



Compte rendu réunion à la Présidence de la République le 18 avril 2014



A notre demande, le Vendredi 18 Avril 2014, nous avons été reçus par la Présidence de la République, rue Marigny en face du Palais de l'Elysée. Participait à cette réunion M. Patrick VIEU, Conseiller du Président à l'Environnement et aux Transports, Alain PATOILLARD Président de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur et Rémi QUINTON, membre du Conseil d'Administration).

Cette réunion a été assez intéressante, tant par la durée de l'échange (1h15) que par sa qualité. Evidemment et malheureusement, nous n'en

sommes pas ressortis avec un chèque de 13 Milliards d'euros pour réaliser le projet...

Nous avons pu exposer les raisons pour lesquelles, nous estimons qu'il n'est pas judicieux que le projet de réalisation d'une deuxième infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice, soit trop étalé dans le temps compte tenu des difficultés rencontrées sur la région : démographie en expansion entraînant de nouveaux besoins de transports, congestion et pollution dramatiques et une seule ligne ferroviaire datant de 1860 pour assurer la liaison entre les Bouches du Rhône et les Alpes Maritimes, ne pouvant être une alternative à la hauteur des enjeux.

Nous avons rappelé que le choix du scénario des Métropoles du Sud (MDS) choisi en 2009 avait entraîné un coût élevé du projet du aux difficultés prévisibles (tunnels, ouvrages d'arts, urbanisation, viticulture) et qui a conduit la Commission Mobilité 21 à accepter la proposition de RFF d'un phasage avec une réalisation étalée dans le temps (de 2014 à 2050). Si certains peuvent considérer cette solution comme la meilleure pour les TER autour de Marseille et de Nice, elle est de toute évidence une réponse non satisfaisante pour les TER autour de Toulon et dans l'Est Var ainsi qu'au désenclavement de l'est du Var et des Alpes Maritimes.

Nous avons donc rappelé l'isolement extrême des Alpes Maritimes en présentant des cartes expliquant jusqu'où il est possible d'aller en 4h de train depuis Nice (même pas Valence ou Nîmes). La 5^è ville de France n'a accès qu'à 5% du territoire, et cela ne devrait pas changer avant 2040... Nous avons comparé avec d'autres villes très accessibles comme Paris et Lyon, mais aussi Toulouse, et de façon plus surprenante Limoges et Clermont (qui bien que hors réseau LGV ont une zone correcte d'influence en 4h de train comparé à Nice).

Concernant le nouvel objectif de la LN PCA nous avons souhaité que ce projet reste un enjeu national et même international et non qu'il devienne des sous projets départementaux. Car l'enjeu est bien de développer le TER autour et entre les pôles régionaux et désenclaver l'Est de la région tout en constituant le maillon central de l'axe méditerranéen Espagne-Italie et en même temps desservir rapidement l'ensemble des grandes villes de France. De cet objectif résultent, selon notre Association, trois décisions à prendre :



- **accélérer la réalisation de la priorité 1 pour 2025**
- **mettre sans attendre le tronçon Esterel (Est -Var-Cannes) en priorité 1 et donc l'inclure dans la DUP de 2017**
- **Substituer au passage par Toulon Centre, une LN directe entre Aubagne, Brignoles et Est -Var.**



Notre interlocuteur a reconnu la qualité de nos arguments et nous a précisé, qu'à titre personnel, il avait toujours pensé que le projet de LN en PACA devait être prioritaire au regard des enjeux de déplacements sur la région. Mais compte tenu des problèmes financiers actuels de la France, il estime qu'il ne sera pas possible d'accélérer les travaux de la Priorité 1 et encore moins d'intégrer rapidement le tronçon Est-Var- Cannes dans la priorité 1. Compte tenu du retard de mise en place de l'Ecotaxe, se pose même la question du financement de l'ensemble les investissements prévus dans le cadre du nouveau « SNIT » décidé par le gouvernement en Juillet 2013 à l'issue du rapport de la Commission Mobilité 21 et dont les investissements de la Priorité 1 de LN PCA font partie. Tout cela n'infléchira pas notre détermination à changer le cours des choses. Quant à ne plus passer par Toulon, il pense que ce n'est plus l'Etat qui définit, comme par le passé la politique d'Aménagement du territoire mais les Régions, et nous concernant la région PACA et ses départements. Il nous conseille donc de prendre contact déjà avec le Ministère des Transports et surtout avec la Région Provence Apes Côte d'Azur. Celle-ci devant être à même de faire réaliser une étude pour vérifier que nos propositions d'éviter Toulon sont intéressantes.

Nous allons suivre rapidement ces conseils car il serait intéressant de pouvoir faire admettre cette proposition dans le cadre de la consultation qui aura lieu dans le Var à partir de mi-mai 2014 afin de définir la Zone Préférentielle de Passage (ZPP) entre Aubagne et Toulon de façon qu'il ne soit pas uniquement tenu compte de la position du Maire de Toulon dont le souhait est d'avoir une gare TGV à Toulon Centre (qu'il a déjà !), mais qui dit en même temps qu'il n'a pas l'intention de participer à son financement et ralentit toutes les procédures pour faire passer une nouvelle ligne ferroviaire.

Pour terminer la réunion nous avons pu remettre à notre interlocuteur une courte synthèse de 4 pages et un rapport de 16 pages reprenant notre argumentaire et les propositions de l'Association.

Notre démarche s'inscrit toujours dans un processus de défense du projet malgré une situation actuelle non favorable aux investissements pourtant porteurs d'avenir, d'aménagement du territoire, de transition écologique et énergétique et d'emplois.

Bien que le désengagement de l'Etat de ces grands projets ferroviaires pour la Nation pose



question et ne parait pas acceptable aux yeux de l'Association, nous participerons à la réflexion sur les moyens financiers à donner à la région pour qu'elle puisse être motrice. A ce titre, et le Conseiller du Président en fut d'accord, il conviendrait de regarder du côté des revenus des concessionnaires autoroutiers en PACA, qui par l'importance du trafic automobile, justifie à la fois la réalisation de l'alternative écologique qu'est la Ligne Nouvelle ferroviaire Marseille-Nice et en permettrait le financement (au niveau de trafic de 2011, 800 milliards de km payants seront parcourus dans les prochaines années en PACA générant un chiffre d'affaire de 80 milliards d'euros pour Vinci, et il ne serait pas admissible que ces revenus servent encore à accroître la capacité du réseau autoroutier).

Quant aux problèmes financiers, ils seraient moindres si les décideurs écoutaient les propositions alternatives de tracés que l'Association porte depuis le Débat Public, en particulier le passage par Brignoles.

Document établi par Alain PATOULLARD et Rémi QUINTON