



Communiqué du 13 octobre 2011

LGV PACA : Pourquoi faut-il cette infrastructure.

Il est incontestable qu'en 2000, la désignation des Conseils Régionaux comme étant l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), a permis de sauver les Transports Express Régionaux (TER).

Dès 1998, sur la région Provence Alpes Côte d'Azur, le Conseil Régional et son Vice Président Gérard PIEL en charge des transports, à l'époque, s'étaient attelés à cette tâche. Cela s'est traduit par l'achat de matériels roulants modernes et confortables, par la modernisation de nombreuses infrastructures et gares et par la réouverture de certaines lignes comme Cannes Grasse. Il est indispensable de continuer dans cette voie car cela ne suffit pas pour rendre au ferroviaire la place qu'il n'aurait jamais dû quitter.

Pour cela, il faut une volonté politique très forte mais, comme le rappelait le Vice Président actuel du Conseil Régional Jean Yves PETIT en charge des Transports, il faut également des ressources financières pérennes.

Il faut bien admettre que le désengagement évident de l'Etat est un sérieux problème. En effet, force est de constater que celui-ci ne souhaite plus développer les services publics. Non par manque d'argent, comme cela est bien souvent évoqué car nous voyons bien que, lorsqu'il faut encore renflouer une banque, l'Etat sait où trouver les fonds nécessaires, mais plutôt dans un objectif de les privatiser comme ce fut le cas pour l'énergie et les télécommunications.

Le Conseil Régional doit donc être doté des moyens nécessaires pour pérenniser le travail commencé afin d'éviter aux générations futures un isolement quasi certain de notre région : une « finistérisation » se plaisait à dire un ancien Préfet de la Région.

Comme bien d'autres associations, le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE) constate lui aussi que les promesses faites lors du Grenelle de l'Environnement ne sont pas tenues et qu'il y a de fortes chances qu'il en soit de même pour les promesses présidentielles annoncées lors de l'inauguration du TGV Rhin Rhône.

Il est incontestable que la lutte contre le réchauffement climatique passe par le développement du ferroviaire que ce soit pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Là encore, la vision Transport du Conseil Régional en 1998, était tournée vers le futur. En effet, pour réaliser un système de transport public performant, il fallait en plus des modernisations envisagées relancer les études pour une relation à grande vitesse entre Marseille et Nice, projet qui avait été abandonné dans les années 80 à la suite d'un manque d'ambition de certains élus Varois.

Tout le monde connaît la suite.

Réseau Ferré de France (RFF) a réalisé différentes études et a présenté plusieurs tracés possibles. A la surprise générale, c'est le tracé des « Métropoles du Sud », le plus cher et le plus impactant pour l'environnement qui a été choisi en 2009 par le Ministre de l'Equipement et des Transports cédant aux exigences de certains élus influents de la région.



RFF et le Conseil Régional ont alors souhaité en 2010 que cette ligne à grande vitesse soit intégrée dans un système ferroviaire performant, permettant en même temps des déplacements rapides mais aussi des déplacements régionaux de qualité. Cela impose donc que la construction de cette ligne et l'amélioration du réseau existant soient réalisées en même temps : ces deux réalisations étant indissociables. En effet, libérer des sillons sur le réseau existant pour permettre le transport au quotidien envisagé dans une vingtaine d'années ainsi qu'une augmentation du transport fret, ne peuvent se faire qu'en construisant une deuxième infrastructure.

Il nous paraît nécessaire de rappeler ici, que malheureusement la Côte d'Azur est la seule région de France où les déplacements ferroviaires sont tributaires d'une seule et unique infrastructure.

Cette nouvelle ligne doit impérativement voir le jour. Elle ne passe certainement pas par le doublement de la voie existante car cela serait beaucoup plus impactant sur le plan de l'habitat et de l'environnement, coûterait nettement plus cher et entraînerait une gestion chaotique des circulations pendant toute la durée des travaux.

Cette ligne à grande vitesse est nécessaire pour les voyageurs et le fret. Elle doit être réalisée indépendamment du réseau existant et en même temps elle doit être reliée fréquemment à celui-ci afin d'assurer un maillage intelligent. Il va de soi également que tous les autres projets permettant une amélioration du réseau existant devront aussi être réalisés dans des délais raisonnables.

Actuellement, RFF réalise une phase de concertation sur 4 scénarios possibles issus du tracé des Métropoles du Sud. Dans la plupart des Groupes de travail ces 4 scénarios font l'unanimité contre eux. En effet, comme cela était à prévoir, ils posent d'énormes problèmes de réalisation et ne participent en rien à l'aménagement du territoire. Ne pas tenir compte de l'évolution démographique là où elle est la plus importante aujourd'hui et où elle le sera demain, serait une véritable erreur pour le développement économique de notre région.

Certains trouvent anormal l'accélération des procédures de concertation « *ne permettant pas aux habitants de Provence Alpes Côte d'Azur d'étudier sérieusement les propositions faites* ». Il n'est pas inutile de rappeler que le dossier est sur la place publique depuis 2005 et qu'une information abondante a été donnée lors du choix du tracé des Métropoles du Sud par le Ministre il y a deux ans et demi. L'accélération de cette procédure nous l'avons demandé maintes fois, nous en sommes donc satisfaits. Nous ne pensons pas que cela puisse interdire les possibilités de changement des choix faits, ceci après les élections de 2012. Il est aussi toujours possible de s'opposer aux scénarios proposés, tout en soutenant le projet lui même.

« *Oser l'alternative* » comme dirait Europe-Ecologie-Les Verts n'est pas, à notre avis, de manifester bruyamment lors des réunions publiques de présentation de RFF mais plutôt de demander le retour à d'autres solutions qui ont été abandonnées, solutions qui existent toujours et qui pourraient devenir d'actualité compte tenu des coûts annoncés pour tous les scénarios issus du tracé des « Métropoles du Sud ».

Compte tenu de toutes ces constatations nous ne pouvons pas admettre que ce projet soit sacrifié au nom d'une quelconque disette financière. Nous ne pouvons pas admettre qu'il soit dit que ce projet n'apporte rien à la région et que celle-ci soit ainsi privée d'un tel maillon indispensable pour le développement de l'ensemble de ses transports et pour son désenclavement. Nous ne pouvons admettre également que notre région reste en dehors d'un réseau ferroviaire européen.

Voilà pourquoi il faut réaliser cette nouvelle infrastructure.

Le CA de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur.