



PROJET LGV PACA

POSITION DE L'URVN FNE PACA

actualisée au 27 Septembre 2011

Pour compléter les principes généraux qu'elle a exprimés dans le courrier daté du 10 août 2011, l'URVN FNE PACA souhaite faire part de son positionnement sur les fuseaux de passage dans les départements.

Un cadre de réflexion

Tout d'abord, nous tenons à préciser que 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.

D'autre part, et au vu des difficultés d'insérer la nouvelle infrastructure dans les territoires, l'URVN 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.

A propos du fret en transit dans notre région, 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). 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.

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.