

# GROUPE VERT AU CONSEIL REGIONAL PACA

mai 2005

## → les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



## POUR UN DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN RÉGION PROVENCE- ALPES-CÔTE D'AZUR

**Le but fondamental de ce cahier** est de promouvoir un projet global concernant l'offre de transport ferroviaire en région Paca.

Le débat public sur la LGV se doit de prendre en compte les grandes questions relatives à l'aménagement du territoire dans notre Région et aux grands projets structurants nécessaires à réaliser.

Il doit aussi et surtout interroger l'opportunité de la nouvelle ligne par rapport à l'amélioration du service offert aux usagers, actuels et futurs, des transports publics en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Insister sur le

qualitatif, se mettre à la place des usagers du train nous paraît essentiel pour inciter les gens à prendre le train plutôt que leur voiture.

Pour arriver à cette "plus-value qualitative", il faut jouer sur plusieurs tableaux :

→ améliorer le confort pour les usagers (pas de rupture de charge, limiter les correspondances, gares en centre-ville, maillées, facilité d'accès...)

→ avoir une politique tarifaire attractive (abonnements professionnels, tarifs résidents, étudiants, chômeurs...)

### CONTACT

Groupe Verts  
au Conseil régional PACA  
**Sébastien Barles**  
(secrétaire général du groupe)  
04 91 57 52 09  
sbarles@regionpaca.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

.../...

# UNE LIGNE NOUVELLE COMME...



.../...

Il faut replacer la LGV à sa place : un outil d'aménagement intra et inter - régional. La politique régionale des transports doit être au service de buts sociaux, environnementaux et d'aménagement urbain et rural des territoires. La déclinaison des outils (ferroviaires notamment) doit se faire à l'aune de ces finalités (maillages des différents réseaux existants, planification des dessertes à assurer...).

Il convient pour cela de prendre en compte des perspectives de développement démographique de la Région afin de caler l'offre de transport et de définir les besoins de développement futurs. Ces perspectives de croissance démographique participent à la cohérence des projets d'aménagement

On peut d'ailleurs déplorer la segmentation technique sur les grands projets structurants et d'équipement régionaux. Les professionnels du secteur aérien, routier, ferroviaire réalisent chacun leur projet sans réfléchir à une cohérence globale de la politique des transports. Le lobbying est ensuite la règle pour faire valider politiquement l'implantation de tel ou tel équipement. Les schémas nationaux et régionaux d'aménagement et d'équipement devraient pouvoir être une parade à cette dérive.

L'objectif principal que nous souhaitons défendre dans le cadre du débat public est le développement du ferroviaire dans la Région par les moyens suivants :

→ Permettre un transfert modal de la route vers le rail pour les liaisons intra-régionales par une desserte en centre-ville des trois grandes métropoles du Sud-Est.

→ Favoriser le développement concomitant du réseau régional ferroviaire en PACA tant pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises

→ Réaliser un transfert modal de l'avion vers le train en permettant des liaisons rapides Nice-Paris ou Barcelone - Marseille - Gènes = liaisons à vocation nationale ou internationale.



## **1) La nécessité de développer le transport ferroviaire en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :**

Le transport ferroviaire est le mode de transport le plus écologique : moins d'énergie utilisée, moins de nuisances et plus de confort pour les usagers.

La priorité donnée depuis des décennies à la route et au tout autoroutier sur le rail entraîne aujourd'hui un retard considérable de ce secteur qu'il faut absolument combler.

Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est engagé dans cette voie par la multiplication de l'offre TER, la réouverture ou la reprise de lignes désaffectées ou devant l'être.

Cependant, le réseau ferré a du mal à faire face à l'augmentation du trafic et l'on assiste à des phénomènes desservant ce mode de transport : trains bondés, retards répétés ou annulations imprévues, aires régionales désertiques en offre de transports ferroviaires...

Malgré ce volontarisme de la Région, on se dirige vers une saturation du réseau conjugué à un manque de machines et de moyens.

C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics et RFF envisagent une prolongation de la ligne à grande vitesse vers Nice et l'Italie.

Nous sommes convaincus de la nécessité de mettre en place une deuxième ligne littorale pour alléger la seule existante actuellement entre Marseille et Vintimille et qui est déjà en voie de saturation.

La vraie priorité est l'amélioration de la desserte intra-régionale entre

les trois grandes métropoles que sont Nice, Toulon et Marseille.

## **2) Le rejet de "l'avion sur rail", la priorité donnée à la desserte harmonieuse et multimodale du territoire régional.**

Deux philosophies du train à grande vitesse sont ici à opposer : celle de l'"avion sur rail" dont l'objectif est de relier les grandes capitales régionales à Paris en moins de temps possible. Cette conception de la grande vitesse en étoile fait fi des villes et des territoires intermédiaires et pour aller plus vite défend l'idée de construire des gares bis.

Une autre conception de la grande vitesse en Europe prône une desserte harmonieuse des territoires avec des liaisons directes entre métropoles régionales et des liaisons omnibus desservant l'ensemble des villes de la ligne en gare centrale (avec la possibilité de connexion train-tram-bus-car).

C'est cette philosophie que nous défendons car c'est la seule qui peut convenir à un territoire fortement urbanisé, bien différent du "désert français" traversé par la première ligne TGV.

## **3) Les grands objectifs à défendre lors du débat public :**

Le projet que nous pourrions défendre devrait répondre aux objectifs suivants :

→ **développement régional du fret, du ferroutage et du transport combiné** (couplage LGV-fret ou ferroutage sur la même ligne et/ou développement du fret sur la ligne existante libérée d'une partie du

# ALTERNATIVE À LA ROUTE ET À L'AVION

transport passagers) - les difficultés techniques sont à étudier (études complémentaires). La création d'une ligne nouvelle devra aussi s'articuler avec le développement de gares multi-modales et de plate-forme logistique.

→ **développement des TER-GV**, avec tarification régionale pour les usagers "autochtones". La prise en compte de l'amélioration des liaisons inter-cités en Paca dans le débat LGV est pour nous prioritaire. Les études RFF montrent en effet que le report modal de la voiture vers le rail concernant les liaisons régionales serait considérable compte tenu de la congestion accrue des axes principaux existants

→ **développement conjoint du réseau express régional**. Il convient d'éviter le rôle de "désertificateur ferroviaire" du TGV par "l'assèchement des lignes locales". Si nous voulons éviter de faire de la LGV une "cathédrale dans un désert" il faut rompre avec l'autonomie de la GV vis-à-vis du transport régional et proposer un développement conjoint. En particulier et pour ce qui concerne le Var, il est impératif que la réouverture de l'axe ferroviaire "centre Var" (Carnoules - Brignoles - Gardanne) soit effective avant 2015. De même, les différents projets de "RER d'agglomération", notamment celui de l'aire toulonnaise, devraient être réalisés à cette date.

#### 4) La prise en compte des impacts environnementaux directs et induits (paysagers, sonores, faunistique et floristique, agricoles)

On peut déplorer le fait qu'il n'y a pas eu de bilan écologique de la ligne TGV Méditerranée (impacts environnementaux réels). Ces indicateurs nous permettraient de ne pas commettre les mêmes bêtises (déficit de concertation, gares betteraves...). Nous demanderons dans le cadre du débat public de réelles prévisions des impacts directs, indirects et cumulés au niveau environnemental. Les études environnementales présentées à l'orée de ce débat public nous apparaissent encore insuffisantes.

Pour limiter ces impacts nous insistons sur la nécessité de remettre en cause le dogme de la "très grande vitesse" en acceptant pour éviter certains secteurs écologiquement

sensibles une baisse de la vitesse pour permettre un plus grand rayon de courbure de la ligne. C'est d'autant plus aisé que la desserte des grandes agglomérations de PACA convient plutôt à de la grande vitesse (200-240 km/h) qu'à du TGV "classique".

Les différents scénarii de passage de la LGV traversent quatre massifs d'exception (Ste. Victoire, Ste Baume, Maures et Estérel). Il convient d'être vigilants sur la préservation de ce patrimoine naturel et d'intégrer véritablement l'impact environnemental comme un des critères majeurs de choix du tracé.

La LGV devrait également passer sur ou à côté de terres agricoles et viticoles qu'il convient de préserver : plateau de Saint Maximin, centre Var et plaine de Cuers notamment. De manière générale, nous sommes arrivés à un seuil en deçà duquel plus aucune agriculture n'est possible, en particulier au sud de la RN 7. La règle est donc que tout hectare de terre agricole perdu soit être intégralement compensé en quantité et en qualité.

La question des ressources en eau est également délicate ainsi que celle des risques pesant sur la biodiversité malgré les précautions d'usage de la SNCF pour ce type de constructions (déplacement d'espèces...). Il y a un risque certain de fragmentation de l'habitat écologique avec le nouveau couloir de la LGV (effet de coupure

pour les populations animales en particulier)

Si la réalisation d'une ligne nouvelle n'est pas sans conséquence pour l'environnement, nous entendons aussi réaffirmer notre opposition à deux grands projets dont le développement du ferroviaire et la LGV pourrait constituer une alternative : la construction d'une A8 bis et l'implantation d'un troisième aéroport autour du Luc. C'est pourquoi il nous paraît important d'insister sur le transfert de la voiture et de l'avion vers le train.

Un argument mis en exergue par les partisans de la LGV est la saturation prochaine de l'aéroport de Nice-Côte-d'Azur (aujourd'hui 8,5 M de voyageurs, saturation = 12M). Cette saturation entraînerait la nécessité de construire un troisième aéroport en centre-Var avec son cortège de bretelles routières d'irrigation dans tous les sens. Les études de RFF montrent que la LGV Paca devrait permettre un report modal maximal de l'avion vers le rail. De plus, l'impact écologique du train est bien moindre que celle de l'avion (51,1 gramme équivalent pétrole par kilomètre et passager pour un avion moyen courrier type Airbus A320 ou Boing 737 contre 4,81 GEP/Km/passager pour le TGV.

L'amélioration des dessertes intra-régionales par les TER-GV notamment permettrait par le report modal de la



# UNE LIGNE NOUVELLE COMME...



## ...alternative à la route et à l'avion

voiture vers le rail d'éviter la saturation de l'autoroute A8 et de repousser les projets d'A8 bis vers l'arrière pays cannois ainsi que la construction du barreau Cadarache-Saint-Maximin (liaison A8-A51).

### 5) La prise en compte de la spéculation foncière et la maîtrise du foncier

Nous sommes dans une région où la spéculation foncière constitue déjà un handicap sérieux pour le logement des actifs et le maintien de certaines activités, agricoles notamment. Il faudra donc être vigilants et novateurs dans la réalisation de la LGV pour éviter la flambée du foncier, les phénomènes de spéculation immobilière et d'éviction des populations qu'entraîne habituellement ce type de projet.

Les collectivités territoriales pourraient, via des fonds de soutien aux communes permettre à des petites communes rurales d'acquérir du foncier pour le maintien d'agriculteurs, la construction de logements sociaux et éviter ainsi le développement des résidences secondaires et du mitage du territoire.

De même, l'intervention concertée sur le plan régional d'outils comme l'établissement public foncier régional -EPFR- ou les sociétés d'aménagement foncier rural -SAFER- pourraient favoriser la régulation des prix du foncier et le maintien des équilibres en matière d'activité et d'habitat des territoires traversés.

### 6) La valorisation des gares de centre-ville ou le refus de la création de nouvelles gares "betteraves".

Il convient de ne pas reproduire l'expérience fâcheuse du TGV Méditerranée avec ses gares "aspirateurs à bagnoles" que sont Valence-TGV, Avignon TGV et Aix TGV. De plus, ces gares incitent à l'habitat diffus et au "mitage" du territoire ainsi qu'à la spéculation foncière. Ce sont des machines à fabriquer de la bagnole et à créer des zones péri-urbaines à vocation commerciale sur d'anciennes terres agricoles.

De surcroît, l'avantage incontestable du passage par les centres-villes est

le fait que la gare centrale est le nœud des déplacements intra et extra-urbain.

La question de la gare de Toulon est une des clés du débat public. Les associations toulonnaises souhaitent voir le train arriver au centre-ville, les habitants de Cuers rejettent le projet de "gare betterave" pour des raisons de protection environnementale et agricole. Il nous faut rejeter ce projet de gare dite Toulon-Nord (à Cuers ou à la Pauline) qui entraînerait une urbanisation en tâche d'huile de l'agglomération varoise.

### 7) Le tracé ou le sillon de nos exigences :

Un aspect particulier des scénarii proposés nous apparaît comme insatisfaisant et pourrait tronquer le débat. En effet, quelque soit le scénario envisagé, il aboutit toujours à une gare Toulon-Nord se situant en périphérie de l'agglomération. Il est donc essentiel pour la bonne gestion du débat public de ne pas réduire la réflexion à cette hypothèse : en particulier, nous pensons que les scénarii intégrant la desserte du pôle multimodal de Toulon - centre doivent être privilégiés par rapport à toute gare nouvelle.

C'est bien le choix d'une philosophie de transport à grande vitesse tel qu'évoqué plus haut qui doit influencer sur le choix du tracé. Nous sommes ici entre Marseille et Nice dans ce que l'on peut appeler "un TGV de corridor" compte tenu de la densité démographique sur les franges littorales des trois départements côtiers de la région - scénario en un axe-.

De même il conviendrait d'approfondir l'option de ligne directe Arbois-Les Arcs- Nice avec décrochages locaux pour desservir Marseille et Toulon -scénario en trois axes-. Ce type de tracé aurait l'avantage de permettre de réaliser nos deux objectifs principaux :

- transfert modal de l'aérien au rail en permettant une liaison rapide (concurrente à l'avion) inter-régionale
- transfert modal de la route au train sur l'intra-régional par une desserte en centre-ville des trois grandes métropoles et le développement du TER GV.

Le temps s'il est un paramètre à prendre en compte, ne doit pas être une priorité absolue. Nous ne sacrifierons jamais nos territoires sur l'autel de la vitesse et du temps gagné.

Sur le plan global enfin du tracé, la perspective de réaliser l'arc méditerranéen (liaison Barcelone-Gênes en 6h30) est séduisante. C'est une piste intéressante dans la perspective du développement des échanges euro-méditerranéens.

### 8) Le financement du projet :

Nous souhaitons que la Région puisse être pleinement associée aux choix en matière de réalisation de cette ligne. Cette exigence nous paraît d'autant plus prégnante que la collectivité régionale, probable futur partenaire financier, est aussi et surtout autorité organisatrice en matière de transports régionaux.

Nous sommes conscients que le développement concerté du transport ferroviaire en région PACA, que nous souhaitons, ne peut s'opérer sans ressources nouvelles. C'est en cohérence avec cette priorité que nous militons pour une modification législative de l'arsenal fiscal favorisant le financement des infrastructures ferroviaires : exemples de la taxation du transit des poids lourds avec la "RPLP" suisse ou de la "LKW Maut" allemande, mise en place de pollu-taxes comme le prévoit par exemple la directive communautaire Eurovignettes.

