

# Le projet LGV Paca vire

La priorité est désormais donnée aux besoins en transport de proximité des habitants. La ligne à grande vitesse reléguée au second plan. 2023 reste date de mise en service officielle

Tenture bleue, plafond blanc et nappe rouge le décor dressé hier, à Marseille, pour la conférence de presse donnée en ses murs par le préfet de région se prêtait à un enterrement de première classe : celui de la ligne à grande vitesse-Paca, tant décrié par une partie des habitants et des élus de la région. Mais Hugues Parant ne s'est pas senti l'âme d'un ordonnateur des pompes funèbres. Seul face à des journalistes venus en masse, il a assuré qu'au terme d'une concertation longue de soixante-douze réunions, le projet n'était pas mort, qu'il bougeait encore mais qu'il devait changer de philosophie.

## La concertation a-t-elle fonctionné ?

Malgré plusieurs réunions dans le Var qui parfois ont « pris un tour violent », désapprouve Hugues Parant, Réseau ferré de France (RFF), « a récolté énormément de matériau » lors de cette « première phase de concertation ». La seconde phase a été engagée hier. Elle ne passera pas forcément par de nouvelles réunions publiques. « Le temps de la concertation doit être dépassé au profit d'une analyse réaliste ».

## La nouvelle logique

« Partir des préoccupations de nos concitoyens » pour « arriver à la grande vitesse »



Lors d'une conférence de presse, hier à Marseille, le préfet de Région Hugues Parant a fait le point sur le projet LGV-Paca, reporté suite aux nombreuses manifestations. (Photo Patrick Blanchard)

dans un second temps. Le calcul politique est le suivant : des dizaines de milliers d'habitants souffrent chaque jour de « thrombose » : l'engorgement du trafic automobile et la saturation du réseau ferré. Les pouvoirs publics veulent les mettre de leur côté, face aux anti-LGV « qui ont leur légitimité mais ils ne sont pas la seule voix ».

## Les fuseaux pincés

« Il n'est pas dit que la ligne sera à grande vitesse partout ». Les quatre scénarios qui ont servi de base de tra-

vail ne sont pas reniés. Seules « les solutions qui à l'évidence n'ont pas de sens sont abandonnées ». Les techniciens vont « pincer les fuseaux ». Autrement dit, ils vont réduire au maximum les bandes passantes possibles pour ne pas effrayer les populations à quatre kilomètres à la ronde, le long des tracés étudiés. À l'inverse, ceux qui se retrouveront l'an prochain au cœur de ces fuseaux pincés devront s'en inquiéter. D'ici le mois de juillet, le projet doit être retravaillé en vue « d'un choix plus présentable ».

d'abord aux comités territoriaux présidés par les préfets dans le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, puis par le comité de pilotage. Conclusion : « Il reste beaucoup à travailler, notamment pour RFF ». Un nouveau nom sera donné à ce projet de LGV-Paca.

## Ce qui ne change pas

Il y aura forcément de la grande vitesse sur ce réseau de l'avenir. Pour des raisons financières (lire par ailleurs) mais aussi parce que l'objectif reste de rapprocher

dans le temps Nice et Marseille, quitte à rouler à 200 kilomètres/heure et pas davantage.

Le tracé des Métropoles n'est pas remis en cause : seul le gouvernement pourrait annuler cette décision.

## Sur quoi ils sont d'accord

Tous les membres du comité de pilotage sont d'accord... pour dire « que la présentation » de ce dossier « n'a pas été la bonne dès le départ », ce qui nécessite de « remettre les choses en ordre ». Consensus encore

pour que le tronçon Nice-Vintimille soit « partie intégrante du projet global ».

## Avec quoi ils ne sont pas d'accord

Pas de passage au milieu du vignoble de Bandol ni de nouvelles voies en centre-Var, dans le sillon permien. Il n'y aura pas non plus de gare à l'Est de Toulon.

## Les autres pistes de travail

Choisir d'implanter la future gare LGV au centre ou à l'ouest de Toulon. Autre inconnue : où faire passer le futur train plus ou moins rapide dans le sillon permien sans causer de nuisances ?

## Le financement

La mission de financement a fait chou blanc. Le rapport de Yves Cousquer qui devait être présenté hier est resté dans les cartons. Il sera désormais plus facile « d'expliquer à un élu qu'il faut financer l'ensemble du projet » et pas seulement une ligne à grande vitesse inutilisée par ses concitoyens. Les euros de l'Europe pourront être récoltés si les mots « grande vitesse » et « amélioration du fret » restent en toile de fond du dossier.

Reportage : Philippe BERSIA [pbersia@nicematin.fr](mailto:pbersia@nicematin.fr) et Patrice MAGGIO [pmaggio@nicematin.fr](mailto:pmaggio@nicematin.fr)

## Christian Estrosi et Éric Ciotti : « Nous nous réjouissons... »

Christian Estrosi, député-maire de Nice et président de Nice Côte d'Azur, et Éric Ciotti, président du conseil général des Alpes-Maritimes, ont souhaité réagir par un communiqué commun.

« Au cours de cette réunion, Alain Philip, adjoint au maire de Nice délégué aux Transports et à l'aménagement du territoire, qui représentait Nice Côte d'Azur, et Jean Icart, conseiller général représentant le département des Alpes-Maritimes, ont porté notre position commune sur ce dossier. Nous voulons d'abord rappeler que nous avons toujours fait le choix du consensus en acceptant le tracé des Métropoles alors même que le tracé au nord nous paraissait plus simple.



Christian Estrosi, député-maire de Nice, et Éric Ciotti, président du conseil général des A.-M.

Malgré notre position d'ouverture, nous constatons que nous n'avancions pas. Pourtant, nous sommes convaincus que les Marseillais, les Toulonnais comme les Niçois souhaitent se rapprocher les uns des autres. Nous nous réjouissons que le préfet de région ait salué aujourd'hui le fait que le projet de LGV Paca

faisait l'unanimité dans les Alpes-Maritimes et qu'il nous ait assuré de sa volonté de soutenir notre projet concernant la création d'un premier tronçon reliant l'aéroport de Nice Côte d'Azur à l'est du département du Var. En effet, après avoir obtenu l'inscription des études de la voie italienne allant de l'aé-

report de Nice à Vintimille au contrat de projet 2007-2013, pour placer Nice à 1 h 20 de Gènes, validée le 19 octobre dernier par le schéma de réseau de transport européen, nous demandons solennellement qu'une première étape soit franchie avec la création de ce tronçon vers l'ouest de Nice. Nous souhaitons réaffirmer que la question de la création d'un TER entre Mandelieu et Vintimille revêt un grand intérêt pour améliorer les dessertes locales mais qu'il s'agit d'un projet distinct qui ne saurait en aucune façon remettre en cause la LGV Paca qui est un projet indépendant et prioritaire pour lequel nous ne souhaitons plus prendre le moindre retard. »

## Chronologie

### ■ Années 90

Un Arc méditerranéen se dessine entre Italie et Espagne. RFF est chargé, en 2004, de piloter un projet de création de LGV-Paca. Premier débat public en 2005.

### ■ 2006 à 2008

Études complémentaires menées sur la base de quatorze scénarios possibles.

### ■ 29 juin 2009

Choix du tracé Métropoles du Sud, passant par le littoral et non par l'intérieur des terres.

### ■ 11 juillet 2011

Quatre scénarios sont validés et servent de base à la concertation possible à partir de la mi-septembre. Première réunion publique très houleuse au casino d'Hyères qui donne le ton de la contestation

### ■ 10 et 17 décembre 2011

Deux manifestations, l'une à Toulon, l'autre à Marseille, qui mobilisent les anti-LGV du Var et des Bouches-du-Rhône.

### ■ 22 décembre 2011

L'échéance de 2023 est « réaliste, réalisable mais très serrée », annonce Hugues Parant à Marseille. Le préfet a indiqué très tôt pendant la phase de concertation qu'il n'y aurait pas de décision sur le tracé en cette fin décembre. Et ce n'est pas « trois mois » [sic] de retard qui vont embourber le dossier. Il n'est pas certain qu'un choix soit validé en juillet 2012, en cas de désaccord persistant.

# de bord... pour l'instant

## « L'inquiétude est encore grande »

## Vauzelle « satisfait »

Olivier Lesage,  
Stop LGV Coudon

Face à l'ampleur du mécontentement et peut-être à la proximité des échéances électorales, les élus décideurs semblent reculer sur le projet. C'est une première bataille gagnée et une petite fierté pour tous les citoyens en lutte contre la LGV. Mais le projet continue...

« Depuis 2005, on leur dit que ce projet n'est pas bon. Enfin, ils viennent de le reconnaître. Par contre, au lieu de l'annuler et de repartir sur autre chose, a priori, on leur demande de regarder les mêmes scénarii Métropole du Sud, c'est-à-dire des choses qui ne pourront jamais aller. En terme d'impact et de mécontentement des populations, on ne peut



Olivier Lesage, président de l'association Stop LGV Coudon. (DR)

pas présenter un meilleur projet, sauf à passer par la mer, en souterrain... L'inquiétude est donc encore grande car malgré notre volonté, ils n'abandonnent pas. Notre deuxième réaction est

donc de dire : maintenant ça suffit ! Puisque le projet continue, l'hiver 2011 va être très chaud car cela veut aussi dire qu'ils ne nous ont pas entendus. En fait, ils prennent des mesures à la

va-vite pour tenter de calmer les gens. En 2009, lors du choix du tracé des Métropoles du Sud, ils ont fait exactement la même chose en disant, pour rassurer, qu'ils allaient passer sur les lignes existantes. On a l'impression que l'histoire se répète. Aujourd'hui, au lieu d'abandonner le projet, ils reculent pour mieux revenir à la charge après les élections. Nous, cette période, on va justement l'exploiter et on va demander à nos élus de se positionner vraiment : « Je veux la LGV sans nuisances, cela n'existe pas ! » Nous, ce qu'on demande aujourd'hui, c'est l'arrêt total du projet. Nos territoires ne doivent pas être mutilés par ce projet nuisible, inutile et ruineux qui n'est pas d'utilité publique. »

Le président de la Région Paca « se félicite du consensus qui s'est dégagé lors de cette réunion sur notre volonté collective de poursuivre la réflexion engagée ces derniers mois ». Michel Vauzelle est « particulièrement satisfait de constater que l'ensemble des partenaires, État et collectivités territoriales réunis, ont souligné à nouveau la nécessité de voir le territoire régional doté d'une ligne nouvelle afin de conjuguer grande vitesse et desserte ferroviaire de proximité ». Représentée à ce comité de pilotage par deux vice-prési-

dents, l'écologiste Jean-Yves Petit et le communiste Jean-Marc Coppola, la Région se réjouit que « la concertation et les études engagées seront poursuivies sous la houlette de Réseau ferré de France sur les points les plus sensibles identifiés cet automne ». En conclusion, « nous savons tous que cette infrastructure nouvelle est indispensable pour remédier à la saturation du réseau régional afin de continuer à développer l'offre de TER et pour assurer le désenclavement de l'Est de la Région et son intégration dans le réseau européen de la grande vitesse ».

## « Ça ne changera pas grand-chose »

Alain Patouillard, TGV et développement

« Si le nouveau projet présenté par RFF l'est toujours dans le cadre du tracé des métropoles, cela ne changera pas grand-

chose. En revanche, s'ils ont la possibilité de revenir sur d'autres scénarii, là, pourquoi pas ? Ce qui est dommage, c'est qu'au bout du compte, on risque d'abandonner le projet... »

## « Cela valide le choix d'Hubert Falco ! »

Yannick Chenevard,  
adjoint aux  
transports de Toulon

« Sur le fond, ce qui est intéressant pour nous et pour les Varois, c'est que l'on se dirige vers un grand changement d'orientation. Le comité de pilotage a en effet décidé qu'il y avait des points particuliers à approfondir. Il préconise notamment d'éviter le bassin du Beausset et l'abandon du fuseau C 5 qui concernait le vignoble bandolais tout en privilégiant la gare de Toulon-centre. Cela valide le choix d'Hubert Falco et, à partir de là, c'est tout le reste du fonctionnement qui va être simplifié. Car il ne faut pas seulement réflé-



(Photo A.D.)

chir à la LGV. En même temps, il faut valoriser le TER et travailler sur les besoins d'une desserte régionale par le fer de toutes les métropoles de la région mais aussi entre les communes. J'ai également été l'interprète d'Hubert Falco en évoquant, comme il le souhaitait, l'aspect financier de ce projet.

« Nous devons savoir combien cela va coûter à l'arrivée. Il est nécessaire que les collectivités aient une visibilité sur le financement. Aujourd'hui, on est plutôt sur du très positif même si on a repoussé les échéances. C'est un grand projet qui demande du temps et celui de la concertation est aussi important que celui des travaux... »

## La Principauté de Monaco s'est désengagée

Contactée hier pour réagir aux décisions prises à l'issue de la réunion du comité de pilotage, la Principauté de Monaco n'a pas souhaité faire de commentaires au motif très valable qu'elle s'est retirée du projet LGV Paca : « Nous avons saisi les autorités françaises depuis un mois afin de les informer que nous souhaitons nous désengager du projet », nous a-t-on fait savoir en précisant que l'annonce

de ce retrait avait été faite au parlement de la Principauté. Il est vrai que le tracé retenu initialement ne passait pas par la Principauté qui, dans ses conditions, a préféré se consacrer au renforcement de sa ligne ferroviaire locale... La décision du comité de pilotage est-elle de nature à infléchir cette position ? Cela paraît peu probable car le budget 2012 de la Principauté est maintenant voté...

## « Une vraie volonté d'aboutir »

Jean-Sébastien Vialatte, député-maire de Six-Fours

« Cette décision ne me surprend pas dans la mesure où j'avais eu, récemment, des assurances du Ministre et des responsables de RFF qui m'avaient confirmé qu'ils allaient affiner leur projet. Aujourd'hui, on est satisfait car le passage dans le bassin bandolais, et dans une zone très urbanisée, n'était pas réalisable dans de bonnes conditions. C'était vraiment trop impactant. Mais on ne donne pas quitus pour autant à ce qui va se faire... On attend un projet plus

précis, avec des couloirs plus restreints et plus respectueux de l'environnement, et des solutions techniques plus claires de façon

à pouvoir évaluer réellement les impacts. Il ne s'agit pas de dire non au projet ! Il faut simplement qu'il soit acceptable par les

populations et financièrement supportable par les collectivités. Je crois qu'il y a une vraie volonté d'aboutir... »



Jean-Sébastien Vialatte, député-maire de Six-Fours.

(Photo Luc Boutria)

OUVERT NON STOP  
VENDREDI 23 ET SAMEDI 24 DECEMBRE

Julian Joailliers  
depuis 1820

PASSAGE DU PORT - 83990 SAINT-TROPEZ - TÉL. 04 94 97 20 27  
CANNES - COURCHEVEL 1850 - MERIBEL  
WWW.BIJOUTERIE-JULIAN.COM