

LGV PACA

**Concertation Septembre-Décembre 2011
Pourquoi une alternative doit être étudiée dans le Var ?**

Contribution aux Groupes de travail géographiques

Rémi QUINTON (Novembre 2011)

LGV PACA

Concertation Septembre-Décembre 2011 Pourquoi une alternative doit être étudiée dans le Var ? Contribution aux Groupes de travail géographiques

A : concertation83@lgvpaca.fr
concertation06@lgvpaca.fr

Bonjour,

Quand on lit les synthèses ou les verbatim des groupes de travail 06, parmi ceux qui ont pris une position, il ressort majoritairement le scénario 2, non pas pour embêter Toulon avec une gare à l'est, mais car c'est le plus rapide pour l'est de la région. C'est une exigence qui ne peut être balayée d'un revers de main. Il a aussi à plusieurs reprises été dit que le coût du projet devait être maîtrisé.

L'autre scénario qui a tiré son épingle du jeu pour plusieurs participants, c'est le 4, non pour la gare de Toulon ouest, mais finalement pour le seul "choix" qu'il y a à faire dans l'ouest des Alpes maritimes, la virgule de Cannes.

A contrario, les choix exprimés par les groupes de travail du Var vont dans une autre direction, en refusant une gare à l'est de Toulon et une ligne nouvelle intégrale dans le sillon permien.

Il y a donc 2 exigences contradictoires qui ressortent de ces territoires : les uns veulent ce que les autres refusent.

Pour autant, ces choix contradictoires sont légitimes et justifiés de la part de ces 2 territoires : Qui accepterait d'un côté de voir son environnement « dévalorisé », et qui voudrait être relié le moins vite possible au réseau à grande vitesse ?

Même si certaines exigences sont par ailleurs irréalistes : quand je lis par exemple dans le verbatim du GT1 Toulon "*Jean-Pierre MALASPINA - Moi je parle de Toulon Centre surface. Est-ce que vous voulez mettre votre gare souterraine à 300 mètres ? Comment allez-vous faire les correspondances TER et TGV ? Allez-vous faire comme à Lille et faire parcourir 300 mètres aux gens avec les bagages ? Ce n'est pas raisonnable. Est-ce que quelqu'un connaît la situation de Lille ? Vous avez la gare TGV Lille Europe, vous avez la gare Lille Flandres. Vous avez 300 mètres à pied à parcourir avec vos bagages. C'est ça que l'on veut à Toulon ? Et bien moi je dis clairement que ce n'est pas ce que nous voulons*", je tombe un peu des nues. Ainsi donc quand bien même on s'efforcerait de passer par le centre de Toulon, avec un surcôt de 1.4 milliards (différence scénario 1 et 3), que cela ne serait toujours pas suffisant ? Car il faudrait marcher 300m ! Il faudrait quand même revenir les pieds sur terre, sans jeu de mots (soit dit en passant, 300m, c'est moins que ce qu'il est nécessaire de marcher pour le passager qui a réservé voiture 18 d'un TGV en gare de Lyon depuis le parvis de la gare)

Il est indiqué dans la concertation qu'il y a une limite de temps à ne pas franchir, Paris-Nice < 4h. Mais n'est-on pas en train de construire une ligne Marseille-Nice ? C'est donc ce temps là qui compte, c'est Marseille-Nice en 1h qui devrait être l'horizon à ne pas dépasser, ainsi que d'autres temps de parcours régionaux. Il serait ainsi tout à fait raisonnable d'avoir pour horizon :

- Marseille-Nice < 1h
- Marseille-Cannes (centre) < 1h
- Toulon-Nice < 45 min

(Après, les autres temps de parcours suivront, Lyon-Toulon, Nice-Bordeaux, Paris-Cannes, Marseille-Monaco etc... et pourront même évoluer via d'autres projets que la LGV PACA)

Force est de constater qu'il ne reste plus beaucoup de scénarios envisageables si on fixe ces contraintes et si on ajoute à cela les exigences légitimes du Var (gare de Toulon centre et protection du sillon permien).

Est-ce à dire que ces exigences contradictoires conduisent à abandonner le projet ? Je ne le crois pas, mais il faut au plus vite ouvrir le champ des possibles.

Que cherche-t-on à faire ? Permettre à un grand nombre de TGV (8 par heure en 2040) d'aller de la gare de Toulon (ouest ou centre donc) à Est Var, dans un temps compatible avec les objectifs globaux de temps de parcours, sans entraver le développement des TER, donc en leur réservant les 2 voies actuelles.

Sommes-nous d'accord que la problématique "fonctionnelle" est correctement formulée ?

Le reste n'est finalement que de la "technique" pour répondre à cette problématique.

Il est a priori logique (mais a priori seulement), pour cela, en regardant une carte, de chercher d'abord à sortir de Toulon à l'est puis de remonter le sillon permien. Pour autant, est-ce la seule solution dans laquelle nous devons chercher des fuseaux ? On voit malheureusement très vite de grosses difficultés. Il faut un tunnel sous Toulon, pour 1.4 milliards (hors cout de la gare), puis de très fortes oppositions existent dans le sillon permien, avec de très fortes contraintes sur les objectifs de vitesse. Le choix de Toulon centre souterrain comprends lui-même un risque d'éloignement relatif des gares TER et TGV (que n'aurait pas une gare de surface ne supportant pas la traversée d'une LGV)

Finalement, cet "a priori" logique (traversée Toulon+sillon permien), n'est peut-être pas le meilleur, et **il faut voir plus large dans les fuseaux envisageables**. Comme je l'ai dit, il ne s'agit là que de technique. Si j'osais une métaphore, je dirais que ça n'est qu'une question technique de tuyauterie.... mais avec des impacts sur les territoires traversés. Quand on fait de la plomberie, peu importe par où passent les tuyaux, pourvu que ça fonctionne... et qu'il n'y ait pas besoin de défigurer l'appartement pour cela en ayant des tuyaux dans le salon !

Dès lors, la seule question qui vaille, c'est de minimiser ces impacts (dans un cadre bien évidemment contraint par les coûts et des objectifs de temps de parcours).

Le postulat actuel (traversée Toulon+sillon permien) pourrait donc être enrichi d'un autre. Pourquoi, depuis Toulon, ne pas repartir "à l'envers" (ce qui est donc gratuit vu que l'infrastructure devra bien exister de Marseille à Toulon), puis chercher à gagner le secteur du centre Var, vers Brignoles, avant de filer vers l'A8 ?

L'idée peut paraître saugrenue, hétérodoxe, ..., pourtant, elle me paraît devoir être étudiée sérieusement, dès lors qu'elle répond correctement à la problématique fonctionnelle de "relier Toulon à Est Var", dans des conditions au moins aussi bonnes que les fuseaux actuellement proposés à la concertation.

Concrètement, on aurait :



J'ai donc essayé d'estimer les linéaires de LN, LC et tunnel dans les fuseaux soumis à concertation et ceux de cette "idée saugrenue", entre la gare de Toulon centre et le PK 137 (juste à l'est de la gare des Arcs) (soit les secteurs D et E moins 1 km) :

- Assemblage 1 (D2+E1) : 34.8km de LN dont 10km de tunnel, 33.2km de LC, soit 68km au total
- Assemblage 2 (D1+E3) : 62.0km de LN dont 07km de tunnel, 07.0km de LC, soit 69km au total
- Assemblage 3 (D1+E2) : 46.4km de LN dont 10km de tunnel, 21.6km de LC, soit 68km au total
- Assemblage 4 (D1+E5) : 60.0km de LN dont 14km de tunnel, 09.0km de LC, soit 69km au total

Pour un fuseau "plus au nord", je fais arbitrairement un choix, sans considérer qu'il est définitif, ou le meilleur etc... car je ne suis pas expert ferroviaire, des études approfondies devraient être effectuées pour trouver des fuseaux possibles. Ce choix arbitraire, c'est de faire un triangle de bifurcation entre Signes et Cuges, filer vers Mazaugues, puis Brignoles, suivre l'A8 et rejoindre la LC du sillon permien au nord de Vidauban (à la manière de la fin de la section E1).

J'estime alors (évidemment sous toutes réserves, je ne suis pas expert ferroviaire) qu'il faudrait 63km de LN dont 14km de tunnel, 05.0km de LC à quadrupler, soit 68km au total.

Finalement, ça n'est pas si différent des fuseaux du postulat actuel. Et il n'y a donc aucune raison pour que cela ne soit pas étudié, sur un pied d'égalité, pour que la concertation aboutisse effectivement au "meilleur" choix.

La lettre du ministre est respectée (on relie bien Marseille à Toulon à Nice, cf tracé MDS, on privilégie la réutilisation des emprises existantes (y compris celle qu'on vient de construire !), les enfouissements, etc...), les objectifs de desserte du COPIL pour 2023 et 2040 sont respectés.

J'ajoute par ailleurs, que les 87km qui sépareraient alors Toulon des Arcs seraient parcourus en 20 min à 260 km/h, soit 12 min de mieux que la situation actuelle (32 min), et 4 min de mieux que les fuseaux de combinaison (qui font gagner 8 min sur la situation actuelle). Au final un TGV Marseille Toulon Nice se ferait en 1h10 dans les 2 cas (en incluant 4 min de ralentissement/accélération, 3 min de stationnement pour le scénario 4, et 7 min de rebroussement pour le scénario hybride). Un trajet Marseille-Nice se ferait en ~45 min, de même que Toulon-Nice, Marseille-Cannes en moins d'1h même sans virgule et Paris-Nice approcherait ~3h40, ce qui justifie tout l'intérêt que les Alpes Maritimes (mais aussi l'est varois et le centre Var) pourraient avoir pour un tel scénario.

Je termine enfin par la seule estimation de coût dont le public peut disposer actuellement, issu du scénario hybride, à savoir 1.9 milliards d'euros pour la section Cuges/Signes-EstVar via Brignoles. La traversée souterraine de Toulon, puis la remontée par le sillon permien jusqu'à Est Var est elle estimée à 1.4+1.2=2.6 milliards (sachant qu'il ne s'agit du même niveau d'études).

Toutes ces raisons militent pour que de tels fuseaux soient intégrés à la concertation, au même titre que les autres, puisqu'ils respectent la lettre du ministre, les objectifs du COPIL, constituent un linéaire à construire équivalent et une enveloppe financière équivalente.

Si ça n'était pas le cas, je considère qu'une réponse argumentée doit être apportée pour le justifier, autre que "ça n'a pas été décidé par le COPIL ou le COTER ou les financeurs" : un tel parti pris doit être justifié si on veut que la concertation en reste une. Ou encore "ça n'est pas un scénario MDS" : dans ce cas, les critères caractérisant un scénario de MDS doivent être précisés, car manifestement ils sont beaucoup plus précis que « relier par une LGV Marseille, Toulon et Nice et assurer les objectifs de dessertes », et ces critères sont introuvables dans aucun des documents publiés à ce jour (projet et territoires, présentation des scénarios, processus de sélection, présentation et synthèse de COPIL, lettre du ministre de juin 2009,...). Surtout un tel parti-pris contredit la position du médiateur Yves Cousquer sur laquelle se base le choix de MDS en juin 2009 et le processus actuel.

Une contribution rentrant plus dans les détails de ce scénario alternatif est disponible (LGV PACA/Groupe de travail/Alpes Maritimes)

Cordialement,
Rémi QUINTON