

**UNION REGIONALE INTERPROFESSIONNELLE CFDT PACA**

**COMITE REGIONAL TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT CFDT PACA**

**UNION PROFESSIONNELLE REGIONALE CFDT CHEMINOTS PACA**

**Motion CFDT – Ligne Nouvelle PACA  
UN PROJET A REVOIR**

Mesdames, messieurs,

La **CFDT PACA** participe, depuis plusieurs années, aux débats et études sur le projet de nouvelle liaison entre Marseille et Nice. L'évolution des trafics de voyageurs et de marchandises, ainsi que la saturation du réseau, aussi bien ferroviaire que routier sont tels qu'un projet de construction de ligne nouvelle est indispensable pour répondre aux besoins des populations, au développement économique et à la construction de l'arc méditerranéen européen.

**Cet enjeu est aussi incontournable** sur le plan environnemental.

**Pour la CFDT**, l'évolution du projet retenu par le gouvernement et le maître d'ouvrage SNCF Réseau pose toutefois de nombreuses questions, génère de nombreux problèmes et incohérences par rapport à ce qu'attendent les différents acteurs des transports et les salariés de notre région.

Tout d'abord il s'agit d'un projet en plusieurs priorités qui est étalé sur une perspective de fin de réalisation au mieux vers 2060. **Pour la CFDT**, engager tout un processus de construction d'infrastructures sur du si long terme nous pose la question de la pertinence technique à une date aussi éloignée. Date à laquelle, la population de notre région sera encore plus dense.

Le risque d'une non-réalisation complète est d'autant plus important que le projet est découpé en trois phases! Ce découpage interroge aussi sur la capacité des différents acteurs à s'engager sur le financement de cette opération sur un délai aussi important. Pour ce qui concerne les financements, la mise en œuvre des dispositions légales et réglementaires qui conditionnent la participation de SNCF Réseau aux projets de développement doivent être intégrés aux études. Elles doivent être une garantie de viabilité de financement qui doit guider et éclairer l'investissement public.

De plus, le tracé choisi relie à terme les deux Métropoles Marseille et Nice en deux heures minimum pour le service voyageur. **Le gain de temps est donc d'environ 50mn, dans plus de 40 ans** ! Pour la CFDT, ce gain ne rend pas pertinent l'investissement à réaliser et n'est pas porteur de progrès technique à une échéance aussi lointaine.

**Un projet alternatif** et novateur, intégrant les dernières évolutions technologiques, permettrait une liaison voyageur entre **Nice et Marseille en moins d'une heure**, un Nice Paris en seulement 3h40 et un Nice Barcelone en 6h.

Il permettait aussi le passage de train de marchandises plus rapide pour relier la France à l'Italie par la région PACA.

D'autres questions techniques restent toujours en suspens concernant les raccords avec les lignes existantes, par exemple sur le tracé de Cannes / Mouans-Sartoux / Sophia Antipolis, ou encore sur le choix d'une seule voie en souterrain en Gare Saint Charles. Mais aussi dans le cas d'un vrai développement du ferroutage dans notre région, par la création de plateforme pour accueillir des autoroutes ferroviaires reliant le nord et le sud de la France.

**Des interrogations demeurent** quant aux objectifs de dessertes et leur robustesse, notamment au regard des travaux de régénération et de maintenance programmés sur la même période et des engagements des parties prenantes à tenir.

Par ailleurs, la question des conditions d'exploitation liées tout à la fois à l'insertion dans le nœud marseillais, la mise en place de la CCR (pour un horizon 2030) ainsi que le recours à l'ERTMS niveau 2 (en pilote en 2025) reste entière. En effet, ces externalités conditionnent la réussite et le déploiement du projet de ligne nouvelle. Elles comportent donc une incertitude qu'il convient de lever par des garanties *ad hoc*.

Enfin, l'optimisation de l'offre par l'apport du matériel roulant semble limitée, puisque, de l'aveu même du dossier de support à la concertation, celui-ci « **est insuffisant à l'horizon 2030 pour répondre aux besoins futurs de déplacements ferroviaires** ».

Aujourd'hui, pour la CFDT, les priorités sont la sécurité du réseau existant notamment la rénovation des nombreux ouvrages d'art vétustes qui génèrent la mise en œuvre de nombreux ralentissements, la modernisation et la maintenance du parc roulant, le maintien du niveau de formation des personnels à la sécurité, le haut niveau de sécurité de l'opérateur de transport...

**Pour la CFDT**, ces quelques interrogations, parmi d'autres, **ne sont pas de nature à inciter les déplacements régionaux en utilisant le mode ferroviaire**, qui reste pourtant un des moyens de transport les plus respectueux de l'environnement. Ce projet ne sera pas compatible à l'accord COP 21 concernant l'émission de gaz à effet de serre signé en décembre 2015, compte tenu d'une autoroute déjà saturée par les usagers mais aussi par un trafic de transports de marchandises régional et européen entre l'Espagne et l'Italie de plus en plus dense.

**La CFDT demande** aux responsables politiques, au Maître d'ouvrage, aux décideurs de prendre ces éléments en compte et dans un esprit de responsabilité de revoir les priorités 2 & 3 de ce projet, tant sur la temporalité que sur le choix du tracé ou encore la pertinence technique, **afin qu'il corresponde mieux aux attentes** de la population et des entreprises et salariés, et permette des déplacements rapides plus soucieux du développement durable.

Adopté par

**L'Union Régionale Interprofessionnelle CFDT PACA  
Le Comité Régional des Transports et Environnement CFDT PACA  
L'Union Régionale CFDT Cheminots PACA**

**Le 9 Janvier 2017**