

APPEL A MOBILISATION POUR UN GRAND PROJET DE TRANSPORTS REGIONAUX

Le ministre délégué aux transports a mis en place une commission chargée de construire une vision donnant la priorité aux transports du quotidien. Cette décision clôt les polémiques autour de la *Ligne Grande Vitesse Provence Alpes Côte d'Azur*. Elle offre **l'opportunité historique de réaliser un projet global de développement durable axé essentiellement sur l'objectif prioritaire de la plus grande utilité sociale et économique au bénéfice de toute la région**. L'URVN-FNE PACA rappelle ses demandes et propositions.

Des principes fondamentaux pour un projet global et intégré

Le nouveau système ferroviaire doit s'inscrire dans un schéma global prenant en compte voyageurs et fret, au niveau de l'arc méditerranéen, des liaisons avec l'Espagne, l'Italie, le sillon rhodanien et le Grand Port Maritime de Marseille. Ce doit être un préalable et une préoccupation constante. Le nécessaire désenclavement des Alpes du Sud impose **la réalisation rapide du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, maillon manquant de la liaison directe val de Durance/Italie**, assurant ainsi le raccordement du réseau existant de la région Provence Alpes Côte d'Azur au RTE-T¹ dans la plaine du Pô. L'infrastructure nouvelle doit être conçue dans le cadre d'un réseau maillé permettant une grande souplesse d'itinéraire grâce à de multiples connexions avec les lignes historiques. Cela permettra des mises en services par tronçons successifs au fur et à mesure des financements.

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

Améliorer le cadre de vie et donner la priorité aux transports de proximité

La réorientation du projet implique le double objectif d'assurer le report modal et le développement territorial. Il est impératif de **répondre aux besoins de déplacements** non seulement pour éviter l'asphyxie des transports qui pénalise les habitants dans leur quotidien mais aussi pour offrir une alternative crédible au «tout voiture». Dans ce but, **les gares nouvelles devront être intermodales et connectées au réseau existant**.

Traiter la question du fret

Des solutions régionales existent pour **arrêter l'effondrement du fret ferroviaire** en développant les infrastructures mais également la capacité organisationnelle et de production. Le projet de système ferroviaire intégré doit prendre en compte ces éléments.

Garantir la protection de l'environnement naturel et humain

Ce projet devra se faire dans un souci constant du développement durable, des continuités biologiques des éco systèmes à travers les trames vertes et bleues et de la protection maximale du cadre et de la qualité de vie des riverains. Pour lever les oppositions entre intérêt public et intérêts privés, **la préservation des terres agricoles et le respect des fonctionnalités écologiques des milieux devront être un objectif commun et partagé**.

Des travaux à prioriser dans les territoires pour gagner en efficacité

Un phasage pertinent doit être étudié avec comme principaux critères : l'existence d'un consensus, l'urgence à réaliser une infrastructure nouvelle dans le secteur, le très grand nombre d'utilisateurs potentiels concernés par l'infrastructure. En conséquence, **la nouvelle gare Saint Charles en souterrain, ses accès et sortie doivent en constituer une priorité bénéfique à l'ensemble des départements de la région. Le secteur de Cannes-Nice devra être traité parallèlement**.

L'URVN-FNE PACA, consciente des difficultés budgétaires, demande aux différents responsables politiques de s'accorder sur **des modalités de financements crédibles et à la hauteur des besoins**.

Marseille le 22 octobre 2012

Contact Presse : Gilles Marcel 0608897554

¹RTE-T Réseau Trans Européen- Transports