Stop LGV Sud Sainte-Baume : "Obtenir l'abandon du projet"

[**LE BEAUSSET**](http://www.laprovence.com/Edition-la-ciotat)/ PUBLIÉ LE VENDREDI 14/03/2014 À 06H11

**Réuni en assemblée générale, le collectif opposé au projet de Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur reste mobilisé**

Le public est venu en nombre de tout le territoire, mercredi soir au Beausset, pour assister à l'assemblée générale du collectif Stop LGV Sud-Sainte-Baume, association créée en 2012, regroupant des particuliers et une vingtaine d'autres associations opposés au projet de Ligne Grande vitesse entre Marseille et Nice (LGV Paca), rebaptisée dernièrement Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, et que les opposants croyaient abandonné. Révisé, il a été validé mi 2013 par le gouvernement

"C'est pourquoi nous présentons aujourd'hui un rapport de nos activités menées en 2013, explique Didier Cade, président du collectif, car le projet, en fait, continue, avance, et nous avons donc nous aussi continué de nous mobiliser." Les membres du collectif ont ainsi obtenu des entretiens avec RFF, participé aux réunions de la Coordination régionale Stop LGV, écrit des courriers aux maires, députés, ministres, mais aussi aux membres du Copil - le Comité de pilotage du projet -, distribué tracts et affiches... "Notre objectif avant tout, souligne le président, est de montrer qu'il y a une opposition au projet, malgré les nombreux efforts mis en oeuvre pour faire croire qu'il ne se fera pas."

Tout au long de l'année 2013, le collectif a ainsi participé à de nombreuses manifestations sur le territoire - Transhumance à Cuges-les-Pins, Fête du Millésime à Bandol... -, mais suit également de très près le projet de création du Parc régional de la Sainte-Baume, dont il est d'ailleurs membre du Comité de développement, et entend peser, à l'avenir, sur le syndicat mixte, l'instance décisionnelle qui va notamment travailler sur la charte de fonctionnement du parc.

Les membres du collectif Stop LGV se sont ensuite employés à démontrer - certaines personnes dans la salle étaient au départ sceptiques à ce sujet - que le projet suit bel et bien son cours et n'a été en aucun cas abandonné : "En début d'année 2013, le nom a été changé, mais la Ligne Nouvelle ressemble à s'y méprendre au projet initial, avec pour objectif affiché Marseille-Nice en 1 h 15, et mandat a été donné à RFF pour poursuivre les études, avec l'amélioration des TER annoncée comme priorité, explique Didier Cade. Un projet phasé a été présenté à la Commission Mobilité 21, avec une première priorité, à l'horizon 2030, sur les noeuds ferroviaires de Marseille et Nice, puis entre 2030 et 2050, les tronçons Aubagne-Toulon et Le Muy-La Siagne. Dans ce nouveau projet, la Zone de passage préférentielle (ZPP) a remplacé l'ancien fuseau, mais correspond toujours à la zone où sera établi le tracé définitif. Et le ministre des Transports a déjà demandé que soient prises de mesures conservatoires pour le blocage des terrains..."

**Calendrier**

Ainsi, selon le calendrier annoncé par le collectif, mi-2014, les élus seront consultés sur la ZPP, puis le public sera informé - "le préfet a décidé qu'il n'y aurait plus de concertation" a précisé le président -, à l'automne 2014, les études pourront démarrer, en vue de la Déclaration d'utilité publique (DUP) en 2017.

**Enjeux**

"C'est pourquoi les enjeux des semaines et des mois qui suivent sont énormes, insistait Didier Cade. Nous ne devons pas nous laisser abuser par l'affirmation de RFF selon laquelle il n'y aura pas d'amélioration des TER sans Ligne Nouvelle, nous devons maintenir la veille, établir un échange permanent avec les élus du territoire - d'ou l'idée de faire signer une charte aux candidats (lire-ci-dessous, Ndlr) - et ne pas attendre 2030 pour avoir des TER à l'heure et en nombre suffisant ! Car nous sommes persuadés que l'on peut vivre sur ce territoire sans ligne grande vitesse, et qu'il suffirait de mettre les moyens nécessaires pour améliorer la qualité du trafic TER."

Des échanges ont ensuite suivi avec le public autour de l'inutilité d'un projet qui pèsera pas moins de 20 milliards d'euros, qui aura un lourd impact environnemental et qui ne correspondra sans doute pas aux besoins et modes de vie du territoire en 2050... "Notre objectif reste plus que jamais d'obtenir l'abandon du projet", a conclu Didier Cade.

