 100 km/h

1 ere phase

Sanary – Ollioules zone commerciale

A fortiori le plus simple ! L espace pour une troisieme voie est disponible au sud de la voie ferrée !

Tant qu à préempter au moins cher, plus rapidement, avec moins de petits propriétaires, entre l Est de la gare de Sanary et la future gare des playes, on peut étudier de préempter au nord de la double voie ferrée :

- un espace non agricole
- un espace compris entre l autoroute et la voie ferrée existante

Mais on est dans ce cas obligé de reconstruire la voie ferrée du sens marseille nice au nord des voies existantes pour laisser la voie ferrée du sens nice – marseille au tramway rapide (la voie actuelle du sens marseille – nice devient la voie du sens nice – marseille, vous suivez ? : D XD)



2ème phase

Ollioules zone commerciale – Toulon Escaillon

complexe car il faut construire la voie ferrée du sens marseille – nice au nord de celle existantes

la voie du sens marseille – nice devient celle du sens nice – marseille

quant à la voie du sens nice – marseille, elle devient la voie pour le tramway rapide

il y a les travaux à réaliser pour franchir l'autoroute A 50 en dessous !

3ème phase

Toulon Escaillon - Toulon gare centrale

On construit la voie du tramway rapide au sud de la double voies existante en agrandissant le talus

Mais nous avons des zones en tranchée

5. Quel est le projet pour Marseille - Toulon ???

L'idée de SNCF réseau, c'est de construire une ligne nouvelle LONGUE d'Aubagne à Toulon pour rouler à 200 - 250 km/h

Au lieu de construire des kilomètres de ligne parcourable à 250 voire 300 km/h, étudions la possibilité de raccourcir le trajet existant Marseille - Nice : s'il y a moins de kilomètres de voie à parcourir, même parcourable à 160 - 200 km/h, on réduit le temps de trajet !

Il serait plus PERTINENT de construire des "shunts" (en tunnel, si possible tranchée couverte ...) sur le tracé de la ligne existante

au vu du nombre de kilomètres de tunnels qu'il est prévu de faire sur le projet SNCF réseau de ligne nouvelle en terme de coût !

il y a des tracés de ligne à rectifier pour avoir une vitesse plus élevée (en gare de la Seyne, Marseille au niveau du pont sur l'autoroute A50, à l'ouest de Saint-Cyr, etc.)

donc une ligne existante raccourcie (sur laquelle on circulera à 160 voire 200)

on va avoir PLEIN de tunneliers dispo avec le Grand Paris ! c'est l'occasion (c'est pas peu dire) de faire avec de l'occasion !

DONC vos projets de gares, PENSEZ les avec la future infra entre Marseille et Toulon !

Histoire de pas refaire une troisième fois le projet

a) le tracé entre Marseille et Aubagne

SNCF réseau cherche à faire un tracé en surface avec une quatrième voie

Remarquons que la troisième voie entre Marseille Blancarde et Aubagne a coûté plus de 250 millions d'euros : ça permet d'avoir l'ordre d'idée d'une quatrième voie (sans compter les acquisitions foncières !)

les élus veulent un tracé en souterrain (même si le gouvernement n'y est pas favorable)

<https://madeinmarseille.net/18940-ligne-nouvelle-lgv-paca/>

surcoût entre 350 et 800 millions d'euros !

MAIS : AUCUN gain de temps sur ce tracé !!! ZERO !!!

Ce qu'il faut c'est un tunnel entre St Marcel et Cassis ! Un tunnel de 9 km qui permet de raccourcir le kilométrage entre Marseille et Toulon

la gare de Saint-Marcel est située au point kilométrique (PK) 8,414 de Marseille Saint Charles
la gare de Cassis est située au point kilométrique (PK) 26,848 de Marseille Saint Charles

Marseille Blancarde est située au point kilométrique 3,258 de Marseille Saint Charles

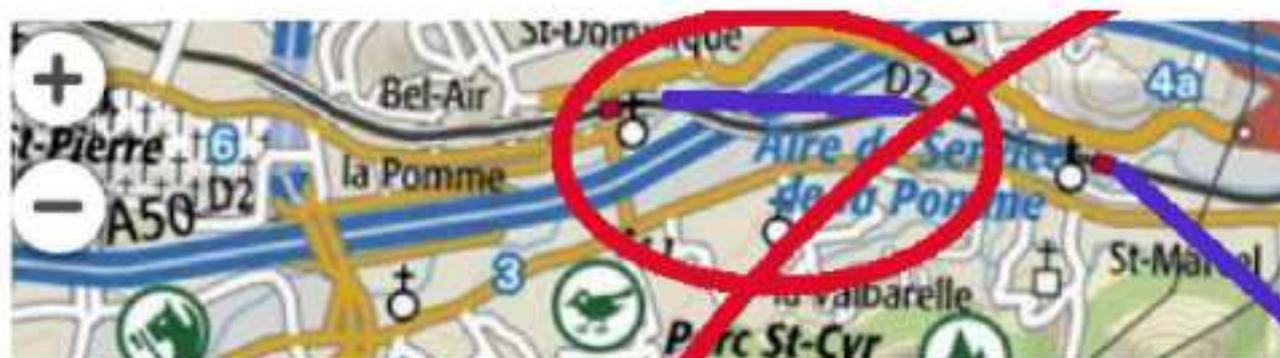
temps de parcours actuel marseille blancarde – cassis 17 minutes
kilométrage est de 23,59 km soit une vitesse moyenne de 83,25 km/h

le kilométrage est de 18,438 km entre saint marcel et cassis parcouru en 13 min 30

le tunnel faisant 8,8 km, à la vitesse moyenne de 83,25 km/h, cela donnerait un temps de parcours de moins de 6 min 30 (moins si la vitesse moyenne est supérieur)

vu que c est un tunnel en ligne droite : on peut raisonnablement donner une vitesse de 140 en moyenne

Avec la rectification du tracé de la ligne actuelle entre Marseille la pomme et Marseille St Marcel avec un nouveau qui traverse l autoroute a 50 avec un tracé plus droit !



Tracé indicatif nouveau pont sur autoroute A 50

on peut avec les temps de parcours actuels gagner plus de 10 minutes car pas d arrêt à aubagne (2 minutes) et un tracé en ligne droite dans un tunnel permettant des vitesses de pointe de l ordre 160 / 220 km/h

les seuls trains non concernés par ce projet sont les seuls TER Marseille – Aubagne prolongé à Cassis car Aubagne n est plus desservi par les TER Marseille – Toulon – Carnoules omnibus

Tous les autres trains profitent de cette infrastructure (TGV, intercités TER, les bordeaux nice, les TER marseille – toulon, les trains de marchandises) ! = meilleure rentabilité

la pente des trains de marchandises ? calcul pente Tunnel tunnel saint marcel – cassis 53 m – 129 m sur moins de 9 km

soit une pente de 8,5 m pour 1000 m

NB : (le maximum c est 18 pour 1000 pour les trains de marchandises de 1500 tonnes (1 machine) et 2000 tonnes (2 locomotives))

voir le document joint



Tracé indicatif tunnel Marseille Saint Marcel – Cassis

1) le tracé entre Aubagne et Toulon

le tracé proposé par SNCF réseau entre Aubagne et Toulon laisse une grande part en tunnel !

une majorité de tunnel (voir les documents « faisceau de passage de la ligne aubagne – toulon »)

- aubagne ouest – vallon malimbert **en tunnel** : environ 8 km (mesurée sur carte geoportail)
- vallon malimbert : étude
- lieux dit le lion d or – les roux : hésitation entre
 - tunnel à 100 pour cent
 - alternance tunnel - viaduc
- plateau signes : en surface (ok corral – est le beausset)
- descente vers Toulon **en tunnel** ; environ 9 km (mesurée sur la carte geoportail)

on a déjà 17 km de tunnel sur cette section aubagne – toulon

à minima 6 km de kilomètres de plus

Le tracé ne va profiter qu'au seul TGV entre Marseille et Toulon

Il est illusoire de croire que la région va pouvoir offrir des TER entre Marseille et Toulon via la LGV, tout en maintenant l'offre actuelle via la ligne classique ! Question de moyen financier !

la solution alternative, c est la construction successive de tunnels qui raccourcisse le kilométrage entre marseille et toulon

il faut étudier la construction des deux tunnels suivants

- tunnel cassis – la ciotat 130 m - 70 m – sur 5,5 km - calcul pente Tunnel soit 10,9 % pour 1000 m



- tunnel saint cyr – sanary 40 m - 30 m sur 5,8 km - calcul pente tunnel soit 1,72 % pour 1000 m (ou bien une alternative sous forme de pont sanary – bandol)

OUI : je suis bien conscient que les gares de Saint Cyr les Lecques et Cassis DOIVENT être reconstruite a 4 voies !



6. Quel est le projet pour Saint Raphael – Cannes ?

Il faut réaliser des shunts à travers le massif de l'esterel le long du littoral de manière à ce que les TGV continuent à passer aux centres urbains de Fréjus, Saint Raphael, Cannes (voire un arrêt à Mandelieu la Napoule!)

Il y aura des maisons à exproprier : et alors ? On peut très bien réurbaniser les terrains en y construisant des immeubles APRES la fin des travaux (contrainte préfectoral sur le maire)

Et urbaniser l'ancien tracé ferroviaire après validation technique définitive du nouveau tracé

Je tiens à rappeler qu'en 1860, quand la ligne fut construite, les moyens disponibles c'était pelle, pioche, dynamite ...

Pas de tunnelier !

Je tiens à rappeler qu'avec la fin des projets du grand paris en région ile de France, PLEIN de tunneliers seront disponibles !

Le projet de SNCF réseau de passer dans l'arrière pays en dehors des centres urbains ne REpond PAS au besoin de déplacements locaux et régionaux !



7. Quel est le projet pour Cannes – Nice ?

La section Cannes – Nice doit voir l'arrivée d'un métro qui se verra confier la desserte locale !

Les voies ferrées existantes étant laissées au seul trafic direct et semi direct !

On réutilisera la voie mathis sur Nice qui est une voie autoroutière qui traverse Nice d'est en ouest !
Avec ses bouchons perpétuels aux heures de pointe ET son utilisation « circuit F1 » la nuit par les petits jeunes !

Je tiens à rappeler que Monaco a pour projet un métro entre Monaco et Nice Riquier 🤪

<https://www.capital.fr/economie-politique/bientot-un-metro-entre-nice-et-monaco-1382820>

SNCF Réseau est-t-il au courant ???

8. On croit que le RER sur Toulon et Nice est LA solution miracle ! FAUX !

A Toulon un métro de type VAL construit en tranchée couverte et viaduc (selon le quartier traversé) répondra au besoin de déplacement local

Ah ! Si on avait des « Lander » comme en Allemagne qui regroupe région – départements – métropoles en terme de compétences et ... responsabilités !!! UNE seule collectivité territoriale au lieu de trois ! Modele d efficacité !

Une étude à Toulouse à démontrer que le projet de RER comparé à la troisième ligne de métro de type VAL serait aussi cher tout en transportant 4 fois moins de monde (50 000 contre 200 000 personnes)

NB : Pour le conseil scientifique, l'étoile ferroviaire autour de Toulouse coûterait 3,5 milliards d'euros et mettrait 20 ans à être réalisée pour une fréquentation attendue de 50 000 passagers/jour.

Donc une fréquentation espérée quatre fois moindre que la troisième ligne : 50 000 passagers/jour au mieux, contre 200 000 pour le métro».

Source : <https://www.ladepeche.fr/article/2017/10/17/2666739-3e-ligne-conseil-scientifique-ecarte-alternative-rer-toulousaine.html>

ARRETONS de miser QUE sur les TER, RER et TGV pour les dessertes locales – ARRETONS de palier à l absence de volonté politique locale ! - L agglomération de Toulon a surtout besoin d un métro de type VAL

Et Nice aussi a besoin de son VAL !

On rappellera l argent mis :

- dans une troisième entre cagnes sur mer et Antibes (150 millions d euros inefficace)
- dans un tunnel pour tramway à Nice (700 millions d euros de plus) ...
- troisième voie Marseille – Aubagne : 250 millions d euros
- l argent racketté par les péages (3 milliards d euros) pour les travaux sur l A 57 (600 millions d euros de travaux inutiles)
- que le tramway de Nice est saturé ... (du moins la ligne 1)

NB : on étudiera sérieusement la rectification des courbes et contre courbes au nord de la gare d Antibes

9. le modèle TGV : ce que la SNCF doit se poser comme question !!!

a) des TGV "petite capacité "

Le président de SNCF transport souhaite des TGV à 1 niveau de capacité limité :

<http://www.lefigaro.fr/flash-eco/sncf-pepy-veut-des-tgv-a-un-seul-niveau-pour-les-lignes-secondaires-20190518>

mieux vaut parier sur des TGV à deux niveaux de longueur réduite à 100 mètres



avec voiture pilote avec lestés de plomb en partie basse

Unité multiple possible avec les autres TGV 2 niveaux Avelia de 200 mètres

unité multiple trois voire 4 possible

Pièces communes donc réduction du coût d'achat, de maintenance et de fonctionnement

formation des conducteurs unique

évolution du matériel possible

SACHANT que la SNCF a des TGV duplex de première génération dont elle hésite vraiment ce dont elle va faire !

b) des TGV avec des voitures "famille" à 5 places de front

En clair, 3 places pour adulte, deux places pour enfant (places enfants côté fenêtre)

les places "enfants" étant moins large de 5 à 10 cm

Espérons que la largeur de caisse des voitures du futur TGV 2 niveaux avelia seront de 2m90 voire 3 mètres



c) les normes de construction mécaniques du futur TGV M

j espère que la résistance longitudinale, par exemple, passera de 200 à 150 voire 100 kN

il faut du matériel plus léger !

10. La gestion des déchets du BTP : les déchets du BTP : ressources pour la construction de la ligne ?

J espère que SNCF Réseau va exiger que 100 pour cent des matériaux de construction seront issus du recyclage du BTP :

- béton / ciment
- gravier , ballast
- ferraillage

que ce soit pour la construction des nouvelles voies ET des nouvelles gares

11. LES ALTERNATIVES A LA GARE TGV SOUTERRAINE de marseille

a) Si on réalise une gare souterraine réservée aux TER (souhaitable) , on peut imaginer que sur la gare de surface pourrait avoir une voie avec un quai de chaque côté : un réservé aux arrivées, l'autre réservé aux départs : une voie est donc supprimée. Cela permet d'accélérer la descente et la montée des voyageurs

b) il existe une gare de passage Marseille Blancarde à développer !

Desservi par la ligne de métro 1 et deux lignes de tramway T1 et T2. Il faut améliorer l'accès à la station de métro : il devrait être possible d'avoir accès à la station à partir des quais de la gare de Marseille Blancarde

On peut très bien imaginer qu'à la place du boulevard urbain sud (40 000 véhicules jour prévu), on ait une ligne de tramway reliant à la gare de Marseille Blancarde à la Pointe Rouge (voire une ligne de métro automatique VAL) permettant ainsi de diffuser les clients du TGV dans Marseille depuis la gare de Marseille Blancarde

la prolongation du tramway T2 via la ligne ferroviaire Blancarde – gare du Sud en direction du Prado et de Mazargues : et oui ! **Les clients du TGV habitent le sud de Marseille** (à étudier la construction d'un métro de type VAL)

c) Il suffit de rénover sérieusement la ligne l'estaque – Marseille Arenç et construire en tranchée couverte une ligne entre Arenç et St Charles sous le boulevard national et l'avenue du général Leclerc

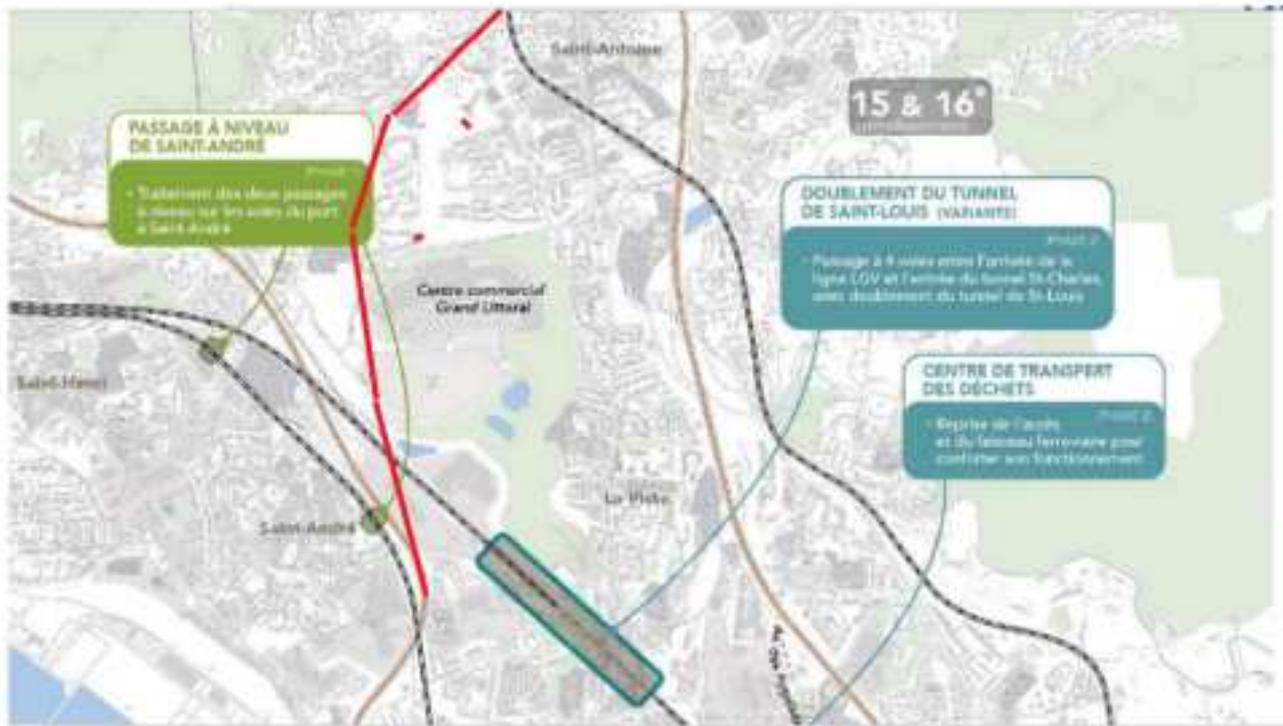
et on peut très bien établir des correspondances avec le TGV à Marseille Blancarde avec un futur RER

on peut imaginer les TER Marseille St Charles – Aubagne être diamétralisés avec les TER Marseille – St Charles – Aix en Provence

L'emplacement proposé est plus proche du métro et de la gare de surface

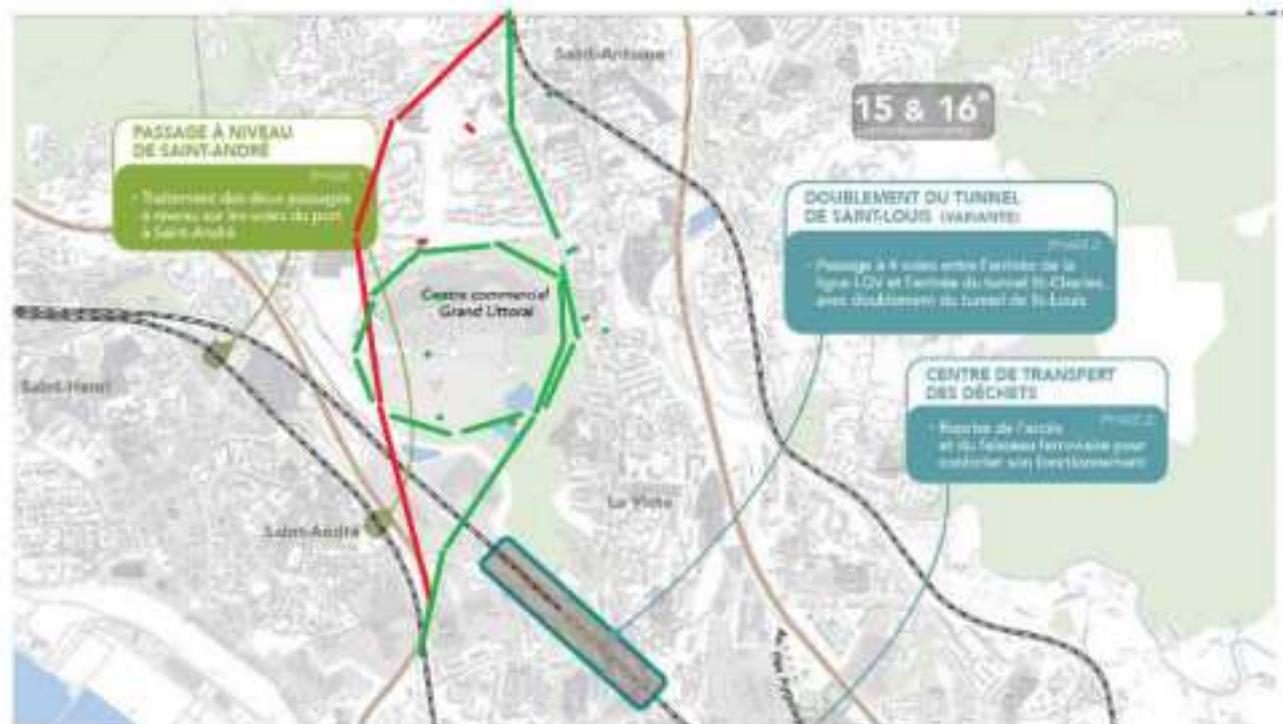
Pour construire ce RER entre Aix et Aubagne

1) il faut construire un barreau entre saint andré et saint antoine



environ 3 km et une pente de 120 m environ 40 pour mille

voire une jonction hélicoidal si besoin



Cela permet de passer de la ligne arc-en-ciel – estaque à la ligne Aix – Saint-Charles et vice versa

- 2) il faut construire un tunnel en tranchée couverte sous le boulevard national et l'avenue du général leclerc pour relier la gare d arenc à la gare de saint charles



Cette ligne de RER Aix – marseille – aubagne serait confié à des trains légers dérivé du citadis dualis d alstom (ou équivalent)

On pourra avoir des « RER » Aix – marseille – Aubagne – Toulon

12. L'ECHEC BELFORT DELLE !

200 voyageurs par jour 110 millions d'euros

Sept mois après l'inauguration de la ligne Belfort-Delle, le tribunal administratif de Besançon a annulé la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure. Il a publié sa décision ce mercredi, après le recours déposé par l'ancien président (MRC) du Territoire de Belfort, Christian Proust, qui dénonçait une « gabegie » d'argent public. La juridiction, présidée par Laurent Boissy (et non par Xavier Faessel, comme écrit par erreur le 12 juin), l'a suivi, désavouant les conclusions du rapporteur public. Par voie de conséquence, la cessibilité des terrains privés autorisée par le préfet au profit de SNCF Réseau, contestée par les propriétaires concernés, est aussi frappée d'illégalité.

« Déficit annuel de 3 M€ »

Si la volonté politique de réactiver cette ancienne ligne l'avait emporté, les services de la Région n'avaient jamais caché leur scepticisme sur l'opération. Lors de l'audience, Christian Proust, après avoir déploré qu'il ait fallu trois ans et huit mois à la justice pour examiner son recours, avait démontré que ses prévisions pessimistes étaient fondées. Ses griefs : « Il n'existe pas de liaison directe entre Belfort et Bienne, seuls seize trains utilisent la ligne au lieu des vingt-quatre annoncés, chiffre qui tombe à huit durant les congés scolaires », avait-il indiqué. Selon ses calculs, 110 M€ d'investissements avaient été dépensés indûment. « Et on continuera à combler entre 3 M€ et 4 M€ par an de déficit pour 200 voyageurs par jour, ce qui met le coût de revient du billet à 60 € pour la collectivité. »

« Prévisions surévaluées »

Les magistrats ont fait le même constat. " Si SNCF Réseau prévoyait une fréquentation de la ligne de 3 700 voyageurs par jour en tenant compte d'un cadencement des trains à la demi-heure en heures de pointe et à l'heure en heures creuses, dans chaque sens de circulation", le tribunal estime que la faisabilité d'un cadencement à la demi-heure en heures de pointe est très faible compte tenu du déficit d'exploitation particulièrement élevé qu'il impliquerait

Il juge également que les prévisions de fréquentation concernant les scolaires, les travailleurs de l'aire urbaine du sud du Territoire de Belfort, les travailleurs frontaliers et les usagers du TGV [...] apparaissent largement surévaluées et, à tout le moins, entachées de très grandes incertitudes. Dans ces conditions, le tribunal estime que les inconvénients du projet (en particulier son coût financier et les atteintes à la propriété privée qu'il implique) l'emportent [...] sur ses avantages dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique. »

Jean-Pierre TENOUX

<https://www.estrepublicain.fr/edition-de-besancon/2019/07/04/la-declaration-d-utilite-publique-de-la-ligne-belfort-delle-annulee>

SURESTIMATION DE LA FREQUENTATION PAR SNCF RESEAU : pris la main dans le pot de confiture

200 au lieu de 3700 :

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/territoire-de-belfort/ligne-sncf-belfort-delle-tribunal-administratif-besancon-annule-declaration-utilite-publique-1694804.html>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/territoire-de-belfort/belfort/ligne-sncf-belfort-delle-trains-continueront-circuler-1696548.html>