

# Région



## Provence-Alpes-Côte d'Azur

### **Conférence de presse de Gérard PIEL 22 novembre 2007 à Nice**

C'est parce qu'en tant que vice - président chargé des transports au Conseil régional Provence Alpes Côte d'azur, je suis avec d'autres, dont l'association TGV Développement, à l'origine du débat public concernant le projet de la LGV PACA, projet éminemment nécessaire pour l'aménagement du territoire de Provence Alpes Côte d'azur que j'aie souhaité vous présenter le résultat des études complémentaires.

Ce projet nous le soutenons fortement, toutefois ce soutien n'implique pas qu'il soit fait n'importe quoi, c'est pour cela que nous avons souhaité, en les cofinçant, que des études complémentaires soient réalisées afin de connaître les performances, la faisabilité et les véritables coûts des différents couloirs à l'intérieur desquels devrait figurer le tracé qui sera retenu, tracé qui devra être le meilleur pour l'ensemble de la région et ses habitants.

Certaines collectivités comme Aix, Marseille, Toulon et Nice ont fait la proposition d'un tracé appelé « Tracé des Métropoles », consistant à faire passer la ligne nouvelle à grande vitesse par Marseille Saint Charles et La Garde près de Toulon, avec des gares très onéreuses, en souterrain à Marseille et en aérien à Toulon.

Nous avons, à l'époque, approuvé l'analyse faite par l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, à savoir que ce tracé a été étudié à la demande des maires de Marseille et Toulon avec la volonté politique de faire passer la ligne par leur commune, ces études n'apparaissant pas crédibles en ce qui concerne la faisabilité et les coûts de ce tracé. Il a été démontré par la même association qu'il existait des solutions de bon sens beaucoup plus satisfaisantes en suivant le couloir de nuisance existant de l'A8.

Les études complémentaires avaient donc pour but de comparer ce tracé des métropoles à tous les autres scénarios proposés lors du débat public, elles étaient prévues en deux phases :

- La première phase devait être effectuée avant fin 2007 et portait sur l'expertise de toutes les propositions évoquées lors du débat public avec la poursuite de la réflexion sur les déplacements en PACA.
- La deuxième phase devait quant à elle, s'achever à la fin du premier trimestre 2008 et devait porter sur la recherche du projet optimal en cohérence avec le réseau ferroviaire existant.

A la fin du premier semestre 2008, le Ministre de l'Équipement et des transports devrait ainsi être en mesure de faire un choix définitif.

Il est donc à noter au point où nous en sommes aujourd'hui qu'aucun tracé n'est retenu, les comparaisons commencent simplement.

Effectivement, les premiers résultats provisoires qui arrivent semblent corroborer ce que nous pensions depuis le débat public : le projet des Métropoles coûte entre 1,5 et 2 Milliards d'euros de plus que certains tracés permettant de relier Nice plus directement avec un temps de desserte de Nice à partir de Paris augmenté de 20 mn (3h50 au lieu de 3h 30).

Le tracé des Métropoles permettrait une desserte locale Marseille - Nice en 55 minutes, alors que pour les autres tracés ce temps de desserte serait de 1 heure 10. Il en est de même pour la desserte Toulon - Nice qui se ferait en 50 minutes au lieu de 58 minutes pour les autres tracés. Les gains de temps ne sont pas à la hauteur des coûts de réalisation.

Nous souhaitons vivement que la raison l'emporte afin que le projet ne soit pas enterré comme en 1992.

Il y va du développement de la région car je voudrais aussi vous rappeler que ce projet n'a pas été conçu uniquement dans une logique Nord Sud mais surtout dans une logique Est Ouest dans le cadre de l'Arc Méditerranéen.

En ce qui concerne les Alpes Maritimes plusieurs scénarios sont en cours d'étude et devront être complétés, ils portent notamment :

- Sur une sortie aux alentours de Mandelieu,
- Sur une sortie sur la ligne Cannes Grasse,
- Sur une gare souterraine aux environs de Mouans Sartoux,
- Sur une gare souterraine à Cannes Centre,

- Sur la sortie proposée depuis toujours par RFF au Km211 vers Cagnes Sur Mer avec une gare nouvelle à Saint Augustin,
- Sur une sortie vers Saint Laurent du Var,
- Sur une continuité vers l'Italie avec une sortie et une gare à Saint Augustin,
- Sur une sortie vers Nice Thiers,
- Sur une sortie vers Nice Saint Roch,
- Sur plusieurs variantes aux alentours de Monaco.

Je vais réunir rapidement tous mes collaborateurs du Conseil régional pour analyser ces premiers résultats et voir comment la Région pourra s'inscrire dans les décisions du Grenelle de l'Environnement afin que nous ne restions pas sur le quai à regarder se construire ailleurs les 2000 Kms de lignes nouvelles à grande vitesse programmées (Etude en cours devant se terminer fin juin 2008).

J'ose espérer que les promoteurs du tracé des Métropoles comprendront les risques qu'il y a à continuer de proposer ce scénario.

Je rappelle aussi que le fret est un volet très important du Grenelle de l'Environnement. Nous avons décidé avec le Président VAUZELLE d'effectuer une étude pour réaliser un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre ce qui permettrait à une grande partie du fret de transit de ne plus passer par Nice.

.....

**Je souhaite que la Région organise une réunion avec l'ensemble des financeurs de ces études afin d'adopter une position commune pour préserver le projet.**