



## Communiqué du 16 septembre 2016

### Une fin d'année importante pour LNPCA

En France s'est tenue très récemment la COP 21 qui a démontré l'urgente nécessité de remédier aux différentes causes des émissions de gaz à effet de serre.

Très récemment aussi une étude environnementale réalisée en France donne des résultats alarmants, en effet apparemment et sans que cela fasse la une des médias, la pollution tue dans notre pays 48 000 personnes par an à cause des particules fines dont plus de 30 % sont émises par la route. Cela se traduit également par la diminution de l'espérance de vie de 15 mois pour un adulte en ville et de 9 mois en campagne.

L'Agence de Santé Publique précise que cette pollution est la 3eme cause de mortalité publique en France après le tabac et l'alcool.

Aux Etats Unis une autre étude récente réalisée à proximité d'une autoroute démontre un nombre important de problèmes cardio-vasculaires pour les enfants.

Nous le savons tous, la région PACA, par sa situation et sa qualité, a un fort dynamisme démographique : 5 millions d'habitants actuellement et 6 millions prévus dans une vingtaine d'années soit une progression de presque 1 % par an.

A cela s'ajoutent plus de 34 millions de visiteurs par an.

Cela entraîne inévitablement une saturation des axes autoroutiers et routiers, on le voit tous les jours à l'entrée des villes de Marseille, Toulon et Nice, avec des conséquences alarmantes sur la qualité de l'air, l'insécurité routière, le temps perdu dans les congestions.

Les derniers sondages faits par l'IFOP donnent que plus de 60% des actifs rencontrent des difficultés de circulation avec plus de 45 % qui sont exaspérés et qui pensent que cela va s'aggraver encore si rien n'est fait (La vitesse des trajets domicile-travail est de 24,7 Km/h).

Tous ces problèmes ont même amené M. le Préfet de la région, lors d'une réunion publique, à faire la déclaration suivante : « on recherche toujours les conséquences de la réalisation de la ligne nouvelle entre Marseille et Nice mais jamais personne ne se pose la question de savoir quelles seraient les conséquences inévitables si rien n'était fait ? »

Le débat public de 2005 concernant la création d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Marseille et Nice avait démontré l'absolue nécessité de réaliser une nouvelle infrastructure ferroviaire afin que les habitants de Paca puissent continuer à se déplacer dans de bonnes conditions tout en pouvant respirer normalement et ceci dans un avenir proche.

Après plus de 10 ans de discussions, de concertations, SNCF Réseau, à la demande de la CNDP, a réuni avant l'été 2016 les Associations et le monde économique pour parler saturation des lignes actuelles et développement durable afin de prendre leur avis. Il en est ressorti que le ferroviaire était le



seul moyen de transport qui pourrait répondre au souhait de diminution des émissions polluantes constatées actuellement.

Il est reconnu une nouvelle fois qu'il était donc indispensable d'améliorer la ligne actuelle certes, mais tout le monde en convient, ce n'est pas qu'en améliorant cette ligne sinueuse construite au 19ème siècle, avec laquelle on met plus de 2h ½ pour aller à Marseille depuis Nice et en laissant ainsi sur une même ligne les TER, les Intercités, les TGV et les trains de fret que l'on pourra vraiment rendre au rail la place qui est la sienne par rapport à la route. Comme nous n'avons qu'une seule ligne ferroviaire desservant le littoral, il faut donc construire une nouvelle infrastructure, mais on ne peut évidemment pas construire une ligne du 19ème siècle : il faut en même temps diminuer les temps de parcours entre Marseille et Nice, développer l'Intermodalité tout en améliorant la performance du réseau existant et donner une place importante aux trains au quotidien sur ce réseau.

En 2013, la Commission Mobilité 21, nommée par le nouveau Président de la République a proposé dans le cadre de sa politique d'austérité, un projet validé ensuite par le Gouvernement le 9 juillet 2013 à savoir :

- En Priorité 1 la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et niçois avant 2030. Après informations et concertations, une zone préférentielle de passage a été définie puis validée par décision ministérielle le 7 mai 2014.
- En Priorité 2 continuation du projet entre 2030 et 2050 entre Aubagne -Toulon et Est Var-Siagne. La zone préférentielle de passage ayant été validée par décision ministérielle du 13 avril 2015 après concertation publique mi- 2014. Des observatoires du foncier devront être créés, des études ont été lancées pour préparer l'Enquête publique qui devrait avoir lieu en 2017 après les élections.

D'autre part compte tenu du fait que le débat public et la DUP seront séparés de plus de 5 ans il a été fait obligation à SNCF Réseau de demander à la CNDP si elle jugeait utile de refaire un débat public. Compte tenu de l'envergure de l'ensemble de la concertation mis en place depuis 2005 et de l'évolution du projet réalisée grâce à ces 10 ans de concertation, la CNDP a jugé le 2 septembre 2015 qu'un nouveau débat public n'était pas utile mais a malgré tout souhaité qu'en 2016 soit réalisé une dernière période d'information suivie d'une concertation avec les élus et le public portant sur les pôles d'échanges multimodaux et les tracés avant que ne soit réalisée l'Enquête Publique en 2017.

Les Associations et le monde économique ont pu ainsi concerter en mai juin 2016 avec SNCF Réseau sur la saturation et le développement Durable, les élus ont pu également rencontrer SNCF Réseau et faire des propositions. Le bilan de tout cela devrait permettre **au COPIL du 20 septembre 2016** de prendre des décisions concernant les tracés et les positions de gare afin de les présenter au public et de prendre son avis au cours du dernier trimestre 2016.

A partir de toutes les décisions prises jusqu'à présent nous avons pu réaliser une exposition et un livret expliquant ces décisions mais aussi expliquant nos inquiétudes tout en faisant des propositions afin de réaliser la totalité du projet dans un temps beaucoup plus court sans pour autant que cela coûte plus cher. C'est possible, ce n'est qu'une question de volonté l'argent il y en a, il suffit de le prendre là où il est. Le Colloque sur les Investissements qui s'est tenu à Toulouse le 31 mars



dernier et auquel nous avons participé, a démontré clairement que la CDC (Caisse des dépôts et Consignations) et la BEI (Banque Européenne des Investissements) ne savent pas quoi faire de l'argent qu'elles ont.

L'étalement dans le temps proposé est une solution qui ne peut malheureusement que péjorer le développement de notre région et être préjudiciable à ses habitants (2030...2050 voire au-delà !!!!!!!)  
Est-ce sérieux ?

La priorité 1 prévue est minimaliste alors que d'ores et déjà les infrastructures de transports en PACA sont saturées. Avant 2023 il est donc indispensable de construire en plus des tronçons proposés, la portion de ligne nouvelle entre Est-Var et Siagne qui est prévue en Priorité 2 et rénover la ligne actuelle entre Aubagne et Toulon tout en recherchant entre Aubagne et Est-Var un tracé qui permettrait d'achever le projet entre Marseille et Nice sans coût supplémentaire. En effet le passage par Toulon coûte très cher ainsi que le raccordement à l'aide d'un tunnel reliant la ligne de Cannes Grasse à la ligne actuelle sous La Bocca.

Le Comité de pilotage du 20 septembre sera-t-il innovant. A suivre ...

Alain PATOUILLARD

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