



LGV PACA



Concertation : quelles options
pour le sillon permien ?



Frédéric-Georges Roux
(septembre 2011)



Le Plan de l'exposé

- Les questions posées aux groupes de travail géographiques
- Un mot sur la gare TGV pour Toulon
- Le sillon permien
 - Problématique
 - Incidence du choix de la gare Toulon TGV
 - De La Farlède à Cuers
 - De Cuers à Gonfaron
 - De Gonfaron à Vidauban
 - De Vidauban au Muy
- Conclusion





Questions posées aux deux groupes de travail géographiques

- Pour Toulon : quelle gare TGV (service) et quels raccordements à l'Ouest et à l'Est (maillage)
 - Gare Est-Toulon à La Farlède avec arrivée directe via Le Coudon
 - Gare Toulon centre souterraine (éventuellement en surface)
 - Gare Ouest-Toulon à La Seyne et tunnel filant sortant entre La Pauline et Solliès
- Pour le sillon permien (entre le raccordement Est et la nouvelle gare TGV Est-Var, située aux environ du Muy) :
 - Une ligne nouvelle à grande vitesse intégrale
 - Utilisation au maximum du tracé de la ligne actuelle (mise à 4 voies) avec des rectifications et des « shunts » nécessaires soit pour éviter des contraintes telles que les villages (Solliès-Pont, Gonfaron et Vidauban) et/ou pour atteindre les objectifs de performance décidés



Quelle(s) gare(s) pour Toulon ? Traverser ou contourner Toulon ?

- Solutions symétriques : gare TGV au centre de Toulon
 - En surface ou souterraine ?
- Solutions asymétriques :
 - À l'Ouest ou à l'Est ? Une ou deux gares ?
- Traversée :
 - En surface ?
 - En double ?
 - Tunnel filant ?
- Aménagements LC en surface en entrée et en sortie de Toulon





Un seule réponse possible

- Extraits du rapport « Cousquer », base de la décision
 - Seules deux options analysées dans le cadre des études complémentaires répondent [aux] exigences : la gare actuelle de Toulon-centre, souhaitée en tout premier lieu, à défaut, une gare nouvelle de Toulon-Est, située dans le secteur de La Farlède ».
 - La volonté locale est clairement en faveur d'un maintien de la gare centre de Toulon en cohérence avec la politique de la ville de réaménagement urbain de « l'axe des gares », du développement des transports en commun urbain et de la politique de concentration urbaine du département.
 - Ce n'est que dans le cas d'une impossibilité technique et politique de mener à bien cette évolution qu'il serait nécessaire d'envisager une gare nouvelle toulonnaise.
- ➔ Pas de gare Toulon-Est (unanimité) seule l'option de gare à Toulon centre (surface ou souterrain) doit être retenue.





Extraits de la lettre du Ministre (29 juin 2009)

- *« Le projet doit s'inscrire dans le respect d'un territoire très contraint qu'est celui de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels, ses paysages remarquables, ses précieuses régions agricoles et viticoles et ses espaces urbanisés. »*
- *« Il empruntera les lignes ou emprises existantes. À défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles. »*

Par conséquent, la seule variante acceptable pour le sillon permien ne devrait être que de « longer » la ligne existante, sans en déborder l'emprise.



- Emprunter les lignes et emprises existantes ? Mais alors :
 - Pourquoi prévoir un investissement de 15 milliards d'euro
 - Comment doubler le trafic TER/TGV sur un réseau saturé
 - Comment réduire le temps Paris-Nice à moins de 4h00

Sans déborder un jour des emprises actuelles ?

Sans nouvelle LGV qui traversera un jour le sillon permien ?

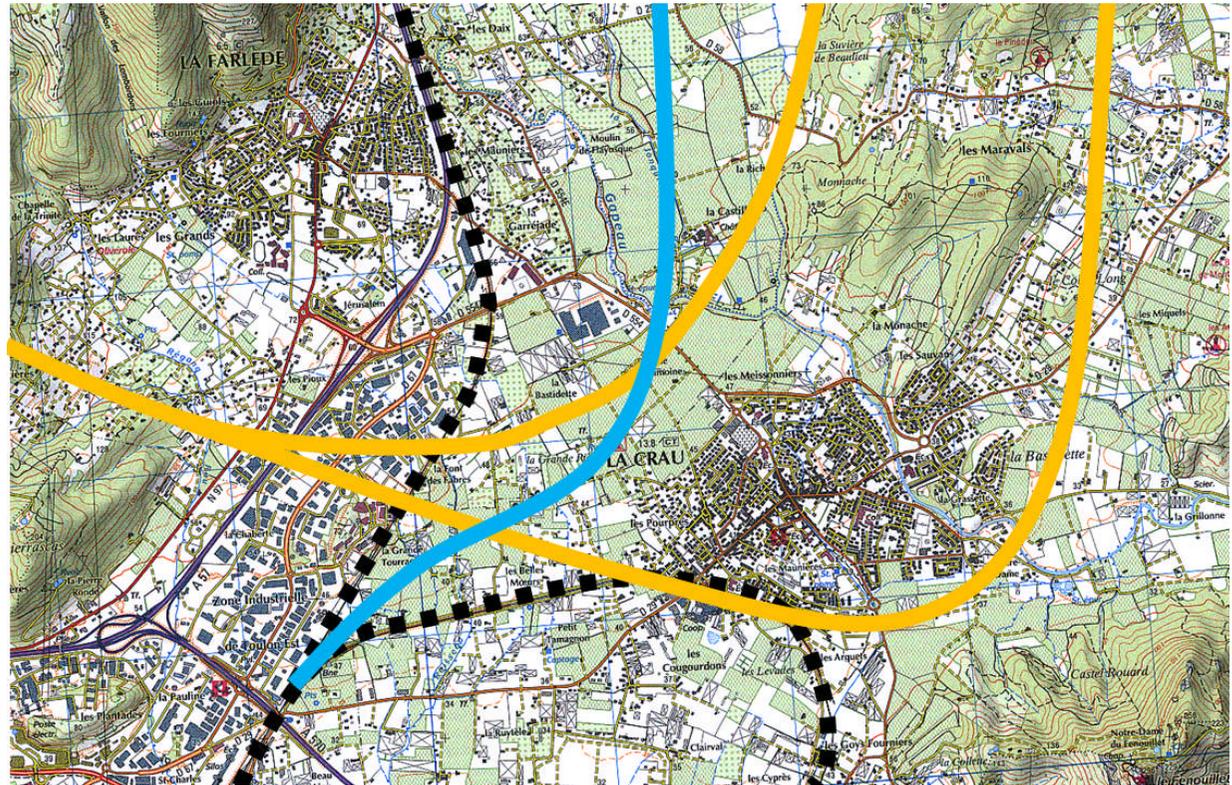
- Aujourd'hui, deux options sont proposées à la concertation :
 - Une ligne grande vitesse nouvelle intégrale (scénario 2)
 - Scénarios 1, 3 et 4 : nouvelle infrastructure empruntant au maximum le tracé existant, mis à 4 voies, entre Toulon et Le Muy, avec panachage et shunts car :
 - Ce n'est pas possible partout : Solliès-Pont, Gonfaron, Vidauban...
 - Ça ralentit la grande vitesse



Incidence du choix de la gare TGV de Toulon

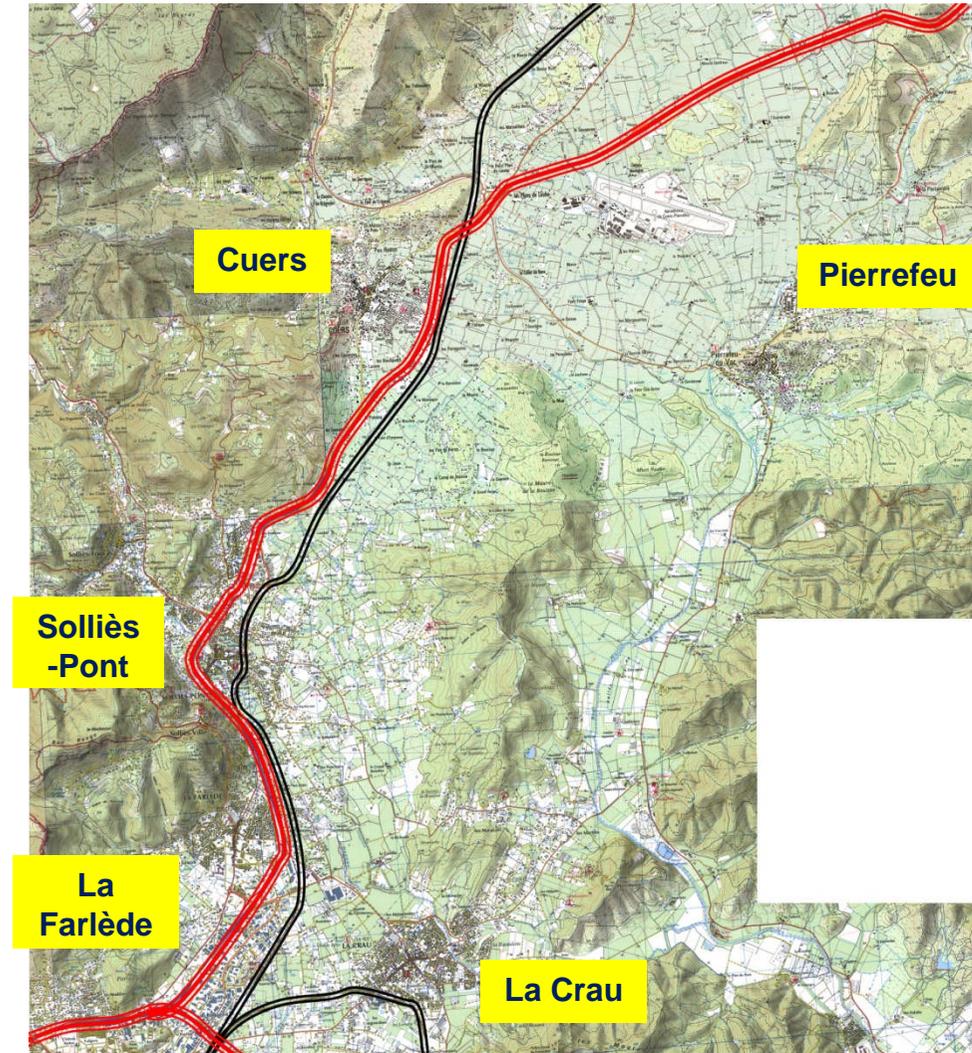


- L'axe et le lieu d'arrivée sont fonction de l'option gare TGV de Toulon
- Si option « emprise existante » :
 - comment raccorder à la LC ?
 - aménagements de la LC
- Si LGV :
 - Sud ou Nord de La Crau ?
 - Passage à l'Ouest ou à l'Est des Maurettes ?
 - Quid de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu ?





De La Farlède à Cuers Traversée de Solliès-Pont



- Contraintes multiples :
 - Plaine agricole (viticulture et arboriculture)
 - Villages, lotissements, habitat diffus
 - Les Maurettes
 - L'aérodrome en transversal
 - Les deux couloirs de nuisance existants (LC et A57) sont quasiment joints et dans les zones habitées
 - En outre, la LC à 2 voies traverse le centre de Solliès-Pont



Zoom sur Solliès-Pont



Concertation : Quelles options pour le sillon permien ?

©FGR Septembre 2011



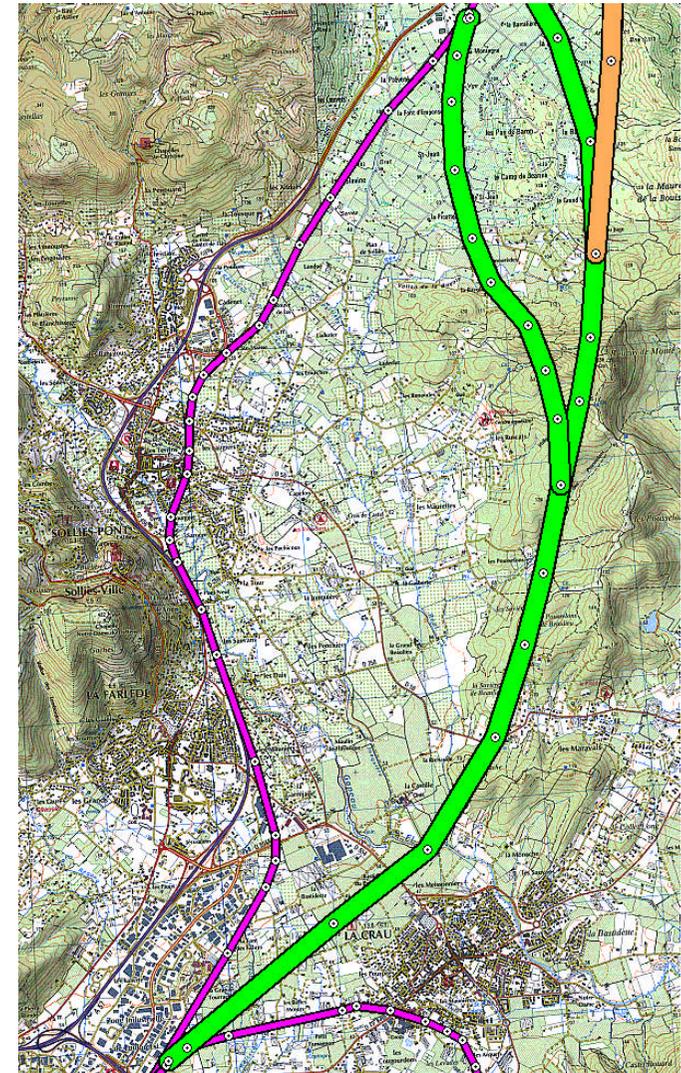
Avertissement préalable à la suite de l'exposé

Tous les tracés qui sont présentés ne sont que des hypothèses de réflexion personnelles seulement destinées à illustrer d'éventuelles solutions correspondant à la problématique des scénarios proposés à la concertation. Ils ne signifient en aucun cas l'adhésion de l'auteur au choix du scénario des Métropoles.



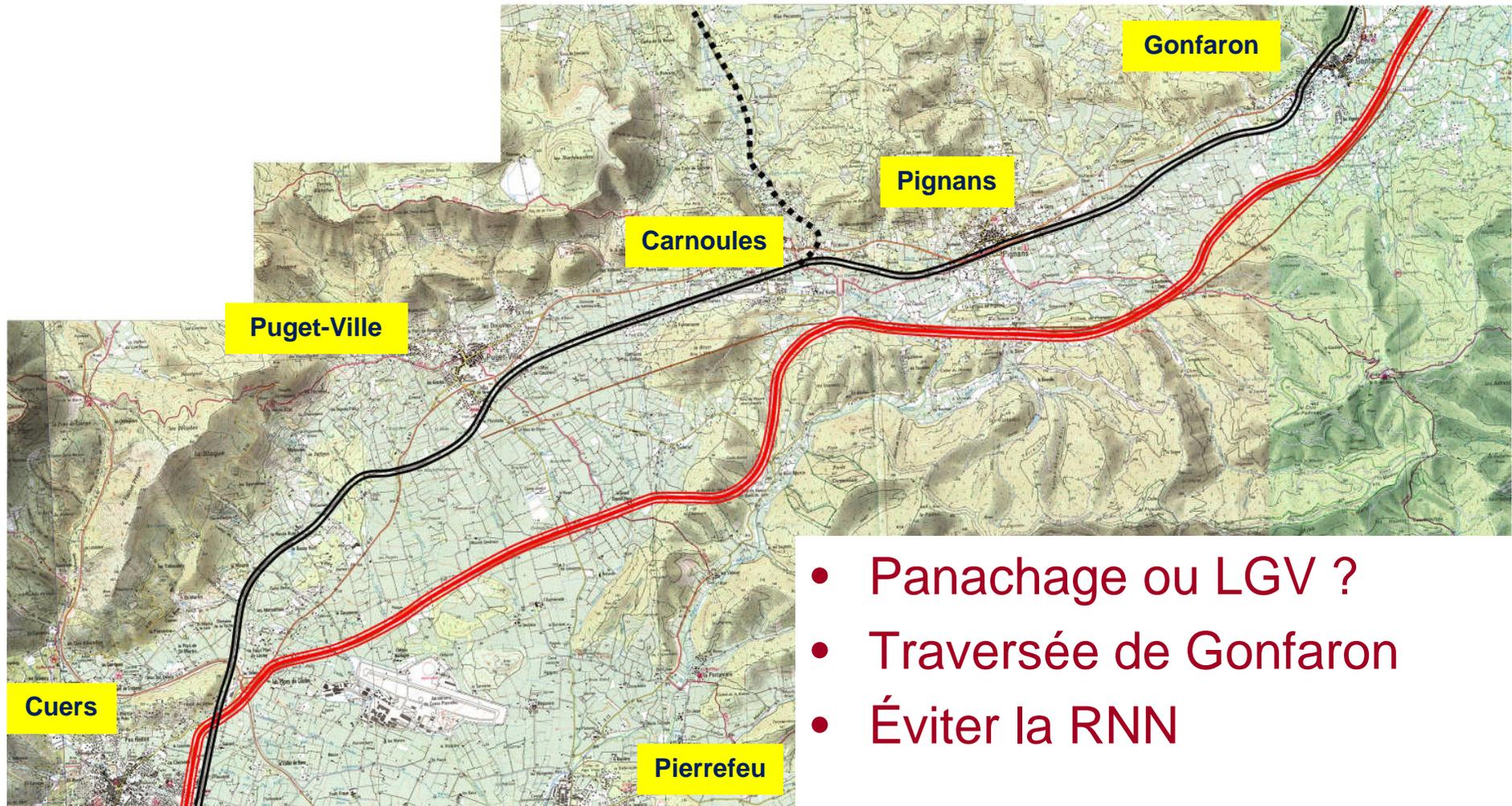
Contourner (shunt) Solliès-Pont = partir en ligne nouvelle

- Hypothèse de raccordement à la ligne classique avant Pierre Ronde (ce qui exclut automatiquement une gare Est-Var)
- Seule approche éventuellement envisageable : un shunt large enfoui passant en tunnel dans les Maurettes
- Ce serait donc, au niveau de Solliès-Pont nécessairement une « ligne nouvelle » sans préjuger de la suite (panachage ou LGV)





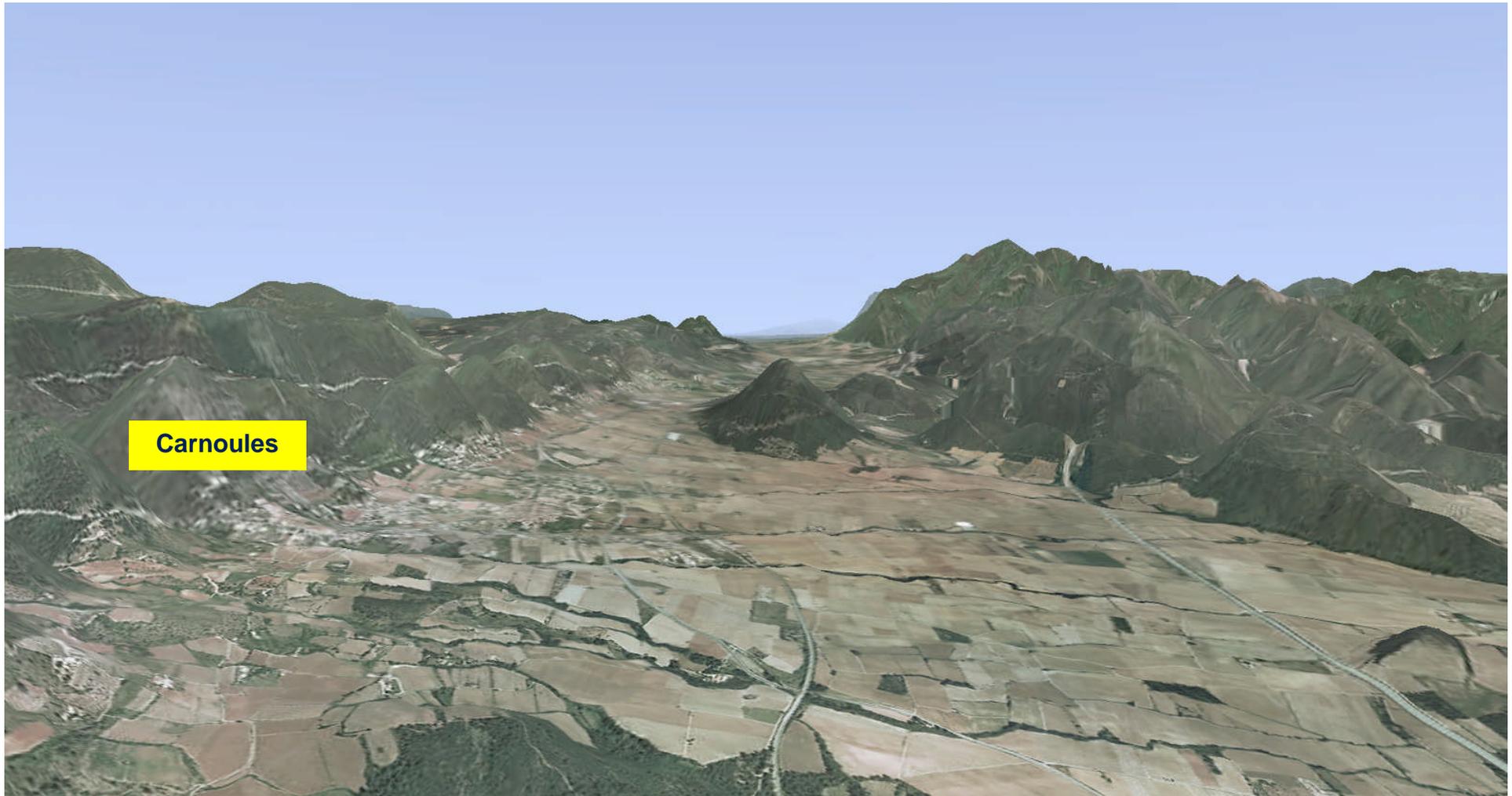
De Cuers à Gonfaron



- Panachage ou LGV ?
- Traversée de Gonfaron
- Éviter la RNN



Le sillon se rétrécit Entre le Calcaire et les Maures







Le « S » majuscule de l'A57





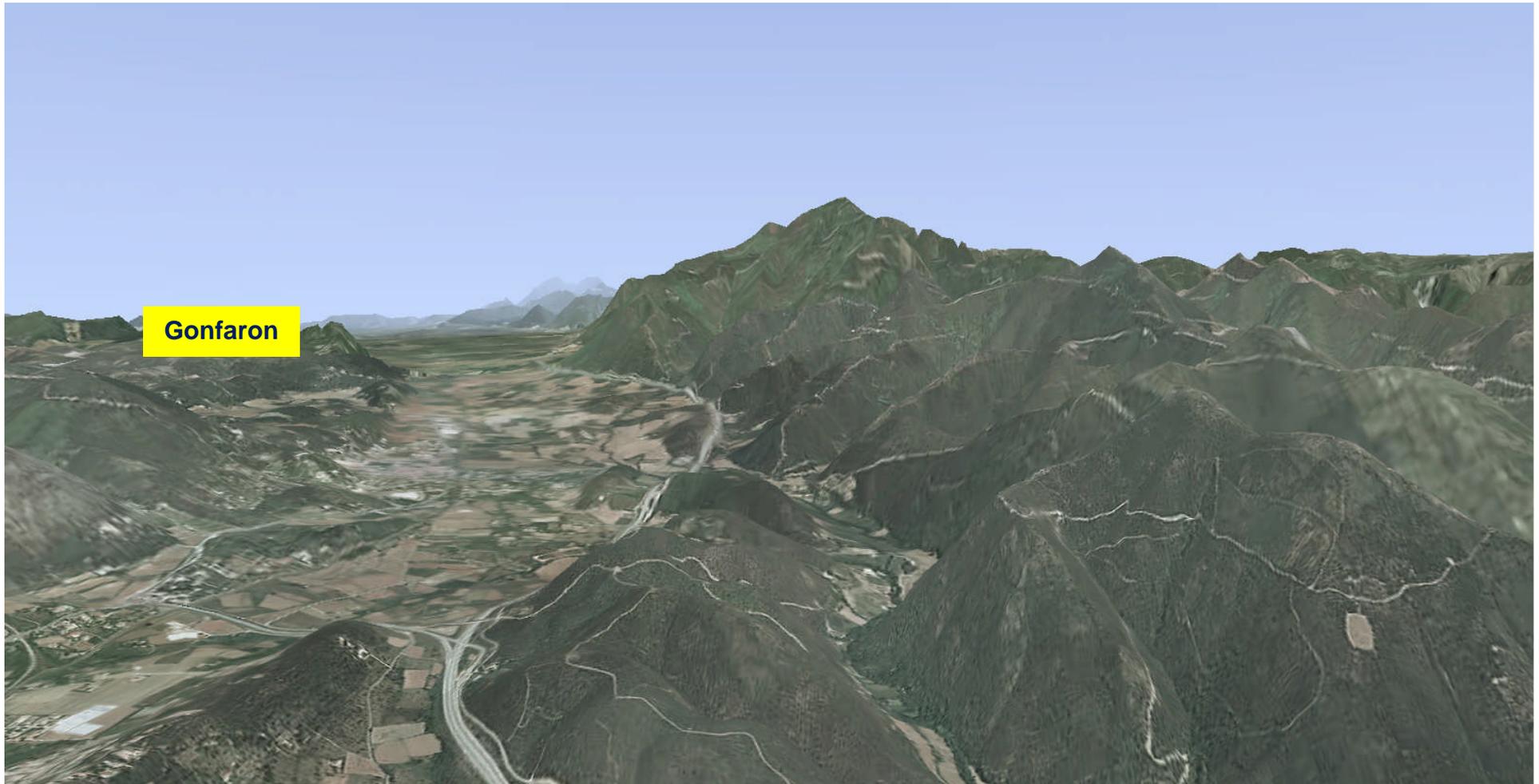
Arrivée sur Pignans l'A57 au piémont des Maures



Pignans
Bron



Gonfaron approche et ouvre la Plaine des Maures





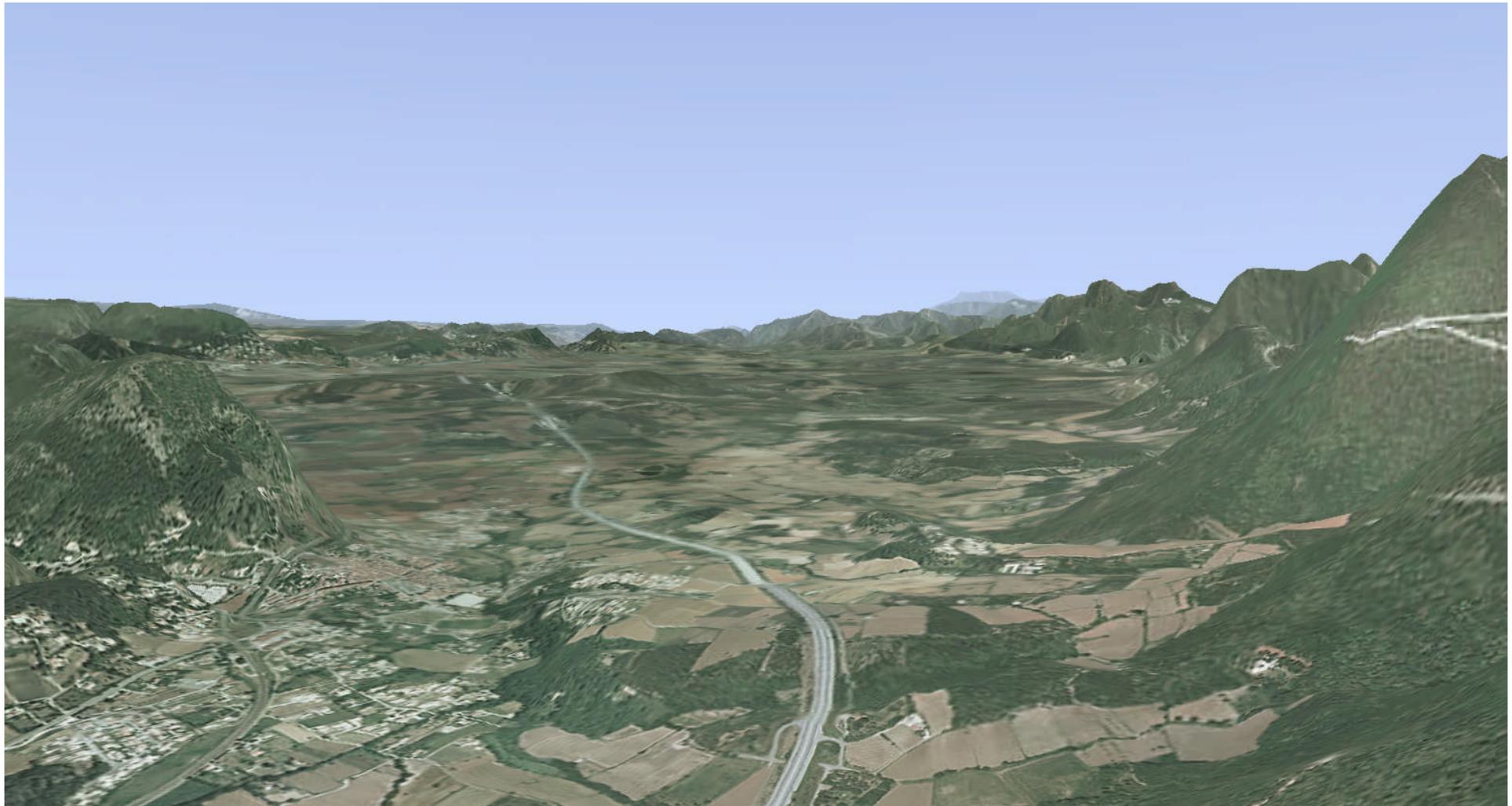


Attention Tortues Cap au Nord



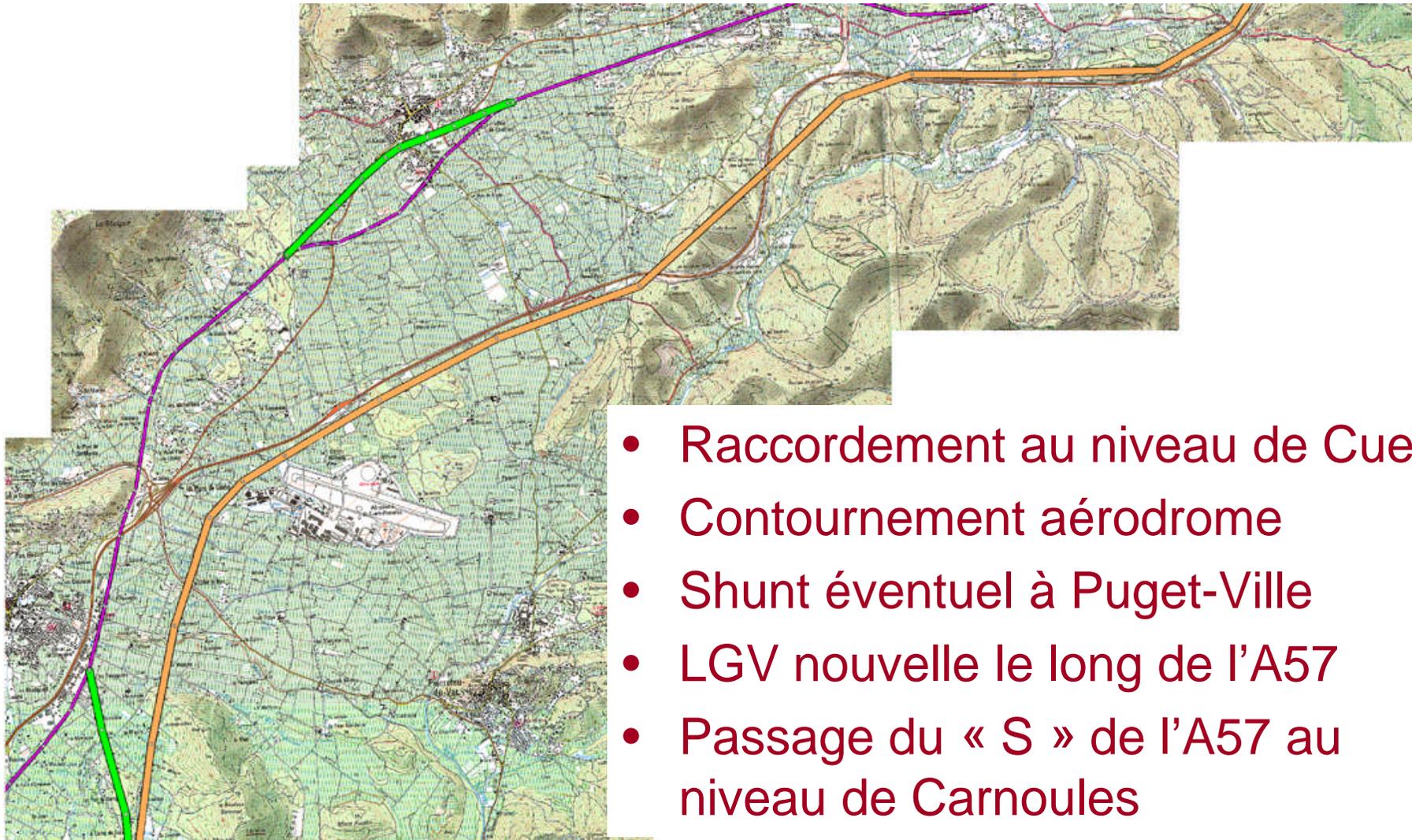


Il faut viser le trou du Luc





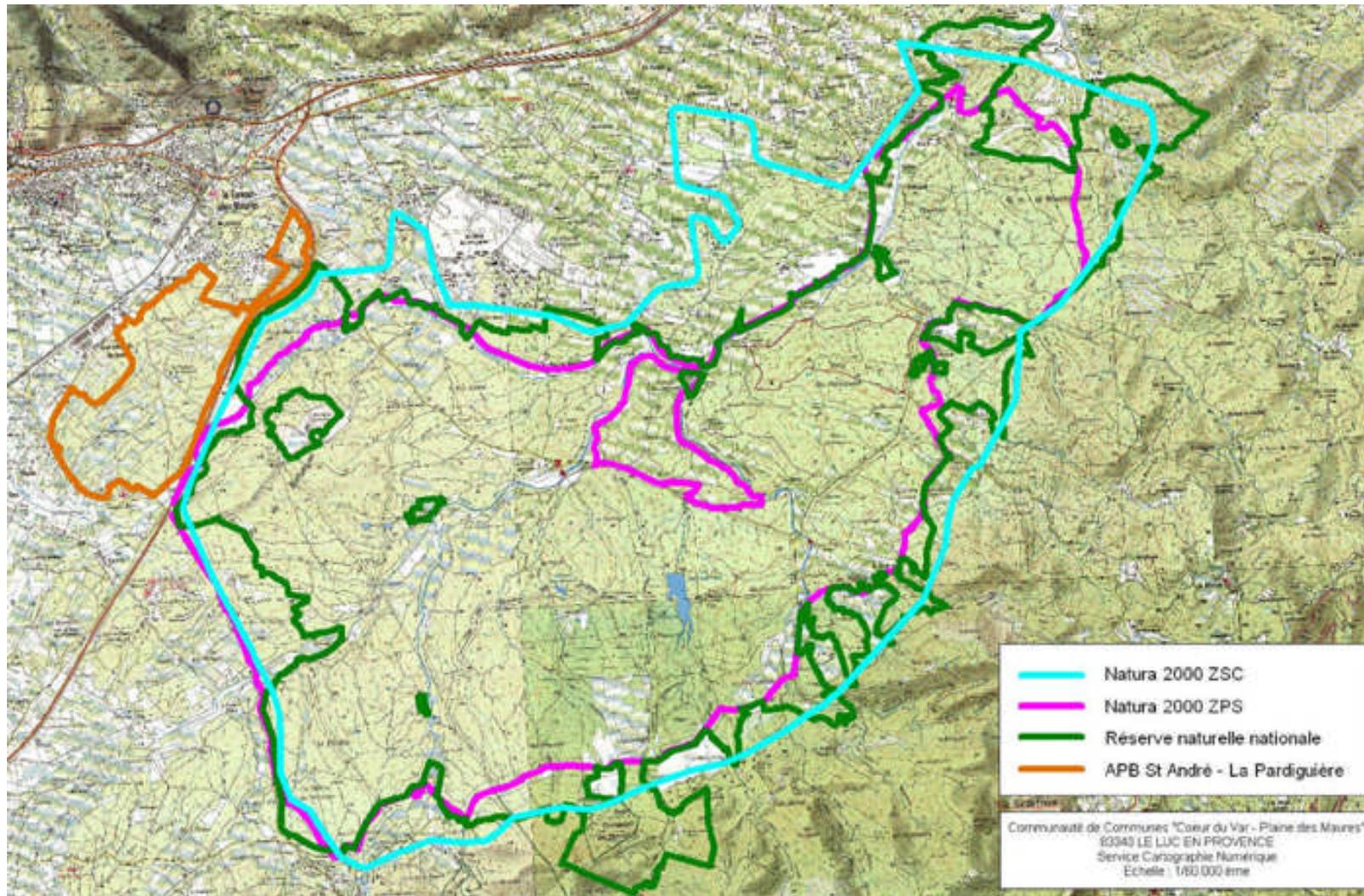
Cuers-Puget-Ville-Carnoules



- Raccordement au niveau de Cuers
- Contournement aéroport
- Shunt éventuel à Puget-Ville
- LGV nouvelle le long de l'A57
- Passage du « S » de l'A57 au niveau de Carnoules



La Réserve Nationale Naturelle de la Plaine des Maures

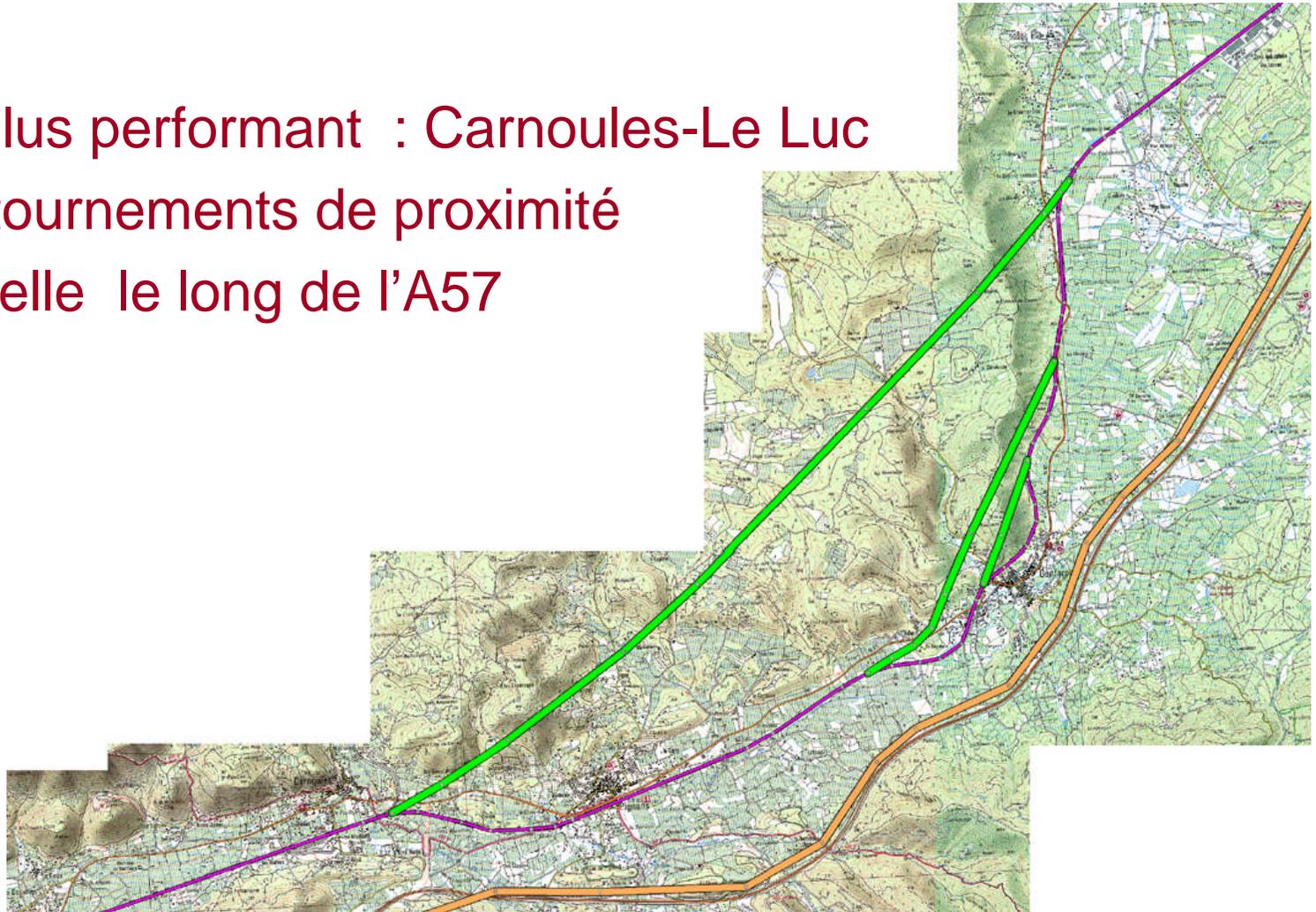




Shunt de Gonfaron

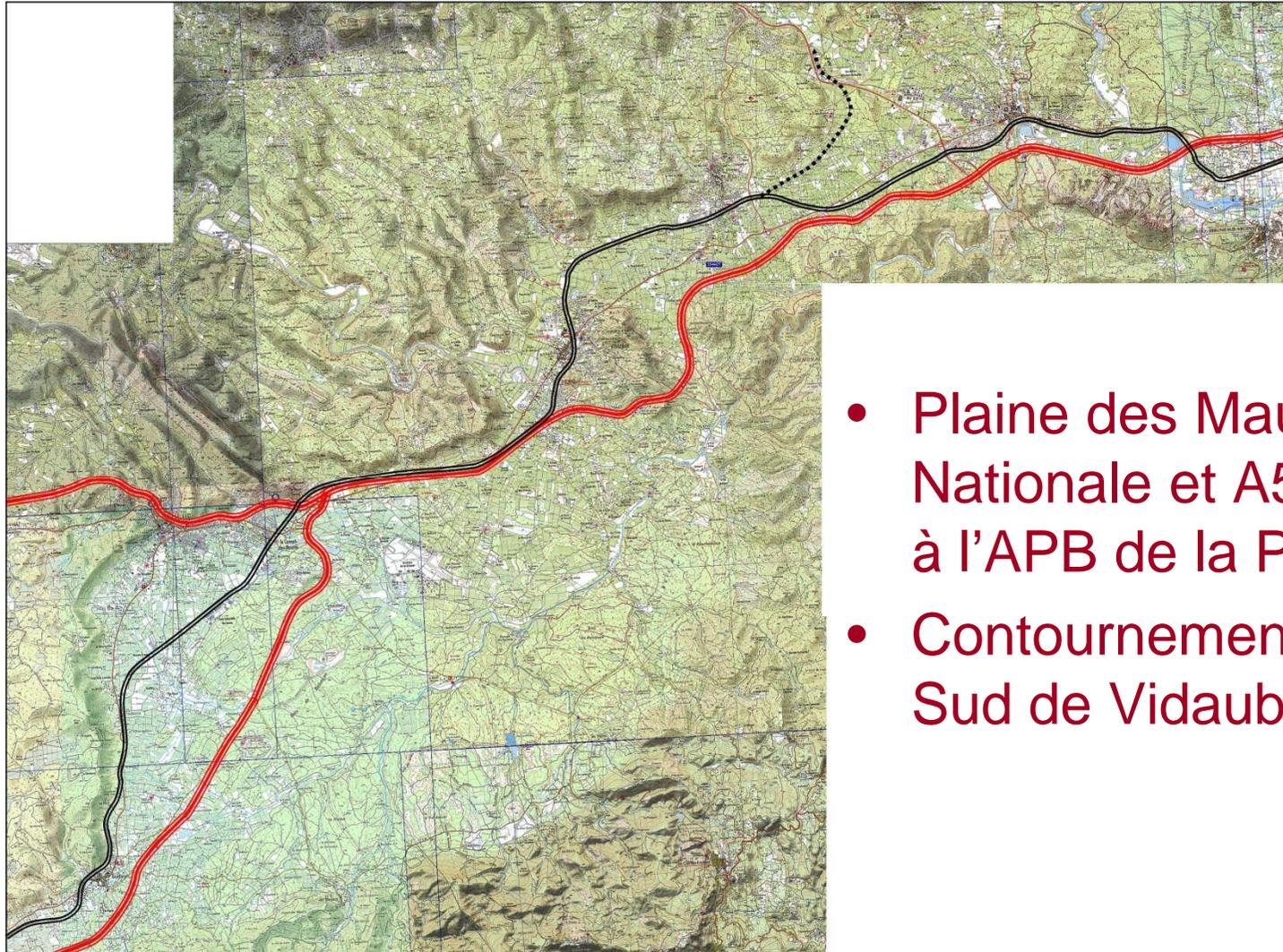
Éviter la RNN (Plaine des Maures)

- Shunt le plus performant : Carnoules-Le Luc
- Deux contournements de proximité
- LGV nouvelle le long de l'A57





De Gonfaron au Est-Var

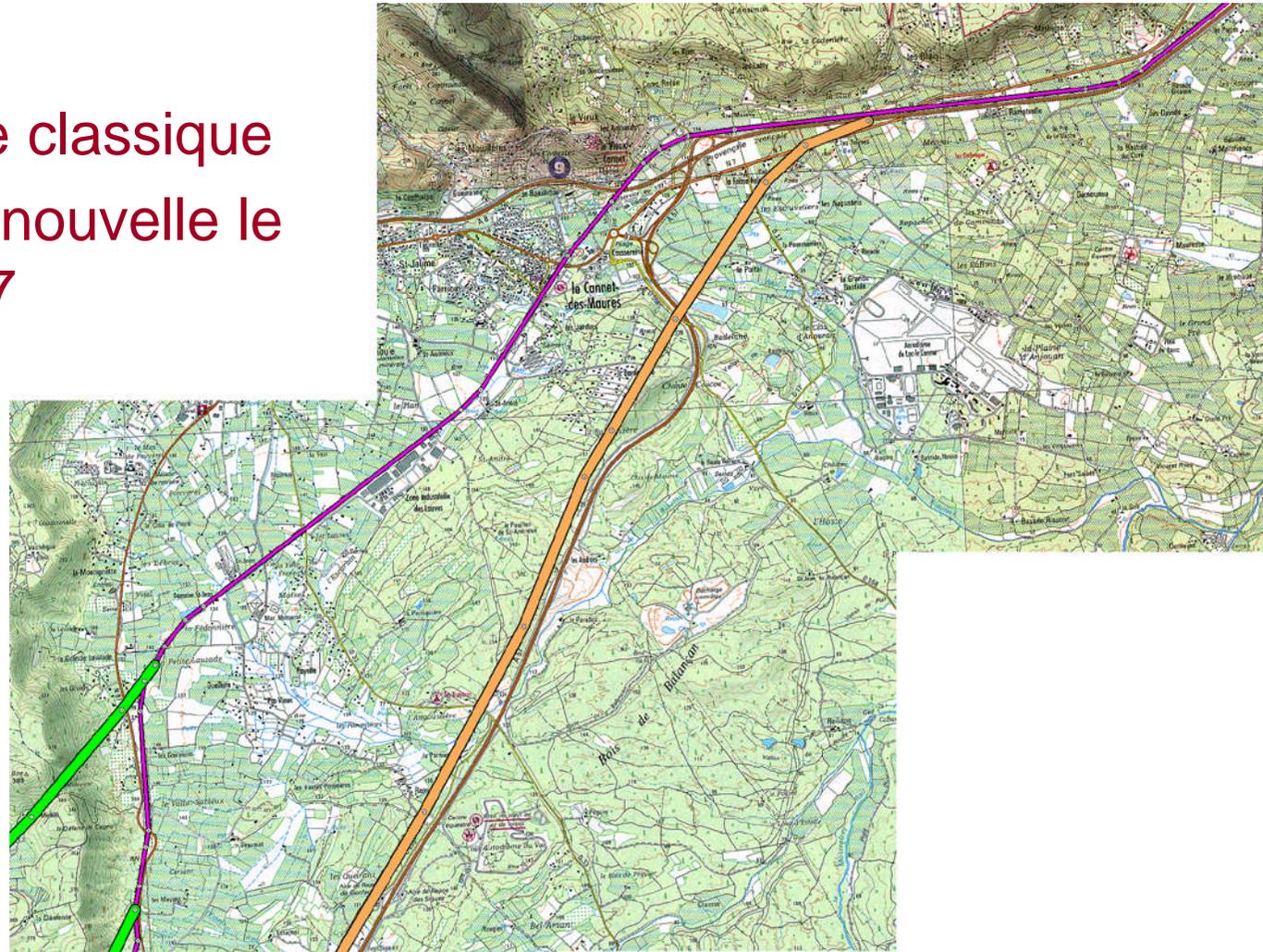


- Plaine des Maures : entre Nationale et A57, attention à l'APB de la Pardiguière
- Contournement Nord ou Sud de Vidauban



Le Luc-en-Provence

- Option Ligne classique
- Option LGV nouvelle le long de l'A57





Contournement de Vidauban



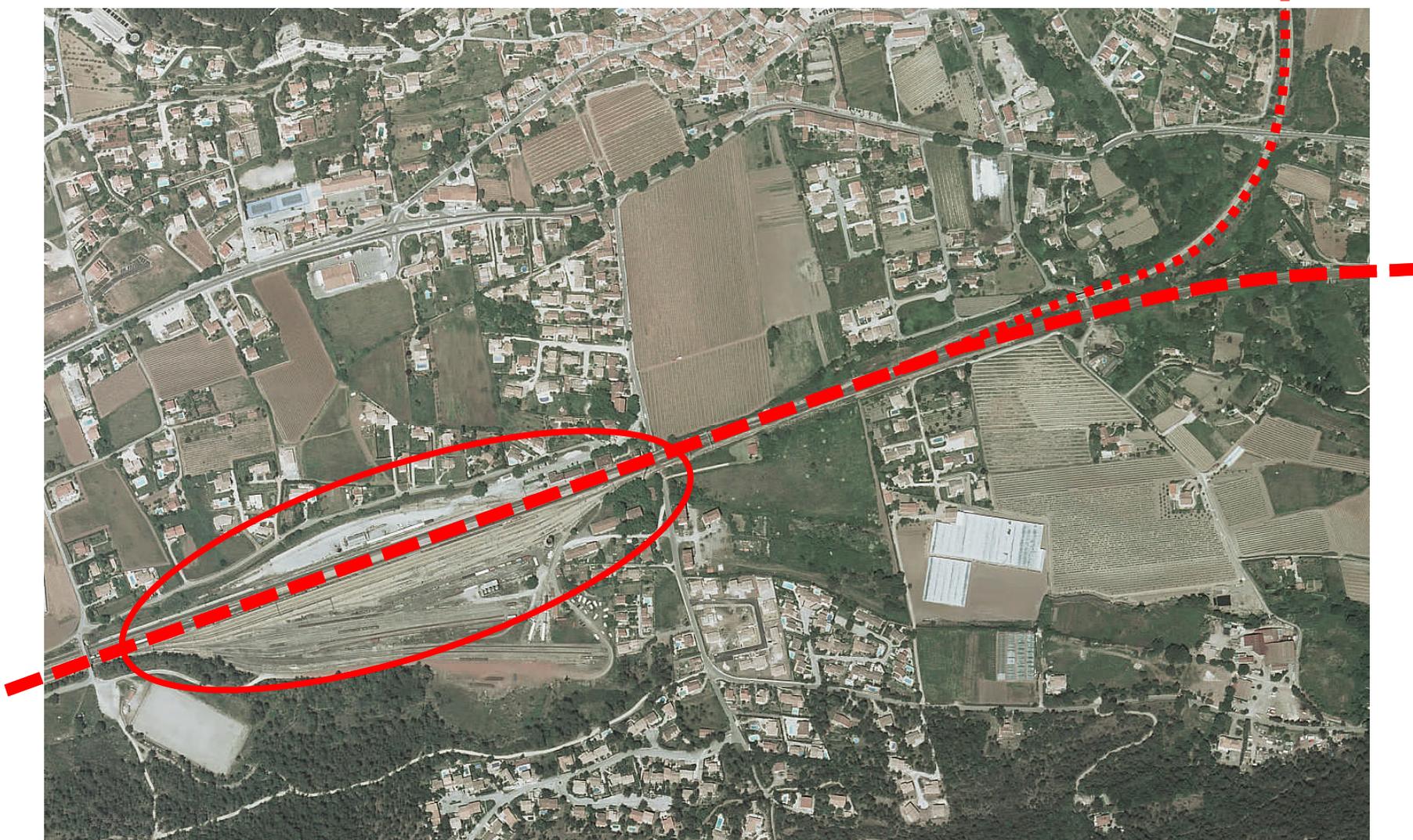
- Évite Vidauban par le Sud
- Option possible par le Nord
- Passe au Sud des Arcs
- Gare Est-Var proche péage du Muy
- Contourne Le Muy entre village et A8



- Peut-on choisir entre les deux options de scénario ?
- Quoi qu'il arrive le panachage implique un élargissement plus ou moins important de la ligne classique au-delà de son emprise actuelle et des shunts significatifs (impacts des travaux et destructions de zones agricoles)
- Non à une LGV nouvelle qui ne suivrait pas au maximum le couloir de nuisance de l'A57 entre Toulon et Le Luc
- Seule l'option panachage permet d'améliorer significativement le Réseau Régional TER en profitant de l'exceptionnelle situation de Carnoules (surface SNCF disponible, position centrale de rabattement Cœur de Var, réhabilitation de la ligne Carnoules-Gardanne...)
- Y-a-t'il un scénario alternatif évitant le sillon permien ?



Carnoules : point de maillage au Cœur du Var



Concertation : Quelles options pour le sillon permien ?

©FGR Septembre 2011



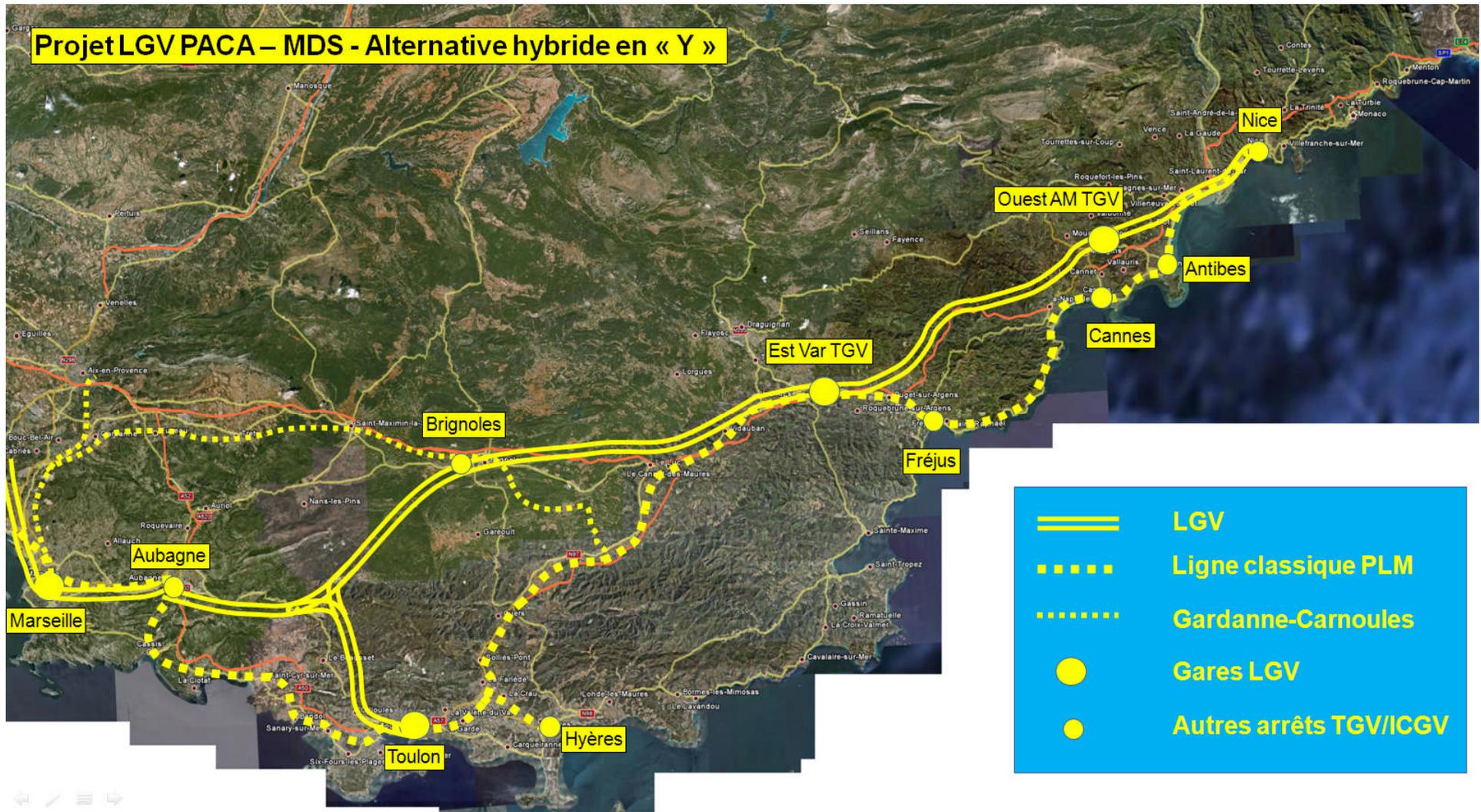
Scénario alternatif

Extrait du rapport Cousquer

- « Le secteur présentant le plus de risque [...] est sans doute le secteur entre Toulon et la gare Est-Var. Il est donc primordial, dans la première partie des études préliminaires, de statuer sur ces difficultés afin de permettre si nécessaire l'analyse d'une alternative en ligne nouvelle.
- « Il serait donc prudent de s'interroger sur une variante, dénommée « hybride » [...] pouvant être considérée comme un complément du scénario MDS à plus long terme. Cette variante pourrait consister en une section intermédiaire en ligne nouvelle, reliant directement la vallée de l'Huveaune à la gare Est-Var.
- « Ce scénario variante reste performant en termes de temps de parcours vers Nice par rapport au scénario le plus direct CDA, l'allongement pour un parcours sans arrêt étant limité à 5 minutes grâce au contournement de Toulon.



Schéma possible d'un scénario hybride en « Y » ?





TGV

TGV

Merci de votre attention

