

La LGV sur une nouvelle voie?

Le projet de ligne à grande vitesse semblait enterré. Une conférence de presse de Michel Vauzelle, président de la Région, à Nice et une réunion à Marseille indiquent que rien n'est joué

Ne l'appellez plus LGV si ça fâche! Le ton est donné. Par Michel Vauzelle, le président de la région Paca. Une région « bloquée », au « bord de la thrombose ». L' élu n'a pas de mot assez fort pour décrire « l'état de notre réseau ferroviaire, qui date du XIX^e siècle : nous ne pourrions bientôt plus y faire passer un TER ou un TGV de plus ».

Voilà pourquoi Michel Vauzelle a lancé, hier, depuis Nice, un SOS à région en danger : « Sans la création d'une nouvelle voie de chemin de fer, c'est l'asphyxie assurée de notre région et de son développement économique! On n'est pas obligé d'y battre des records de vitesse. Ne l'appellez pas LGV, si ça fâche. Mais il faut une ligne qui relie Nice et Marseille... » Et le président du conseil régional précise : « En une heure cinq ou dix ou au lieu de deux heures cinquante! »

Bref, une LGV qui n'en porterait pas le nom? Le projet de ligne à grande vitesse, que l'on pensait enterré – « dans un silence assourdissant des élus locaux », déplore le socialiste – sur « l'autel des restrictions budgétaires », serait-il ressuscité? La question se pose, car le plaidoyer de Michel Vauzelle a, semble-t-il, trouvé un singulier écho, hier, à Marseille.

Message attendu du ministre des Transports

Le préfet de région Hugues Parant a, en effet, réuni dans l'après-midi, une vingtaine d'associations : « Dix pour la LGV, autant contre », rapporte Serge Jover, de l'Association de défense de l'environnement de Villeneuve (Adev).



Sans lui donner le nom de LGV, le président de la Région, Michel Vauzelle, a lancé hier, de Nice, un appel pour une nouvelle ligne ferroviaire reliant Nice à Marseille.

(Photos Patrice Lapoirie)

Ce représentant de la coordination 06 anti-LGV était des invités. Et il a semblé-t-il entendu de la bouche du représentant de l'État un discours assez similaire à celui tenu à Nice par l' élu de la majorité présidentielle : « Le préfet de région nous a d'abord dit "la vitesse, c'est fini", avant de nous dresser un état catastrophique de nos réseaux pour justifier la création d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Nice et Marseille. »

Serge Jover rétorque que ce projet existe déjà. « Depuis 2002. » C'est, pour lui, la troisième voie en cours d'aménagement entre Cagnes et Antibes, qu'il suffit de poursuivre jusqu'à Nice. « Je me suis alors entendu dire que j'étais hors sujet », rapporte ce représentant associatif, qui estime avoir été « pris en otage » hier : pour lui, une nouvelle voie de chemin de fer qui ne serait pas la troisième voie en chantier, ce ne peut être « que le projet de LGV dont aurait changé l'emballage »!

Et sans doute aussi le tracé. Michel Vauzelle plaide pour un parcours « plus simple et donc moins onéreux que celui reliant toutes les métropoles ». Il en fait une question de survie économique. Voilà pourquoi il a « écrit au Premier ministre », « insisté auprès de M^{me} Lebranchu » et s'en est « bien sûr entretenu avec le ministre des Transports »... Frédéric Cuviller qui, annonce l' élu socialiste, « doit venir début novembre dans la région avec un message à délivrer ».

La relance d'un projet de ligne rapide entre Nice et Marseille, à défaut de LGV? « Tout ce qu'il m'a dit, c'est que ce serait un message positif. »

ÉRIC GALLIANO
egalliano@nicematin.fr

La LGV Paca est morte, place au réseau ferroviaire intégré!

Une dizaine d'associations pour le projet et autant farouchement contre : le préfet de région a réuni, hier, tout ce petit monde autour d'une table, à Marseille. Une première. Les associations (surtout opposantes) ont apprécié l'écoute.

Et, à l'issue de cet échange, toutes assurent avoir compris une chose : le projet LGV tel qu'il existait jusqu'à présent, pour relier Paris à Nice en trois heures et demie, est bel et bien enterré. Reste à savoir par quoi il sera remplacé. Et c'est là que les avis divergent.

Pour les opposants, « le préfet nous demande de travailler maintenant sur un réseau de transport intégré. Si on refuse cette idée, il dit qu'il n'y aura plus un centime pour le rail », rapporte Olivier Lesage (Stop TGV Coudon). Ce dernier n'est pas loin d'y voir « un chantage » afin de faire peser sur les épaules des associations l'échec de toute améliora-

tion du réseau. « Pourquoi n'attend-on pas les résultats de la commission nationale qui doit classer les quatorze projets en France, pour savoir si on est encore en course? », s'interroge le militant associatif. Lui, au contraire, a l'impression que le préfet « veut mettre les bouchées doubles, en argumentant sur l'utilité sociale de ce projet. Que nous trouvons toujours aussi inutile ».

Un avis partagé par Serge Jover (Association de défense de l'environnement de Villeneuve-Loubet) : « Qui nous dit qu'en cas de changement de gouvernement, cette troisième voie ne deviendra pas une ligne à grande vitesse? », se méfie-t-il.

Jusqu'à la fin du siècle

Côté défenseurs de la LGV, Alain Patouillard (association TGV et Développement) apprécie ce dialogue nouveau, parti d'un constat : l'asphyxie des trans-

ports dans la région. Et croit en l'évidente nécessité d'une autre infrastructure ferroviaire, « que nous défendons depuis longtemps, avec peut-être des portions à grande vitesse ». Une nouvelle ligne « permettant aux gens de se déplacer au quotidien, élaborée en concertation avec les usagers. Construite intelligemment, avec le moins de casse possible ».

Enfin, Alain Patouillard estime, comme le préfet de région, qu'il est essentiel que le dossier LGV (ou réseau ferroviaire intégré) Paca ne soit pas éliminé par le ministère des Transports, sous peine de rater le train des subventions « jusqu'à la fin du siècle » au moins.

L'État, en tout cas, a repris la main sur ce dossier, RFF (Réseau ferré de France), maître d'ouvrage, présent à cette réunion, ne semblant plus en mesure de peser sur le sujet.

CATHERINE AUBRY

Le développement du réseau régional d'abord

Le préfet de région Hugues Parant a résumé, dans un communiqué, les débats de cette réunion, au cours de laquelle tout le monde a partagé « la situation de saturation des différents modes de transports (route et fer) sur la bande littorale et la dégradation prévisible des conditions de déplacement, compte tenu de l'évolution démographique attendue (plus de 20 000 habitants supplémentaires par an) ».

Selon Hugues Parant, les échanges ont porté sur « les orientations prioritaires de développement du système ferroviaire régional pour répondre aux besoins de mobilité des habitants (...); la transformation du projet initial de ligne à grande vitesse conduite par RFF sur ces bases (...); l'inscription de ce travail dans le cadre des nouvelles orientations de la politique ferroviaire nationale définie par le gouvernement, qui met en avant la modernisation du réseau existant et la désaturation des nœuds ferroviaires(...) ».

Le résultat de ces discussions sera présenté au prochain comité de pilotage régional, qui réunit l'État, les collectivités qui financent, la SNCF et Réseau ferré de France.