



## 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