



**COLLECTIF EST VAR POUR LES TRANSPORTS
RÉGIONAUX DE PROXIMITÉ** et opposé à tout projet d'infrastructure
destructrice, ruineuse et inutile

adresse courrier : c/o Mme Meillaud-Boffard 331 route de Fréjus 83490 Le Muy

le 18 septembre 2017

Madame E. Borne

Ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la
Transition écologique et solidaire,
Chargée des Transports

Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Objet : **contribution aux assises de la mobilité**

Madame la Ministre,

Dans le cadre des prochaines assises de la mobilité, nous souhaiterions attirer votre attention sur la situation des transports dans le Sud-Est de la France.

Notre collectif.Est-Var pour les transports régionaux de proximité et opposé à tout projet d'infrastructure destructrice, ruineuse et inutile, fédère sur ce sujet 28 associations représentant plus de 2000 adhérents.

Nous connaissons le très haut niveau de votre expertise et nous ne doutons pas que les deux points que nous allons plus particulièrement développer dans ce courrier ont déjà attiré votre attention.

Il nous semble cependant important que vous preniez connaissance de la manière dont la société civile habitant en PACA perçoit les réponses qui ont été proposées jusqu'à ces derniers mois par les décideurs locaux et vos prédécesseurs.

Nous souhaitons vous entretenir du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) et du problème du fret.

I°) La Ligne Nouvelle PCA

Ce projet souffre de trois points faibles qui sont à nos yeux rédhibitoires.

1-1 Une manipulation sémantique

Les promoteurs du projet se comportent comme des inconditionnels de Lewis CAROLL qui n'hésitent pas à jouer avec la sémantique pour mieux leurrer la population :

«Lorsque MOI, j'emploie ce mot, il signifie exactement ce qu'il me plait qu'il signifie. »

On est pourtant bien loin du pays des merveilles en matière de mobilité !

Les stratagèmes utilisés par ces promoteurs sont :

- *Le changement de nom du projet en 2013*

La LN PCA n'est qu'un avatar de la LGV PACA.

S'agit-il pour autant d'un nouveau projet ?

Selon les décideurs et le maître d'ouvrage : pas du tout. La CNDP a même avalisé l'inutilité d'un nouveau débat public, débat souhaité pourtant par la société civile.

Ancien ou nouveau, ce projet n'est le fruit d'aucune demande des habitants dont les aspirations sont tout autres.

Ce changement de nom a permis – avec succès – de sortir la LGV PACA de la liste des LGV, et nous vous demandons instamment, Madame la Ministre, de bien vouloir la réinscrire sur cette liste.

- *Le traitement des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice :*

La SNCF définit le nœud ferroviaire comme un « *croisement entre plusieurs voies de transport avec possibilité importante de correspondances pour les voyageurs, permettant des voyages dans de nombreuses directions* »

Comment se justifie, dans le traitement du croisement de correspondances, la création de 25 km (et sans doute davantage) de ligne TGV nouvelle à chacun de ces nœuds ? Il est prévu 11 km en tunnel et une gare souterraine nouvelle côté Marseille et 19 km en tunnel plus deux gares nouvelles côté Nice.

Le gigantisme de ces prétendus nœuds ferroviaires est à la hauteur de l'énormité de leur coût, estimé à 7 milliards d'euros en 2013 (pièce jointe 1).

- *La notion de "trains du quotidien" :*

Avec cette technique de désinformation, les décideurs tentent à nouveau de manipuler l'opinion.

Les trains du quotidien, pour les habitants, ce sont les TER. Mais pour les décideurs ce sont bien les TGV. Les diagrammes produits dans les dossiers ministériels en sont les témoins (pièce jointe 2).

La part de bénéfices du projet LN PCA est de 87% pour les TGV longues distances et de 8% pour les TGV Intercités.

Il ne reste plus alors qu'une portion congrue pour les TER : 5% du bénéfice du projet LNPCA, se décomposant en 4% pour le renforcement des fréquences et 1% pour la diminution du temps de parcours. Et, ce à l'horizon ... 2050 !

1-2 Une opacité construite des projets

En onze années de « concertation », aucune expertise indépendante, aucune recherche de solutions alternatives, aucune étude d'impact du projet sur cette région aux risques naturels majeurs et aux sites naturels remarquables, n'ont été soumises à la population.

1-3 Le problème de la saturation

1-3-1 La saturation routière

La saturation routière des trois hyper métropoles est réelle mais ne sera pas réglée par les TGV. Les habitants de la région ne peuvent les utiliser pour se rendre à leur travail et sont, faute de transports en commun, **assignés à résidence** (au Muy, les jeunes en recherche d'emplois ne peuvent même pas se rendre à leurs rendez-vous d'embauche!).

1-3-2 La saturation ferroviaire

Elle est réelle en ce qui concerne la portion Nice-Vintimille et c'est sans doute pour cela que les décideurs du projet viennent de décider l'abandon définitif de la "priorité 3" du projet, prévue après 2050 et qui concernait cette portion.

2°) Le problème du fret en PACA :

Là aussi, "*réfléchir autrement*" ne semble pas faire partie de la philosophie des "décideurs".

Le Conseil Régional déclare que le projet de tunnel du Montgenèvre devrait régler le problème des poids lourds internationaux qui envahissent la région PACA afin de ne pas avoir à régler le péage du Fréjus (250 euros). Actuellement, le passage par Vintimille est gratuit pour remonter vers l'Europe centrale (95% des TIR) ou pour descendre vers la Ligurie (5%).

Cependant, force est de constater que ce projet avance à la vitesse de l'escargot. Ce même Conseil Régional espère bien en faire l'économie, si le projet de LN PCA aboutit. Mais les élus oublient que la SNCF refuse toute éventualité de fret sur cette ligne nouvelle car cela induirait un coût exorbitant pour cette nouvelle infrastructure.

Quant au fret ferroviaire, il a fait l'objet de réunions entre « gens compétents ».

La lecture des *verbatim* de ces réunions est instructive. Nous avons l'impression d'être brutalement plongés dans les années 50, au sein d'un groupe de travail décidé à bâtir un projet sur 50 ans, en le basant sur la seule locomotive à vapeur.

Leur arrive-t-il, également, parfois, de faire le marché, de descendre les poubelles ou de prendre le TER ?

Privilégier sur nos marchés de Provence, les citrons d'Argentine, les huiles d'olive espagnoles, les asperges grecques ou l'agneau de Nouvelle-Zélande plutôt que les produits de la région ne les émeut guère. Les circuits courts pour des produits de meilleure qualité ne sont pas à l'ordre du jour.

Envoyer les déchets ménagers de Nice sur Marseille (le tri sélectif doit leur être inconnu), faire circuler les matières dangereuses au travers de zones hyper-urbanisées, envoyer les granulats de Marseille dans les Alpes-Maritimes dont ces dernières regorgent, ne les dérangent pas.

Pour ces savantes gens, tout le fret doit se faire par le train. Et uniquement ainsi !

Nous ne voulons pas ajouter trop de longueur à ce courrier, mais nous souhaiterions participer à ces assises autrement qu'en spectateurs, afin de proposer des solutions différentes de celles prônées par ces décisionnaires si éloignés de leurs administrés et parfois si proches d'intérêts mercantiles.

En vous remerciant de l'intérêt que vous voudrez bien porter à ce courrier et d'agréer notre demande de réintégration de la Ligne Nouvelle PCA dans la liste des LGV, nous vous prions de croire, Madame la Ministre, en l'expression de notre profonde considération.

Pour le Collectif Est-Var

Marie-Laure Meillaud-Boffard

LE PROJET AUJOURD'HUI

Les trois grandes étapes de réalisation

Priorité à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen

Un projet durable

Les bénéfices du projet

L'équipe projet

Priorité à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen

En juillet 2013, actant de la nécessité de cette 2^e ligne, le gouvernement a décidé que la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur serait réalisée en plusieurs phases.

Pour répondre au plus tôt aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, la priorité a été donnée à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen et à l'amélioration des circulations dans l'aire toulonnaise.

L'objectif poursuivi par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet de ligne nouvelle, est d'obtenir la déclaration d'utilité publique fin 2019 afin de pouvoir engager les premiers travaux dès 2022.

LA DÉSATURATION DU NŒUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS

Le **nœud ferroviaire marseillais** est l'un des trois grands secteurs ferroviaires dont les contraintes pèsent sur la gestion des circulations sur tout le réseau métropolitain, régional et national. Pour résorber ce nœud, **le projet prévoit de créer une nouvelle infrastructure traversant l'aire marseillaise**, depuis le Nord de la ville jusqu'à la Vallée de l'Huveaune à l'Est.

Le projet prévoit notamment les réalisations suivantes :

- 2 nouvelles voies sur 24 km, dont environ 11 en tunnel
- une gare nouvelle souterraine au droit de Marseille Saint-Charles



LA DÉSATURATION DU NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN

Le **nœud ferroviaire azuréen** est un secteur qui subit de fortes contraintes pénalisant les services ferroviaires du quotidien. Pour résorber ce nœud, **le projet prévoit de créer une nouvelle infrastructure qui constituera une boucle ferroviaire de la ligne Cannes - Grasse jusqu'à Nice** :

Le projet prévoit notamment les réalisations suivantes :

- 2 nouvelles voies sur 24 km, dont environ 19 en tunnel
- 2 gares nouvelles : Nice Aéroport et Ouest Alpes-Maritimes



pièce 2 :

Diagrammes p. 88 du dossier ministériel de 2014

Figure 55 - Répartition des gains de temps

