



La ligne LGV PACA : une chance pour notre région à certaines conditions

Le MEI PACA après sa réunion régionale du 9 avril 2005 a adopté la position suivante au sujet du projet de ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse.

Le MEI PACA, conscient des embouteillages quasi-permanents qui rythment la vie des Azuréen(ne)s et des Provençaux soutient la réalisation d'une ligne nouvelle prolongeant le TGV jusqu'à Nice mais à certaines conditions :

A) le prolongement TGV vers Nice doit, d'emblée, être conçu en ligne mixte fret-passagers (avec ses extensions vers la Ligurie et le Piémont) en tant que substitut aux projets autoroutiers.

La réalisation du segment trans-azuréen d'une ligne nouvelle à grande vitesse et à grande capacité devrait permettre de libérer du transit longue distance voyageurs et fret de la ligne actuelle et de dédier cette dernière aux dessertes locales (RER) et régionales (TER). Un tel parti permettrait de substituer aux projets récurrents de duplications autoroutières (A8 bis, A58, contournement autoroutier de Nice) un maillage ferroviaire conséquent. Le projet pour être acceptable sur le plan environnemental devrait être réalisé en grande partie en souterrain et se limiter à deux gares, l'une située à Nice (agrandissement de Saint-Roch par exemple), l'autre dans la zone Cannes- Grasse- Antibes (en inter-modalité avec Cannes-Grasse.

B) pour être réaliste, le projet doit dès maintenant réserver des emprises foncières suffisantes :

- 1) les aires de triage du Parco Roya et autres emprises ferroviaires de Vintimille
- 2) la gare marchandises de Cannes La Bocca
- 3) la gare de Nice Saint-Roch
- 4) les trouées du Var et du Paillon

C) le projet doit s'inscrire en continuité de la LGV Languedoc, dans une logique de « métropoles en chapelet » depuis Montpellier jusqu'à Menton et s'intégrer dans le réseau LGV européen pour concurrencer pour le trafic passagers l'avion et l'automobile pour les liaisons inférieures à 1000 kilomètres sur l'arc méditerranéen. A ce titre, c'est le scénario dit « sur un seul axe » reliant Marseille, Toulon et Nice qui doit être privilégié.

D) cette ligne nouvelle doit également soulager nos infrastructures routières et autoroutières régionales d'une partie significative du fret qu'elles supportent. Dans ce but il est nécessaire de :

- 1) la continuité avec le réseau « alta capacita » italien doit être assuré
- 2) la ligne Carnoules- Gardanne doit être rouverte au trafic fret de manière à permettre aux trains fret de contourner les agglomérations de Marseille et Toulon
- 3) améliorer en attendant la réalisation de la ligne nouvelle la capacité de la ligne actuelle entre Carnoules et Saint-Raphaël afin que les habitudes de trafic fret ferroviaire ne disparaissent pas complètement.
- 4) Encourager des projets d'autoroutes de la mer comme celui qui vient d'être lancé sur Toulon- Rome car le fer ne sera pas suffisant pour absorber une augmentation du trafic aussi importante que celle qui est prévue (entre 1990 et 2000 le trafic poids lourds a augmenté de 130 % entre la France et l'Espagne et de 47 % entre la France et l'Italie)

E) Bien séparer la gestion des flux ferroviaires inter-régionaux et internationaux relevant de la logique de la ligne nouvelle qui doivent rester gérés par la SNCF et **la ligne actuelle réservé aux trafics passagers locaux** qui doit passer entre les mains d'un acteur local ou régional, privé ou public. (cela peut aller d'un syndicat mixte comme le SYMA à une entreprise privée si celle-ci s'avère capable de gérer ce réseau moyennant des contraintes de service public définies par l'autorité gestionnaire du trafic ferroviaire régional, c'est à dire le Conseil Régional).

Patrice MIRAN

06-64-32-54-71 / 04-92-38-71-40

Jean - Yves OLLIVIER, Président du M.E.I. - PACA

Mouvement Ecologiste Indépendant, 4 allée Maeterlinck, 06300 NICE