

LGV PACA: Répondre aux besoins de la Région Provence Alpes-Côte d'Azur en respectant l'environnement, les personnes et les biens

Version du 14 Mars 2012

Des principes fondamentaux pour un projet global et intégré

L'URVN-FNE PACA s'est exprimée à plusieurs reprises sur le projet de nouvelle infrastructure appelée LGV PACA. Dans son courrier d'août 2011, elle a énoncé les principes qui devaient conduire la réflexion des différents acteurs, et indiquait en particulier, son attachement à la réalisation d'un projet conçu prioritairement pour la desserte du territoire régional et son rattachement aux régions voisines :

❖ *Au-delà du simple objectif de rapprocher Nice de Paris, Toulon et Marseille, la LGV doit s'inscrire dans un schéma d'aménagement global de transport prenant impérativement en compte le transport de passagers et de fret. Cela au niveau de l'arc méditerranéen, des liaisons avec l'Espagne, l'Italie, le sillon rhodanien et le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). L'intégration dans un tel système ferroviaire permettra de présenter la meilleure offre de transport fret et voyageurs en substitution à la route.*

❖ *Ce schéma doit être un préalable et une préoccupation constante avant tout choix de fuseau et de tracé. A titre d'exemple, la future liaison ferroviaire mixte voyageurs-fret Val de Durance/Italie via Montgenèvre, présente dans la deuxième version du projet du Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT), doit être intégrée dans la réflexion, ainsi que les dessertes fret du GPMM mais aussi celle, directe et sans rebroussement, de ses bassins Est (Marseille-Ville), en particulier du pôle croisières et passagers.*

❖ *Le tracé LGV doit être conçu dans le cadre d'un réseau maillé ferroviaire permettant une grande souplesse d'itinéraire grâce à de multiples interconnexions avec la ligne historique, les lignes locales existantes et en projet et la liaison Val de Durance/Italie. Outre une optimisation du système global de transport fret et voyageurs, cela permettra des mises en services par tronçons successifs fonctionnels au fur et à mesure de la mise en place des financements.*

❖ *Ce projet devra se faire dans un souci constant du développement durable et de la protection de l'environnement naturel et humain, et dans le respect des continuités biologiques des éco systèmes à travers les trames vertes et bleues.*

Aujourd'hui, l'URVN-FNE PACA réaffirme son intérêt pour un projet global qui **permette de répondre aux enjeux européens, nationaux, régionaux et locaux à la fois, pour relier de manière satisfaisante les métropoles régionales et pour offrir des dessertes à tous les habitants de PACA dans leurs déplacements.**

Le sous équipement en infrastructures ferroviaires de la région PACA conduit à une saturation du réseau et devient de fait un facteur limitant un report modal effectif dans la Région. Il est anormal que certains secteurs de la région soient aussi peu connectés aux autres villes de la région.

Un projet qui devra répondre aux besoins des habitants de la Région

La priorité aux transports de proximité

La concertation de ces derniers mois a permis de donner la priorité aux besoins de transports de proximité dans la région. Cette nouvelle dimension doit donc faire partie intégrante des réflexions pour les travaux d'approfondissement. Grâce à la réorientation du projet, l'objectif de la ligne nouvelle a été renforcé, celle-ci devra permettre le développement du ferroviaire avec la nécessité du report modal et le développement territorial, ce qui est pour nous essentiel.

Améliorer le cadre de vie

Il est impératif de répondre aux besoins de déplacements pour éviter non seulement l'asphyxie des transports, de pénaliser les habitants dans leur quotidien (domicile-travail, domicile-études/formation, loisirs...) et la dégradation de leur cadre de vie (saturation des axes, pollutions, etc...) mais aussi pour offrir une alternative crédible au « tout voiture ». Rappelons que la diminution de la pollution atmosphérique est un enjeu sanitaire majeur, puisque la pollution de l'air cause la mort de 42 000 personnes chaque année en France et 980 décès prématurés à Marseille (étude Invs).

Pour permettre un vrai report modal, et faciliter la vie des usagers, il est donc nécessaire de favoriser l'interconnexion entre l'ensemble des modes de transport. **Toutes les gares nouvelles devront être intermodales et interconnectées avec le réseau existant.**

Traiter la question du fret

Pour l'URVN-FNE PACA, **la question du fret doit être non seulement examinée mais traitée.** Il n'est pas acceptable que RFF persiste à conclure en renvoyant à un éventuel Lyon-Turin dont l'axe nord-sud ne correspond en rien aux origines-destinations des flux traversant PACA et dont l'importante surcapacité existante n'est pas utilisée. Des solutions régionales doivent être recherchées pour arrêter l'effondrement du fret ferroviaire et la prédominance du tout routier ! Il est urgent de développer les infrastructures mais également la capacité organisationnelle et la production. **Le projet LGV PACA doit prendre en compte ces éléments.**

Intégrer le projet dans un projet global d'aménagement

Pour l'URVN-FNE PACA, **la phase d'approfondissement des études doit intégrer le débat sur l'aménagement du territoire** au regard des tendances et évolutions (démographiques et climatiques) prévisibles telles que débattues dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) et permettre de lever les oppositions entre intérêt public et intérêts privés. En ce sens, la préservation des terres agricoles et le respect des fonctionnalités écologiques des milieux doivent être un objectif commun et partagé. De même, l'utilisation d'emprises routières existantes doit être envisagée lorsque les contraintes imposent une telle option (exemple Nice-St-Augustin/Nice-Ville).

Des travaux à prioriser dans les territoires pour gagner en efficacité

Le cadre des études confirmé est celui du projet dit « des Métropoles du Sud »
Ce scénario conforté par les choix des autorités de Toulon (gare TGV dans l'agglomération toulonnaise) et de Cannes (desserte TGV de Cannes par la ligne existante après un décrochage de la future ligne aux Arcs), offre des possibilités de phasage pertinent à inscrire dans le prochain contrat de projets Etat/Région pour éviter ainsi tout retard supplémentaire. En particulier, la nouvelle gare Saint Charles en souterrain, ses accès et sortie doivent en constituer une priorité que l'URVN-FNE PACA exprime dans les termes

suivants :

- une gare TGV Saint Charles souterrain sous la gare Saint Charles actuelle ;
- un fuseau, entre Saint Charles souterrain et Saint Henri, proche de la voie maritime pour réduire les nuisances autour des emprises actuelles, permettre la réhabilitation des haltes sur ces emprises au profit des usagers des quartiers traversés, et interconnecter la voie nouvelle avec les voies du port ;
- une traversée de la vallée de l'Huveaune par une solution entraînant le minimum de nuisances pour l'environnement et les personnes dans la traversée de Marseille mais aussi permettant de contourner les agglomérations d'Aubagne de Gémenos et de Cuges les Pins par le sud et de réduire ainsi la longueur du segment Marseille-Toulon.

Cette première réalisation, bénéfique à l'ensemble des départements de la région, doit se faire en réduisant les impacts sur le milieu humain, la nature et les biens.