

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur Marseille, le 17. 04.2009

**Gérard PIEL**

Vice-Président du Conseil Régional,  
délégué aux transports et aux  
communications

Conseiller municipal d'Antibes  
Antenne régionale des Alpes-Maritimes

B.P.51449

06008 NICE Cedex 1

☎ : 04/93/72/44/06

Fax : 04/93/72/44/11

Marseille, le 17.04.2009

**Monsieur Yves COUSQUER**

Médiateur pour le projet LGV PACA

Réseau Ferré de France

Les Docks – Atrium 10.4

BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02

Monsieur,

Vous avez engagé un travail de concertation et réflexion visant à trouver un consensus sur la réalisation de la LGV PACA.

Tout d'abord, permettez-moi de vous informer que je fais partie des élus qui ont oeuvré auprès du gouvernement Jospin pour qu'il engage le Débat Public sur cette infrastructure de transport indispensable pour notre région.

La richesse de ce Débat Public, les différents cahiers d'acteurs, produits aussi bien par les chambres consulaires que le mouvement associatif, éclairent l'enjeu. Notre région a besoin d'un développement massif des dessertes ferroviaires régionales, et de la réalisation de cette ligne à grande vitesse, raccrochant l'est de la région à l'Europe et aux autres régions métropolitaines.

Réduire les déplacements automobiles produisant des gaz à effet de serre, et éviter un accroissement du trafic aérien dans les Alpes-Maritimes, poussent à cette réalisation.

Dans le même temps, pendant que vous poursuivez ce travail après les conclusions du Débat Public et le rendu des études complémentaires, les partisans du tout-routier progressent : la réalisation d'une troisième voie sur l'A8 sort de terre et sera sûrement accessible avant 2010.

La réussite de votre mission me semble indispensable si l'on veut sortir notre région des retards pris sur ces questions d'aménagement du territoire.

Concernant le Conseil régional et nos compétences en matière de transport ferroviaire, dès 1999 avec le Président Michel Vauzelle, nous avons entrepris un travail de concertation sur ces questions de déplacement. Ces travaux nous ont permis l'inscription au Contrat de Plan 2001-2007 des dossiers de modernisation et d'ouverture de lignes ferroviaires.

Pour mémoire, nous avons programmé :

- la 3<sup>e</sup> voie entre Antibes et Cagnes,
- la réouverture au service voyageurs de la ligne Cannes – Grasse,
- la modernisation de la ligne de Breil sur Roya,
- la réalisation d'une 3<sup>e</sup> voie entre Marseille et Aubagne,
- le doublement de la ligne Aix-Marseille,
- la réalisation de la liaison Avignon Centre – Avignon Courtines, et le lancement des études pour rouvrir au service voyageurs les lignes de Carnoules – Gardanne, Avignon – Carpentras, et Digne – St Auban.

N'oublions pas l'accompagnement de la région sur les travaux de modernisation du Val de Durance et depuis, avec le Contre de Projet 2007-2013, ont été actées :

- la poursuite des travaux sur l'artère littorale azurée,
- la réalisation définitive de la 3<sup>e</sup> voie Aubagne - Marseille,
- une phase de travaux sur l'axe Avignon – Courtines – Avignon Centre – Carpentras,
- et dernièrement l'inscription de la réouverture au service voyageurs de la liaison Digne – St Auban.

Quant à elle, la Région assure la maîtrise d'ouvrage de la modernisation de la ligne Nice – Digne sur laquelle circulent les Chemins de fer de la Provence.

Le 17 février 2009, le comité d'engagement du Contrat de Projet a acté les études sur la percée ferroviaire du Montgenèvre et celle de l'axe Rognac – Aix, Carnoules – Gardanne.

En dix ans, la majorité du Conseil régional a réussi à rouvrir la liaison ferroviaire Cannes – Grasse, Aix – Pertuis, et remettre en service après modernisation partielle la ligne Aix – Marseille.

Les difficultés de l'Etat à honorer sa participation financière a ralenti la réalisation du précédent plan et le plan de relance actuel n'est pas un véritable accélérateur.

En effet, les temps de réaction de Réseau Ferré de France et de la SNCF sur leurs compétences respectives ne permettent pas au projet d'aller plus vite.

Au-delà de ces rappels, qui montrent l'intérêt de la Région pour moderniser l'infrastructure ferroviaire sur sa compétence, la collectivité a plus que doublé le nombre des TER en dix ans. Nous avons engagé la modernisation du parc ferroviaire roulant en multipliant les acquisitions.

La collectivité va s'engager dans les mois qui viennent sur l'acquisition de nouveau matériel dit « grand porteur », avec le même souci : offrir de la capacité, et de la fiabilité pour les usagers.

Vous avez exprimé le souhait que la Région produise un document à l'horizon 2040, concernant l'offre ferroviaire TER. L'exercice sera réalisé par nos services, mais permettez-moi de rester prudent quant au réalisme de toute projection aussi lointaine.

Nous avons du mal à apprécier la capacité de l'Etat sur cette période, pour assumer ses responsabilités concernant le financement de Réseau Ferré de France pour l'entretien du réseau et sur sa participation au financement des projets de lignes à grande vitesse.

L'Association des Régions de France vient d'exprimer à ce sujet des craintes et des exigences.

Je m'interroge sur la nature et possibilités d'investissements après 2013. L'expérience récente sur les travaux d'infrastructure routière, comme la L2 à Marseille, nous montre combien la part de l'Etat est aléatoire et retarde souvent, dans sa mise en œuvre, la réalisation d'in infrastructure pourtant indispensable pour le territoire concerné.

Alors comment être objectif et sérieux sur la financement de l'augmentation de capacité ferroviaire sur l'axe Toulon – Marseille après 2013 ?

Enfin, l'offre TER ne peut se définir sans prendre en compte l'un ou l'autre des tracés LGV. L'implantation des gares modifie considérablement l'organisation de l'offre TER, comme celle des services routiers voyageurs, et vraisemblablement l'accessibilité par les automobilistes de ces futures gares LGV.

Concernant les tracés, vous le savez, je fais partie des élus qui ont pris position pour le plus court. Le Conseil régional, son Président, restent pour le moment sur la position « nous souhaitons la LGV quel que soit le tracé ».

A partir de ce double positionnement personnel et collectif, je vous demande de bien vouloir éclairer le choix du gouvernement sur trois points : les besoins de déplacements, les délais de réalisation, et le coût.

Concernant les besoins de déplacements, les plans de déplacements urbains (PDU) déjà réalisés font apparaître des besoins effectifs en matière de transport collectif en site propre (TCSP), et plus particulièrement en TER.

Toute infrastructure ferroviaire nouvelle venant réduire les capacités actuelles ou futures des TER favoriserait le retour à l'automobile. L'exemple de la troisième voie entre Marseille et Aubagne illustre bien cette problématique. Actuellement, cette réalisation a été freinée par le débat sur le passage par Marseille de la LGV PACA. Les élus marseillais ont multiplié les obstacles avec la complaisance parfois de l'Etat et de RFF, afin d'attendre la décision sur la LGV.

La réalisation de cette infrastructure est passée d'une mise en service de l'horizon 2010 à 2014, voire 2015.

Pendant ce temps, on oblige des milliers de personnes à prendre leur véhicule personnel.

A propos des délais, j'espère que les techniciens de RFF vous mettront à disposition un calendrier de réalisation d'objectifs pour les deux tracés.

Les informations que nous avons montrent qu'il y a un écart de cinq ans au moins entre le tracé Côte d'Azur et Métropoles, ce qui est considérable en terme d'aménagement, aussi bien pour le coût qui augmente avec le temps, que pour le développement économique et social de notre région.

Enfin, concernant le coût, vos recommandations de choix de tracé ne peuvent pas faire abstraction des capacités financières des différents partenaires.

Les tenants du tracé métropolitain avancent des hypothèses de coût qui ne semblent pas réalistes au regard de l'expérience que nous commençons à avoir sur les travaux d'infrastructures ferroviaires au travers des dossiers du Contrat de Plan et Contrat de Projet.

En effet, au-delà de la réactualisation nécessaire des coûts liés au temps, le financement d'ouvrages d'art importants surenchérit considérablement la réalisation des projets.

L'exemple des ponts, viaducs, tunnels et passages à niveau sur l'axe Aix- Marseille, nous a amené à réduire le dossier Aix- Marseille à un doublement partiel.

Je ne souhaiterais pas qu'à partir d'un choix de tracé la réalisation de la LGV PACA soit enterrée ou renvoyée à des calendes approchant de 2040.

Le Conseil régional se prononcera le moment venu sur sa participation financière au projet. Nous voulons tous cette ligne, pour ma part je suis convaincu qu'elle doit rester une LGV, c'est-à-dire une ligne à grande vitesse.

Vous pouvez constater l'approche positive qui est la mienne, et aussi ma volonté d'un choix réaliste du point de vue environnemental, social et économique du futur tracé de la LGV.

Je me tiens à votre disposition pour tout échange ou complément qui pourraient éclairer vos préconisations au gouvernement.

Dans l'espoir d'un choix utile pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials 'GP' followed by a long, sweeping horizontal stroke that curves upwards at the end.

Gérard PIEL