

## POSITION DE L'URVN FNE PACA SUR LE PROJET LGV PACA

*Actualisée au 27 octobre 2011*

*En préalable l'URVN FNE PACA tient à réaffirmer que la priorité se situe dans le développement et le soutien des transports au quotidien et non dans la recherche de vitesse !*

*Ainsi l'URVN FNE PACA considère comme primordial et urgent d'investir dans la modernisation et l'amélioration du trafic des transports express régionaux.*

*Néanmoins, la concertation sur la LGV demeure un enjeu essentiel dans laquelle l'URVN FNE PACA s'implique en vue d'émettre des propositions pour un projet intégré (englobant une analyse sur le transport des personnes et des marchandises) dans une dynamique interrégionale structurant le territoire et respectant les fonctionnalités écologiques des milieux.*

### Les principes fondateurs

#### *L'intégration de la LGV dans un schéma d'aménagement global des transports*

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 (GPM). L'intégration dans un tel système ferroviaire permettra de présenter la meilleure offre de transport fret et voyageur en substitution à la route. Ce schéma doit être un préalable et une préoccupation constante avant tout choix de fuseau et de tracé.

L'URVN-FNE-PACA n'accepte pas que l'amélioration des capacités de report des trafics routiers vers le ferroviaire soit suspendue à la réalisation du Lyon-Turin comme le préconise RFF (cf dossier de saisine CNDP Nice-Italie). 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. **Nous demandons que des études sérieuses portent sur les capacités réellement mises à disposition sur la ligne historique après construction de la ligne nouvelle et celles créées par le corridor val de Durance - Italie après la percée du tunnel du Montgenèvre**, tant en ce qui concerne les sillons, les gabarits des ouvrages et tunnels existants que les moyens nécessaires à la circulation des trains.

Nous demandons aussi que les **dessertes fret du GPM** mais aussi **celle, directe et sans rebroussement, de ses bassins Est, en particulier du pôle croisière** soient intégrées dans la réflexion.

### *La création d'un véritable système ferroviaire maillé*

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 voyageur, cela permettra des mises en services par tronçons successifs fonctionnels au fur et à mesure de la mise en place des financements.

### *Des TER avant tout*

L'URVN FNE PACA demande que, **immédiatement, partout où cela sera possible, l'offre TER soit développée afin de répondre aux besoins des usagers** et d'améliorer sans attendre la réalisation de la LGV.

Les investissements réalisés devront être cohérents avec la préservation, la modernisation et le développement des réseaux actuels et en projet.

D'une manière générale, l'URVN-FNE PACA **ne pourra pas accepter que les décisions prises pour construire la nouvelle infrastructure génèrent des perturbations sur le réseau existant**.

Pour exemple, les travaux actuellement en cours dans la vallée de l'Huveaune ébranlent profondément le fonctionnement des TER. Il n'est pas envisageable qu'à terme, les améliorations obtenues avec la troisième voie soient anéanties par d'éventuels travaux de la LGV. Les solutions préconisées doivent intégrer cet élément sur l'ensemble du parcours et le projet LGV ne doit ni geler ni retarder financièrement les indispensables investissements de remise à niveau de la ligne actuelle. La démarche lancée par RFF en direction du COPIL pour améliorer avec des délais moindres la section de ligne Mandelieu-Vintimille illustre le bien-fondé de cette demande.

### *Le respect des directives européennes*

Par ailleurs le tracé retenu devra, naturellement, respecter **les directives européennes en la matière et notamment tenir compte de l'usager de référence** au niveau européen : la personne à mobilité réduite.

### *Un équilibre entre vitesse et protection de l'environnement*

**Un optimum sera recherché entre la vitesse**, qui ne saurait être le seul critère déterminant, **et la protection maximale de l'environnement naturel et humain**. Admettre quelques minutes de plus pour un trajet Paris-Nice paraît la plus élémentaire des sagesse.

### *L'utilisation des emprises routières*

D'autre part, et au vu des difficultés d'insérer la nouvelle infrastructure dans les territoires, l'URVN FNE PACA considère comme envisageable **l'utilisation d'emprises routières là où le ferroviaire a été enserré**. Par exemple, pour permettre l'entrée de NICE dans de bonnes

conditions, entre Saint-Augustin et Thiers, l'extension de l'emprise ferroviaire au détriment des voies routières ne nous apparaît pas comme une aberration.

### ***Pas de gare en zone rurale***

L'URVN FNE PACA demeure **opposée à la création de gare en zone rurale qui entraînerait inéluctablement le développement d'urbanisations nouvelles** et la fragmentation du territoire. Nous demandons que soient privilégiées les gares intermodales en centre-ville permettant ainsi l'interconnexion avec les réseaux de TER et de transports en commun.

### ***La protection de l'environnement et le respect des continuités écologiques***

Ce projet devra se faire **dans un souci constant du développement durable et de la protection de l'environnement naturel et humain**, conformément aux conclusions des groupes de travail thématiques de la précédente phase de concertation et, notamment, en conformité avec les points 3 et 4 de la décision ministérielle du 29 juin 2009, à savoir :

*« 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. A défaut, des solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles. »*

L'URVN FNE PACA demande que **les continuités biologiques des écosystèmes à travers les trames vertes et bleues soient garanties.**

### ***La réduction maximale des nuisances sonores et des impacts paysagers***

L'URVN FNE PACA sera vigilante sur **la réduction des impacts paysagers et la suppression maximale à la source des nuisances sonores.** Notamment, à l'issue des études complémentaires et du travail des groupes thématiques, le bruit des TGV a été reconnu par RFF comme « nuisance n°1 du projet » en suite de quoi des « premiers engagements » ont été pris par RFF sous forme de « fiches d'action » ; ils constituent des engagements a minima qui doivent être tenus. Le recours aux lignes enterrées doit constituer la solution incontournable dans toutes les zones sensibles.

## **Les scénarios dans les différents départements**

### ***La LGV dans les Bouches du Rhône***

Concernant le choix du fuseau dans les Bouches-du-Rhône, l'URVN FNE PACA demande :

- que la **question de l'interconnexion avec le Val de Durance et l'aéroport de Marseille soit bien prise en compte** car il s'agit de problématiques concernant l'accessibilité globale du territoire nord-provençal et par conséquent des raccordements du réseau classique à la LGV Méditerranée existante.
- que soit étudié un tracé littoral Marseille, proche de l'actuelle voie maritime, afin que **le segment de la future LGV au nord de Saint Charles souterrain soit connecté**

**directement aux voies desservant le GPMM et Euroméditerranée permettant ainsi de relier le pôle croisières et ferries.** Cette solution permettrait également de renforcer la fiabilité de l'accès à la gare Saint Charles.

- expressément que la ligne nouvelle n'engendre **pas de nouvelles nuisances sonores dans la Vallée de l'Huveaune** car ce secteur très urbanisé est déjà fortement exposé à des nuisances.

- la **réalisation d'une étude de faisabilité permettant d'apprécier l'intérêt de la création d'une grande gare intermodale** de niveau régional en liaison avec la LGV à **l'est de Marseille**. Cette étude devrait aussi permettre, en fonction du niveau d'intérêt que présenterait cette infrastructure, de déterminer le lieu le plus approprié pour son implantation.

- que soit engagée **une étude de faisabilité d'un scénario alternatif croisant la vallée de l'Huveaune en venant de Saint Charles pour filer en tunnel sous les massifs de St Cyr et de Carpiagne**, permettant ainsi d'éviter toute nuisance nouvelle du secteur Huveaune – Pays d'Aubagne – Sainte Baume.

– que dans l'hypothèse où il ne serait pas possible de retenir l'itinéraire droit sous les massifs St Cyr/Carpiagne, et si le fuseau devait emprunter la Vallée de l'Huveaune et le Pays d'Aubagne – Sainte Baume, **ce passage s'effectue exclusivement en souterrain dans la traversée d'Aubagne, Gémenos, Cuges-les-Pins afin de ne pas créer un nouvel axe de nuisances sonores** qui serait totalement inacceptable pour ces communes, compte tenu de la densité de l'urbanisation, de la présence de très importantes zones d'activités et de la configuration géographique propres à ces territoires.

### ***La LGV dans le Var***

Concernant plus particulièrement le département du 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.** L'URVN FNE PACA soutient la proposition du Groupe varois de réflexion sur la LGV PACA et du scénario « Toulon centre surface » qu'il propose et qui consiste à un « réaménagement de la gare de surface de Toulon centre, avec 6 voies de passage à quai, 2 voies en impasse à l'ouest et 2 voies en impasse à l'est » afin d'accroître la fiabilité du système.

- **que les espaces naturels agricoles soient 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. Le scénario « panachage ligne existante/ligne nouvelle » à l'est du Var devra être préféré et permettre un doublement des voies.

- que l'éventuelle gare de l'est Var soit implantée en zone urbaine et efficacement interconnectée avec l'ensemble des réseaux de TER et de TCSP.

### ***La LGV dans les Alpes Maritimes***

Concernant le département des Alpes Maritimes, l'URVN FNE PACA demande :

– que **la desserte des gares en centre ville soit privilégiée** afin d'être accessible rapidement pour une part importante de la population, d'être reliée par les projets de transports en commun en site propre permettant ainsi aux usagers de disposer de transports en commun pour accéder à la gare en alternative à la voiture individuelle, d'être interconnectée avec le réseau TER, et de permettre une interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne historique. Nous demandons ainsi que les études de la desserte des gares de Cannes et de Nice Thiers ne soient pas écartées.

– **qu'au delà de Nice soient réalisées des études alternatives à la création d'une infrastructure totalement nouvelle permettant d'anticiper les difficultés de financement** consécutives à la non-inscription dans les RTE-T de la jonction avec Vintimille. Il est en effet indispensable de disposer effectivement d'une augmentation des capacités ferroviaires pour une bonne desserte de Monaco et de l'Italie.

– **que la question du fret ferroviaire sur le littoral français soit examinée en relation avec les orientations affichées** par de nombreuses collectivités territoriales de ce département **en faveur de la Logistique Urbaine**. Pour l'URVN-FNE-PACA, ces objectifs n'ont de sens qu'avec des perspectives de report modal routier >>> ferroviaire fondées sur une offre réelle de production de trains et la préservation de sites dédiés. De ce point de vue, l'abandon de l'emplacement du MIN de Nice Saint-Augustin, et donc de ses atouts potentiels, démontre un manque d'approche globale. Or, l'opportunité offerte par les études LGV de conduire une réflexion d'ensemble est à saisir particulièrement pour la zone Cannes/Nice/Monaco.