



Communiqué du 21 Avril 2015 - Assemblée Générale TGV Développement : Bientôt 15 ans de bataille et un projet LN PCA qui avance

L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur s'est réunie ce jour en assemblée générale aux Arcs sur Argens. Elle soutient depuis 15 ans la réalisation d'une seconde infrastructure ferroviaire moderne, rapide et efficace pour desservir la région PACA, développer les services TER et TGV répondant ainsi aux besoins de la population. Jean Michel CHERRIER, Directeur du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, et Jean Marc COPPOLA Vice-président au Conseil Régional en charge des investissements étaient invités et présents dans la seconde partie.

Après approbation des comptes, reconduction de ses instances et présentation du rapport d'activités d'une année riche (réunions avec le Conseiller aux transports du Président de la République, avec des Conseillers et Directeurs des services à la Région, avec RFF, participation à la concertation sur la Priorité 2, rédaction des revues périodiques, refonte du site web et diverses réunions publiques...), nous avons fait un point sur l'avancement du projet et discuté de nos futures orientations.

❖ Le contexte :

- La Commission Mobilité 21 a retenu la LN PCA dans les priorités nationales, en la séquençant, avec :
 - « Priorité 1 » avant 2030 : Marseille-Aubagne et Mougins-Nice,
 - « Priorité 2 » entre 2030 et 2050 : Aubagne-Toulon et Est Var-Mougins (au nord de Cannes).
- La « Priorité 1 » a fait l'objet d'une consultation fin 2013 puis d'un dossier ministériel à partir duquel le Gouvernement a donné son accord sur une Zone de Passage Préférentielle (ZPP) pour les études de la phase 2.
- La « Priorité 2 » a fait l'objet d'une consultation mi-2014 dont il ressort que :
 - Est Var-Mougins est fortement attendu et soutenu sur la Côte d'Azur,
 - Aubagne-Toulon est contesté et des alternatives Aubagne-**Brignoles**-Est Var souhaitées,
 - Mr CHERRIER nous a informés qu'après l'envoi par ses équipes du dossier ministériel début 2015 au Gouvernement, celui-ci avait validé le 13 Avril 2015 les Zones de Passage Préférentielles de cette Priorité 2.

L'Assemblée s'est félicitée de ces bonnes nouvelles ainsi que du financement dans le prochain CPER (Contrat de Plan Etat Région) des études de phase 2, confirmé par Mr Coppola.

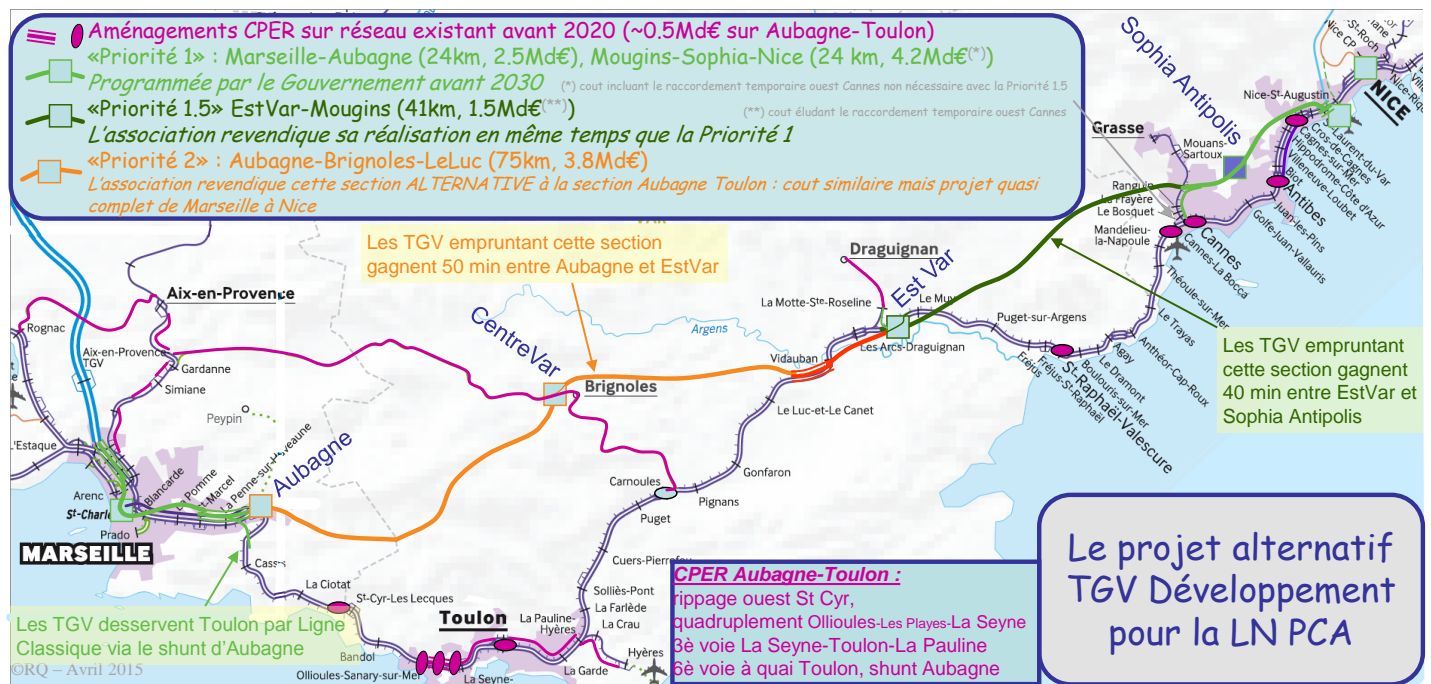
La nécessité de la LN PCA n'a plus à être démontrée mais doit sans cesse être rappelée :

- ❖ la population en Région PACA a triplé depuis le 19^{ème} siècle avec une forte mobilité des habitants et des touristes de plus en plus nombreux,
- ❖ le réseau ferroviaire a peu évolué depuis le 19^è siècle avec une seule ligne entre Marseille et Vintimille, soit un ratio km de fer par habitants 5 fois inférieur à la moyenne nationale, bien que la Côte d'Azur soit la 1^{ère} banlieue RER derrière l'Île de France,
- ❖ les performances de la ligne ferroviaire saturée, sont par ailleurs médiocres pour les passagers : en parcourant les 158 km à vol d'oiseau séparant Nice de Marseille en 2h30, les voyageurs sont de véritables pigeons voyageurs avec une vitesse inférieure à 65 km/h,
- ❖ insuffisamment attractif, le mode ferroviaire ne capte qu'une minorité d'utilisateurs qui se reportent massivement sur la route avec son cortège de pollutions, d'accidents, de congestion. La thrombose des infrastructures routières et ferroviaires est un constat allant en s'aggravant. Et ce, malgré les efforts importants de la Région en faveur des TER dont l'efficacité pâtit de l'absence de cet investissement public national décisif qu'est la construction de la LN PCA.



Dans ces conditions, notre Association soutient les orientations et revendications suivantes :

- Le périmètre de la « Priorité 1 » doit s'élargir à la section Est Var-Mougins (voir schéma « Priorité 1.5 » ci-après), au surcoût modeste, pour :
 - ne pas retarder le désenclavement ferroviaire des Alpes Maritimes (gain de 40min),
 - garder sa connexion au réseau TGV. A défaut de ligne nouvelle le risque est réel de voir les TGV avoir un terminus à Marseille,
 - donner à cette priorité 1 une forte rentabilité et diminuer les subventions publiques pour sa réalisation,
 - que l'égalité des territoires soit réelle: en 2017 Bordeaux- Paris 495 km en 2h, en 2030, Limoges- Paris 340 km en 2h et en 2040 il faudrait toujours 2h30 de train entre Nice et Marseille, villes séparées de 158 km ?
- Les alternatives au passage par Toulon entre Aubagne et Est Var, via Brignoles, doivent enfin être mises à l'étude.
- Un observatoire de la saturation et des trafics sur l'axe Marseille Nice doit être mis en place, pour consolider la programmation de la LN PCA et actualiser continûment les justifications de son opportunité, dans cette phase 2 des études où par ailleurs il faudra des discussions constructives sur les variantes de tracés.



Alain PATOULLARD
Président de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur
Tel 06 13 20 07 79

Un dossier synthétique de l'Association remis au ministre est consultable à l'adresse :

<http://associationtgvdeveloppement.fr/wp-content/uploads/2015/02/dossier-joint-a-la-Lettre-au-secretaire-dEtat-aux-Transports-16fevrier-2015.pdf>

Revue semestrielle jointe : <http://associationtgvdeveloppement.fr/wp-content/uploads/2015/01/TGV21-vFINALE.pdf>

Le schéma ci-dessus peut être téléchargé ici :

http://ekladata.com/lgvpac.eklablog.com/perso/tgvdev/2014_EV_schema_revendication_P1P15P2.jpg