



Communiqué du 7 septembre 2012

Le projet de ligne nouvelle entre Marseille et Nice sera-t-il sacrifié?

Développement ou Isolement? Essor ou Régression? Ferroviaire ou Route? Satisfaction ou Désillusion ?

.....Ces questions ne sont pas exhaustives, mais elles reflètent le sentiment général qui résulte de ces tergiversations qui durent depuis des années. En effet ce projet de ligne nouvelle entre Marseille et l'Italie aurait du voir le jour dans le prolongement de la ligne TGV Méditerranée Lyon Marseille il y a plus de vingt ans et surtout bien avant d'autres lignes sur le territoire français.

Ce mois de juillet 2012 a été propice à de nombreuses déclarations souvent contradictoires laissant penser que ce projet pouvait être abandonné. Notre Association, bien évidemment, ne pouvait rester inactive. Cela s'est traduit par des rencontres avec le Vice Président chargé des Transports à la Région, avec le Cabinet du Président VAUZELLE, avec RFF et enfin avec le Ministère des Transports.

Lors de notre entretien « ministériel », il nous a été rappelé, bien évidemment, les difficultés budgétaires actuelles, engendrées par le fait que les prévisions des 2000 Kms de lignes nouvelles prévues au Grenelle de l'Environnement, n'avaient pas du tout été financées par le Gouvernement précédent, justifiant la déclaration de Monsieur le Ministre du budget.

Toutefois, nous avons eu l'assurance que le projet n'était pas abandonné, le Ministère attendant beaucoup de la démarche du Préfet de Région afin de s'assurer de l'intérêt du projet, voire la possibilité d'économies à réaliser. Le Ministère attend aussi qu'un consensus régional sur le projet soit réalisé.

Nous avons pu développer nos arguments en faveur de ce projet, nous avons ainsi mis l'accent sur :

- Les saturations routières et ferroviaires sur le littoral de la région qui ne permettront plus dans une dizaine d'années d'assurer un transport convenable. En effet, en l'absence d'une nouvelle infrastructure, le transport ferroviaire ne pourra plus assurer les déplacements intra-régionaux et interrégionaux des populations et des marchandises. Il est reconnu que mêmes modernisées les infrastructures actuelles ne suffiront pas. De plus Provence Alpes Côte d'Azur est la seule région en France à n'être desservie que par une seule ligne ferroviaire. Le littoral peut ainsi, comme cela s'est passé déjà plusieurs fois, être privé de toutes relations ferroviaires, pendant de nombreux jours voire de nombreuses semaines en fonction de la gravité de l'incident. (Feux de forêt, problèmes éventuels sur les viaducs de Bandol ou d'Agay, inondations.....)
- Quant au transport routier il ne cesse de croître ; notre région est déjà une des plus polluées de France, entraînant de facto des risques sanitaires importants. Nous avons fait part de notre incompréhension quant à la position de certaines villes comme Aix en Provence, ne contestant même pas l'élargissement de l'autoroute, mais ne voulant pas de la nouvelle ligne ferroviaire sur son territoire, oubliant qu'elle est même devenue la deuxième ville la plus polluée d'Europe. N'oublions pas aussi que le coût des carburants et les contraintes liées à la diminution souhaitable des décès sur la route, obligeront demain les populations à modifier leur comportement.
- Ce projet alliant la grande vitesse et l'amélioration des transports au quotidien est avant tout un véritable projet d'aménagement du territoire. Nous espérons que l'ensemble des élus de la région en



- prenne rapidement conscience en mettant en avant **l'intérêt général de la région** et non plus certains intérêts particuliers comme cela a été fait par d'autres régions.
- Le montant du projet peut paraître élevé, mais il ne faut pas oublier que cela résulte en grande partie du choix du tracé des Métropoles du Sud, choix effectué par le Ministre des Transports en 2009 ignorant à l'époque, les recommandations du Préfet de Région. Si le passage par Marseille Saint Charles avec une gare souterraine peut éventuellement se justifier comme une des possibilités de rendre le réseau ferroviaire beaucoup plus performant dans la zone marseillaise, par contre le passage par Toulon Centre semble incompréhensible à beaucoup de personnes compte tenu de la géologie connue du sous-sol toulonnais. Tout le monde sait que cela entraînera des surcoûts très importants et une dérive dans le temps. Les services de l'Etat disent eux-mêmes ne pas souhaiter reconduire l'expérience actuelle des deux tunnels routiers. En 2009 le Médiateur M. Yves COUSQUER avait aussi écrit : «... il semblerait tout de même possible de ramener ces coûts à des montants raisonnables, en effectuant d'autres choix, puisque d'autres possibilités permettent d'éviter Toulon tout en le desservant » ce qui nous a amené à demander à M. le Ministre des Transports d'autoriser RFF à élargir le cercle des études en cours sans attendre qu'il soit démontré qu'un tunnel ferroviaire sous Toulon ne soit géologiquement pas possible à un coût acceptable.
- Nous sommes aussi conscients qu'une opposition à de tels projets est inévitable mais nous sommes obligé de constater que les arguments mis en avant sont les mêmes que ceux développés à fin du 19eme siècle lors des projets d'implantation des premières lignes de Chemin de Fer tout en gardant étrangement sous silence les effets néfastes de la pollution provoquée par le transport routier et l'agriculture intensive.

En conclusion, nous avons le sentiment d'avoir été entendus, nos arguments n'ayant pas été réfutés. Ce projet apparaît comme un projet vital qui devrait pouvoir s'inscrire dans les priorités qui seront définies avant la fin de l'année par le Gouvernement actuel. Toutefois il est clair que sa prise en compte passera par une volonté politique de l'ensemble des élus de la région. Nous leur demandons donc de réfléchir à ce que deviendra notre région dans vingt ans et quelles seraient les conséquences d'un abandon de ce projet pour son économie et ses habitants. Un consensus régional doit absolument se dégager de la concertation organisée par le Préfet de région. D'autres régions sont à l'affût avec des projets moins performants mais portés par l'ensemble des élus.

Le 12 juillet s'est tenu comme prévu le Comité de pilotage du projet présidé par le Préfet de Région. Tout en faisant un point sur l'avancement du projet, Monsieur le Préfet de région a rappelé l'absolue nécessité de cette infrastructure pour la région Provence Alpes Côte d'Azur. Nous sommes satisfaits des conclusions du Préfet reprises dans son compte rendu :

- *Bien que la réduction des temps de parcours entre les grandes agglomérations régionales et nationales soit une nécessité, le projet de PACA n'est pas seulement une ligne à grande vitesse puisqu'il implique également la nette amélioration du réseau classique. Il est confirmé à ce titre que PACA est une des régions françaises les plus impactées en termes de transport routier;*
- *L'investissement pour cette nouvelle ligne pourrait utilement être comparé à celui consenti il y a un siècle à l'occasion de la création de la ligne existante, en regard des bénéfices qui en ont été tirés pour l'ensemble des usagers;*



- *Les investissements consentis jusqu'à aujourd'hui ne permettent pas de répondre aux besoins croissants des usagers. L'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) région n'est de ce fait plus en mesure de répondre à la demande des transports TER en heure de pointe, du fait du manque de capacité du réseau actuel. Le besoin d'investissement est immédiat;*
- *Les coûts induits par la non réalisation du projet doivent être pris en compte;*
- *La réalisation d'une étude prospective sur les déplacements est nécessaire pour estimer l'impact du projet au-delà de 2023;*
- *Les enjeux environnementaux (lutte contre les émissions atmosphériques notamment) et sanitaires liés à la réalisation du projet, sont à mettre en avant;*
- *Si l'ensemble des collectivités s'accorde sur l'impérieuse nécessité de porter le projet ensemble, elles rappellent qu'en tout état de cause, la hiérarchisation des projets nationaux revient au final à l'Etat.*

Monsieur le Préfet a annoncé également la reprise d'une concertation spécifique avec les élus concernés afin de mieux cerner leurs besoins et leur attente. Cette concertation se faisant sous l'égide de l'Etat et non plus sous celle de RFF. Les associations seront également reçues à la Préfecture de région.

Le projet ne correspondant plus aux propositions du début, Monsieur le Préfet souhaite en changer le nom afin que disparaisse la notion de grande vitesse. Idée acceptable dans la mesure où nous n'oublions pas que cette notion de grande vitesse est devenue le symbole de l'excellence industrielle française et qu'elle joue un rôle essentiel et souvent appréciable dans le rapprochement des populations ayant ainsi un impact non négligeable sur notre mode de vie.

Alain PATOULLARD, Jean Claude SAPPA, Michel CORREARD.

Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur