



LETTRE D'INFORMATION 04

INFOS

7, avenue Aristide Briand
BP 66
83270 Saint-Cyr-sur-Mer
Tél : 06 12 42 39 22

J'AIME MA REGION

JE DIS OUI À UNE LIGNE NOUVELLE MODERNE, RAPIDE ET EFFICACE

Le « 5ème scénario » une proposition intéressante de M. Rémi QUINTON (<http://lgvpaca.eklablog.com>)

En Juin 2009, suite au rapport COUSQUER, le gouvernement a fait le choix du scénario des « Métropoles du Sud » (MDS), répondant ainsi au souhait de certains élus. A partir de ce choix RFF a lancé des études et a proposé au 2ème semestre 2011 quatre scénarios MDS, desservant linéairement Marseille, Toulon et Nice, avec dans le Var la possibilité d'implanter une gare TGV à Toulon Ouest (La Seyne), à Toulon Centre en souterrain ou à Toulon Est (La Pauline) avec différents fuseaux de LN pour y accéder depuis l'Ouest puis un tunnel traversant Toulon pour les 2 solutions et un aménagement/quadruplement des voies existantes ou une ligne nouvelle indépendante pour en repartir à l'Est dans le Sillon permien.

Très rapidement, la gare Toulon Est et la ligne nouvelle dans le sillon permien, font l'objet d'une forte contestation dans le Var. Face aux difficultés prévisibles de la solution utilisation des voies existantes dégradant le système (temps de parcours, désorganisation en période de travaux ...) et en suivant les préconisations du rapport COUSQUER (ce que RFF et les co-financeurs n'avaient pas fait), nous proposons un 5ème scénario :

- Traversée des Bouches du Rhône et des Alpes Maritimes pratiquement comme prévue dans les 4 scénarios,
- Réalisation d'une section de contournement de Toulon, entre la vallée de l'Huveaune et Est Var avec une gare TGV Centre Var en correspondance avec la ligne Carnoules-Gardanne à rouvrir. Elle utilisera le couloir de nuisance de l'A8 à partir de Brignoles, avec un gain de temps d'une vingtaine de minutes entre Marseille et Nice,
- Réalisation d'un barreau de raccordement à Toulon (missions Marseille-Toulon et Toulon-Nice, mieux que dans les 4 scénarios, et donc possibilité de desservir en chapelet Marseille, Toulon et Nice),
- La gare TGV serait ainsi au centre de Toulon et en surface. Ce qui est possible à partir du moment où l'ensemble des circulations ne s'arrêtent pas à Toulon n'y passe plus,
- Absence de voies nouvelles dans le sillon permien, sauf une 3e voie entre

Toulon et La Pauline.

Nous complétons ces propositions par un nombre accru de points de maillage ferroviaire, notamment dans les Alpes Maritimes.

En effet relier linéairement l'ensemble des villes à desservir (Toulon, Cannes, ...) n'est une solution ni réaliste (trop de tunnels, gares souterraines ...), ni efficace (de nombreux usagers empruntent la ligne de bout en bout) il est donc nécessaire de minimiser les détours. Il faut au contraire mailler intelligemment la LGV avec le réseau classique, (Cannes-Grasse, Carnoules-Gardanne ...) permettant ainsi d'atteindre le cœur de toutes les grandes villes non situées sur l'axe principal et judicieusement positionner aux intersections des gares de correspondances TER/TGV. Les objectifs de desserte 2023 et 2040 seront ainsi respectés. Après tout un usager d'Escota ne traverse pas Toulon pour relier Marseille à Nice. Pourquoi cela devrait-il être différent pour l'usager ferroviaire ?

Ce 5ème scénario est pleinement un scénario MDS, conforme aux souhaits des élus, reliant Marseille, Toulon et Nice et qui libère les voies TER des circulations TGV avec en plus les performances du tracé Côte d'Azur (Paris-Nice en 3h40), en effet Marseille (desservi en ligne) et Nice seront reliés en 44 min. Comme dans les 4 scénarios soumis à la concertation, Toulon serait relié à Nice en moins de 40 min et Marseille en moins de 20 min. Ce scénario est moins cher grâce à l'économie d'une gare souterraine à Toulon, à la non réalisation du tunnel entre Toulon et La Pauline et des voies nouvelles du Sillon permien.

Mieux qu'un scénario de compromis, le 5ème scénario est en fait plus proche des centres, plus rapide, plus économique et plus maillé, il apparaît donc meilleur que les quatre autres scénarios. Le bon fonctionnement de notre « système ferroviaire global et performant » en dépend: nous demandons à RFF et aux cofinanceurs d'en lancer rapidement l'étude !