



# LGV PACA



## Concertation un scénario MDS alternatif

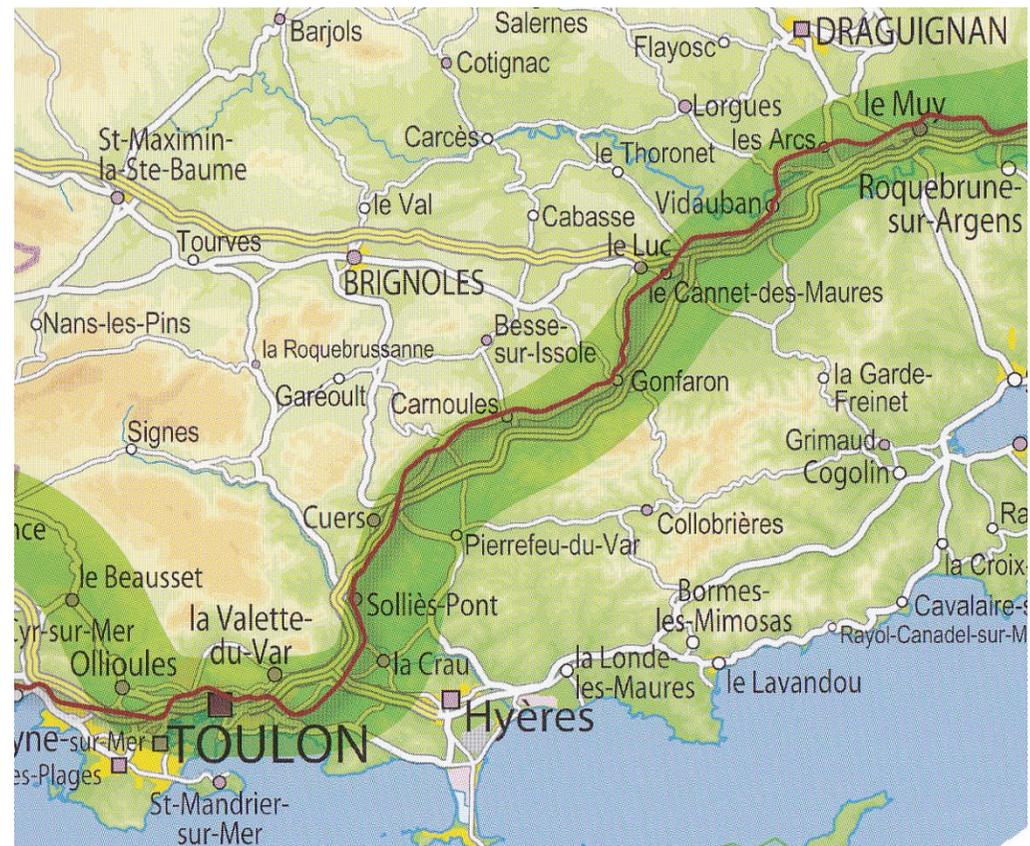


Frédéric-Georges Roux  
(septembre 2011)



# Le Plan de l'exposé

- Premières réponses aux questions posées aux groupes de travail géographiques
  - Gare TGV
  - Le sillon permien
- Rappels
  - Décisions du Ministre
  - Recommandations (rapport Cousquer)
  - Problématique du sillon permien
- Proposition d'un scénario MDS alternatif
- Avantages et objections





# Premières réponses aux questions posées aux groupes de travail géographiques

- Pour Toulon :
  - NON catégorique à tout scénario avec une gare à l'Est
  - NON quasi-unanime à une gare Ouest-Toulon avec tunnel filant
  - OUI à une gare Toulon centre (souterraine ou en surface)
- Pour le sillon permien :
  - NON au scénario des métropoles passant par le sillon permien
  - À défaut, NON à une ligne nouvelle à grande vitesse intégrale
  - À défaut, utilisation du tracé de la ligne actuelle (mise à 4 voies sans déborder des emprises existantes ni détruire des terres agricoles) et quid de rectifications et de « shunts » qui seraient nécessaires soit pour éviter des contraintes telles que les villages (Solliès-Pont, Gonfaron et Vidauban) ou pour atteindre les objectifs de performance décidés



## Rappel de la décision du ministre (extraits de sa lettre du 29/6/2009)

- *« La LGV PACA s'inscrira dans un projet d'amélioration globale de la desserte ferroviaire des trois métropoles de la région que sont Marseille, Toulon et Nice, comprenant son insertion dans le réseau européen à grande vitesse et le développement des services TER intra-régionaux. »*
- *« 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. »*
- *« Le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté à la réalisation de ces objectifs. »*



# Recommandations lors de la médiation

## Extraits du rapport Cousquer (1/2)

- *« ... justifie notre recommandation d'étudier deux variantes à la solution de base dès la phase initiale des études préliminaires, dans le cas où le scénario MDS serait retenu. Une variante inspirée de la solution hybride esquissée dans les travaux du secrétariat permanent, permettrait d'offrir un Paris-Nice direct en 3h50. »*
- *« En termes d'aménagement du territoire, le scénario CDA (Arbois-Le Muy) recèle un plus grand potentiel de développement du centre-Var, dont le dynamisme démographique est patent et dont nous avons constaté qu'il est aussi souhaité par certains que redouté par d'autres : il paraît indéniable que ce scénario porte en germe une gare desservant le centre-Var, à mi-chemin entre l'Arbois et est-Var. »*



# Recommandations lors de la médiation

## Extraits du rapport Cousquer (2/2)

- *« 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 en effet difficile de concevoir un projet séculaire aussi important que la LGV PACA, sans qu'il soit possible d'assurer la continuité des investissements considérables qui seront consentis, en amont et en aval de cette section. »*
- *« 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. [...] La gare de Toulon-centre réaménagée resterait ainsi la gare TGV et TER, comme souhaité localement. »*
- *« Ce scénario variante reste performant en termes de temps de parcours vers Nice par rapport au scénario le plus direct CDA. »*

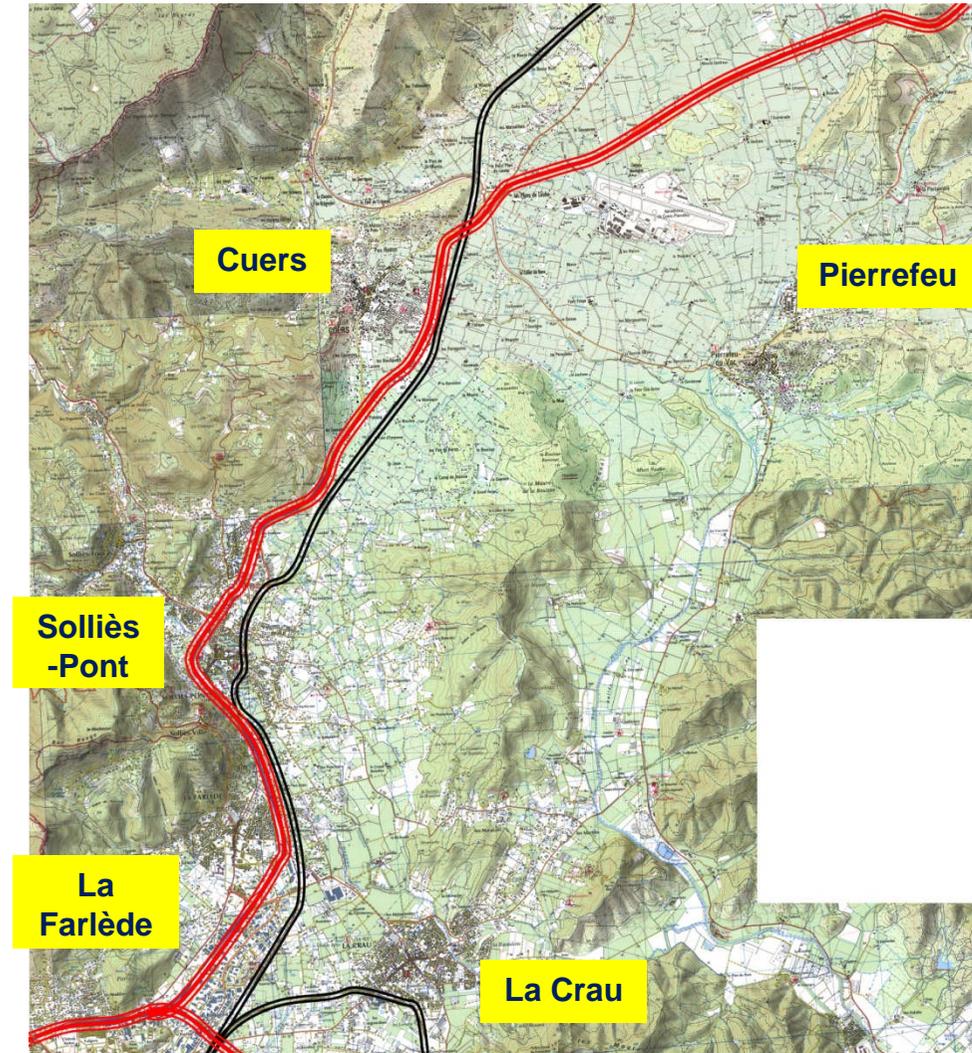


# Rappel de la problématique du sillon permien





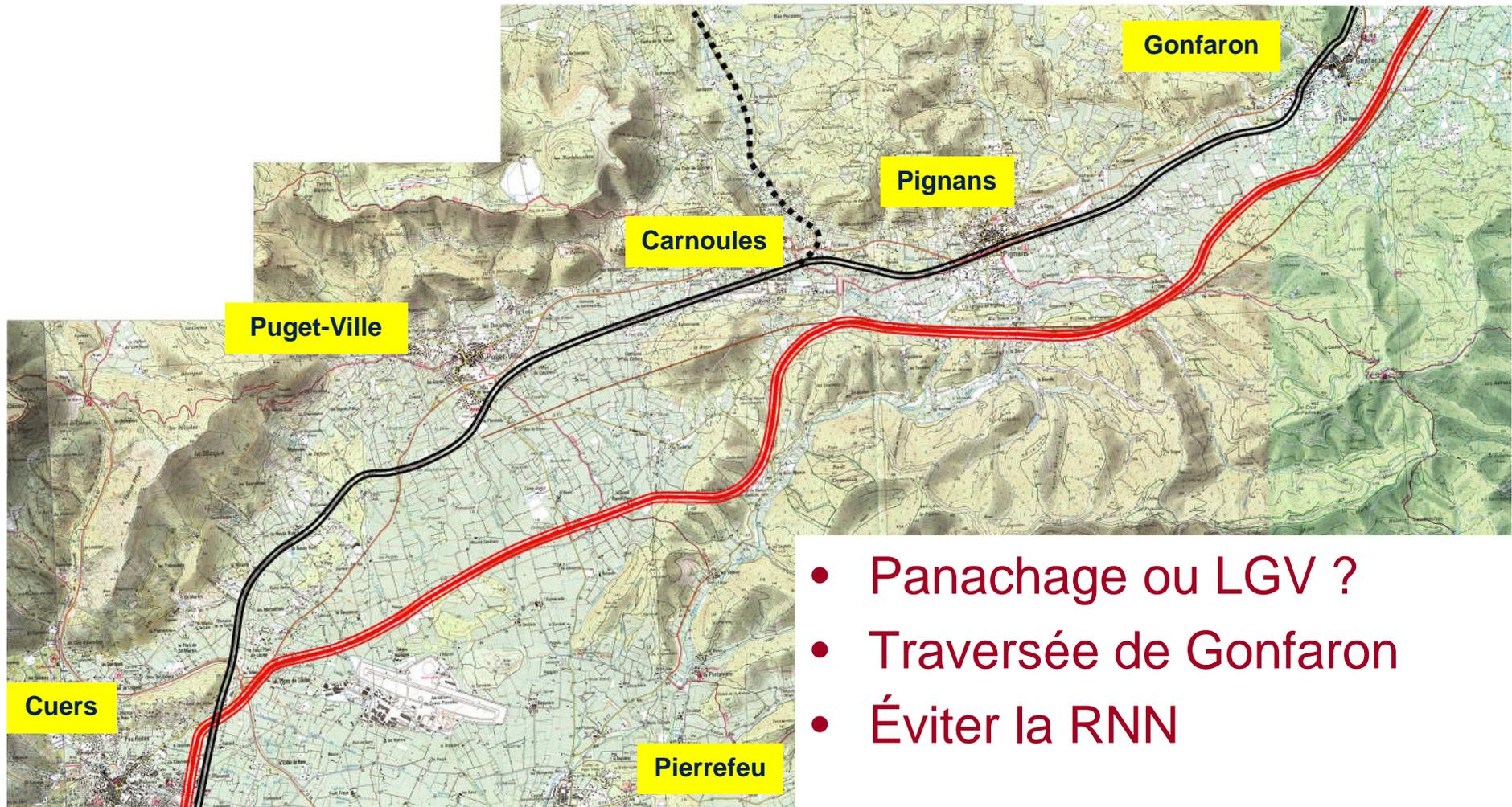
# De La Farlède à Cuers Traversée de Solliès-Pont



- 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



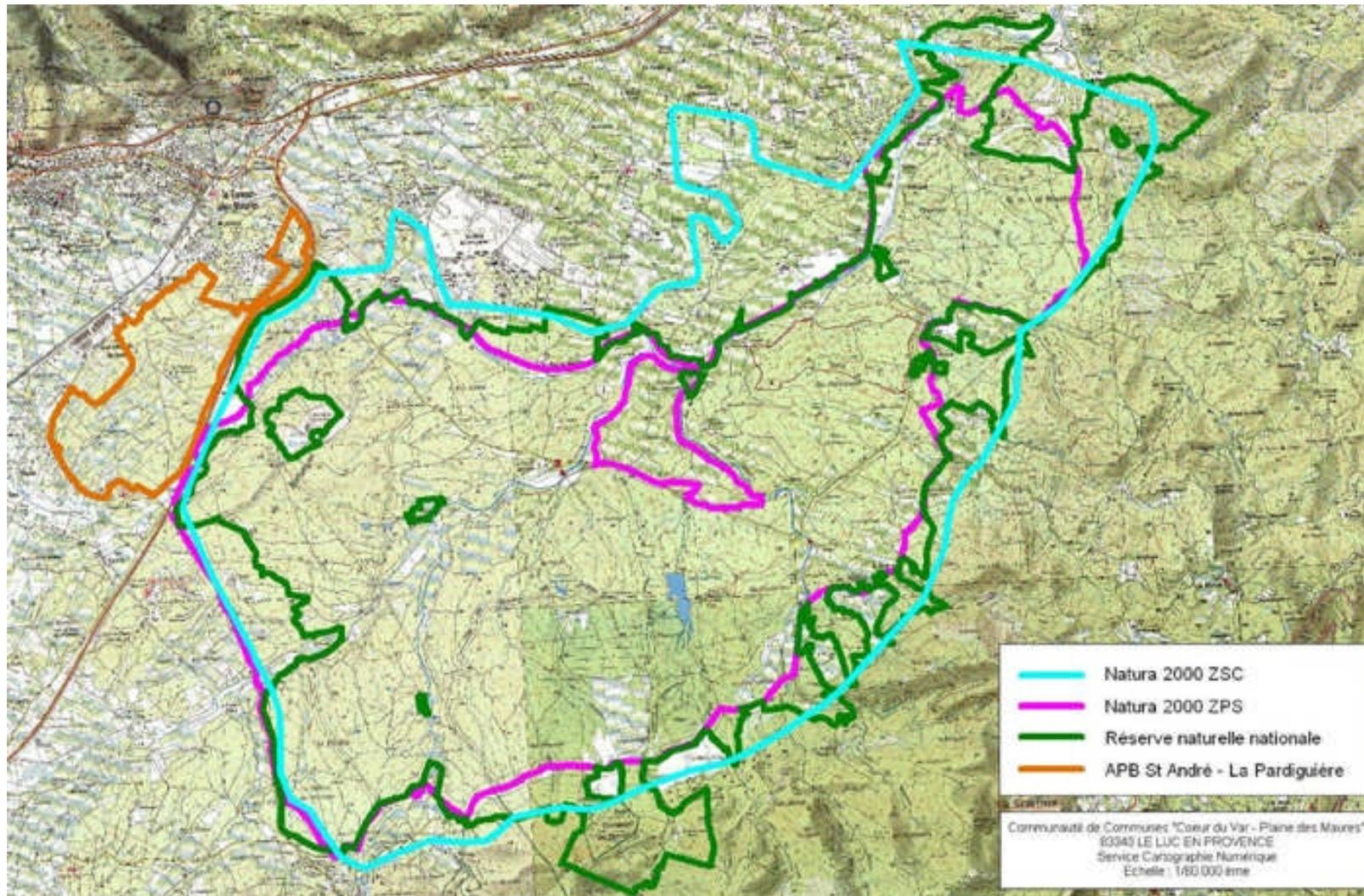
# De Cuers à Gonfaron



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

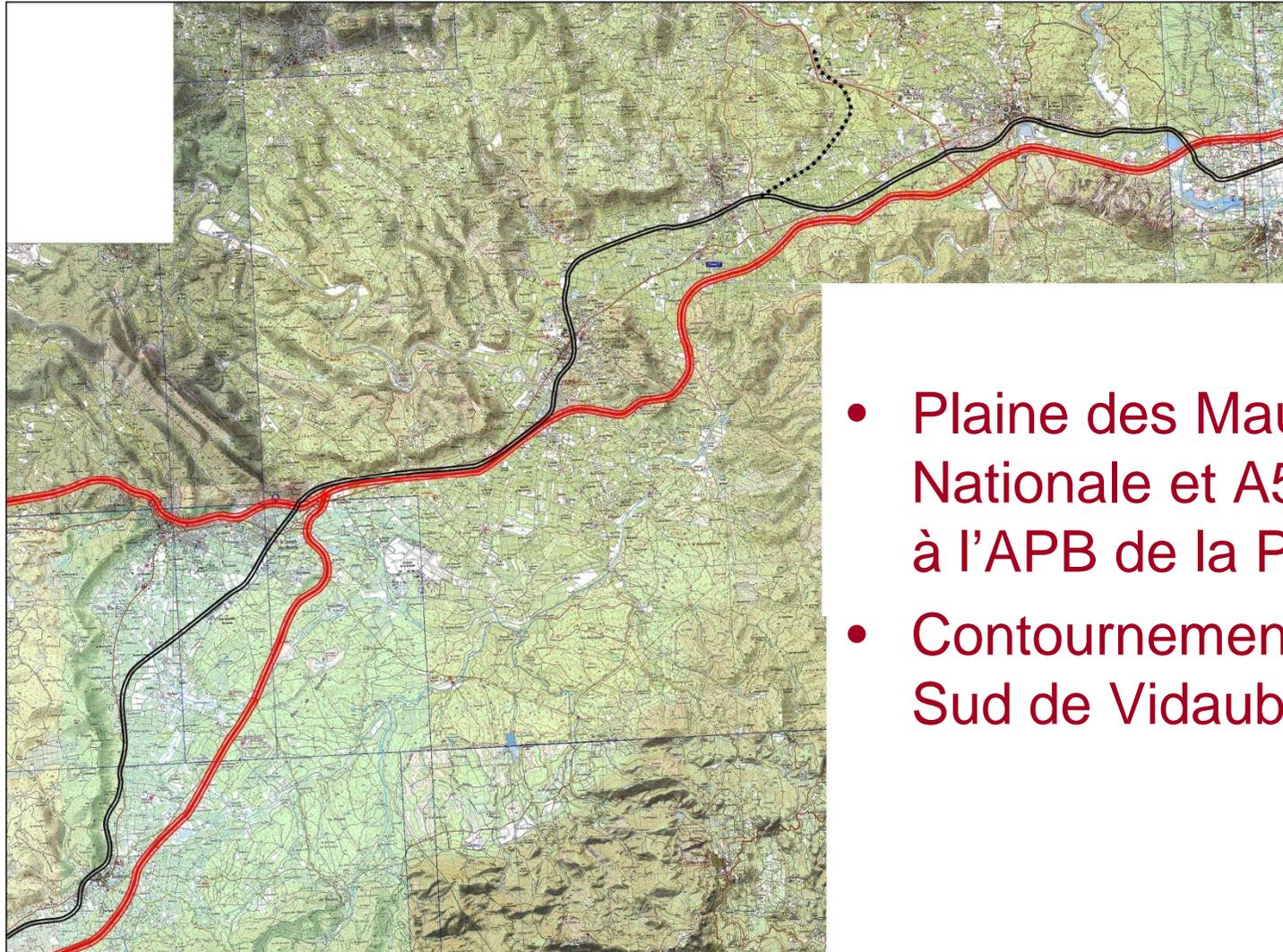


# La Réserve Nationale Naturelle de la Plaine des Maures





## De Gonfaron à Est-Var



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

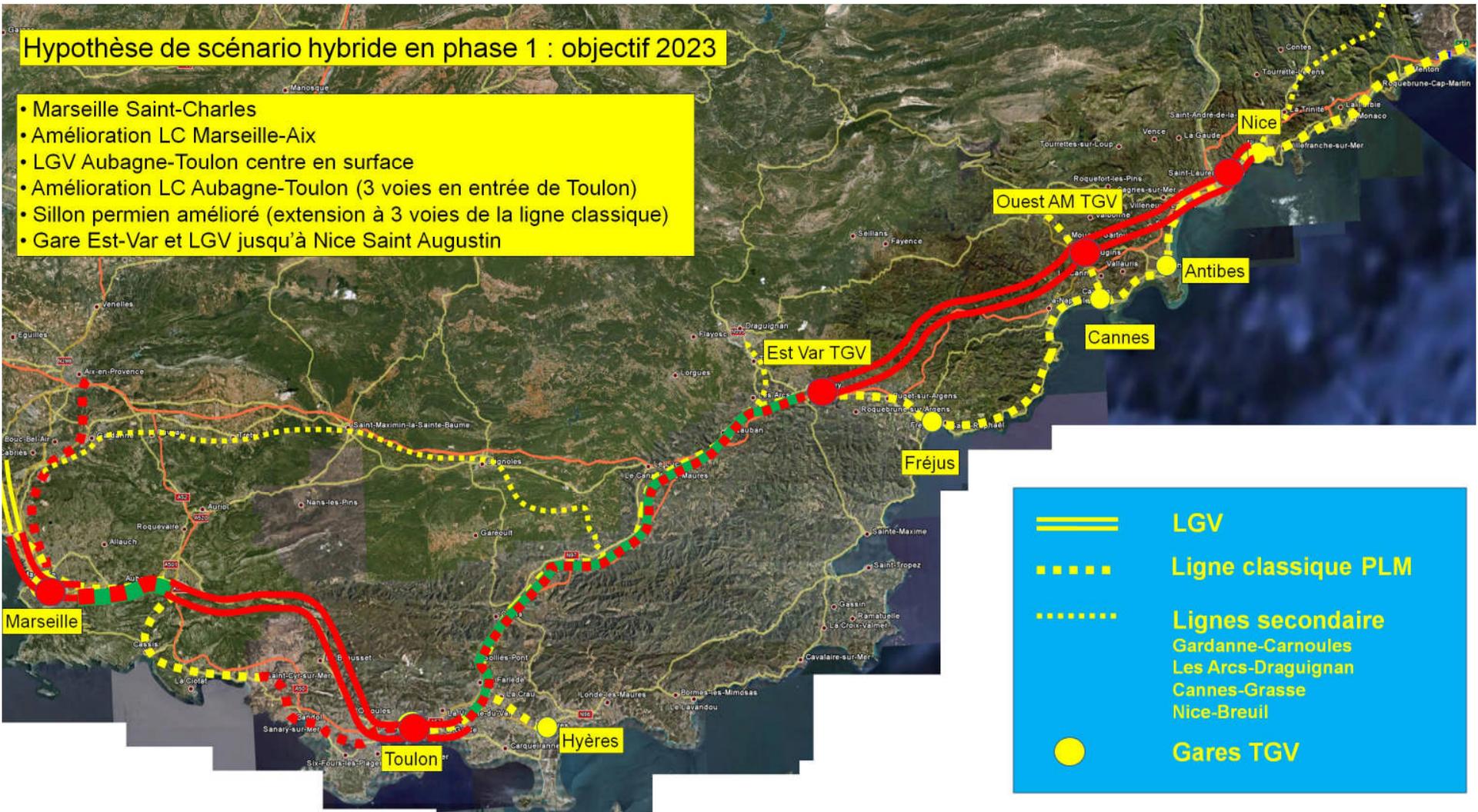


## Le scénario MDS hybride alternatif

- C'est un scénario MDS (qui dessert les métropoles et qui respecte les objectifs de trafic aux horizons 2023 et 2040)
- Quasiment identique aux scénarios proposés par le Copil
- Première phase pour 2023 :
  - Gare Marseille Saint-Charles souterraine
  - Marseille-Toulon en panachage (Huveaune) puis LGV avec gare à Toulon centre en surface
  - Simple extension à 3 voies de la ligne classique entre Toulon et la nouvelle gare Est-Var
  - Identique aux scénarios proposés pour la suite (Cannes, Nice et Italie)
- Puis réalisation pour 2040 d'un tronçon direct irriguant le centre Var et créant alors un véritable système ferroviaire global en PACA



# Schéma en phase 1 horizon 2023

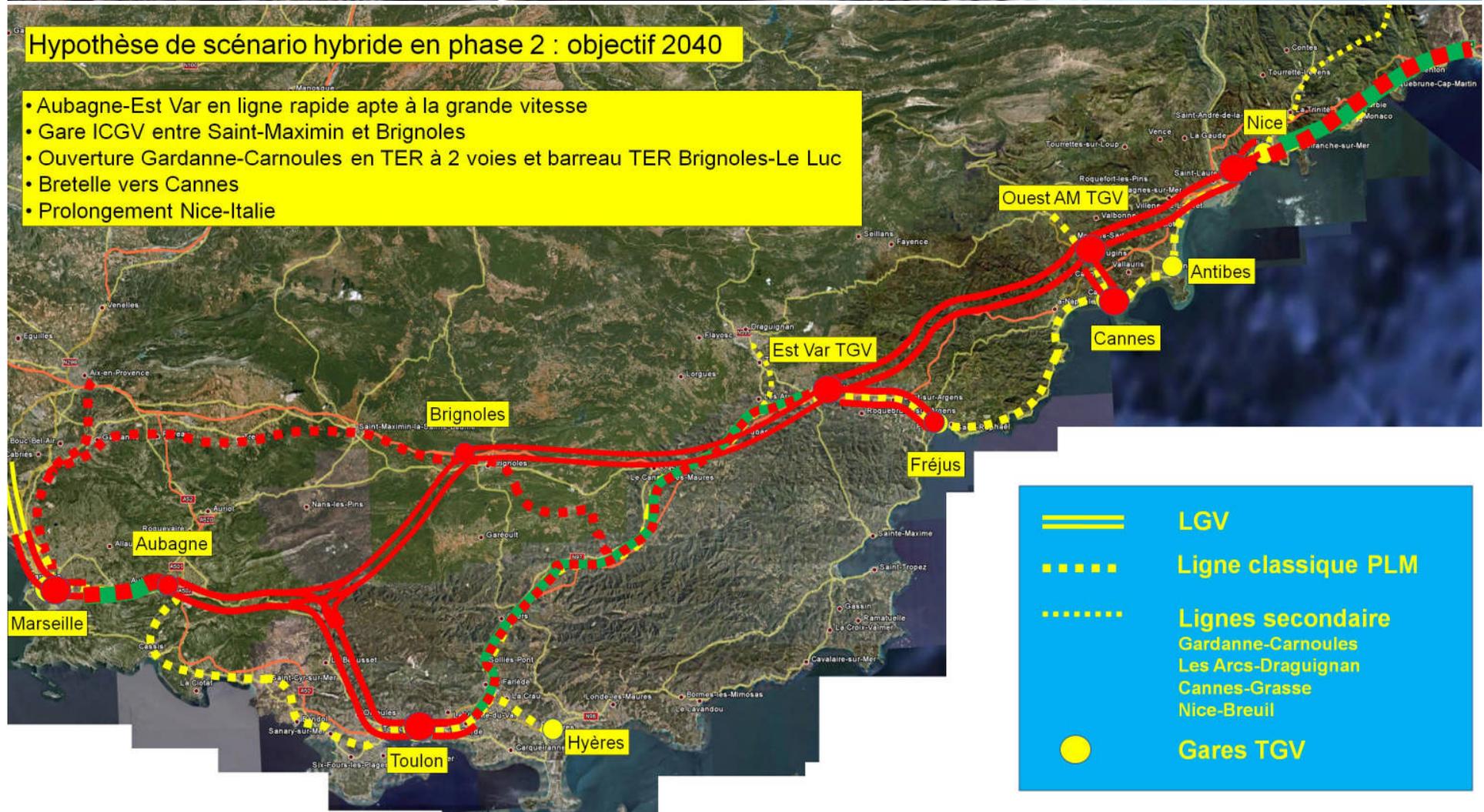




# Schéma en phase 2 horizon 2040

## Hypothèse de scénario hybride en phase 2 : objectif 2040

- Aubagne-Est Var en ligne rapide apte à la grande vitesse
- Gare ICGV entre Saint-Maximin et Brignoles
- Ouverture Gardanne-Carnoules en TER à 2 voies et barreau TER Brignoles-Le Luc
- Bretelle vers Cannes
- Prolongement Nice-Italie





## Avantages du scénario MDS hybride alternatif

- Il évite toute nouvelle infrastructure traversant le sillon permien en se contentant d'une extension à 3 voies de la ligne classique ne débordant quasiment pas les emprises existantes et sans créer de shunts extérieurs
- Il évite le détour par Toulon pour les TGV qui ne doivent pas s'y arrêter, ce qui raccourcit notablement les temps de trajet pour desservir l'Est Var, les Alpes Maritimes (Cannes et Nice) et l'Italie
- Il crée un véritable système ferroviaire global en Paca (réseau plus maillé desservant enfin le centre Var et offrant une meilleure sécurité en cas d'incident sur les tronçons qui doivent relier les métropoles de Paca)



## Éléments de réponse aux objections principales

- Surcoût éventuel ? Loin d'être évident, doit être étudié, moins d'emprises (habitat, terres agricoles), plus de passagers car meilleure desserte centre Var et temps plus court pour Cannes-Nice (report modal amélioré)
- Il y aura de nouvelles oppositions locales : certes mais l'infrastructure devra quand même passer quelque part et où est l'intérêt général, surtout si on dessert mieux le Var avec un meilleur réseau TER maillé (sans LGV à 300 km/h)
- Difficultés de gestion pour RFF et SNCF car plus maillé !!!
- Moins de TGV à Toulon ??? C'est un faux problème (le dossier d'analyse des prévisions de la SNCF lors des études de 2008 montrait l'équivalence et s'il y a des clients, les opérateurs offriront le service)



TGV

TGV

**Merci de votre attention**

