

José MASSOL
Ingénieur A&M et ESE
Dirigeant de Sociétés

3 Avenue des Genêts
06140 Vence
et
18 Rue des Clos Ribauds
95550 Bessancourt

jose.andre.massol@wanadoo.fr

Quelques commentaires sur le projet préliminaire de LGV PACA

La lecture des documents disponibles sur le site internet de la consultation publique m'inspire les remarques suivantes.

1. Félicitations pour la qualité et la disponibilité des documents d'études préliminaires pour ce projet. Le processus utilisé marque un réel progrès dans le débat citoyen en France sur le développement régional.
2. Les Alpes Maritimes ont élaboré une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) qui a été validée en 2003 et d'ailleurs primée. Existe-t-il une DTA pour le Var et les Bouches-du-Rhône ? Comment ces projets préliminaires de LGV s'insèrent dans ces DTA ? Ceci n'est pas explicité dans l'étude présentée.
3. Au niveau régional (PACA) les besoins de liaisons entre les pôles clés d'activités économiques pourraient faire l'objet d'une étude globale, à la manière de ce qui est fait dans la DTA 06. On mettrait alors en perspective de façon plus claire les besoins de liaisons notamment entre :
 - a. La zone Manosque-Cadarache et son développement avec ITER
 - b. La zone de l'aéroport Marseille-Provence et la zone d'activité de Vitrolles
 - c. Le pôle d'activité d'Aix-Le Rousset
 - d. Le pôle d'activité de Marseille-Château-Gombert
 - e. La technopole de Sophia-Antipolis et l'aéroport de Nice
 - f. La zone d'activité de Toulon-Est et L'aéroport de Hyères-Toulon.
4. Les besoins futurs d'interconnexion entre ces pôles économiques majeurs illustreraient mieux l'utilité potentielle, en complément et autour de la LGV, des réactivations envisagées de la ligne ferroviaire Gardanne-Carnoules, du segment de ligne entre Hyères-Gare et Hyères-Plage/Aéroport et des connexions en site propre entre l'aéroport de Marseille et la gare TGV d'Aix, et entre l'aéroport de Nice et la nouvelle gare de Nice-St. Augustin.
5. Au-delà de la région PACA, et en dehors de l'objectif fonctionnel immédiat de la LGV, il est utile de situer deux impasses actuelles dans l'interconnexion des Alpes-Maritimes avec son environnement :
 - a. Tout d'abord avec Grenoble où l'absence de liaison facile avec Sophia pénalise largement un couplage de ces deux pôles High-Tech du sud-est français.
 - b. Ensuite avec Turin.

6. Sur le premier point, la liaison Nice-Grenoble, un effort majeur est nécessaire pour relier par autoroute (Nice-Sisteron) et par une voie ferrée directe et moderne ces deux métropoles.
7. Sur le deuxième point, l'étude de LGV PACA devrait mettre en perspective une liaison moderne rapide Nice-Turin par Coni.
8. Pour le Fret européen entre le sud de l'Europe alpine et la Péninsule Ibérique, l'étude privilégie l'utilisation de la ligne future Lyon-Turin. Il semble indispensable, comme rapidement mentionné dans l'étude, de développer très rapidement et fortement le cabotage maritime entre les ports italiens, français et espagnols. Sans cet appoint, une saturation de la liaison A8 est prévisible à brève échéance.
9. Enfin, et sur un aspect plus local, la reconstruction totale (au standard TER) de l'ancienne ligne des Chemins de fer de Provence entre Manosque/Meyrargues et Draguignan-Grasse-Vence-Carros/La Manda-Nice St-Augustin avec interconnexion entre Draguignan-Les Arcs permettrait de donner un nouvel essor aux villes du moyen pays provençal et éviterait la poursuite de la concentration unique des couloirs de développement sur le seul littoral. Ceci formerait par ailleurs un lien ferroviaire nouveau entre Cadarache et Sophia, deux pôles high-tech de rayonnement international. Une étude préliminaire serait très utile.

Bessancourt, le 3 avril 2005.