



Communiqué de presse le 24 septembre 2013

LN PACA ou LGV PACA

Une victoire oui, mais incomplète

La Commission Mobilité 21 mise en place par l'actuel Ministre des Transports afin de formuler des recommandations et de hiérarchiser les projets d'infrastructures inscrits à l'actuel projet du SNIT, a rendu ses conclusions début juillet 2013 c'est à partir de celles ci que le Gouvernement a ensuite fait ses choix.

La Commission a réparti les projets en trois groupes :

- Les premières priorités dont l'engagement doit intervenir avant 2030,
- Les deuxièmes priorités dont l'engagement peut être envisagé entre 2030 et 2050,
- Les projets à horizons lointains (après 2050).

Pour les premières priorités, deux scénarios de financement avaient été envisagés. Le deuxième scénario prévoyant un financement compris entre 28 milliards et 30 milliards d'euros a finalement été retenu.

En ce qui concerne notre région Provence Alpes Côte d'Azur, les deux extrémités du projet de ligne nouvelle entre Marseille et Nice ont été classées en premières priorités (Gare souterraine de Marseille Saint Charles avec 4 voies jusqu'à Aubagne, Gare de Nice Saint Augustin avec un début de la nouvelle ligne jusqu'à Cannes-Grasse permettant la création d'une boucle pour l'amélioration des trains au quotidien entre Monaco-Nice- Sophia et Cannes). La liaison entre ces deux nœuds ferroviaires, classée en deuxième priorité, est par contre repoussée après 2030.

Un Comité de Pilotage s'est tenu le lundi 23 septembre au cours duquel ont été actées les décisions gouvernementales, rappelant que la réalisation concomitante des deux extrémités du projet se ferait dans l'esprit du projet global, la partie centrale étant simplement repoussée après 2030. Les études qui seront réalisées permettront de présenter une zone de passage préférentielle dans le cadre des concertations à venir fin 2013 pour les projets relevant de la priorité 1 et mi 2014 pour le reste.

Mais repousser au delà de 2030 ou de 2050 des investissements qui permettraient le développement de notre région tout en respectant l'environnement et en participant à la diminution de l'utilisation des énergies fossiles, ne nous paraît pas la bonne solution. Les projets choisis sur l'ensemble du territoire mettent en évidence le choix de donner une priorité à la régénération du Réseau Ferré National (RFN) au détriment de la construction de nouvelles lignes à grande vitesse alors qu'il faudrait faire les deux, comme cela aurait dû être le cas depuis de très nombreuses années. Mais ce qui est surprenant c'est la part importante donnée aux investissements



routiers pouvant laisser penser que la volonté affichée par la Commission 21 de prioriser le rail sera difficile à tenir : on est loin, semble-t-il, des principes annoncés de mobilité durable.

Si l'on peut comprendre qu'une certaine priorité soit donnée au transport au quotidien, cela ne peut se faire au détriment de cette nouvelle ligne reliant Marseille à Nice. Même modernisée aux deux extrémités (Marseille et Nice) la ligne classique telle qu'elle est conçue actuellement ne permettra pas de répondre aux objectifs d'amélioration du territoire que s'est fixé la Région Provence Alpes Côte d'Azur. Puisque la modernisation du réseau ferroviaire semble devenir une cause nationale, nous demandons à tous nos dirigeants politiques, comme cela se fait en Alsace, en Midi Pyrénées et en Aquitaine, d'agir pour que la partie centrale du projet de la ligne nouvelle entre Marseille et Nice soit ramenée en première priorité.

Il n'est plus l'heure de diaboliser le TGV mais au contraire de permettre son développement en même temps que la régénération du réseau classique. L'amélioration des transports au quotidien sur notre Région ne peut être effective qu'après la réalisation de cette nouvelle infrastructure libérant des sillons sur le réseau classique.

Alain PATOILLARD

Président de l'Association TGV et Développement