



405, promenade des Anglais- BP 3087
06202 Nice Cedex03
Tél. : 04 89 98 10 14 fax : 04 89 98 10 05

C/o COFHUAT
21 boulevard de Grenelle
75015 Paris
Tél. : 01 40 40 70 83 fax : 01 40 40 70 74

A Marseille le 17/01/2012 – M. Le Préfet François LEBLOND et M. R .HENAFF.

Rencontre avec M. Hugues PARENT Préfet de Région

Concernant la ligne nouvelle ferroviaire Marseille / Italie. Pour que le projet, aujourd'hui objet de nombreuses critiques, puisse aboutir, il apparaît indispensable que des changements importants interviennent dans la préparation de la prochaine étape des rencontres avec les publics concernés.

Il est souhaitable.

- de rappeler en premier et en permanence, que le développement des TER, tant réclamé, est impossible sans le doublement d'un bout à l'autre, de la ligne historique, par une ligne nouvelle.
- de confirmer ce qui est parfois ressenti, mais jamais dit, que l'infrastructure nouvelle ne doit pas viser que la très grande vitesse, d'une part et qu'elle doit utiliser les emprises et les nuisances déjà existantes, le plus souvent possible.
- de parler enfin d'aménagement du territoire, lié à l'augmentation des arrêts potentiels, lié à la desserte des centres villes, lié au maillage du réseau, lié au respect de l'environnement humain (viticole !...) et naturel.

La géographie socio-économique et naturelle de notre région PACA impose d'innover par rapport à ce qui a pu être réalisé, avec succès, par ailleurs en France, par RFF, une ligne nouvelle de 220 km de Marseille à la Frontière avec près de 3 millions d'habitants, 5 à 6 gares principales et 4 à 6 arrêts secondaires possibles n'a encore jamais été mise en œuvre.

Le cahier des charges de RFF doit être complété par un certain nombre de rappels et de projets nouveaux.

- Une ligne nouvelle (LN) doit être construite pour permettre la mise en place d'un réel réseau de TER (voir de RER dans certains secteurs) en soulageant la ligne actuelle de tout autres trafics (rapide, fret léger ...)
- Cette ligne nouvelle (LN) doit passer par les centres des pôles importants et communiquer alors avec l'ensemble des réseaux de transport (à Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Monaco ...) et prévoir un arrêt Est Var (les Arcs)
- Cette ligne nouvelle (LN) doit permettre des haltes dans des arrêts / gares secondaires.
 - entre Marseille et Toulon (Castelet, Signes)
 - entre Toulon et Est Var (Carnouls ...)
 - entre Est var et Cannes (La Bocca)
 - entre Cannes et Nice (Sophia / St Augustin)

- - entre Nice et Monaco (Riquier / St Roch)
- - entre Monaco et Vintimille (Menton)
- Cette ligne nouvelle (LN) doit prendre en considération le fret rapide sur les bases déjà existantes entre Gênes et Barcelone (1,8% de pente ...)
- Cette ligne nouvelle (LN) doit respecter les territoires (viticulture, environnement, paysages...) et emprunter dans ce but, le cas échéant, des emprises existantes tant ferroviaire que routière, hors tunnel aucun fuseau proposé ne doit enfreindre cette option.

Il est également indispensable :

- de partir du principe que la vitesse sera modulée en fonction du tracé et des circonstances.
- de revoir l'importance des flux de voyageur, en prenant en compte la possibilité d'augmenter les arrêts d'une part et en évaluant les nouveaux besoins à satisfaire, en provenance de l'Italie (et de l'Est ...) et du Languedoc, de l'Aquitaine et de la région de Barcelone (à l'Ouest ...), d'autre part.
- d'étudier avec attention les lignes nouvelles en zone denses qui existent ou sont en projet en Europe (en Angleterre, aux Pays-Bas, en Italie, en Espagne ...) et dans le Nord de la France, des infrastructures ont été réalisées qui associent passagers et fret, longue et courte distance, sans pénaliser la vitesse lorsqu'elle est possible.
- De revoir les coûts déjà annoncés à partir des objectifs corrigés, l'attractivité et la rentabilité du projet doivent pouvoir être mieux présentés.
- de développer le dialogue avec la Principauté de Monaco, acteur indispensable, co-financier et client important de la future ligne nouvelle.
- de mieux maîtriser les projets et propositions faites par RFF aux instances de concertations et aux décideurs.