



## Communiqué sur la Rencontre du 19 mai 2015 concernant la Grande Vitesse Ferroviaire (GVF) au Théâtre Mazenod à MARSEILLE.

Après une série de mauvaises nouvelles pour le secteur ferroviaire (rapport de la cour des comptes sur les LGV, vote controversé de la loi MACRON sur la libéralisation des bus, annonce de fermeture massive de lignes « TET » Trains d'Équilibre du Territoire, avis négatif de la commission d'enquête sur le projet GPSO), notre Association a décidé de prendre le contre-pied du discours ambiant « ferroviphobe » en organisant le 19 mai 2015 une rencontre sur la GVF.

Il a donc été fort agréable, tout au long de la journée, d'entendre se déconstruire nombres d'idées reçues concernant la GVF, souvent véhiculées par des anti-LGV cachant habilement le lobby routier. En effet certains avancent un coût prétendument élevé de la GVF alors qu'il s'agit du moyen le plus économique d'offrir des services ferroviaires à longue distance. D'autres suggèrent que les usagers du train ne sont pas demandeurs de gains de temps/confort alors que toutes les analyses des trafics passés démontrent l'inverse. D'autres encore considèrent que les investissements dans la GVF se sont faits contre le réseau classique, oubliant d'une part que des pays sans GVF ont aussi connu un abandon de leur réseau classique et d'autre part que la GVF bénéficie directement au réseau classique, via les investissements de modernisation permettant aux TGV d'atteindre leur destination finale. De plus les péages des TGV financent l'ensemble du réseau et certains TGV assument même directement une fonction de transport régional que les Régions devraient subventionner le cas échéant.

Il se dit parfois que les LGV n'aménageraient pas le territoire, et pourtant, il est évident que les LGV ont permis :

- un développement important des TER partout où elles ont libéré le réseau classique des trains Grandes Lignes.
- de structurer le territoire en accroissant une mobilité plus fréquente, confortable et non polluante. Plusieurs études le démontrent avec sérieux. Exemple d'Annecy : des dizaines de TGV après avoir roulés sur des lignes de montagnes, parfois à voie unique desservent cette ville, au plus grand bonheur des centaines de voyageurs qui les empruntent et de l'attractivité du territoire qui en résulte. Faut-il les supprimer pour satisfaire la Cour des Comptes ?

Et n'oublions pas que pour sauver l'Environnement, on ne pourra pas se contenter de rustines et laisser de côté les transports : il faudra bien reporter une grande partie du trafic routier sur le fer, moins polluant, moins accidentogène et moins encombrant. Mettre encore plus de bus sur les routes n'apparaît pas sérieux.

Victime d'attaques incessantes, la GVF est malgré tout toujours d'actualité et nous entendons contribuer à son avenir. Ce constat vaut également pour la Région PACA. Notre Association a ainsi essayé d'imaginer ce que deviendrait notre Région dès 2030 si toutes les dramatiques recommandations de la Cour des Comptes étaient appliquées et bien évidemment si la nouvelle ligne n'était pas construite rapidement.

*La ville de Nice est actuellement desservie par des TGV qui empruntent sur plus de 230 Km la ligne classique et marquent l'arrêt dans quatre ou cinq gares : « anormal » dit la cour des Comptes. On peut conclure « stoppons les à Marseille puis transférons les voyageurs et tous leurs bagages dans des TET à créer ». Mais la même institution préconise de supprimer les TET existants ! Seule solution ? Transférer à la gare d'Aix TGV tous ces voyageurs dans des centaines de « Macron-bus » que la loi autorise désormais et qui desserviraient toute la Côte d'Azur.*

Quel immense pas en arrière ! Certains contestataires en Sud Sainte Baume penseront à tort avoir économisé une ligne nouvelle « inutile et dangereuse » comme ils disent, mais c'est l'ensemble des habitants de PACA qui le payeront en congestion routière, pollution, accidents, problème de santé, pertes de temps et d'emplois. Et c'est aussi les millions de touristes qui font vivre tout le littoral y compris les viticulteurs de l'intérieur du Var qui ne pourront plus venir.

Alors un seul choix logique est à faire : **construire la nouvelle ligne LNPCA le plus rapidement possible.**

Alain PATOUILARD, Président de l'Association TGV Développement