

Monsieur Hugues Parant
Préfet de Région
2 bd Paul Peytral
13282 MARSEILLE CEDEX 20

Marseille, le 19 Décembre 2011

Objet : Remarques et Propositions de l'URVN FNE PACA concernant le projet LGV PACA

PJ : Communiqué de Presse Inter associatif : LGV PACA : traiter d'abord les besoins prioritaires, OUI à un projet de toute une région, OUI à un réseau ferroviaire performant

Copie : A l'ensemble des membres du COPIL du projet LGV PACA

Monsieur le Préfet,

En vu du COPIL du 22 décembre 2011 concernant le projet LGV PACA, nous nous permettons de vous faire part de notre positionnement sur ce projet afin que ces éléments puissent être pris en compte et actés en séance.

En préalable, l'URVN FNE PACA réaffirme que la priorité se situe dans le développement et le soutien des transports au quotidien et non dans la recherche de vitesse ! Il est primordial et urgent d'investir dans la modernisation et l'amélioration du trafic des transports express régionaux et le développement du fret ferroviaire car la région PACA a 30 ans de retard dans ce domaine !

Nous ne soutenons absolument pas un projet qui permettrait seulement de relier Nice à Paris en un temps record ! Dans le contexte actuel de crise financière, l'argent public doit être employé pour répondre aux véritables besoins : développer les TER et le fret ferroviaire, réduire les nuisances et opter pour les solutions les moins impactantes pour l'environnement dans un souci de préservation des terres agricoles et des terroirs. Le projet de nouvelle infrastructure appelée « LGV PACA » doit donc être un projet intégré dans une dynamique interrégionale structurant le territoire et respectant les fonctionnalités écologiques des milieux. Nous soutenons ainsi la création d'une nouvelle infrastructure permettant d'augmenter les capacités ferroviaires, d'opérer le report modal en région et répondre ainsi aux besoins de la région en matière de transport express régionaux et de fret ferroviaire.

Face aux oppositions exprimées à l'encontre du projet LGV PACA, il faut que l'Etat affiche des priorités au moyen d'annonces de phasage. Il est nécessaire rapidement d'une part de débloquer les capacités des zones Aix-Marseille-Aubagne-Toulon et Cannes-Nice-Monaco et d'autre part de poursuivre la concertation sur les points durs, en particulier Var est/ouest Alpes-Maritimes.

Concernant les Bouches du Rhône, le positionnement de la gare Saint Charles est l'élément fondamental à retenir pour le choix du fuseau traversant Marseille. Cette gare souterraine doit être à la verticale de la gare actuelle et très proche des accès au réseau de transports urbains et interurbains.

Pour la section Marseille Nord, nous demandons que soit étudié un tracé littoral proche de l'actuelle voie maritime ce qui permettrait de : sécuriser et de renforcer la fiabilité de l'accès à la gare Saint Charles, de libérer les voies venant du Nord pour faciliter l'entrée des TER, de réhabiliter les haltes ferroviaires sur les voies actuelles afin de desservir les quartiers traversés, de faire le lien avec l'activité passager et de desservir le GPMM et Euroméditerranée pour relier le pôle croisière et ferries à la LGV, ainsi que de réduire les nouvelles nuisances sonores sur cet axe (puisque ce fuseau pourra être majoritairement souterrain).

Concernant la section Vallée de l'Huveaune/Pays d'Aubagne/Sainte Baume, nous considérons que le fuseau alternatif croisant la vallée de l'Huveaune en venant de Saint Charles pour poursuivre en tunnel sous les massifs de St Cyr et de Carpiagne serait le seul à présenter de multiples avantages. Il permettrait d'assurer la protection maximale de la population contre les nuisances, en particulier phoniques, avec un impact très réduit, sur les espèces, zones naturelles et paysages. Cette solution optimiserait le réseau traditionnel en faveur des TER et du fret et limiterait considérablement les perturbations de trafic durant la phase de construction.

En outre, un maillage ligne nouvelle/ligne existante situé au plus près de la sortie du tunnel venant de St Charles assurerait la sécurisation du trafic en cas d'incident. .../...

Concernant le Var, l'URVN FNE PACA demande que le choix de la gare desservant la ville de Toulon porte sur la gare centrale de la ville et permette une interconnexion avec le réseau de TER et de TCSP.

Les espaces naturels agricoles devront être préservés au maximum afin de limiter la consommation de ces espaces et de défendre ainsi les terroirs et les AOC en particulier dans la plaine de Cuers et celle des Maures. La nouvelle infrastructure devra donc utiliser au maximum les emprises existantes dans cette zone afin de réduire autant que possible les impacts environnementaux.

L'URVN FNE PACA partage l'essentiel des remarques et propositions de la FNAUT PACA et du Groupe Varois de Réflexion sur la LGV PACA dans leur dernier dossier intitulé « Concevoir la LGV PACA dans une optique d'aménagement du territoire » (envoyé au préfet du Var le 6 décembre 2011), qui proposent 4 objectifs pour améliorer le projet :

- inverser l'ordre des priorités : c'est le développement des TER qui doit devenir l'objectif numéro un du projet
- abandonner la très grande vitesse et revoir les caractéristiques de la ligne nouvelle pour qu'elle soit plus économique à construire et à entretenir et qu'elle permette à certains trains de fret de l'emprunter
- privilégier le maillage du réseau en multipliant les interconnexions entre les lignes anciennes et la ligne nouvelle
- aménager le territoire régional en implantant, en plus des gares nouvelles en centre ville destinées à la desserte des grandes métropoles (Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Monaco), des « haltes nouvelles » destinées à la desserte plus fine des territoires par des Trains Rapides Régionaux (TRR).

Concernant les Alpes Maritimes, l'URVN FNE PACA, soutient les remarques du GirMaralpin, et considère que les 4 variantes présentées par RFF dans le département ne sont pas satisfaisantes car ces tracés sont dans l'objectif d'assurer un temps de parcours minimum entre Paris et Nice.

L'URVN FNE PACA refuse la création d'une gare de correspondance avec la ligne Cannes-Grasse au niveau de la zone rurale de Mougins/Mouans-Sartoux. Cette option ne correspond pas aux besoins des habitants, et témoigne d'une absence de réflexion sur l'aménagement à long terme du territoire.

L'URVN FNE PACA demande également que :

- le maillage ferroviaire soit articulé à Cannes-la-Bocca et Nice ;
- tous les systèmes de déplacements soient efficacement interconnectés selon les principes retenus dans l'établissement du SCoT Ouest Alpes-Maritimes;
- entre St-Augustin et Nice-Ville, l'écoulement du trafic ferroviaire généré par les besoins croissants des trafics locaux, régionaux et internationaux, soit garanti en ménageant les voies additionnelles nécessaires. Nous demandons que les emprises routières existantes (les voies rapides encadrantes) soient utilisées si nécessaire pour répondre à cet enjeu.
- les espaces ferroviaire existants en vue de permettre la desserte fret des principales villes du littoral et du Moyen pays et, plus généralement de l'ensemble du département soient préservés.
- les ouvrages et emprises de la ligne de l'ancienne ligne ferroviaire La Manda-Gattières-St Jeannet-Grasse soient préservés et réhabilités,
- toutes les solutions et études permettant de réaliser au plus tôt un report modal des transits routiers vers le ferroviaire, y compris celle consistant en la réhabilitation de la ligne ferroviaire du Val de Durance complétée par le percement d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre soient examinées.
- entre Nice et Vintimille soit amélioré tout ce qui peut l'être rapidement au niveau des TER car ce secteur est actuellement particulièrement difficile d'accès. Nous signalons que nous avons également pris en considération l'inscription de nouvelles études dans le CPER pour la partie Mandelieu-Vintimille. Ces éléments, conduisent, comme pour le Var, à réexaminer les propositions actuelles de RFF.

Nous espérons vivement que vous prendrez en compte nos demandes lors de ce COPIL, et nous vous prions d'agréer, Monsieur le préfet, l'assurance de notre haute considération.

Pierre Aplincourt

Président de l'URVN-FNE PACA