

## PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE EN PACA

### AVIS DE L'ASSOCIATION

#### SUR L'UTILITE DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

Au vu des inconvénients et lacunes de la ligne spécifique et en grande partie nouvelle quels que soient les scénarios envisagés, au vu de la faiblesse de l'argument portant sur l'Arc méditerranéen, au vu de la recherche exclusive d'un temps de parcours Paris/Nice supposé être concurrentiel à l'avion, notre Association a été amenée à proposer une alternative de ligne TER intérieure utilisant au mieux les lignes existantes et qui permettrait de résoudre en grande partie les inconvénients et lacunes soulevés, au seul prix d'un gain de temps limité à une heure au lieu de une heure et demi. Cette proposition fait l'objet d'un cahier d'acteur sur lequel nous ne reviendrons pas.

On notera toutefois que cette alternative, dans la mesure où elle reprend une partie de ligne nouvelle commune à tous les scénarios et coûtant à elle seule plus du tiers du total, peut être considérée comme une première phase d'une LGV complète, si celle-ci s'avérait nécessaire. Une enveloppe budgétaire assez généreuse pour permettre la meilleure solution possible (par exemple un shunt à Marseille et le passage par le centre de Toulon) pourrait alors être acceptée pour la LGV.

#### SUR LE CHOIX DU SCENARIO A RETENIR

Notre Association a examiné aussi le cas où les décideurs maintiendraient la décision de réaliser d'emblée une LGV spécifique et nouvelle.

De notre point de vue le choix doit tenir compte en priorité des critères suivants :

- minimiser la longueur de voies nouvelles en milieu agricole
- desservir le centre des métropoles régionales afin d'assurer l'intermodalité des moyens de transport et d'éviter la création de gares nouvelles excentrées
- privilégier la continuité de la ligne par Marseille et Toulon afin de favoriser le remplissage des trains et de ce fait leur fréquence, notamment pour la desserte de Nice et Toulon.

Par conséquent, parmi les trois scénarios approfondis, nous nous prononçons clairement pour le scénario à un axe par Marseille et Toulon et desservant le centre de ces deux métropoles.

En cela nous devons représenter l'opinion de la majorité de la population ; en effet, lors du passage de l'exposition de la CPDP dans notre commune, du 18 au 23 avril, 69 personnes ont donné leur avis sur un cahier mis à disposition par la Municipalité :

- 9 contre le passage dans la Haute Vallée de l'Arc
- 43 contre le passage dans la HVA et pour le passage par Marseille
- 17 contre la LGV, dont deux pour la réouverture de la ligne Gardanne /Carnoules.

#### SUR LA REDUCTION DES IMPACTS

L'orientation de RFF pour la réduction des impacts et nuisances est d'utiliser le couloir de l'autoroute A8. Nous considérons qu'une autre solution possible est l'utilisation des couloirs des lignes ferroviaires existantes même inutilisées (Gardanne à Carnoules par exemple) et que par conséquent le meilleur choix doit être systématiquement recherché entre ces deux solutions.

#### SUR LA PROTECTION DES PAYSAGES

Pour la vallée de l'Arc, RFF prend en compte notamment la protection du site de Sainte Victoire mais arrête la zone considérée au Cengle. Or il existe en plusieurs points de la Haute vallée de l'Arc (de Meyreuil à Trets) des points de vue remarquables. C'est particulièrement le cas sur la commune de Rousset le long de la D6, au lieu dit « Favary » où l'étagement de la colline des Chapeliers, du Cengle et de la façade sud de la montagne. Ce site paysager devrait donc être pris en compte.