



## Compte rendu de l'émission de FR3 sur la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur le 9 Mai 2014 .

L'audience de TGV Développement Var Nice Côte d'azur avec le conseiller aux transports et à l'environnement durable du Président de la République a eu un écho important et nous a permis d'être repris dans la presse, et notamment le quotidien le plus lu du Sud Est.

Cet article a semble-t-il fait du bruit, et conduit France 3 Côte d'Azur qui préparait une émission pour le Samedi 3 Mai sur les transports ferroviaires (suite à la délibération du Conseil Régional pour sanctionner le transporteur TER SNCF de ses trop nombreuses défaillances) à inviter un représentant de notre association.

Les invités étaient donc les suivants :

- **Jean-Yves PETIT**, Vice-Président du Conseil Régional PACA en charge des transports (EELV)
- **Luc LEANDRI**, Conseiller Régional PACA (Front de Gauche).
- **Philippe BRU**, Directeur régional SNCF – PACA (en duplex de Marseille).
- **Eric SAURI**, Président de l'Association des naufragés du TER Grasse/Vintimille.
- **Rémi QUINTON**, membre du conseil d'administration de l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur.
- **Jean MAZZOLI**, Président de la Communauté de Communes Terres de Lumière.

Interventions du représentant de TGV Développement :

- de 5'25 à 5'52 en tant qu'usager TER
- de 25' à 28'40 sur la LGV suivi de la réaction du directeur sncf PACA (notamment à 29'30 qui affirme que "entre les 2 [Aubagne et Cannes], LE DÉBAT MÉRITE D'ÊTRE POSÉ [pour le tracé de la Ligne Nouvelle]"
- 43'50 à 44'36 pour parler du financement des infras ferroviaires par les revenus des concessionnaires autoroutiers

### Compte rendu de l'émission :

Dans une 1ère partie, l'émission s'est consacrée à relever les difficultés quotidiennes subies par les usagers du TER dont une partie relève du transporteur SNCF. Mais très vite, l'ensemble des invités a reconnu que les incidents dont l'origine est due à l'infrastructure (ou ceux dont les conséquences sont aggravées par le manque d'infrastructure) étaient nombreux et que de toute façon, l'exigence de développement des TER passait par une infrastructure nouvelle.

La 2nde partie s'est donc intéressée plus précisément au projet de LGV, et notamment au projet alternatif via Brignoles porté par l'Association TGV Développement. Son représentant a ainsi défendu l'accélération du projet, l'intégration de Le Muy-Nice dans les 1ères priorités ainsi que la problématique des temps de parcours après présentation de cartes par le journaliste montrant le fort enclavement ferroviaire de la Côte d'Azur d'où, en 4h de train, il n'est pas possible d'aller bien loin en comparaison de Marseille ou Limoges. Il a souligné que le report modal de la voiture ou l'avion vers le train des passagers longue distance ne se fera qu'à la



condition d'une forte diminution des temps de parcours et rappelé que les trains appelés à desservir la Côte d'Azur seront fort probablement des TGVs. Par manque de temps, il n'a pas été possible de rappeler qu'actuellement, les TGV mettant 2h30 pour effectuer une distance à vol d'oiseau de 158km, ils ont donc la vitesse moyenne du pigeon voyageurs, et que les azuréens n'avaient pas vocation à être éternellement les pigeons de l'histoire.

Le directeur régional SNCF-PACA a ensuite rappelé la nécessité du projet pour les 2 noeuds de Marseille et Nice, mais fait intéressant a indiqué qu'entre les 2 (donc entre Aubagne et Cannes), le débat méritait d'être posé. Il a insisté ensuite que LN ou pas, les capacités de la ligne existante devaient être augmentées... ce qui est précisément la position de notre association.

Eric Saury a préféré revenir sur son "bastion" des TER dans le 06 (qui ne sont pourtant pas les seuls TER en PACA) et explicité le projet de boucle TER azurélienne et la gare Sophia-Bréguières. Là encore il est dommage que par manque de temps, il n'ait pas été possible de donner quelques éléments sur cette gare, dont l'actuelle localisation au milieu de la forêt de la Valmasque, à l'écart de Sophia Antipolis donc en dehors des réseaux urbains de transport en commun, contraindra ses utilisateurs à s'y rendre en voiture et ne servira qu'à la marge aux report vers le ferroviaire des déplacements du quotidien entre Sophia et Cannes, Grasse ou Nice. Eric Saury a préféré conclure que puisqu'il avait fallu 10 ans pour la 3<sup>e</sup> voie Antibes-Cagnes à 150 millions d'euros, un projet à 4.2Milliards d'euros (la boucle ferroviaire azurélienne) était de la science fiction.

Dans la 3<sup>e</sup> partie sur les Chemins de Fer de Provence, le représentant de TGV Développement est donc revenu sur la problématique du financement en mettant en avant les revenus des concessionnaires autoroutiers de la région PACA (800 milliards de km parcourus avec un péage de 10ct/km, soit 80 milliards d'euros) : si on veut financer ce projet, on peut le financer. De nouveau par manque de temps, il n'a pas été possible de mettre en perspective le coût de la LN-PCA avec le PIB de la région PACA : celui-ci étant de 138 Md€, cela signifie que si le projet devait être financé en 20 avec un emprunt à 4%, cela représenterait 900 Millions d'euros par an, soit 0.65% du PIB, ce qui est dérisoire pour vivre dans une région où l'air est respirable et les déplacements possibles. Trouver les solutions pour collecter le financement d'un projet dont la rentabilité socio-économique pour la société est avérée ne relève donc pas de l'irrationalité économique.

Alain Patouillard 06 13 20 07 79  
Rémi Quinton 06 73 76 65 87