

Bulletin n°20

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV
Développement
*Var - Nice
Côte d'Azur*



NOUS DEVRIONS GAGNER 20 ANS !

Information:

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

70

POLLUTION
VITESSE LIMITEE
SUR AUTOROUTES

La région Provence Alpes Côte d'Azur, particulièrement attractive sur le plan social et économique, requiert pour son développement futur un important effort en matière de mise à niveau et de développement de ses infrastructures de transports. La thrombose routière, l'impossibilité pour le ferroviaire d'y faire face, et la pollution qui en découle, menacent la région. Les principaux réseaux sont saturés et les temps de parcours augmentent. La lutte contre l'étalement urbain, l'augmentation des prix de l'énergie et les enjeux climatiques doivent être pris en compte dans la réflexion prospective sur les infrastructures de transports.

La Commission Mobilité 21 puis le Gouvernement ont bien compris ces difficultés : **le projet de ligne nouvelle entre Marseille et Nice a ainsi été accepté** mais malheureusement étalé dans le temps sous prétexte de difficultés financières. Si nous ne pouvons qu'être satisfaits de cette reconnaissance, une grande amertume demeure concernant cet étalement dans le temps. Car cela signifie que les grosses difficultés présentes et à venir, devront être supportées très longtemps. Les décisions prises concernant les nœuds marseillais et azuréen vont dans le bon sens mais sont très insuffisantes. Les travaux du contrat de plan 2015-2020 auraient pu compléter mais la suppression de l'écotaxe si elle se confirme s'avèrera catastrophique. En effet, prévue dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la taxe nationale sur les véhicules routiers de transport de marchandises devait s'appliquer au 1er janvier aux poids-lourds, immatriculés ou non en France, qui utilisent le réseau routier national non concédé (ce qui exclut les autoroutes à péage) ainsi que certains itinéraires départementaux ou communaux permettant ainsi de financer les infrastructures de transports.

La route a encore de beaux jours devant elle, les Sociétés d'autoroutes également. Aussi devons nous dire de plus en plus fort comme nous avons pu le faire pendant la campagne des Municipales :

J'aime ma région, je dis oui à une ligne nouvelle ferroviaire moderne, efficace, à réaliser le plus rapidement possible.

C'est ce que nous avons pu dire à la Présidence de la république lors d'une audience et ce que nous nous apprêtons à dire au Ministère des Transports, tout en rendant visibles nos propositions dans les médias et les instances de concertation.

Alain Patouillard
Président de l'Association
TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur



DIRECTEUR
DE LA PUBLICATION :
Alain Patouillard
Président de l'association
TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur

PARTICIPATION :
Alain Patouillard
Jean-Claude Sappa
Rémi Quinton
Michel Correard
Henri Wirth
Frédéric Roux
Roger Castex

CONCEPTION
ET RÉALISATION :
Peggy Guerrini
EMILE Communication

Imprimé par CCI
IMPRIMÉ VERT PEFC

Avec la participation de:



- 3 Un printemps 2014 de bon augure
- 6 Le projet de Ligne Nouvelle proposé par la commission Mobilité 21
- 11 Consultations des Elus et du Public
- 12 Lettre ouverte aux candidats
- 14 Et si on parlait financement ?
- 17 Séminaire sur les nouveaux modes de financement
- 18 Carnoules - Gardanne : la réouverture
- 20 Suivez le rail, à Veynes, dans les Hautes-Alpes !

Un printemps 2014 de bon augure

Assemblée Générale

L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur a tenu son assemblée générale annuelle le 8 avril 2014 aux Arcs sur Argens. Cela a été l'occasion de faire le point :

- Sur l'activité de l'Association en 2013 avec en particulier les travaux de la Commission Mobilité 21,
- Sur l'avancement du projet avec l'attente de l'accord ministériel (donné le 9 Mai 2014) pour que débutent les études de la phase 2 consistant à rechercher les tracés précis relevant de la Priorité 1 (Marseille-Aubagne et Cannes-Nice) puis ceux de la Priorité 2 (Aubagne-Toulon et Est Var-Cannes),
- Sur l'activité de l'Association en ce début 2014 avec notamment la préparation de l'audience auprès de la Présidence de la République le 18 avril 2014 que nous avons sollicitée afin de présenter le dossier du projet et les propositions de l'Association que nous aimerions voir aboutir. Une audience exceptionnelle pour laquelle nous avons réalisé plusieurs documents de présentation que l'Assemblée générale a permis de finaliser.

Une audience à l'Elysée...

Cette audience 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 le chèque pour réaliser le projet... Nous avons pu exposer les raisons pour lesquelles, nous estimons qu'il n'est pas judicieux que la réalisation d'une deuxième infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice, soit trop étalée 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 de report modal vers le fer.

Nous avons rappelé que le choix du scénario des

Métropoles du Sud (MDS) en 2009 avait entraîné un coût élevé du projet du aux difficultés prévisibles (tunnels, ouvrages d'arts, urbanisation, viticulture) et que ce coût a conduit RFF à proposer un phasage avec une réalisation étalée dans le temps (de 2025 à au-delà de 2050) pour que le projet soit retenu par la Commission Mobilité 21.



Alain Patouillard et Rémi Quinton

Concernant les objectifs 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 ces objectifs résultent, selon notre Association, trois décisions à prendre :

- accélérer la réalisation de la priorité 1 pour 2025
- mettre sans attendre le tronçon 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 sera difficile

d'accélérer les travaux de la Priorité 1, ainsi que d'y intégrer rapidement le tronçon Est Var-Cannes.

Pour terminer la réunion nous avons pu remettre à notre interlocuteur une courte synthèse de 4 pages téléchargeable avec le lien (<http://lc.cx/xbD>) et un rapport de 16 pages (<http://lc.cx/x8Z>) reprenant notre argumentaire et les propositions de l'Association.

Malgré une situation actuelle non favorable aux investissements, notre démarche s'inscrit toujours

dans un processus de défense d'un projet complet de LN PCA, porteur d'avenir, d'aménagement du territoire, de transition écologique et énergétique et d'emplois, tant pour la construction du futur réseau ferroviaire de la région PACA que pour son exploitation.

Une forte couverture médiatique...

Cette réunion n'est pas restée entre les dorures de l'Élysée puisque le communiqué de presse que nous avons envoyé aux rédactions a notamment été repris sur une pleine page par Var Matin dans son édition du 29 Avril, après une interview d'Alain Patouillard par la journaliste Catherine Aubry, ce qui aura permis au plus grand nombre de prendre connaissance de nos propositions et notamment du passage par Brignoles. En venant bousculer certaines certitudes, l'article aurait fait du bruit jusque dans les services du ministère....



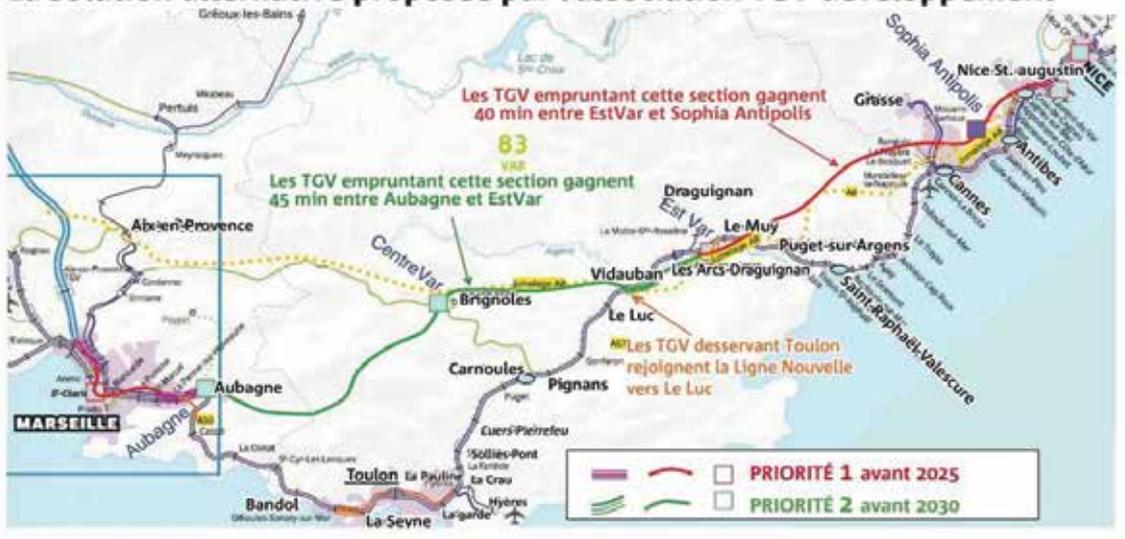
Rémi Quinton (à droite) sur le plateau de France 3

L'ex-ligne à grande vitesse ressurgit... par Brignoles

L'association TGV Développement a plaidé la cause, auprès d'un conseiller de l'Élysée, du projet d'une ligne passant par le centre Var, en accélérant le calendrier. Une consultation publique est prévue mi-mai

L'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur a de la suite dans les idées. Voilà près de 15 ans qu'elle défend, contre vents et marées, « l'indispensable réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Marseille et Nice ». Un projet qui répondrait à « une démographie en expansion » et serait une solution à une « congestion et une pollution dramatique », avec « une seule ligne ferroviaire datant de 1860 pour assurer la liaison entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes ». L'association est allée parler à Paris, la semaine dernière, au conseiller du président de la République chargé de l'environnement et des transports, de cette nouvelle ligne qu'elle appelle de ses vœux. C'est la première fois que le responsable de TGV Développement, Alain Patouillard, était reçu à un si haut niveau de l'État.

La solution alternative proposée par l'association TGV développement



Infographie Rina Uzan

« Un détour inutile et coûteux »
Alain Patouillard et Rémi Quinton, membre de son

Faire payer les concessionnaires autoroutiers?

Concernant les finances, Patouillard - Au miroir de la situation à ce moment-là, nous sommes arrivés au point où nous nous sommes dit que nous devions...

Télécharger l'article de Var Matin :
(<http://lc.cx/xbz>)

Cet article de Var Matin aura aussi permis que l'Association soit invitée à l'émission « La voix est libre » du Samedi 3 Mai sur France 3 Côte d'Azur, consacrée aux transports ferroviaires. C'est Rémi Quinton qui a représenté l'Association et est revenu sur le besoin des usagers TER d'une augmentation significative du nombre de TER, pour faire face à la forte affluence dans les trains. L'ensemble des autres invités : Jean Yves Petit EELV, Vice Président Transports PACA, Philippe Bru Directeur SNCF PACA, Eric Saury représentant «Les naufragés du TER Grasse Vintimille» ont également reconnu le besoin de nouvelles infrastructures pour répondre à cette demande. Puis Rémi Quinton a pu présenter brièvement le projet de LN PCA, les priorités et l'alternative par Brignoles, moins chère et réalisable plus rapidement pour répondre aux besoins TER de toute la région, y compris le Var, tout en désenclavant l'Est de la région en revendiquant également la réalisation de Le Muy Nice dès la priorité 1. Il a souligné que le projet ne devait pas prendre en compte que les utilisateurs des TER, mais aussi ceux qui vont et viennent de plus loin et qui prendront le train plutôt que l'avion ou la voiture à la condition que les temps de parcours soient réduits. Lors de sa dernière intervention il a rappelé, pour convaincre les sceptiques quant au financement, les 80 milliards d'euros de revenus des concessionnaires autoroutiers de PACA dans les 50 prochaines années et que « si on veut financer ce projet, on peut le financer »

Alain PATOUILLARD et Rémi QUINTON
*Association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur*

Marseille : le dernier des Coter

La concertation initiale de la LGV PACA ayant quelque peu avorté, le nouvel embryon LN PCA¹ fait désormais l'objet d'une nouvelle forme de concertation médicalement assistée.

En se substituant à RFF, l'État a adopté une stratégie *divide ut regnes*², pour arriver à ses fins. Ainsi, un projet dont l'enjeu est national, a été d'abord réduit à un besoin régional avant d'être saucissonné entre trois départements dont ni les finances ni les intérêts ne sont convergents ni ne permettront, quelle que soit la décision, de contribuer à sa réalisation.

L'État (Commission 21) a d'abord divisé l'objectif en priorités : la 1 pour 2030, la 2 pour 2050 et le reste (l'ambition !), et bien on verra plus tard. Trop heureux de ces miettes, le Copil crie sa joie et on passe à la concertation pour la priorité 1 : les nœuds extrêmes (Marseille-Aubagne à l'ouest, Cannes-Nice à l'est). Coup de chance : ces nœuds appartiennent chacun à un seul département et le Var qui ne veut pas de la ligne n'est pas concerné (et donc pas concerté). Les ZPP (zones de passage préférentiel) présentées font à peine débat.

Il convient maintenant de présenter à la concertation les ZPP de la phase 2. Cela se fait en trois temps : présentations restreintes par petits groupes aux élus des communes concernées, puis synthèse lors d'un « comité territorial » (Coter départemental présidé par chaque préfet de département) avant présentation de la ZPP approuvée par le Coter au public.

Ainsi, le préfet des Bouches-du-Rhône a réuni le 6 mai le Coter 13 pour qu'il exprime son avis sur le seul bout de ZPP de la priorité 2 du département entre Aubagne et Cuges-les-Pins en présentant un tracé dont l'essentiel est en tunnel.

Inutile de dire que la réunion, qui dura à peine plus d'une heure, fut calme, sans question importante et surtout sans contestation. Gageons qu'il n'en sera probablement pas de même lors des séances de présentation au public varois lorsqu'il découvrira la ZPP en surface entre Le Camp et Saint-Anne d'Évenos en marge du plateau de Signes.

Frédéric-Georges ROUX

(1) Quel autre nom donner en effet à un projet de « ligne nouvelle » qui devra attendre 2030-2050 pour commencer à construire des bouts de lignes entre les nœuds extrêmes marseillais et niçois et qui appelle « ambition » le doublement éventuel de la ligne Toulon-Les Arcs reportée au-delà de 2050 ?

(2) Diviser pour régner est une stratégie visant à semer la discorde et à opposer les éléments d'un tout pour les affaiblir et à user de son pouvoir pour les influencer.

Le projet de Ligne Nouvelle proposé par la commission Mobilité 21

Les différentes priorités de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Le scénario issu de la concertation en 2011 pour satisfaire des objectifs idéaux de desserte aboutissait à un projet complet de Ligne Nouvelle de Marseille à l'Italie pour un coût de 22 Milliards d'euros, difficilement finançable, avec notamment une puissante gare souterraine à Marseille avec 6 voies à quai, une gare en tranchée couverte à Toulon sous la gare existante (RFF ne s'estimant pas en mesure de porter le projet d'une gare souterraine) et une section de ligne nouvelle entre Nice et l'Italie essentiellement en tunnel avec une gare souterraine à Monaco.

Une première optimisation du projet a consisté à « alléger » les trois éléments précédents, en se contentant d'une gare souterraine de Marseille avec 4 voies à quai, en supprimant la gare en tranchée couverte pour Toulon au profit d'un élargissement en surface à 6 voies à quai de la gare existante, encadrée par les tunnels de la Ligne Nouvelle et en améliorant la ligne existante de Nice à l'Italie à la place d'une Ligne Nouvelle. Cette optimisation conduisait à un projet complet de Marseille à Nice pour 17 Milliards d'euros, reliant les 2 villes en 1h30 (contre 2h40 aujourd'hui) et apportant un gain de trafic de 15 Millions de passagers annuels. La section Toulon-Est Var a été jugée la moins pertinente et repoussée au-delà de 2050 avec la section Nice-Italie.

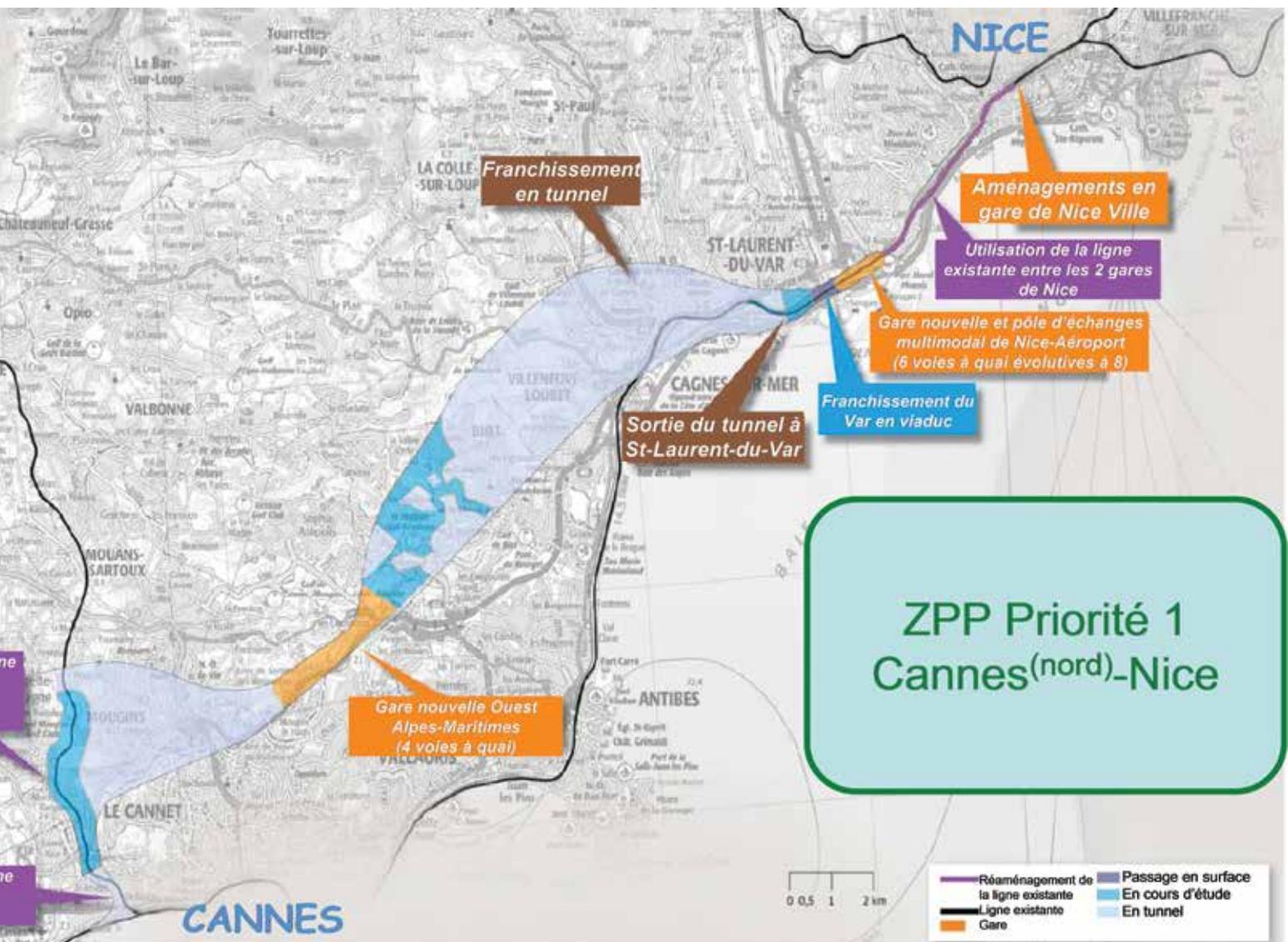
Il reste donc un projet partiel de Marseille à Nice, à réaliser en 2 priorités pour un coût de 12.6 Milliards d'euros. Ainsi 75% de l'effort d'investissement permettrait de capter 80% des gains de trafic (12 Millions de passagers annuels) et 90% des gains de temps du projet complet (Marseille Nice en 1h45).



I. UNE PRIORITÉ 1 MINIMALISTE À RÉALISER AVANT 2030

1) Dans les Alpes Maritimes : (pour 4,2 Md€) :

- Pas ou peu de modifications des installations entre Saint Augustin et Nice et entre Nice et Vintimille,
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à Nice Aéroport (6 voies à quai extensible à 8),
- Création d'une ligne nouvelle de Nice Aéroport jusqu'au croisement de la ligne Cannes Grasse,
- Réalisation d'une gare nouvelle à l'ouest de Sophia Antipolis (4 voies à quai) dont la position exacte mériterait d'être débattue,
- Raccordement de cette portion de ligne nouvelle, en attendant de continuer vers Est Var, sur la ligne Cannes-Grasse en doublant partiellement celle-ci, créant ainsi une boucle ferroviaire Nice-Sophia-Cannes-Antibes-Nice et permettant de faire circuler les TER et les TGV,
- Raccordement de la ligne Cannes-Grasse à la ligne littorale par un tunnel afin de rejoindre le département du Var.
- Certains travaux d'amélioration de la ligne existante Mandelieu-Vintimille pourraient, en plus, être réalisés dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020.



2) Dans les Bouches du Rhône : (pour 2,5 Md€)

- Mise à 4 voies depuis la sortie du tunnel existant des Pennes Mirabeau jusqu'à l'entrée du nouveau tunnel desservant la gare souterraine de Marseille Saint Charles (l'emplacement de cette entrée de tunnel sera défini par les études à venir),
- Création d'une gare souterraine d'arrêt général à Marseille Saint Charles (4 voies à quai),
- Sortie du tunnel à Saint Marcel et création d'une 4ème voie jusqu'à Aubagne satisfaisant ainsi une vieille demande des Collectivités de la zone d'Aubagne,
- L'arrivée à Aubagne n'est pas encore définie précisément, possibilité de faire arriver les 4 voies à la gare actuelle d'Aubagne et de prévoir une amorce de l'entrée du tunnel qui devrait être réalisé sous Aubagne dans les travaux de la priorité 2 permettant ainsi une éventuelle halte TGV à Aubagne. Cela devrait satisfaire les habitants d'Aubagne qui ne voulaient pas voir que passer les trains. L'association soutiendra cette idée de halte TGV à Aubagne.

3) Dans le Var :

- Néant

► **BILAN** : Cette priorité 1 est à la fois trop minimaliste et la date prévue trop lointaine. Si cette proposition dé-sature les 2 extrémités en revanche elle n'améliore aucunement la performance de la ligne entre Marseille et Nice. Ces propositions de la Priorité 1 ont fait l'objet d'une consultation avec les élus et le public fin 2013.

II. UNE PRIORITÉ 2 HYPOTHÉTIQUE À RÉALISER ENTRE 2030 ET 2050 :

1) Dans les Alpes Maritimes et le Var : (pour 2 Md€)

- Création d'une nouvelle ligne à partir du croisement avec la ligne de Cannes-Grasse jusqu'à Est Var : viaduc dans la vallée de la Siagne, tunnel sous le Tanneron, alternance de surface/viaduc/tunnel pour rejoindre la vallée de l'Argens et Est Var
- Création d'une gare d'échanges multimodale à Est Var.

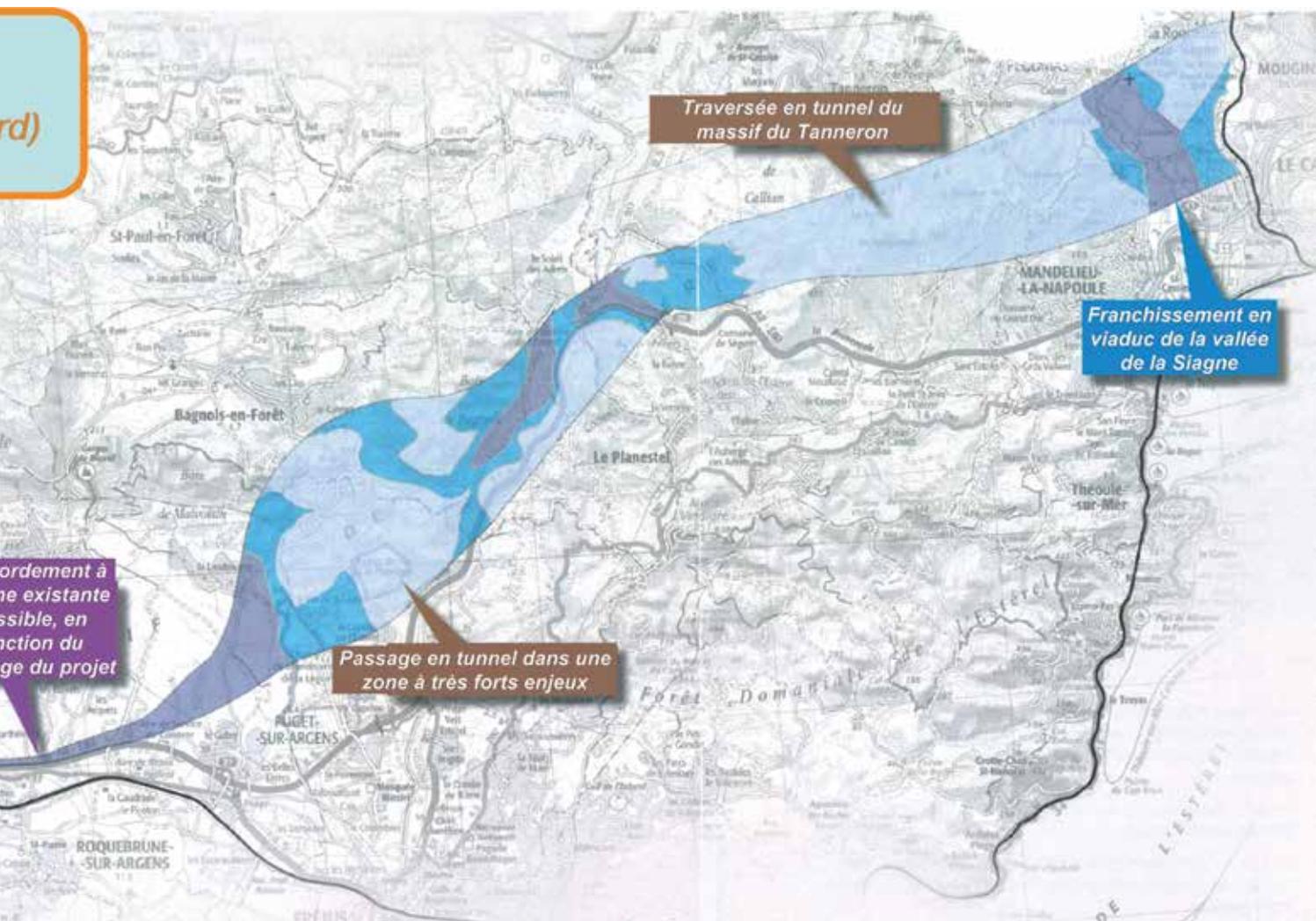
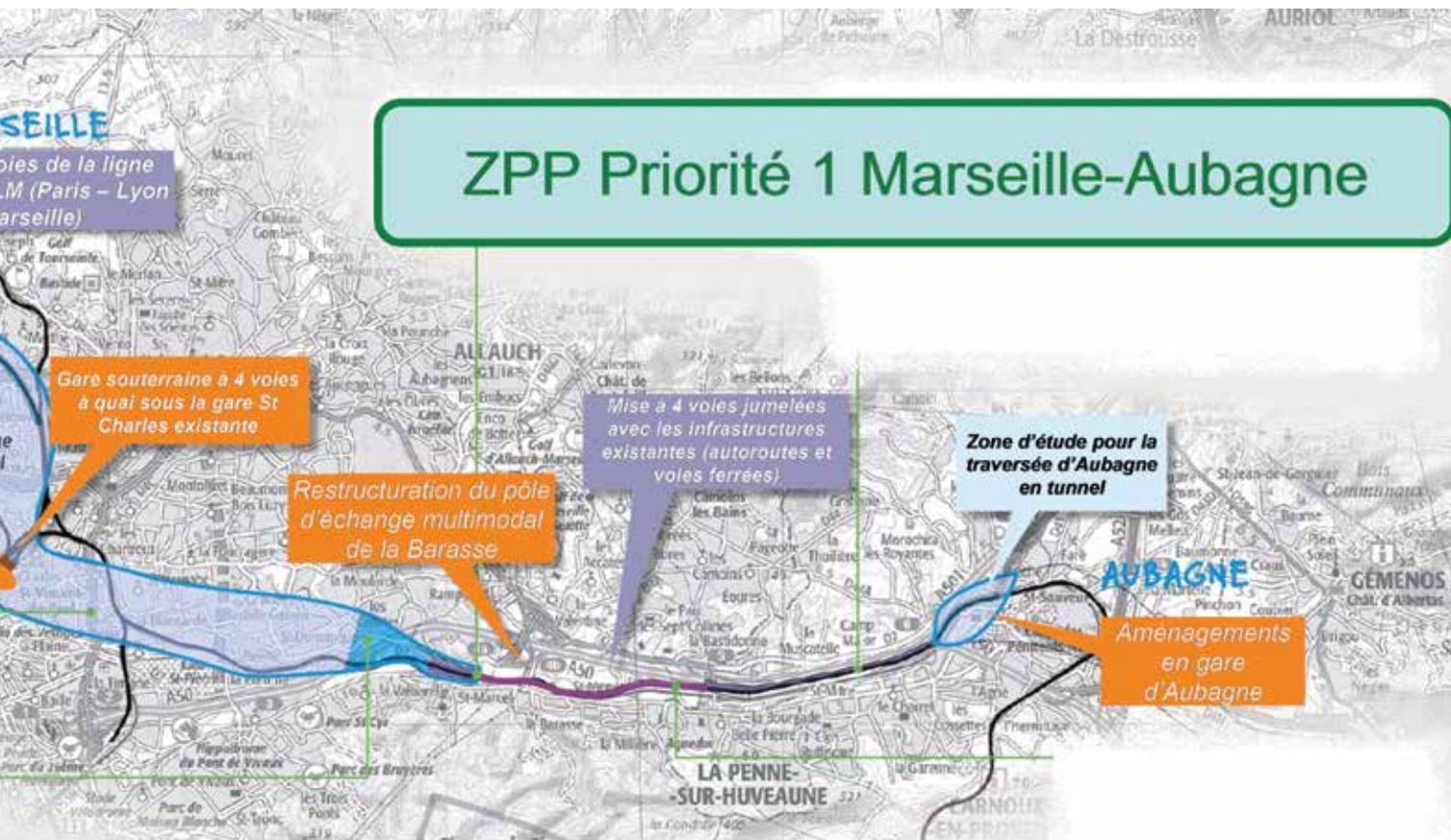
► **BILAN** : ce raccourci entre l'est Var et les Alpes Maritimes ferait enfin gagner 45 min.



ZPP Priorité 2 Est Var-Cannes (no)



ZPP Priorité 1 Marseille-Aubagne



2) Dans les Bouches du Rhône et le Var : (pour 4 Md€)

- Création d'une ligne nouvelle d'Aubagne à partir de l'amorce du tunnel réalisée en priorité 1 jusqu'à Toulon centre : tunnel/tranchée couverte jusqu'au col de l'ange, traversée au sud du Poljé de Cuges-les-Pins, passage en surface jusqu'à Evenos au sud de l'aérodrome du Castellet et au nord du Beausset, et tunnel de 8 km sous le massif du Croupatier, puis sous le Las et sous Toulon au droit d'immeubles de grandes hauteurs, débouchant à l'ouest de la gare existante de Toulon, en usant des plus fortes pentes admissibles pour une ligne ferroviaire entre les hauteurs du plateau de Signes (400m) et Toulon (niveau de la mer)
- Agrandissement de la gare de Toulon Centre (6 voies à quai),
- Création d'une 3eme voie sur la ligne existante entre Toulon et La Pauline,

► **BILAN** : le tronçon Aubagne Toulon est coûteux et peu justifié (gain de 10 min)

Ces propositions de la priorité 2 feront l'objet d'une consultation des élus après les élections municipales et le public sera consulté du 12 mai au 13 juin 2014 et pourra donner son avis. Le but recherché étant d'acter une zone préférentielle de passage (ZPP) qui

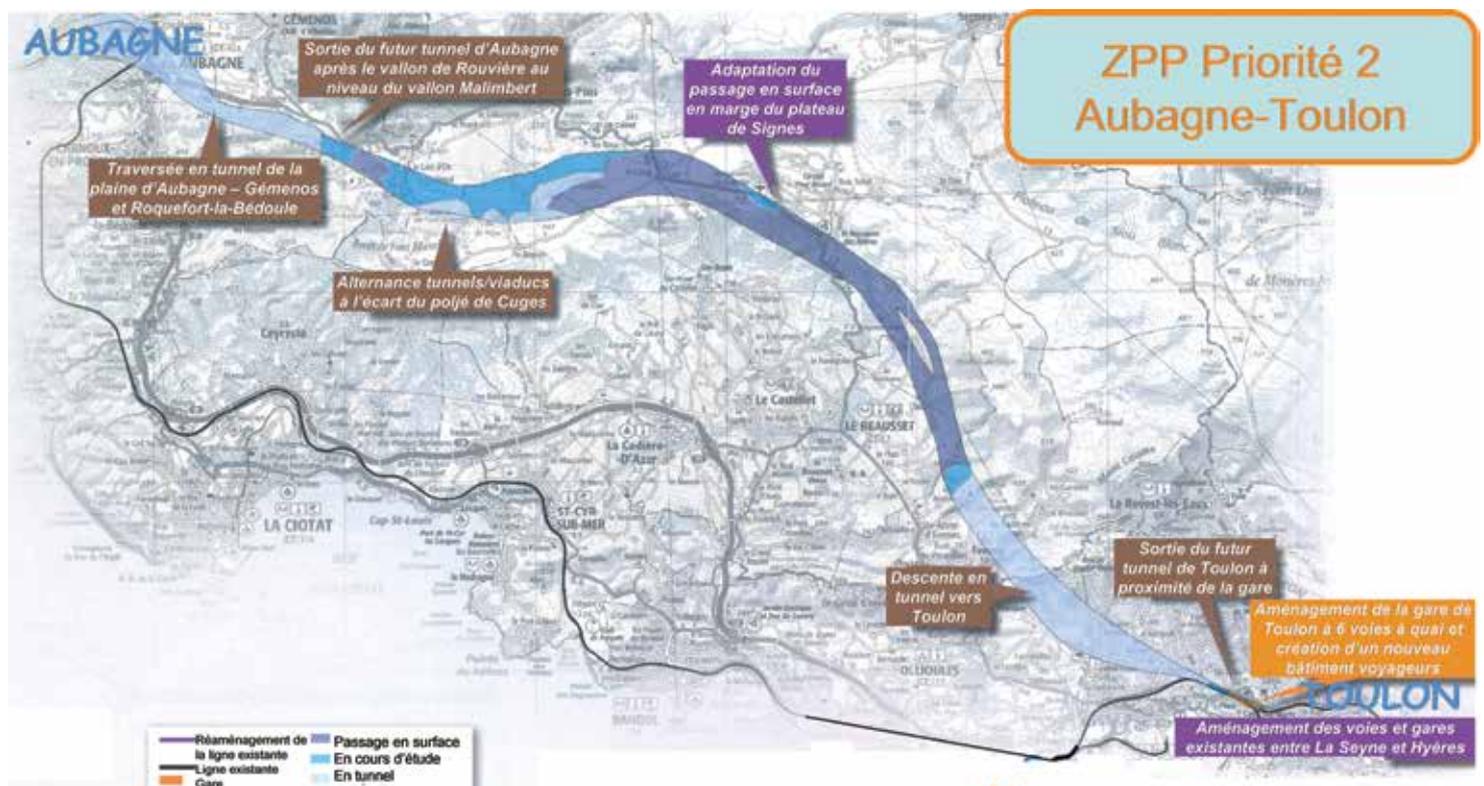
permette de lancer les études de la phase 2 sur la priorité 2 et de prendre les mesures administratives conservatoires nécessaires sur la priorité 2 afin d'éviter tout risque de fausses manœuvres entre les travaux des deux priorités.

III. UNE AMBITION APRÈS 2050 : UN RÊVE

Après 2050, réalisation de la section entre Toulon et Est Var, composée d'un tunnel entre Toulon et La Garde (sic), du doublement de la ligne existante (re-sic) entre La Garde et Vidauban y compris la traversée de Solliès-Pont et à l'exception de shunts au droit de Gonfaron et Le Luc/Le Cannet, d'un tunnel sous Vidauban, puis du jumelage avec l'A8 pour rejoindre Est Var.

Le Comité de pilotage du 23 septembre 2013 prend acte des décisions gouvernementales et le 21 octobre 2013 l'Etat demande à RFF de se préparer à mener les études de la phase 2 avec comme objectif la DUP en 2017.

Jean-Claude SAPPA et Frédéric ROUX
Association TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur



Consultations des Elus et du Public



La Commission Mobilité 21 a précisé les conditions de mise en œuvre du SNIT en retenant entre autres la réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille et Nice afin de constituer « un système ferroviaire performant » sur la région Provence Alpes Côte d'Azur. Cette ligne a pour objectif de faciliter et d'améliorer les déplacements à l'intérieur de la région tout en désenclavant l'Est de la région et en la reliant au réseau à grande vitesse et à l'Arc Méditerranéen. En juillet 2013 l'Etat a retenu en Priorité 1 la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen. Les études de la phase 1 du projet ont permis de préciser des Zones Préférentielles de Passage (ZPP) pour chaque tronçon des Priorités 1 et 2 :

- Priorité 1 : tronçon de Marseille à Aubagne et du nord de Cannes à Nice,
- Priorité 2 : tronçon d'Aubagne à Toulon et tronçon de Est Var au nord de Cannes.

A l'automne 2013 les ZPP de la Priorité 1 ont été mises en consultation :

- Au travers de Commissions Consultatives, les Préfets départementaux des Bouches du Rhône et des Alpes Maritimes ont consulté les Elus. Apparemment les interventions de ces Elus, lors des réunions, ont laissé apparaître que ce projet de ligne nouvelle était maintenant considéré comme une réponse correcte aux besoins d'amélioration des transports du quotidien, le développement de ces transports étant considéré comme une

nécessité absolue.

- Au travers de campagnes radio et de mises à disposition de plaquettes de présentation et de cartes T, le Public a été informé et a pu s'exprimer, RFF ayant reçu des centaines de réponses constructives. Le retour des cartes T a même permis de constater que 60 % des personnes sont favorables au projet.
- L'analyse de l'ensemble de ces consultations a permis à RFF de préparer un dossier ministériel de plus de 100 pages, envoyé en janvier 2014 au Ministère des Transports afin que celui-ci donne son accord pour que les études de la phase 2 puissent commencer rapidement (Recherche des tracés exacts à présenter à la DUP).

En ce qui concerne les ZPP de la Priorité 2, elles seront mises en consultation du 12 mai au 13 juin 2014 et seront ensuite validées par le Ministère des Transports afin que les études puissent être réalisées en même temps que celles de la Priorité 1, ce qui permettra de s'assurer de la compatibilité des tracés entre les 2 priorités et de pouvoir définir les mesures conservatoires à mettre en place pour préserver la faisabilité de la Priorité 2, en particulier au plan foncier. Ces études sont un prérequis pour pouvoir intégrer ces sections à la DUP prévue pour 2017 (ce que l'Association souhaite concernant Est Var-Cannes), ou instaurer un PIG (Projet d'Intérêt Général). Nous étions en attente de l'accord du Ministre pour valider le fuseau de la ZPP sur la priorité 1 et dernière nouvelle le 9 mai 2014, Frédéric Cuvilier a publié un communiqué indiquant son accord, permettant le lancement de la 2^{ème} phase des études et demande leur accélération pour une DUP en 2017. Excellente nouvelle.

Michel CORREARD

Trésorier de l'Association

TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

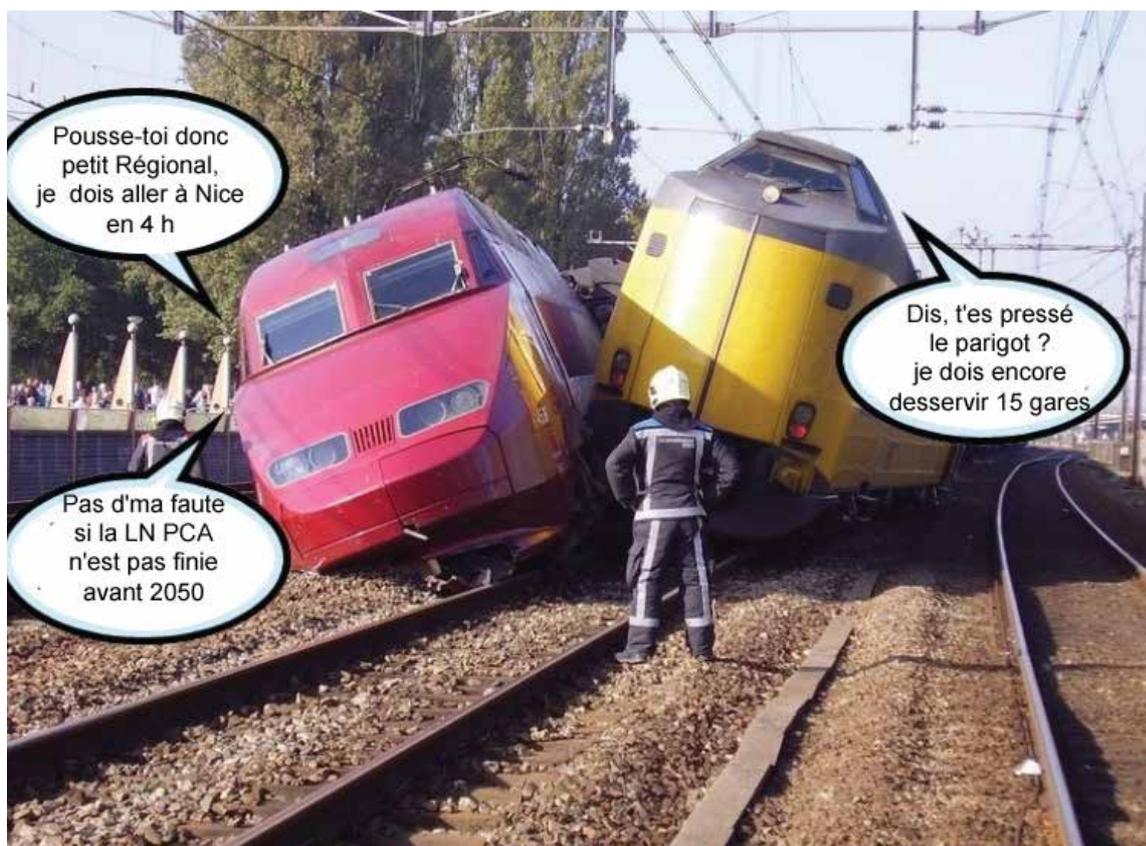
Lettre ouverte à tous les candidats aux Municipales dans le Var

Certains Collectifs anti LGV demandent aux candidats de signer une Charte pour qu'ils s'engagent à refuser par tous les moyens, la possibilité de créer une deuxième infrastructure ferroviaire dans le Var. Nous tenons à rappeler par la présente lettre, les raisons pour lesquelles cette réalisation est vitale pour la région Provence Alpes Côte d'Azur. Loin d'être un caprice, c'est la réponse inéluctable aux difficultés que rencontre notre région qui iront, sinon, en s'aggravant. Ces difficultés, les voici :

- La thrombose des déplacements dans la région PACA, qui va en s'accroissant sous l'effet de la croissance démographique : 5 millions d'habitants en 2012, 6 millions attendus en 2040 (soit + 30 000/an) avec un attrait touristique important, représentant pendant la saison estivale un apport de population de plus de 2 millions d'habitants.
- La saturation des infrastructures routières, entraînant leur congestion, des pollutions atmosphériques (600 000 personnes soumises à une pollution hors norme), des pertes de temps quoti-

diennes (10 jours/an perdus pour un usager Marseille-Aix, 6 jours sur Cannes-Nice), un début de recul de l'attractivité de notre région... malgré les derniers investissements routiers réalisés (mise à 2 fois 3 voies de l'A8, de l'A50, la L2 à Marseille, les tunnels de Toulon, la modernisation des échangeurs de Nice Saint Augustin et d' Antibes). Il n'est pas possible pour l'environnement de continuer à développer encore et toujours les capacités routières.

- L'impossibilité actuelle pour le rail d'être une alternative à la hauteur des enjeux compte tenu de l'énorme retard des infrastructures ferroviaires régionales, malgré les efforts de la région PACA ces 15 dernières années (réouverture de Cannes-Grasse, réalisation de la Virgule d'Avignon, modernisation des gares, 3eme voie entre Antibes et Cagnes et entre Marseille et Antibes ...).
- La saturation du réseau ferroviaire qui en résulte : aux heures de pointe, les lignes existantes sont



utilisées au maximum de leur capacité par des trains aux vitesses hétérogènes (trains à longs parcours ne s'arrêtant que dans les principales gares cohabitent avec des TER périurbains desservant chaque halte et des trains de fret sans arrêt dans les gares voyageurs). La demande est mal satisfaite, les trains sont bondés, les usagers contraints de décaler leur voyage en heure creuse ou de renoncer au train. Des scénarios de perspectives pessimistes font état de 10% de voyageurs laissés à quai dans les années à venir.

- L'enclavement ferroviaire du Centre et de l'Est Var et des Alpes Maritimes. En effet, à partir de Nice, en 4h de train on ne dépasse ni Nîmes, ni Valence. Toulouse est plus proche d'Avignon, que Nice. La région en perd son unité et sa cohérence.

Néanmoins, les propositions actuelles de passage pour cette seconde infrastructure ferroviaire avec une section entre Aubagne, le col de l'Ange, Evenos et une descente en tunnel sur Toulon ne sont pas satisfaisantes. Elles sont à la fois prévues dans un délai trop lointain, sont trop chères et trop impactantes pour l'environnement et les riverains, sans pour autant être une solution adaptée pour le désenclavement ferroviaire du centre et de l'est Var, et des Alpes Maritimes.

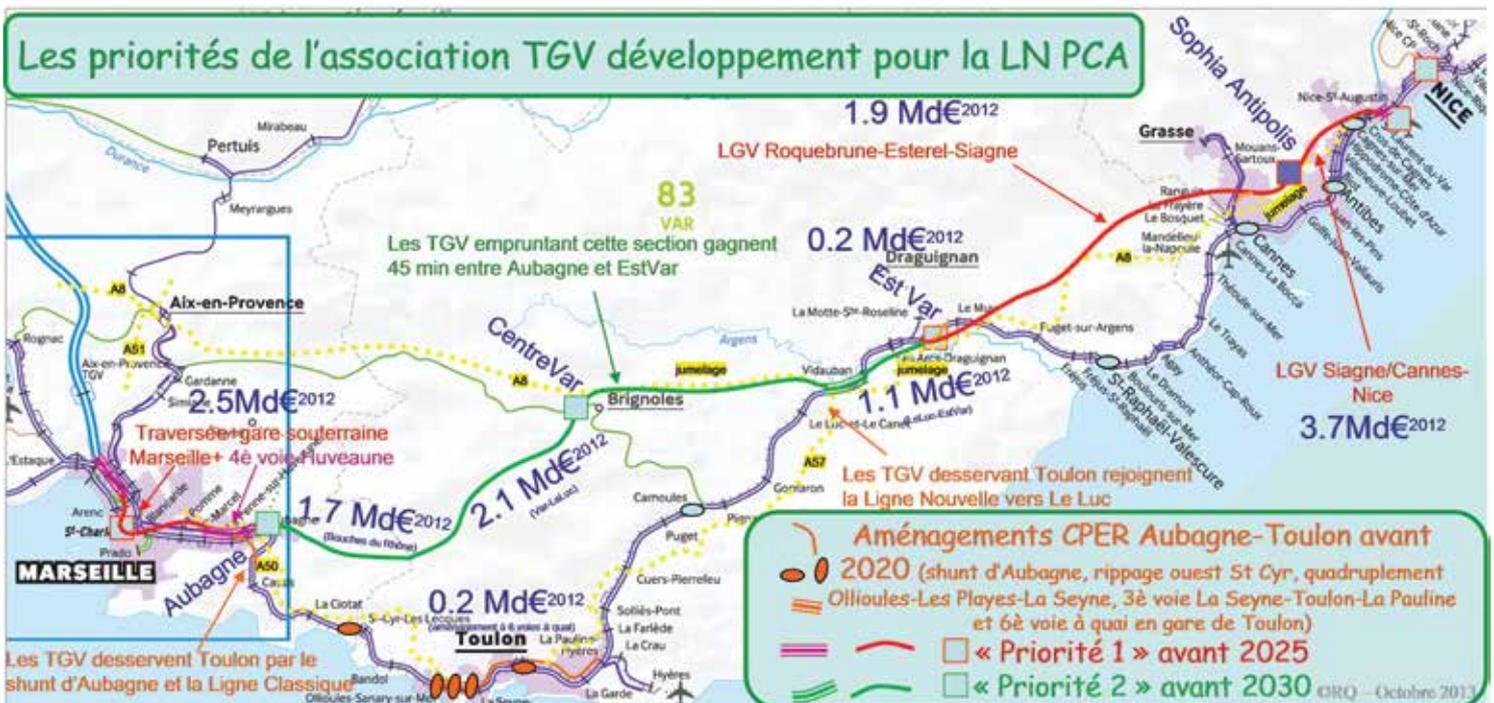
Loin de renoncer à cette nécessaire seconde infrastructure pour le Var, nous préconisons donc qu'après la traversée souterraine d'Aubagne, la Ligne Nouvelle remonte vers Brignoles pour rejoindre le couloir de nuisance existant de l'A8. Une gare TGV/TER Centre Var pourrait être créée, vers Brignoles, en lien avec la réouverture de la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules que l'Association soutient.

Dans ce scénario, Toulon resterait évidemment directement desservi par des TGV vers toutes les destinations en utilisant la ligne actuelle à moderniser dans le cadre du contrat de plan 2014-2020.

Les objectifs poursuivis par cette lettre sont de rappeler les véritables raisons de la construction de cette nouvelle infrastructure ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur afin que chacun prenne conscience de ce que la région deviendrait si par malheur rien n'était fait.

Nous nous tenons à votre disposition pour de plus amples informations au sujet de cette Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Alain PATOUILLARD
Association TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur



Et si on parlait financement ?

Rencontre avec un économiste sur les partenariats public-privé dans les grands projets d'infrastructures de transport

Alain Patouillard • Modalités de financement aux multiples aspects contractuels, les partenariats public-privé semblent représenter aujourd'hui pour les institutions nationales et européennes une solution innovante pour combler le déficit des financements publics nationaux. Certains économistes dont vous faites partie ne semblent pas être d'accord sur une telle présentation.

L'économiste • Faussement présentés comme une modernité, les PPP existent en fait depuis les origines de la civilisation et, à ce titre, n'ont de réellement innovant que la dénomination.

L'émergence de nouvelles techniques contractuelles étrangères met aujourd'hui à mal le modèle utilisé depuis très longtemps dans notre pays provoquant une certaine confusion des genres et un amalgame préjudiciable à la décision économique.

En effet, l'ordonnance du 17 juin 2004 entraîne une évolution du cadre juridique et technique de définition et d'application des PPP en France confirmant une certaine dérive vers un modèle inspiré de la pratique britannique des PFI (Private Finance Initiative) mis en œuvre par le gouvernement de Margaret Thatcher en 1992 dans les chemins de fer et étendus depuis à d'autres domaines des services publics.

Présentés comme une solution-miracle face à l'endettement public ou à l'incapacité de la personne publique à assumer des projets complexes, ces contrats de long terme ouvrent des perspectives nouvelles en permettant de combiner maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage dans une nouvelle forme d'association de l'entreprise privée aux investissements et à l'exploitation d'équipements ou de services publics.

Ils englobent le montage juridique et financier des opérations, autorisant des modes de rémunération innovants comme le paiement différé du prix des prestations qui dispenserait l'Etat d'un préfinancement des travaux lui offrant théoriquement la possibilité de déconsolider son investissement.

Pour le financement des ouvrages, ces contrats autoriseraient également le recours au crédit bail, à la

LOA ou aux cessions de créances détenues sur le secteur public.

Véritable privatisation des services de maîtrise d'ouvrage publique puisqu'ils attribuent au privé la conception/construction, l'exploitation, la maintenance et le financement des équipements publics, ces « contrats de partenariat » où l'Etat ne prend plus aucun risque au niveau financier sont donc fondés sur une certaine méfiance à l'égard de la capacité des services publics dans la construction et la régulation des infrastructures.

Ils induisent en outre de facto une pure marchandisation des biens publics.

De plus, en offrant la possibilité de confier dans un même marché la conception, le financement, la construction et l'exploitation, ces nouveaux dispositifs contractuels vont permettre de revenir sur une règle intangible en matière de construction d'ouvrage public qui stipule que « celui qui conçoit l'ouvrage doit être indépendant de celui qui le réalise ».

Nul besoin de dissenter longtemps pour comprendre que l'interdépendance de la maîtrise d'œuvre tant avec la maîtrise d'ouvrage qu'avec le constructeur est vecteur d'opacité dans le contrat, et constitue à ce titre un risque potentiel d'entente voire de collusion pouvant sérieusement troubler l'efficacité économique du projet et la qualité du travail réalisé.

Cela sans évoquer le possible surenchérissement du coût financier des projets sur le long terme, car si le Gouvernement peut généralement emprunter à de meilleurs taux puisque le risque de non-remboursement est moindre, les entreprises du secteur privé ne bénéficient pas des mêmes garanties.

Les dysfonctionnements des PPP mis en relief par les catastrophes des Chemins de Fer anglais entraînant la faillite de la compagnie Railtrack nous amène à nous interroger sur l'utilisation des PPP en France.

Effectivement on peut s'interroger sur les raisons profondes qui ont provoqué ce choc en retour et ces

propositions d'aménagement substantielles dans des techniques contractuelles pourtant avérées sur le territoire national.

En premier lieu, cela nous semble imputable à une vision souvent trop dichotomique des univers de l'économie privé et de l'économie publique, une idéologie dogmatique qui veut que l'on oppose les modèles de gestion supposés plus efficace pour le secteur privé, ce qui contrarie à juste titre le secteur public.

Hors, l'entreprise n'a pas besoin d'être privée pour être efficace, ce qui compte c'est avant tout la discipline qu'impose un compte d'exploitation à présenter à des partenaires privés ou publics et l'image à défendre vis-à-vis des concurrents, du public ou des collectivités territoriales, ainsi que le savoir-faire technique qu'elles possèdent.

En second lieu, on appréhende souvent mal les risques inhérents à l'économie des infrastructures dont le partage devrait pourtant demeurer l'élément-clé des contrats de PPP. En effet, compte tenu du profil temporel des flux de dépenses et de recettes d'une infrastructure : investissement initial plus long et plus lourd, rentabilité stricte faible et sur un long terme, donc risquée, faible marge bénéficiaire, aucune initiative strictement privée ne peut être à l'origine d'un projet d'infrastructure tant les taux de rentabilité et les profits attendus sont bas pour le secteur privé malgré des risques importants.

Les rares tentatives dans ce sens (ORLYVAL, EURO-TUNNEL) se sont d'ailleurs soldées par des échecs cuisants nécessitant ensuite des restructurations majeures avec implication importante du secteur public. Car, dans tous les cas, le Gouvernement restant responsable aux yeux de la population, il se doit d'intervenir pour réparer les éventuels pots cassés, afin d'éviter que le service public ne cesse, et cela quel que soient les responsabilités contractuelles du partenaire privé : la notion de transfert de risque du public vers le privé paraît ainsi totalement galvaudée.

Si l'on ne remet pas en cause le besoin de développer ces partenariats, il nous paraît indispensable qu'il soit au moins possible d'en maîtriser précisément les termes et d'en contrôler l'application.

A l'étude, l'efficacité économique recommande plus un partage des risques transparents et équilibrés, chacun des partenaires publics et privés assumant

une partie des risques afférents aux projets sur la base d'une mutualisation des compétences du secteur privé et du secteur public.

Dans la plupart de ces types de contrats, les prix, la nature des services fournis ainsi que la façon de les produire continuent d'être fixés par décision centralisée, ce qui exclut la formation de profits exagérés et garantit la qualité et la pérennité du service.

Du fait des risques encourus et de la durée des opérations, ces partenariats en termes de partage reposent avant tout sur un précepte fondateur qui rend à ce titre le modèle français unique, la confiance :

- Confiance des opérateurs dans les pouvoirs publics, dans leur capacité à créer l'environnement propice au succès, dans leur bonne foi et dans leur volonté de ne pas modifier les règles du jeu,
- Confiance des pouvoirs publics dans les opérateurs, dans leur bonne volonté et leur savoir-faire, dans leur capacité à s'adapter aux changements et à innover.

Il importe donc de rester vigilant sur les termes proposés dans les nouvelles modalités d'ententes contractuelles afin que ces dernières n'excluent pas le contrôle et la régulation de l'Etat, ne renchérissent pas de trop le coût financier des projets sur le long terme et surtout ne remettent pas en cause la notion même de « bien public », ce que l'on peut raisonnablement craindre avec les contrats de partenariat.

Il semblerait en plus que les contrats de partenariats évoluent d'une manière très défavorable.

Très en vogue sous le précédent quinquennat, les contrats de partenariat public-privé se sont fortement réduits depuis plus d'un an. Ainsi, seuls 17 projets ont été attribués dans les 10 premiers mois de l'année 2013, soit une baisse de plus de 72% par rapport à la période 2012.

Cette décrue est imputable à de nombreux facteurs, au premier rang desquels la baisse de la commande publique, facilement perceptible à l'approche des élections municipales, mais également la difficulté du montage des projets dont la complexité financière fait écho à la frilosité des banques à s'engager sur des financements de long terme.

La réduction des avantages fiscaux consentis aux entreprises signataires d'un contrat de PPP, décidée

fin 2012 dans le cadre de la loi de finances (une partie des intérêts d'emprunt ne sont plus déductibles de l'impôt), n'est pas non plus étrangère à ce mouvement de repli.

Mais le réel écueil vient surtout de la question de la « soutenabilité budgétaire » des opérations engagées sous ce régime. En effet, dans un contexte de raréfaction des finances publiques, le coût de long terme des projets en CP a été jugé trop cher par le Gouvernement sur le long terme, ce qui a conduit l'Etat à prendre un décret pour réaliser une étude sur les conséquences financières des PPP.

N'en demeure, il n'est pas encore question aujourd'hui de mettre fin à ce régime, le CP étant considéré au Ministère de l'économie comme « un outil parmi d'autres de la commande publique, avec ses vertus et ses inconvénients » et surtout une franche capacité à masquer l'impécuniosité de l'Etat.

Pourtant certains projets commencent déjà à montrer les limites de l'exercice : pour exemple, si le Grand Stade de Lille réalisé par Elisa, filiale d'Eiffage, a déjà doublé l'endettement de la communauté urbaine, la redevance qui sera perçue pendant 31 ans prévoit en outre une partie variable liée au résultat du Losc et au niveau de remplissage du stade... des investissements publics liés à des performances sportives, soit un surcoût potentiel colossal pour la collectivité en cas de contre-performance du club.

Et parmi tous les contrats de partenariat conclus depuis quelques années, il y en a un plus particulièrement qui attire l'attention : celui conclût avec la société AUTOSTRADE PER ITALIA dans le cadre d'un contrat de partenariat portant sur « le financement, la conception, la réalisation, l'entretien, l'exploitation et la maintenance du dispositif nécessaire à la collecte et au recouvrement de l'écotaxe poids lourds et qui a abouti à la création du consortium ECOMOUV' en partenariat avec THALES, la SNCF, SFR et STERIA. Si ce contrat peut être considéré comme atypique par les moyens technologiques mis en œuvre, deux rapports issus du Parlement et du Sénat considèrent que le coût global du partenariat, bien qu'élevé, ne semble pas surestimé au regard des moyens mis en œuvre pour la collecte, mais qu'il serait intéressant d'évoquer les 230 millions d'euros qui seront versés chaque année à Ecomouv pour sa gestion de

la dette, soit 20% du montant total de celle-ci alors qu'en Allemagne la société TOLL COLLECT, pour la même prestation, n'en perçoit que 13,6 %.

Ce mode de recouvrement entièrement nouveau et automatisé fait de cette nouvelle perception, la taxe la plus coûteuse jamais mis en place au niveau national, un système lourd et prohibitif qui, bien loin de remplir l'objectif écologique pour laquelle elle a été originellement développée, devrait conduire de l'avis du Ministère des Transports, à une augmentation de 15 à 20 % du trafic poids lourds sur les autoroutes ! En effet, loin de promouvoir les circuits courts, cette écotaxe devrait conduire nombre de transporteurs à revoir leur calcul économique pour se reporter sur les grands axes routiers, un travers pointé dans le rapport de la sénatrice Marie-Hélène DES ESGAULX et une manne supplémentaire estimée à 400 millions d'euros par an pour les sociétés d'autoroutes.

Je vous remercie. Nous retrouvons dans votre analyse les réflexions que nous entendons de plus en plus souvent sur la région Provence Alpes Côte d'Azur quant au rôle important des Sociétés d'autoroute du littoral en ce qui concerne le refus par certains de la réalisation de la nouvelle infrastructure ferroviaire reliant Marseille à Nice.

**Propos recueillis
par Alain Patouillard**

Séminaire sur les nouveaux modes de financement

Lors de ce séminaire sur les nouveaux financements des infrastructures de transports le 18 mars 2014 à la Caisse des Dépôts et Consignations, il a été entendu :

- En règle générale aucune infrastructure ne peut être réalisée sans apport d'argent public,
- Les investissements à venir vont s'opérer sur la transition énergétique, le haut débit et la rénovation des moyens de transports actuels,
- L'argent public devient rare mais par contre l'argent privé est abondant (assurances, fonds de placement, fonds souverains) mais le manque de rentabilité et les risques encourus (risques technologiques et géologiques) font que cet argent n'est pas attiré par les investissements nécessaires pour réaliser des infrastructures, ces in-

frastructures étant pourtant un élément essentiel de compétitivité.

Il est facile à deviner les propositions qui sont ensuite faites concernant les financements dits innovants proposés : cela consiste à découper les travaux en deux phases :

- une phase génie civil en général pas ou peu rentable comportant les risques repris ci devant qui devrait être réalisée sous maîtrise d'ouvrage publique avec de l'argent public,
- Une phase équipement et gestion en général rentable à réaliser avec des PPP ou avec des « Projects Bonds » sorte d'emprunts obligataires gérés par la BEI, récupérant ainsi l'abondance constatée de fonds privés.

Le financement n'est pas le problème

Complément ou alternative à l'écotaxe, il pourrait être opportun, en particulier dans une région comme PACA de s'intéresser aux revenus des sociétés concessionnaires du réseau autoroutier. Ainsi dans les 50 prochaines années, et au niveau de trafic de 2011, 800 milliards de kilomètres seront parcourus sur les sections payantes du réseau autoroutier de la région PACA. Cela procurera aux sociétés concessionnaires, avec l'actuel niveau de péages moyens de 10 centimes/km, 80 milliards d'euros, ce qui correspond à plus de 6 fois le coût de la Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice : ces revenus doivent-ils servir à accroître les capacités autoroutières ou financer l'alternative ferroviaire ?

Le PIB de la région PACA s'est élevé à 138 Milliards d'euros en 2012. Si la LN-PCA était financé par emprunt sur 20 ans au taux de 4%, cela représenterait des remboursements annuels de 900 millions d'euros, soit 0.65% du PIB régional de 2012, ce qui est dérisoire pour permettre de vivre dans une région où l'air est respirable et les déplacements possibles. Trouver les solutions pour collecter ce financement en faveur d'un projet dont la rentabilité socio-économique est avérée ne relève donc pas de l'irrationalité économique !

Car la question pertinente n'est pas de savoir combien ce projet coûtera. La vraie question, c'est de savoir combien cela coûterait de ne pas le réaliser. Engager rapidement le projet de LN PCA avec un scénario efficace, c'est en réalité réaliser des économies.

Alain PATOULLARD
*Association TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur*

Réouverture de la ligne Carnoules Gardanne : Un complément et une conséquence de la LN PCA via Brignoles

La ligne ferroviaire de Carnoules à Gardanne a été mise en service dans les années 1880, le trafic voyageur a cessé en 1939, l'exploitation en trafic fret ayant continué par la suite. A ce jour, seule la section Gardanne-La Barque Fuveau reste ouverte au trafic fret, la section la Barque Fuveau-Carnoules n'étant plus exploitée. La ligne est classée « défense », c'est-à-dire non utilisée mais entretenue pour raison stratégique et circulée par quelques convois militaires quelque fois par an. Sur la section de ligne Brignoles-Carnoules un train touristique circule d'avril à octobre.

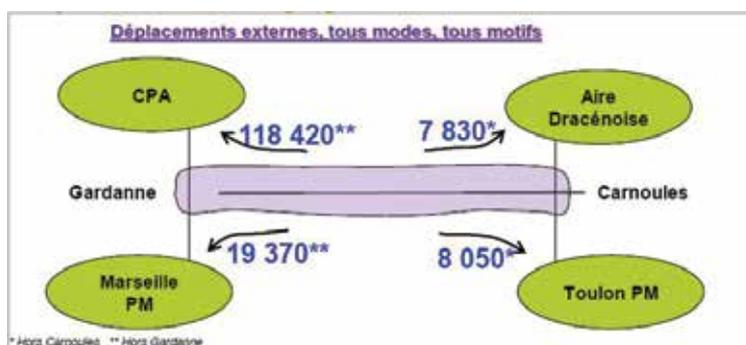
L'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont fait le choix, dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, du développement des transports publics ferroviaires afin de poursuivre le rattrapage du retard considérable en la matière. Cet objectif s'inscrit également dans le cadre de la politique de lutte contre le réchauffement climatique, en cohérence avec les objectifs issus du Grenelle de l'Environnement.

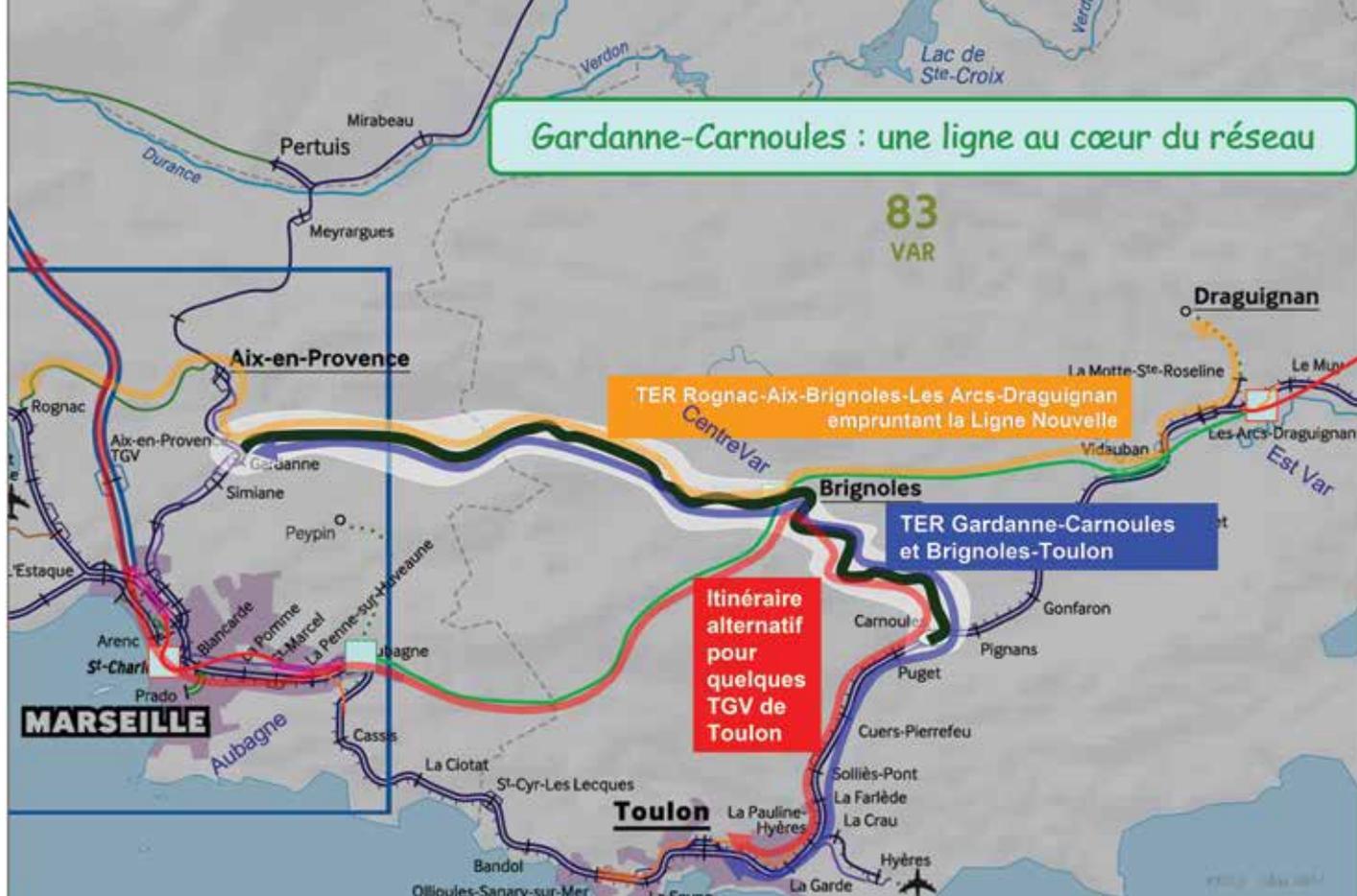
Un Bureau d'Etudes a été chargé d'étudier (*) l'ensemble des éléments techniques, socio-économiques, environnementaux et de perspectives permettant de rechercher des opportunités de valorisation à différentes échelles du temps au regard des enjeux actuels et futurs de déplacement sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La suppression de l'ensemble des PN exigée par la Directive BUSSEREAU pour la réouverture d'une ligne, fait que le montant du projet s'élève à 610 M €.

Le 7 janvier 2014, le Comité de pilotage a acté le fait que devant de tels coûts, l'Etat, RFF et le Conseil Général du Var se retirent du projet. Le Conseil Régional souhaite que malgré tout, les études d'avant projet sommaire (APS) soient réalisées, en les intégrant dans le contrat de plan 2015-2020. Ce qui devrait permettre, dès la suppression des restrictions budgétaires, de commencer rapidement les travaux sans devoir refaire les études.

Une autre raison du retrait de certains « partenaires » co-financeur, c'est que le bilan socio-économique et écologique ne plaiderait pas pour l'alternative ferroviaire. Mais il y a lieu de s'interroger, par exemple sur les trafics escomptés : comment le bureau d'étude conclut-il à seulement 1100 voyageurs par jour dans les trains de la ligne Gardanne-Carnoules ? Alors que 150 000 déplacements sont recensés vers Aix, Marseille, Toulon, la Dracénie auxquels s'ajoutent 100 000 déplacements entre les différentes communes de la ligne Gardanne-Carnoules... Evidemment, cela conduit à des coûts d'exploitation dissuasifs de l'ordre de 50 euros par passager transporté (hors investissement initial, qui vient plus que doubler ce coût) : mais n'était-ce pas l'objectif recherché ? Des temps de parcours insuffisamment compétitifs par rapport à la route, un habitat et des emplois pas assez concentré autour des gares et haltes potentielles expliqueraient ces résultats...

Pourtant, cette ligne a un caractère stratégique pour l'aménagement de notre région et le développement du Moyen Var. Sa réouverture correspond à une réelle attente populaire dans l'intérêt général du territoire. Ne pas concrétiser ce projet serait enfermer le Var dans une économie située essentiellement sur le littoral. Nous avons tous intérêt que ce projet voit le jour, il faut que les financeurs publics arrêtent de favoriser la route et donnent au train les moyens de se développer, cela pourrait commencer par revoir la Directive Bussereau concernant les passages à niveau ou d'en faire supporter les coûts de suppression à l'Etat. Sans oublier que les accidents aux passages





à niveau sont dans 99% des cas de la responsabilité des automobilistes et l'accidentologie routière serait réduite avec le report modal vers le train.

La réouverture de cette ligne permet d'améliorer notablement les transports au quotidien dans le Var mais peut aussi compléter le projet de ligne nouvelle en PACA, notre Association propose ainsi que la Ligne Nouvelle après la traversée d'Aubagne remonte vers Brignoles, et ainsi, au croisement de la ligne Carnoules-Gardanne, une gare TGV/TER serait créée, pour desservir le Centre Var dont la démographie est galopante. Ce désenclavement ferroviaire du Centre Var apporterait à la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules un nombre substantiel de passagers en correspondance TER/TGV, confortant ses avantages socio-économiques que les études s'évertuent à nier. La ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules serait donc une conséquence nécessaire de la LN-PCA, et pourrait alors être réalisée par anticipation. On sortirait ainsi du cercle vicieux où les uns (la technostructure ferroviaire) arguent l'absence d'intérêt socio-économique à rouvrir cette ligne ferroviaire (densité de population insuffisante autour des gares, réseau routier plus performant, ...) et les autres (les élus), faute de perspective de réouverture de cette ligne ferroviaire ne change pas la socio-économie du territoire (limita-

tion de la croissance démographique, étalement urbain, attribution des crédits à la route, ...). C'est ainsi que le Centre Var pourrait bénéficier de retombées positives grâce à des enjeux plus larges tels que la constitution d'un arc Méditerranéen et la nécessité d'une Ligne Nouvelle Marseille Nice, mais à condition que celle-ci soit efficace, donc via le Centre Var et que le département du Var ne soit pas résumé à sa métropole Toulon.

Il devient même possible d'envisager sérieusement la réouverture de la ligne avec électrification et des services combinant Gardanne-Brignoles-Carnoules et la Ligne Nouvelle telle qu'illustrée par le schéma. Alors ne tardons plus et continuons notre mobilisation pour la réouverture de Gardanne-Carnoules.

Jean Claude SAPPA

*Secrétaire Général de l'Association
TGV Développement Var Nice Côte d'Azur*

Rémi QUINTON

Membre du Conseil d'Administration

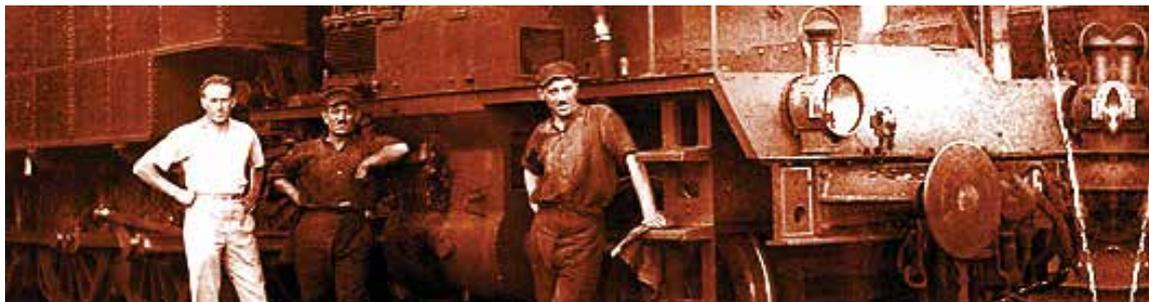
Henri WIRTH

Président de l'association

Un train entre Gardanne et le Var

(*) La présentation de des études sur Gardanne-Carnoules aux associations est disponible sur ce lien : <http://lc.cx/xEk>

Suivez le rail, à Veynes, dans les Hautes-Alpes !



«Veynes, c'est le chemin de fer» dit-on depuis ... longtemps ... avant même 1875, date de l'arrivée du premier train en gare, venant de Marseille car les travaux de construction des voies ont duré plusieurs années, ainsi que l'édification des bâtiments du dépôt, de la grande rotonde et des logements de la Compagnie du Paris Lyon Méditerranée.

Le train arrive en effet dans les Hautes-Alpes, le 1er février 1875 et Veynes, à 814 m d'altitude devient un bourg ferroviaire, le centre de l'étoile du P.L.M dans les Alpes du sud, un dépôt vapeur important.

Aujourd'hui, Veynes c'est toujours ses quatre lignes ferroviaires vers Briançon, Grenoble, Marseille et Valence, ses cheminots et sa gare, même si depuis la fin de la vapeur, l'activité est réduite.

A 10 min à pied de la Gare SNCF «Veynes -Dévoluy», c'est aussi depuis près de 15 ans un écomusée accueillant qui conte l'histoire des cheminots, leur métier ... et son évolution, la fin de l'immense rotonde ferroviaire en novembre 1971 et la transition de la vapeur au diesel.

C'est une immersion dans l'extraordinaire monde du rail, les souvenirs, et le témoignage bien vivant des cheminots passionnés qui l'animent. Pas de nostalgie ici, bien que les visiteurs y retrouvent un peu de leur enfance ... juste le sens du métier, du service et de la transmission.

« Un vrai plaisir ... rien de trop ... rien de moins. L'essentiel est donné : l'objet, le symbole, l'image, l'esprit des cheminots qui ont mis le meilleur d'eux mêmes dans cette recherche pour notre éducation et notre bonheur. A tous, merci. » Une visiteuse, extrait du livre d'or de l'écomusée.

Site web : www.ecomusee-cheminot.com

04 92 58 00 49 ou ecomusee.cheminot@wanadoo.fr.

Roger CASTEX,

*Président de l'Association l'Ecomusée du Cheminot veynois
et membre de l'Association TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur.*

Bulletin d'adhésion à l'association TGV Développement Var - Nice - Côte d'Azur

à retourner accompagné d'un chèque à: 7 avenue Aristide Briand BP66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Nom, prénom :

Association, organisme :

Adresse :

Téléphone : Adresse E-mail :

Barème des cotisations:

Adhésion individuelle: 16 € / Adhésion associative: 38 € / Adhésion entreprise: 100 €