LN-PCA : « Projet vital pour la région Sud » ou escroquerie au service d’une classe politique sans aucune  ambition régionale ?

   C’est l’Arlésienne qui arrive enfin en gare, la LN-PCA qui depuis le débat public de 2005 en Région avait pour but de répondre aux ambitions des trois « métropoles » régionales, Marseille-Nice-Toulon. La logique de concentration métropolitaine qui allait se mettre en place avec les lois MAPTAM (2014), NOTRe (2015) et allait confirmer cette tendance dans le cadre de la politique de mobilité. Après bien des péripéties, c’est un vœu exaucé qui a dépassé toutes les projections chiffrées au départ mais qui, avec l’appui de la nouvelle majorité LR, a  crevé l’œuf  (seulement 25 milliards à l’horizon 2050 pour gagner quelques minutes ?). La gauche, comme à son habitude, avec M. Vauzelle en tête, avait suivi le « projet » au nom de l’emploi et des soi-disant désengorgements du trafic autoroutier entre Marseille, Toulon et Nice. Profitant du vide, le FN s’était engouffré dans l’opposition au projet.

   Dans cette affaire on a mis en avant un avatar : toutes les déclarations tardives en faveur de la proximité étaient là pour mieux justifier une ligne inutile  alors que la formule de la ligne droite pouvait seule répondre à cette logique de technocrate et que la ligne existait déjà. Mais le pouvoir a cédé au parcours métropolitain du clan LR. Les associations citoyennes, de défense de l’environnement, les comités qui se sont battus pendant plus de 25 ans, alertant l’opinion publique du désastre économique, social et écologique qui pouvait en résulter, vont devoir expliquer encore et encore ce que coûte ce projet décidé dans des « bureaux d’études », en dehors de toute concertation avec les populations : nouvelles gares (Marseille/Saint-Charles, La Pioline/Toulon, Antibes/Nice), tunnels en zones sensibles en raison de sources (Evenos), et préservées (parc de la Sainte Baume, couloir des Maures), saccage irrémédiable d’espaces remarquables et des dernières terres agricoles ayant échappé à la pression urbaine. Un projet qui fait sourire d’aise les tunneliers, le BTP et les professionnels de l’immobilier. Provence, terre d’expérimentation au service d’un projet colonial Nord-Sud qui ne sera pas rentable parce que au service d’un tourisme d’affaires, quand les intéressés ne continueront pas à prendre l’avion pour rejoindre la capitale, transport plus efficace que le tracé parallèle à l’A8... C’est le Mensonge de l’inter-modalité préconisée par Ph. Tabarot et l’ouverture à la privatisation et à la concurrence dont se réjouit R. Muselier, alors que la solution est de réhabiliter les voies existantes et d’en créer de nouvelles pour un service du quotidien et de proximité. Mais une des alternatives Gardanne-Carnoules est mort-née car jugée « non rentable ».

Tout est dit.

   Reste à savoir combien l’Europe a promis à ces édiles? Reste à savoir de combien les 40% du coût estimés pour la Région creuseront encore la dette que paieront les Provençaux et leurs enfants ?  Quand Me Borne déclare à France Inter (05/03, à 8h20) que le projet est abandonné pour affirmer le soir même qu’il est signé, il y a encore Mensonge ; ce double langage de E. Macron et de sa ministre aux transports est une escroquerie de première. On en était persuadé, on le sait à présent.