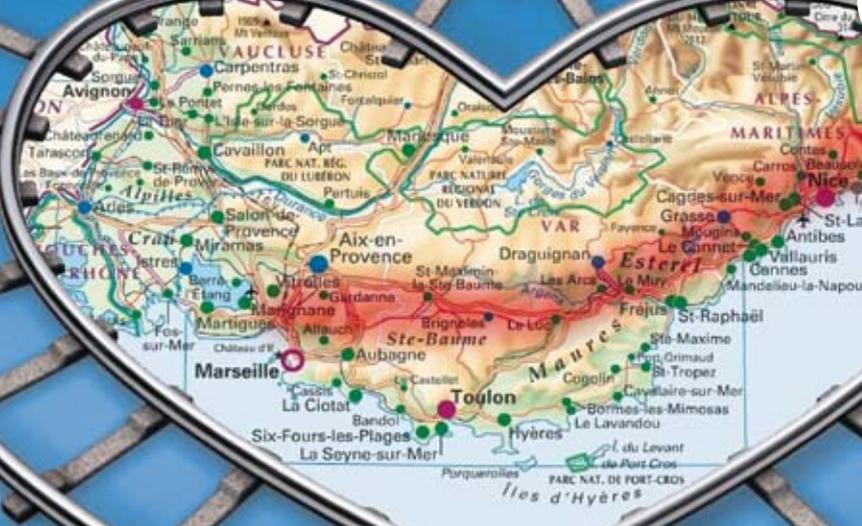




## LETTRE D'INFORMATION 02

### INFOS

7, avenue Aristide Briand  
BP 66  
83270 Saint-Cyr-sur-Mer  
Tél : 06 12 42 39 22



## J'AIME MA REGION

### JE DIS OUI À UNE LIGNE NOUVELLE MODERNE, RAPIDE ET EFFICACE

#### Une LGV et des liaisons interrégionales renforcées : Oui c'est utile !

Fin 2011 une étude prospective a été initiée par la Région et RFF afin de déterminer quelles seraient les infrastructures ferroviaires nécessaires à la satisfaction des besoins de déplacement sur notre région dans les années 2030-2040. Cette démarche a tenu compte d'une démographie croissante mais aussi d'un transfert modal inévitable vers le rail du point de vue économique, écologique et compte tenu du prix et de la raréfaction des énergies fossiles.

Il est ainsi constaté que réaliser diverses modernisations du réseau existant est indispensable donc urgent. Mais il est aussi évident que cela ne suffira pas à éviter un point de rupture qui devrait être effectif dans une dizaine d'années, c'est pourquoi le rapport préconise le doublement des infrastructures ferroviaires existantes.

Plusieurs solutions peuvent être envisagées :

#### A Doubler les voies existantes entraînant de fait :

- \* Un doublement des emprises existantes pratiquement sur 220 Km,
- \* Des difficultés pour traverser des villes sans une atteinte insupportable de l'habitat,

- \* Un mélange des types de circulations préjudiciable à la fiabilité et à la régularité,
- \* Une désorganisation des services pendant la longue période des travaux (voir Marseille-Aubagne actuellement),
- \* Peu de gain de temps,
- \* Un coût très élevé dépassant même le prix d'une ligne nouvelle.

#### B Création d'une deuxième infrastructure indépendante

Cette solution s'impose d'elle-même mais il faut bien évidemment raccorder intelligemment cette ligne du 21ème siècle au réseau existant permettant en même temps une amélioration du transport au quotidien et un trajet de Marseille-Nice en une heure. D'où l'importance du choix du tracé mais cela est possible.

**Cette 2ème infrastructure reste d'utilité publique pour peu que l'on veuille considérer l'évolution des modes de transport souhaitables dans le cadre d'un véritable développement durable. Ce qui implique de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'économiser les énergies fossiles. Il est dommage qu'une concertation constructive et large n'ait pu aller à son terme.**