



Paris, le 17 avril 2012

Didier CADE
Correspondant Var
318, chemin de Fontanieu bis
83740 LA CADIÈRE D'AZUR

Objet: Réponse à votre courrier du 20 mars demandant l'abandon du projet de LGV PACA

Messieurs,

Vous m'interpelez, en tant que candidate à l'élection présidentielle, sur mon positionnement concernant le projet de nouvelle ligne ferroviaire dite LGV PACA, dont vous rappelez le coût global estimé, l'impact sur le territoire, le déroulement de la concertation et la compatibilité avec différentes analyses, dont celles présentées dans le cadre des assises du ferroviaire.

Comme vous le savez, je suis favorable aux initiatives allant dans le sens d'une meilleure qualité de vie des citoyens, du plus grand respect de l'environnement, donc d'un développement humain qui soit soutenable sur les plans sociaux, environnementaux et économiques, pour nous-mêmes comme pour les générations futures.

A ce titre, le sujet des transports se situe au cœur des enjeux, de court comme de long terme. De nombreuses initiatives sont impulsées ou soutenues par les élus écologistes dans les régions et les agglomérations, sièges des déplacements du quotidien pour lesquels de nombreuses améliorations doivent encore être apportées, tant sur le plan des services que des infrastructures et de leur financement. Avec eux, je considère que la priorité des financements publics, notamment territoriaux, doit être accordée à la pérennisation, à la modernisation et au développement de transports publics adaptés aux besoins quotidiens de nos concitoyens.

De même, l'audit du réseau ferroviaire national et les récentes assises du ferroviaire ont pointé la nécessité de consacrer à l'entretien et à la modernisation du réseau existant (LGV comprises) les sommes indispensables au maintien – et à l'amélioration – de ses performances. Je ne peux que partager ce point de vue, et regretter que le SNIT (schéma national des infrastructures et des transports) ne le mette pas assez en exergue, dans un contexte où l'AFITF (agence de financement des infrastructures terrestres) a été privée, par le gouvernement actuel, de sa principale ressource que constituait une part substantielle des péages autoroutiers.

A l'inverse, le SNIT préconise la construction de plusieurs milliers de kilomètres de lignes à grande vitesse (et d'autoroutes), dont il est illusoire de penser que l'Etat et les collectivités territoriales (qu'on prive progressivement de dotations et d'autonomie budgétaire) sauront le financer dans les 10, 20 ou 30 ans qui viennent.

Reste donc la question de l'utilité sociale – et de l'efficacité environnementale – comparée de ces (trop) nombreux projets, et des ressources prioritaires à y affecter, dans un contexte général d'optimisation des deniers publics, et de faible latitude de contribution des usagers bénéficiaires.

Concernant la LGV PACA, les écologistes ont pointé d'emblée l'aspect inutile et irréaliste, tant techniquement qu'économiquement, d'une ligne à très grande vitesse reliant Paris à Nice en 4 heures, ou encore Marseille à Nice en 1 heure. Parallèlement, ils ont impulsé, notamment au sein du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, une démarche prospective d'audit du réseau ferroviaire pour déterminer les infrastructures nécessaires à la satisfaction des besoins de déplacements de moyenne et longue distance, dans une région urbaine à démographie croissante et dans un contexte incontournable de transfert modal maximal de la route vers les transports les rationnels dont le rail. Les études socio/économiques indiquent, sur la région Provence Alpes Côtes-d'Azur, une évolution importante d'un nombre d'usagers intrarégional : 10.2 millions en 1996, 16.70 millions en 2009 et une prévision de 34.89 millions en 2023, cela sur la base du litre d'essence à 1.50€ (valeur 2009). Nous savons qu'à cette échéance le point de rupture, (impossibilité de transporter tous les usagers) sera effectif sur le réseau ferré existant si des aménagements de capacité ne sont pas réalisés.

Cette démarche conduit à identifier les possibles optimisations du réseau ferroviaire actuel, ses fragilités en termes de maillage, les opportunités en matière de réouverture de lignes au trafic voyageurs et/de fret ferroviaire, ainsi que les tronçons de l'infrastructure littorale actuelle nécessitant des modernisations ou doubléments partiels. Le projet de service qui en résulte, de réseau ferroviaire à hautes performances 2023- 2040 (et non de « LGV PACA »), a été adopté à l'unanimité fin 2010 à l'unanimité des élus régionaux de Provence-Alpes-Côte d'Azur, toutes tendances politiques confondues. Bref, si la ligne à grande vitesse n'est pas une priorité, l'amélioration de l'existant et la construction de tronçons de voies nouvelles sur les parties les plus saturées du réseau régional en sont une.

Les écologistes et moi-mêmes sont à vos côtés pour faire entendre la voie de la raison quant à l'abandon du projet actuel et son évolution vers un réseau régional haute performance, répondant mieux en compte aux besoins sociaux, économiques et environnementaux.. Avec vous, ils appellent à la bonne gestion des finances publiques, à la protection des espaces agricoles comme des habitations. Comme vous, ils se mobilisent contre le passage de 2 à 3 voies de l'autoroute A 50 et les dérives financières de la construction du tunnel autoroutier sous Toulon.

Sachant pouvoir vous compter à mes côtés dans ces combats pour une société plus responsable, plus économe en énergie et plus respectueuse de l'environnement, je vous prie de croire, Messieurs, en mes meilleurs sentiments.

Eva Joly

