

LGV PACA : enterrement

Le Ministre délégué au Budget, Jérôme Cahuzac vient d'annoncer que l'Etat allait devoir renoncer à plusieurs projets de ligne TGV jugés trop coûteux. La ligne Marseille-Nice est visée

La ligne LGV Paca attendue entre Nice et Marseille à l'horizon 2023 va-t-elle être sacrifiée sur l'autel des finances de l'Etat? Le Ministre délégué au Budget, Jérôme Cahuzac s'est bien gardé de l'affirmer mercredi sur France 2 mais il en a suffisamment dit pour que beaucoup se posent aujourd'hui très sérieusement des questions. A commencer par les membres d'un comité de pilotage (1) du projet qui - hasard du calendrier? - avait été programmé hier après-midi à Marseille.

■ Qu'est ce qu'a déclaré le ministre?

« L'Etat a prévu une multitude de projets sans avoir le début du commencement du moindre financement, à-t-il expliqué. Le gouvernement n'aura pas d'autre choix que de renoncer à certaines options ».

■ Quel était à l'origine le coût global des lignes à grande vitesse?

En 2007, les pouvoirs publics avaient envisagé la construction de 14 lignes à grande vitesse (2000 km) pour un coût total estimé à 260 milliards d'euros, ils sont aujourd'hui dans l'obligation de faire des choix,



Légende.

(DR)

rattrapés par la réalité et le marasme budgétaire. Le projet d'élargissement du réseau ferroviaire français ne sera donc pas entièrement mis en œuvre.

■ Que va-t-il se passer dans les mois à venir?

Jérôme Cahuzac a annoncé qu'une

mission composée de parlementaires et d'experts sera nommée prochainement pour classer les projets par ordre de priorité. Elle devrait rendre sa copie d'ici la fin de l'année. Le ministre délégué au Budget s'aligne ainsi sur la position adoptée par son homologue des Transports, Frédéric Cuvillier,

qui, le 3 juillet, avait déjà annoncé la désignation d'une commission pour « hiérarchiser » les projets décidés sous la présidence de Nicolas Sarkozy.

■ Combien de projets seront réexaminés?

Quatre d'entre eux étant déjà

validés et en cours de réalisation, dix projets seront réexaminés. Sur la base des critères observés (ils seront précisés au mois de septembre mais l'aspect financier pèsera forcément sur les décisions), la liaison Nice-Marseille est clairement menacée, avec les lignes Lyon-Turin et Rennes-Brest.

■ Pour quelles raisons la ligne PACA serait-elle menacée?

Avec un coût actuel estimé entre 15 et 20 milliards d'euros, la LGV Paca, dont le tracé, de plus, ne fait toujours pas consensus, souffre d'un gros handicap budgétaire. Ce handicap est d'autant plus lourd qu'elle ne pourra réduire significativement le temps de transport entre Paris et Nice, quel que soit le tracé retenu.

(1) Le comité de pilotage du projet LGV PACA est composé de l'Etat, des cofinanciers du projet (Conseil régional, CG 13, 83 et 06, communautés MPM, Nice Côte d'Azur et Toulon Provence Méditerranée et Monaco) et du maître d'ouvrage, RFF (réseau Ferré de France).

Questions à Thierry Mariani, ancien ministre des Transports

« Ce n'est pas encore tranché ! »



(Photo C. Dodegny)

L'ancien Ministre des Transports qui a suivi le dossier LGV Paca de près et validé les options prises jusque-là, affirme que la LGV Paca peut encore être préservée car elle est vraiment nécessaire.

Que pensez-vous de la menace qui pèse sur le projet LGV Paca?
Ce n'est pas encore tranché !

J'ai une réunion avec le Ministre des transports la semaine prochaine. Là, on est sur un projet qui est quand même sur le long terme. Pour le moment je suis préoccupé mais pas encore trop inquiet. Je pense que, quand on va faire l'inventaire des projets de lignes à grandes

vitesse, la ligne Paca apparaîtra justement dans celles qui sont nécessaires.

Qu'est-ce qui est le plus important à vos yeux entre l'Arc méditerranéen et les problèmes régionaux de saturation du réseau?

Pour moi, c'est l'Arc méditerranéen. On ne peut pas laisser passer ça. La liaison Gênes-Barcelone m'intéresse tout autant que Nice-Paris. Et Gênes Barcelone met notre région au milieu des deux.

Peut-on revenir sur le choix du tracé des métropoles pour réduire le coût du projet?

C'est le gouvernement qui le dira. Le choix de l'ancien gouvernement était d'acter le tracé qui avait été choisi. Avec le tracé qui coupait par l'intérieur des terres, on n'était plus du tout dans l'Arc méditerranéen. Le tracé des métropoles coûte plus cher mais il a l'avantage de desservir le plus de population et d'être vraiment au centre de Gênes-Barcelone.

Consultez les résultats des examens 2012

BREVET - BAC
BTS - BEP - CAP



Var-matin

www.varmatin.com

MAGIC WORLD
SPECTACLES MUSICAUX GRATUITS

VEND. 6 JUILLET The country riders
VEND. 13 JUILLET johnny hallyday sosie
VEND. 20 JUILLET The country riders
VEND. 27 JUILLET Gypsy Jazz
VEND. 3 AOÛT Elvis
VEND. 10 AOÛT Gypsy Jazz
VEND. 17 AOÛT Voyage autour du monde
VEND. 24 AOÛT Cabaret
VEND. 31 AOÛT Claude François sosie
SAM. 1 SEPT. Voyage autour du monde

2012

PARC D'ATTRACTIONS - PORT D'HYÈRES-LES-PALMIERS

« L'objectif n'est pas la grande vitesse »

Jean-Yves Petit, vice-président du conseil régional en charge des transports a réagi aux propos de M. Cahuzac et nous éclaire sur le contenu du comité de pilotage auquel il a assisté hier après-midi : « Le nom LGV Paca est en train de changer ainsi que le projet lui-même quant à ses objectifs. Durant ce comité de pilotage, le problème du risque d'absence de financement a été abordé et, compte tenu qu'il y aura plusieurs projets en concurrence, on a travaillé sur ce qui justifiait le besoin

d'une nouvelle infrastructure en Paca. Nous avons évoqué les aspects liés à l'aménagement du territoire, aux problèmes de santé suite à la pollution de l'air, et le problème de saturation du réseau existant. On a déjà du mal sur certaines tranches horaires donc on va aller vers un point de rupture qu'il convient d'anticiper. Nous devons travailler sur une nouvelle infrastructure dont le but n'est pas la grande vitesse mais d'aller sur un objectif de priorité régionale et interrégionale.

de première classe ?

Plus de vingt ans de tergiversations

- **Fin des années 1980** : un arc méditerranéen à grande vitesse, entre l'Italie et l'Espagne, est envisagé
- **1992** : premier échec. En l'absence de consensus (déjà...), le prolongement de la ligne de train à grande vitesse Paris-Lyon-Marseille vers Nice est abandonné
- **2003** : pressé par les responsables politiques et économiques de la Région, le gouvernement relance le dossier
- **2004** : Réseau ferré de France en est chargé. Quatorze scénarios sont examinés. Très vite, deux tracés pour désenclaver Nice sortent du lot. Celui du « sud » par les métropoles Marseille et Toulon. Et celui du Nord, plus rapide

et moins coûteux, en coupant à travers le Var à partir d'Aix
- **Février 2009** : Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'Aménagement du territoire, valide le projet de LGV Paca
- **Juin 2009** : à l'issue d'un long bras de fer entre les élus azuréens et certains homologues du Var et des Bouches-du-Rhône, le tracé des métropoles est retenu. La nouvelle ligne coûtera au bas mot 15 milliards d'euros. Censée relier en 3h55 les rives de la Seine à la place Masséna, elle ne sera pas opérationnelle avant 2025
- **2010** : obstacles et oppositions se multiplient. Avant de quitter ses fonctions en décembre, le pré-

fet de région, Michel Sapin, lâche une petite phrase qui en dit long sur l'état d'avancement du projet et ses chances de réussite. « Ce dossier, glisse-t-il, restera comme une profonde déception. On a été mauvais collectivement. Je suis très pessimiste sur l'avenir de cette ligne qui aurait fait avancer la région... »
- **Septembre 2011** : début de la phase de concertation qui bute aussi sur des problèmes techniques : dans sa traversée des Alpes-Maritimes et de zones très urbanisées, la ligne devra être en grande partie enterrée
- **Décembre 2011** : les décideurs économiques des A.-M. veulent encore y croire. Pour contrer la ma-



A de nombreuses reprises, agriculteurs et viticulteurs varois ont manifesté contre le projet de LGV.
(Photo Laurent Martinat)

nifestation anti-LGV ayant rassemblé 2000 personnes dans le Var, des chefs d'entreprises lancent à Nice des initiatives sur Facebook

- **Juin 2012** : reçu à Nice-Matin, le directeur régional de la SNCF affirme que la priorité, « c'est d'investir sur les lignes classiques... »

ENQUÊTE :
Philippe BERSIA
pbersia@varmatin.com
et Jean-Paul FRONZES
jpfroznes@nicematin.fr

Entre satisfaction et incompréhension

Hubert Falco, sénateur-maire de Toulon :
« pas surpris »
« C'est un projet dont nous n'avions pas toutes les réponses, notamment financières et je l'ai toujours souligné. J'ai défendu le tracé des trois métropoles car il épargnait les plaines agricoles et les Bandol. Mais comment voulez-vous aujourd'hui que les collectivités trouvent 20 milliards d'euros là où elles ne parviennent pas à trouver 5 millions pour une ligne de trésorerie ? Ce projet était totalement irréaliste et je ne serais pas surpris s'il était le premier à être supprimé. »

Alain Patouillard (Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur)
« Pour nous cette ligne est absolument indispensable et nous ne voyons aucune raison de l'annuler. Nous rencontrerons à ce sujet, le ministre des Transports la semaine prochaine. Mais il faudrait peut-être effectivement envisager des solutions moins coûteuses que les tracés des métropoles. Elles existent dans l'arrière-pays... »
Olivier Lesage (Stop TGV Coudon)
Il se bat depuis 12 ans contre ce projet et estime que « les

propos de Jérôme Cahuzac sont très cohérents ! Il y a des projets inutiles voire nuisibles, trop chers par rapport aux services rendus et la LGV Paca en est le meilleur exemple... »
Serge Jover (Association défense Environnement Villeneuve et coordination 06 anti-projet de LGV Paca)
« J'attends bien sûr la confirmation officielle, mais si c'est le cas, c'est un grand soulagement ! Nous avons toujours pensé que la LGV Paca était une dépense monumentale pour presque rien. Dépenser

de 15 à 20 milliards pour gagner 10 minutes sur le trajet dans les Alpes-Maritimes était une hérésie. Mieux vaut améliorer le réseau existant et gagner 30 minutes sur un Nice-Théoule que 45 minutes sur un Nice-Paris. De plus, c'est une excellente nouvelle pour l'environnement. La LGV Paca aurait eu des conséquences néfastes sur la qualité de vie des gens. Au moins le milieu naturel sera préservé. »
Christian Estrosi dénonce le mépris du gouvernement
Le député, maire de Nice, président de la Métropole Nice Côte d'Azur, n'accepte

pas la remise en question de ce projet : « Il est inconcevable et invraisemblable que le gouvernement envisage de revenir sur des projets consensuels qui allaient bien au-delà des clivages politiques puisque nous étions parvenus en région PACA à nous entendre tous sur un tracé unique Marseille-Toulon-Nice. Je dénonce le mépris total du gouvernement pour les élus locaux qui n'ont été, ni consultés, ni informés par le gouvernement (...) Il me semble que le sens du service public et de l'intérêt économique de nos régions ne doit pas être sacrifié sur l'autel des luttes politiciennes. »

360 M€ déjà dépensés

D'après Olivier Lesage, le président du collectif Stop TGV Coudon, si l'on additionne tous les frais déjà engagés depuis sa genèse en 2001, le projet LGV Paca aurait déjà coûté 360 millions d'euros. 86 millions d'euros ont été débloqués depuis décembre 2011 pour la réalisation de diverses études. Deux nouveaux appels d'offres dont l'échéance est mi-juillet sont en cours pour plusieurs centaines de milliers d'euros afin d'engager des études paysagères et d'étudier la géologie des sols...

La Vie Côté Côte

Ouverture exceptionnelle samedi 14 juillet

GRAND VAR

www.grandvar.com