

Frédéric MARSAL
Résidence Le Faron,
Appartement 336, bâtiment P.
657 avenue du 1^{er} B.I.M.P.
83 130 LA GARDE
fmarsal@wanadoo.fr
Tel : 04 94 14 03 25
Portable : 06 84 03 07 86.

Lettre recommandée AR à M. Philippe MARZOLF,
Président de la CPDP LGV-PACA,
1 Boulevard DUGOMMIER,
13 001 MARSEILLE

Contribution au débat sur la LGV PACA.
Synthèse personnelle après trois mois de débat public.
Propositions alternatives au projet de RFF.

La Garde, le 12 juin 2005.

Monsieur le Président,

Nous sommes déjà à trois mois du début du débat public sur l'opportunité de la LGV-PACA et il est sans doute temps de procéder, chacun en fonction de ses possibilités et de sa sensibilité, à un bilan.

Quelles propositions alternatives au projet de RFF si, comme je le pense actuellement, aucune des trois propositions de tracé ne me conviennent tout à fait ?

Je me suis inspiré, je dois dire, de tout ce que j'ai entendu lors de ces trois mois de débat, afin de construire ma propre opinion des choses. De nombreux acteurs du débat public pourront reconnaître une partie de leurs arguments et de leurs propositions.

1. Au niveau du fret.

Quel report modal entre la route et le rail est à attendre, dans les 20 à 30 ans à venir, de la mise en service de la ligne mixte Lyon-Turin ? Quel plan de financement a été donné par les gouvernements français et italien ?

Demande de la mise en conformité, de la mise au gabarit européen, des tunnels existants entre la France et l'Italie de façon à ce qu'ils puissent recevoir tous les types de camions chargés sur les trains.

Demande de la construction du tunnel ferroviaire du Mont-Genèvre, d'une longueur de 24 km, afin de relier Marseille à Turin, via Cadarache, Sisteron, Briançon, Oulx et Susa (connexion à Susa avec la ligne Lyon-Turin).

Demande de la mise en conformité, si besoin, au niveau électrique, au niveau du doublement de la voie, de toute la portion Marseille-Briançon. Quel report modal de la route vers le rail pourrait-on, ici aussi, obtenir, grâce à la mise en service de cette voie ?

Demande d'utilisation de la ligne historique Marseille-Vintimille, au maximum de ses capacités, pour le fret, notamment dans la plage horaire comprise entre minuit et cinq heures du matin : j'habite La Garde et n'ai guère l'impression que la ligne est utilisée la nuit, au moment où les TER et les TGV ne circulent pas, par des trains de marchandises. Demande

d'évaluation du trafic annuel de marchandises qui pourrait être transporté dans cette plage horaire.

Demande de réouverture, de mise en conformité, de doublement de la voie, entre Carnoules et Gardanne.

Demande de connexion de la ligne Carnoules-Gardanne au réseau LGV, par exemple à la gare d'Aix-TGV, de façon à ce que Gardanne ne constitue pas un cul-de-sac.

Demande de développement du merroutage entre l'Italie, la France et l'Espagne, notamment pour toutes les marchandises non périssables (autos, machines, textiles...).

Demande d'instauration, en partenariat avec les Conseils régionaux d'Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, les régions espagnoles du Pays basque, d'Aragon et de Catalogne, du ferroutage au niveau notamment de toute la frontière franco-espagnole, soit d'Ouest en Est : Hendaye-Irun, Oloron-Sainte-Marie-Canfranc (tunnel ferroviaire du Somport à réouvrir), La Tour de Carol-Bourg-Madame-Puigcerdà, La Junquera-Figueras (ligne nouvelle mixte Perpignan-Figueras) et, enfin, Cerbère-Port-Bou.

Si cela ne suffit pas, après avis des populations concernées et de leurs élus :

Demande de création, soit :

- a. d' une ligne classique, réservée au fret en priorité, orientée Est-Ouest, allant de la frontière italienne à l'agglomération de Marseille, via l'intérieur des terres, des Alpes maritimes aux Bouches du Rhône : Castellane, plateau de Valensole, Cadarache...
- b. à défaut, si l'on craint que la ligne soit dépassée d'ici 20 ou 30 ans, construction d' une ligne LGV mixte, fret-voyageurs, suivant à peu près le même tracé ; en tout cas éloignée de la frange littorale surpeuplée.

2. Au niveau voyageurs.

Marseille est déjà reliée par LGV à Paris en trois heures. Rien à dire.

Toulon n'est, actuellement, qu' à 3 h 50 min de Paris, soit, pour une distance kilométrique ferroviaire supérieure légèrement à 900 km, une vitesse moyenne d'environ 235 km/h. Incomparable par rapport à ce que permettent les réglementations et les limitations de vitesse sur autoroute...

Nice est, actuellement, la plus mal lotie des trois agglomérations concernées par le projet de LGV.

J'avais évoqué au début une desserte Nice-Turin-Lyon-Paris, notamment par Breil-sur-Roya-Tende-Coni, mais apparemment l'idée a vraiment paru difficile et je n'ai vu personne la reprendre. Restera-t-elle lettre morte ? N'y a-t-il vraiment rien à chercher de ce côté là ?

Pour Nice, proposer alors que les TGV Nice-Paris empruntent la ligne classique jusqu' à Carnoules, puis filent sur Gardanne et Aix-TGV. La ligne Carnoules-Gardanne aura été réouverte au préalable, modernisée et correctement reliée au réseau LGV.

Si cela ne suffit pas, et si la ligne nouvelle, classique ou à grande vitesse, devait absolument être construite, les TGV emprunteraient la ligne nouvelle mixte transversale Est-Ouest évoquée au 1.

Renforcement de la ligne classique Marseille-Aubagne-Toulon, avec création d'une troisième voie.

Développement des TER dans les agglomérations toulonnaise et niçoise, le fret ayant été, dès lors, dispatché sur un réseau beaucoup plus vaste que l'actuelle ligne historique ou les autoroutes de la région.

3. Au niveau de l'intérêt général national.

Il importe que les pouvoirs publics contrôlent très étroitement les prix du foncier, déjà très élevés dans la région, et qui ne permettent déjà guère à de nombreux salariés de songer à acheter une maison avec une parcelle de terrain, sans pour autant avoir « vue sur mer ».

Demande de protection des activités agricoles, notamment viticoles. Refus absolu de l'échange d'un hectare de vigne perdu contre un autre hectare, ne serait-ce qu'au niveau de la nature des sols ; ce qui contribue justement à définir un « terroir ».

Demande de protection des sites naturels tels que les massifs de la Sainte-Baume, des Maures et de l'Estérel.

Au niveau de la péréquation nationale, de l'équité de traitement des citoyens, d'un correct aménagement du territoire, ne laissant pas des régions entières en friche, alors que d'autres bénéficieraient de toutes les aides, demande de relance du POLT, train pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, nécessaire à l'aménagement du territoire au niveau des régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées.

N'oublions pas que le prix, au kilomètre, de la LGV PACA, par rapport au prix du kilomètre de ligne réaménagée pour le POLT est dans le rapport 30 pour 1, environ. Et le projet POLT a été abandonné au CIDAT de décembre 2003 ! Ce n'est pas juste.

Monsieur le Président, il importe également qu'à la fin du débat public les citoyens puissent connaître la position au sujet de la LGV PACA, voire sur des propositions alternatives, notamment en raison de l'importance à accorder au ferroutage :

- a. du Conseil régional PACA.
- b. des Conseils généraux des départements constitutifs de la Région.
- c. des maires, au niveau d'un vote de chaque conseil municipal, et/ou d'un vote au niveau des associations départementales des maires. Malheureusement, à ce jour je n'ai pas connu la position, par exemple, de l'association des 153 maires du Var.
- d. des Conseils régionaux des régions voisines, intéressées par ce projet : cela va de l'Aquitaine à Rhône-Alpes, voire au-delà (je pense notamment au projet de LGV Rhin-Rhône qui concerne les régions de Franche-Comté et d'Alsace). Ces différents Conseils régionaux ont-ils émis un avis, ont-ils une politique d'ensemble d'aménagement du territoire ?
- e. des régions limitrophes, notamment italiennes (Piémont) mais aussi espagnoles (Catalogne, Aragon, Pays basque).

Monsieur le Président, j'ai l'impression que ce débat public devrait, soit être prolongé, soit...reprendre après octobre 2005, quand RFF aura donné son avis.

Nous pourrions alors discuter sans doute différemment.

Je vous prie de croire, monsieur le Président, en ma plus respectueuse considération.

Frédéric MARSAL, professeur agrégé de Sciences physiques (Chimie).

PJ : carte de l'Europe à l'horizon 2020 des lignes LGV (source UIC, janvier 2002). La LGV PACA n'y figure pas : un simple aménagement des lignes existantes est souligné.

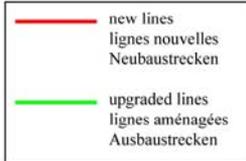
Les lignes Lyon-Turin, Perpignan-Figueras ou Rhin-Rhône, elles, par contre, y sont mentionnées. A méditer.

2020

**European
High-Speed Network**

**Réseau Européen
à Grande Vitesse**

**Europäisches
Hochgeschwindigkeitsnetz**



High-Speed Division

