

Texte de l'intervention à la réunion de synthèses du 5 juillet 2005 à NICE.

Mesdames Messieurs les acteurs du débat public, les représentants des collectivités locales et les membres de la commission.

Cette synthèse à laquelle nous sommes conviée aujourd'hui, n'est à notre sens qu'une étape dans la réflexion nécessaire à l'élaboration d'un projet à la fois extrêmement coûteux et prestigieux pour notre région.

L'essentiel est d'éclaircir trois points, qui semblent avoir été soulevé mais dans le désordre et avec une certaine confusion

1)

La spécificité du projet. Qui est la réalisation d'une voie à vocation internationale, reliant Barcelone à Milan ou Rome, Paris à la péninsule italienne et qui est incompatible avec les désirs de certains élus, de voir dans ce projet l'amélioration par exemple, de la desserte entre Cannes et Nice ou Toulon et Marseille .

Il faut dire et c'est la première contradiction qui a été soulevée et sur laquelle nous devons insister que les élus des collectivités ne trouveront pas dans le projet proposé un bouc émissaire facile et payé par les autres à une insuffisance notoire de schéma régional, départemental et communal des transports. Cette ligne pour qu'elle ait une signification et un effet attendu doit être alimenté dans ses points de jonctions par les réseaux interdépartementaux et communaux le problème est de conduire l'usager de sa porte à la gare LGV multimodale et de ne pas considérer ce projet comme la fée magique qui résoudra tous les problèmes non résolus dans les communes et les départements de cette région. C'est donc la, et je ne suis pas le seul à l'avoir soulevé un **préalable indispensable** et une mise au travail urgente des collectivités en concertation avec le monde associatif qui s'est manifesté comme hautement compétent et engagé dans cette réflexion qui touche non seulement notre génération mais les générations futures.

2)

Pour les écologistes que nous sommes et pour l'avenir de la planète et de nos enfants, bilan **des nuisances et des bénéfiques** d'une telle entreprise, dont la aussi on ne peut faire l'impasse, sous peine de répéter ce qui ait été mal fait au siècle passé ; l'implantation sur des sites majeurs de lignes et de routes sur le littoral donc ;

a) diminuer au maximum les nuisances pour un passage à notre sens incontournable en direct de Nice à Aix, (spécificité internationale) éviter toutes les zones agricoles et sensibles en passant dans les Landes et les forêts en souterrain s'il le faut
revoir le concept Forêts

b) en zones urbanisées et tout particulièrement sur la prestigieuse Côte d'Azur l'enfouissement pratiquement sur tout le parcours des nouvelles lignes

c) le projet étant global on doit y adjoindre des solutions aux problèmes des *échanges locaux* et du fret par *ferroviage* et donc l'enfouissement de la ligne existante en bord de mer ainsi que la construction d'une troisième voie pour le fret

d) les transports multimodaux, communaux et interdépartementaux étant résolus le tracé ne fait plus aucun doute pour sauvegarder la spécificité à l'international, les gares multimodales de Marseille et de Toulon ne peuvent être en centre-ville mais connecté comme à Nice par un réseau rapide, coordonné et cadencé, direct d'accès au centre.

e) enfin le rêve et l'apothéose en matière écologique, mais ne sommes-nous pas dans une région où il fait bon rêver pour l'ensemble de la planète, le déplacement vers le Luc (l'armée y serait favorable) du monstrueux, polluant, bruyant et visuellement inacceptable *aéroport de Nice* financé en récupérant des milliers d'hectares en bordure de mer pour un parc de loisirs à la française et abondamment arboré.

3)

le financement ne doit plus poser aujourd'hui de problèmes avec les taxes grandissantes à la pollution en tout genre que les écologistes depuis 20 ans ont largement abondé par leurs réflexions et leur textes ; poids lourds, aéroports, usines, pesticides, incinération