

# ASSOCIATION AZUR EDUCATION ENVIRONNEMENT

mars 2005



## les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



L'Association AzurEE, Azur Education Environnement, agit pour développer la conscience écologique individuelle et collective au travers des orientations suivantes :  
éducation, information, tourisme, technologies de développement durable, en abordant des thèmes environnementaux et civiques.

AzurEE souhaite accompagner le débat public sur la LGV afin que toutes les questions qui paraissent essentielles à ses membres et ses sympathisants aient été posées, toutes les réflexions concernant le choix des moyens de transport de demain et leur alimentation énergétique aient été approfondies.

### CONTACT

**Azur Education Environnement**  
12 rue Delille  
06000 Nice  
azuree06@yahoo.fr  
<http://azuree06.site.voilà.fr>

Dans le cadre du débat public organisé par la :

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

## LE DEBAT PUBLIC QUI N'A PAS EU LIEU

"...Un rapide illuminé,  
grondant comme le tonnerre,  
fit trembler la cabine  
d'aiguillage.

- Ils sont bien pressés,  
dit le petit prince.

Que cherchent-ils ?

- L'homme de la locomotive  
l'ignore lui-même,  
dit l'aiguilleur.

Et gronda, en sens inverse,  
un second rapide illuminé.

- Ils reviennent déjà ?  
demanda le petit prince

- Ce ne sont pas les mêmes,  
dit l'aiguilleur.

C'est un échange.

- Ils n'étaient pas contents,  
là où ils étaient ?

- On n'est jamais content  
là où l'on est, dit l'aiguilleur "

("Le Petit Prince",  
Antoine de Saint-Exupéry)

# COMMENT TENIR LES PROMESSES ?

Le débat public sur le **choix de société** auquel nous incitent depuis un siècle Antoine de Saint-Exupéry et de nombreux esprits éclairés n'a pas eu lieu.

## Pourquoi l'alternative aujourd'hui est-elle de promouvoir le rail comme mode de transport ?

Depuis des décennies les Etats du Monde se réunissent et constatent les problèmes de pollution, d'exploitation à outrance des ressources de la planète par une faible proportion de la population mondiale.

De nombreux protocoles issus de ces réflexions ont été signés, notamment par la France. Comment tenir ces promesses ?

Les éléments de réponse nous sont fournis dans le numéro 50 des **"Analyses Economiques"** publiées par la Direction de la Prévision et de l'Analyse Economique. L'outil proposé est le **Plan national de lutte contre l'effet de serre** (février 2000)

**Constatation :** Dans le seul **secteur des transports** l'augmentation de l'émission des Gaz à Effet de Serre a été de +22% entre 1990 et 2001.

"Il existe **trois leviers d'action** pour réduire ces émissions dans le secteur des transports :

**1. l'amélioration de l'efficacité** unitaire des véhicules,

**2. le report des marchandises ou des personnes vers des modes de transports moins émetteurs en GES** et

**3. la maîtrise de la demande** globale en transport."

## Le rail, oui mais... quel est le plan d'ensemble et avons-nous pensé à tout ?

A première vue, favoriser les transports ferroviaires, inciter les voyageurs à délaisser la voiture ou l'avion pour le train, semble permettre de réduire notablement les émissions directes de CO2.

Plusieurs phénomènes viennent à l'encontre de cet effet positif :

→ Une **offre de transport supplémentaire** amène les personnes

à se déplacer encore plus, et **ne diminue pas le nombre de voyages en avion ou en voiture.**

→ Cette **surconsommation de mobilité** est majoritairement le fait des populations urbaines, Paris en tête.

→ Les **produits** accomplissent aussi nombre de voyages inutiles, étant souvent centralisés vers Paris qui les redistribue dans les régions ; sans parler des délocalisations qui rompent les équilibres régionaux.

→ Les **gares TGV en dehors des villes** favorisent la **voiture** et les embouteillages péri-urbains.

**Le contexte** des transports aujourd'hui :

→ **trop de voitures** dans les aires urbaines et sur les grands axes interurbains ;

→ **trop de camions** effectuant des parcours longue distance ;

→ **trop d'avions** effectuant des parcours à **courte distance.**

## Les causes :

→ La route et l'avion bénéficient **d'investissements prioritaires** pour leurs infrastructures.

→ L'avion bénéficie d'avantages fiscaux injustifiés.

→ Les transports collectifs urbains et interurbains, les modes non motorisés, le **transport ferroviaire**, fluvial et maritime de fret ont été **négligés.**

→ Les populations sont **incitées par les acteurs de l'économie** à se déplacer toujours plus et toujours plus loin ; il en va de même pour les services et les marchandises [étalement urbain, dispersion des sites de production, flux tendus, importation de fruits et légumes souvent produits aussi sur place].

## Le plan d'ensemble à adopter :

→ une politique des transports qui **favorise le rail**

→ une **diminution des crédits** pour la construction de nouvelles routes

→ une **augmentation de crédits** pour améliorer les **routes existantes et les voies ferrées existantes**

→ une politique d'**optimisation des voies ferrées** existantes et de construction de voies de doublage pour le fret ou des trajets intercités sans arrêt

→ une politique d'optimisation de l'exploitation des aéroports existant

→ une politique d'optimisation des **services intermodaux disponibles dans les gares** : vélostations, location de véhicules ayant un impact minime sur l'environnement

## Etrangement à contre-courant, le plan de financement et plan global des transports du gouvernement :

Le gouvernement Raffarin a fait procéder récemment à un audit des grands projets d'infrastructures de transport par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances. Cette commission d'audit ne comprenait ni expert ferroviaire, ni représentant du ministère de l'Écologie.

Les auditeurs ont privilégié la route, dont l'investissement offre un risque minimum par rapport aux projets ferroviaires. La plupart des projets de la Direction des Routes ont été retenus. La priorité accordée à **la route** est écrasante : **63 milliards d'euros** d'ici 2020 contre **18,8 pour le rail**. Ce sont les chiffres, alors que l'on croyait l'effort financier principalement concentré sur le rail et les transports collectifs urbains.

## Le train, oui, mais à quelle vitesse ?

Le 18 mai 1990, la SNCF franchit le record mondial de vitesse sur rail conventionnel homologué à **515,3 km/h**

La vitesse est-elle le seul critère de choix dans la décision du moyen de transport ?

→ La **vitesse** au prix de notre **patrimoine paysage** ? Au prix de l'**attrait touristique** de notre région, en traversant 50 km de tunnels sur le parcours LGV Nice-Marseille ? La vitesse à **prix exorbitant**, en raison du **diamètre des tunnels**, double de celui d'une ligne classique, du surcroît de coût de la ligne, de l'entretien et de l'énergie ; la vitesse au prix de la qualité de vie ?

# MEGAWATTS ET LGV



“Là où le train conventionnel s'intégrait au paysage (ce qui n'est pas à dédaigner dans un pays touristique), le TGV cherche plutôt à adapter le paysage à son tracé...” (Jean Richard, étude comparée sur le TGV au Québec).

“La construction d'une Ligne Grande Vitesse peut être aussi dévastatrice que la construction d'une autoroute pour un territoire, surtout en présence d'un relief comme celui des Alpes-Maritimes et en raison des contraintes de pentes et de courbes liées à ce type de voie ferrée.” (Paul Touze)

## Le rail oui, mais avec quelle énergie ? Que sont devenues les conclusions des autres débats publics ?

Ce débat public en cache plusieurs autres, notamment ceux qui ont eu lieu sur l'alimentation énergétique de la France, de **l'implantation d'une ligne Très Haute Tension dans le Vercors**, ainsi que l'étude des possibilités de connexions énergétiques et ferroviaires France-Italie.

Fin 2004, la question se posait toujours de savoir si le doublement de la ligne Boute-Carros par une ligne THT allait se faire par voie aérienne ou allait être enterrée, en partie sous la mer.

Selon les données du Plan Eco-Energie mis en place à l'issue du débat public relatif à la situation énergétique sur l'Est de la région

PACA, la “situation s'avère très préoccupante, été comme hiver, lors des fréquents pics de consommation. L'alimentation électrique ne peut être totalement garantie. La consommation en électricité en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est de 35 milliards de kWh par an”.

EDF, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), la Région et l'Etat nous demandent d'économiser l'énergie au quotidien.

“Une famille moyenne consomme environ **8500 kWh en un an**”. Or, une rame de 500 tonnes de TGV consomme **8000 kW/h en une heure**, ce qui est quatre fois plus élevé que la consommation d'une rame classique (la consommation d'énergie augmentant au-delà du carré de la vitesse. Ainsi, à 400 km/h la consommation s'élèvera à **16000 kW/h**).

**A partir d'un certain moment, la grande vitesse consomme plus d'énergie qu'elle n'apporte de commodité.**

Est-il raisonnable de ponctionner à ce point nos lignes très haute tension pour gagner une heure de temps, cette heure que vous passerez ensuite à étendre votre linge sur une corde à linge, même si vous n'avez pas de balcon, car “un sèche-linge consomme deux fois plus qu'un lave-linge” (éco-conseil 24 d'EDF) ?

**Avant de construire une ligne LGV, il serait bon de savoir comment elle sera alimentée.**

Voici l'exemple de ce qui s'est passé dans l'Est de la France selon la presse locale : “En janvier 2002 commençaient les travaux de génie civil de la première phase LGV Vaires-Beaudrecourt. Fin septembre, on



apprenait qu'une large concertation avec les élus, les associations, les services de l'Etat, les habitants et les riverains concernant l'acheminement par ligne THT de l'électricité aux 5 sous-stations installées sur ce parcours allait débuter. Chacune des sous-stations devrait consommer autant d'électricité que 100 000 habitants (100 MW) et cette consommation serait doublée d'ici 2025 (une tranche de **centrale nucléaire** sera alors nécessaire). Pour acheminer l'électricité à ces sous-stations, il faut de nombreux km de ligne THT reliées aux THT existantes de 225 000 Volts et 400 000 Volts. Chaque raccordement nécessite une ligne à double circulation (principale et de secours). RTE (Réseau de Transport d'Electricité) qui va devoir construire ces lignes ne se sent pas engagé par la décision d'EDF d'enterrer ces nouvelles lignes THT.”

Voulons-nous que l'on construise **une centrale nucléaire de plus** pour l'Est de la région PACA ?

Nous demandons un plan éco-énergie pour tout le monde, avec économies d'énergie à la source jusque dans le **choix des infrastructures** de demain.

**Le train oui, mais avec quelle qualité de vie ?**

Celui qui a goûté à l'agrément des wagons-restaurants dans les intercités du nord de l'Allemagne, rêve en France d'autre chose que d'un sandwich caoutchouté assis sur le bord d'un tabouret dans les bars TGV ; un voyage plus long, à déguster un bon petit plat en compagnie d'amis, servi sur une table avec une jolie lampe et une nappe en tissu, passe plus vite. Le paysage qui défile un peu plus lentement est plus agréable et instructif à regarder.

**Et les grèves, et les gares ?**

En 2020, à quoi vous servira de faire Marseille-Nice en 1 h si une grève vous empêche de partir ?

Grèves, dysfonctionnements, erreurs humaines, climat, correspondances mal commodes et mal gérées : voilà ce qui ralentit vos déplacements en France.

Arriverez-vous à l'Ouest de Nice ou bien en Centre-Ville ?

# DES RAISONS ECONOMIQUES ?

Les **gares** au cœur de la ville : Vous voyagez parfois avec bagages ; préférez-vous entrer relativement plus lentement dans une gare, parce que vous traversez une zone urbanisée et rester confortablement 10 minutes de plus dans votre fauteuil à lire votre livre, à terminer votre rapport, ou bien, comme cela vous arrivera par exemple à Valence-TGV, descendre dans le froid, avec vos trois enfants, monter des escaliers assez raides, marcher sur un sol ascendant puis descendre d'autres escaliers avant d'attendre la correspondance pour Valence Ville sur un quai gris balayé par le vent ?

## Des raisons économiques ?

### Une région au service de la LGV ou un réseau de communications pour la prospérité des territoires traversés ?

"L'attraction réciproque - Parisiens pour le Sud, azuréens pour Paris - qui est à la base de l'approche pour cette construction, ne correspond pas à l'approche économique globale de notre territoire. Exemple : **flambée du foncier et du logement** à Marseille depuis l'arrivée du TGV. Cette simple constatation démontre que penser TGV sans considérer l'équilibre majeur de l'économie régionale est une erreur lourde de conséquences." (Paul Touze)

### Sommes-nous vraiment une région enclavée ? Quel avantage à être une zone de transit ?

La côte est déjà surpeuplée, de nombreux sites touristiques ont perdu de leur charme, les problèmes de logement et d'immobilier sont loin d'être résolus, le littoral est pratiquement bétonné, la Loi Littoral est en train d'être distordue. Avant d'avoir trouvé notre équilibre et des solutions raisonnables à nos problèmes, désirons-nous augmenter le flot des personnes qui vont transiter par notre région ou chercher à s'y établir ?

### La bonne santé économique passe-t-elle obligatoirement par une croissance exponentielle de la mobilité ?

Certains "besoins" de transport sont artificiellement créés. Ainsi, les évaluations du maître d'ouvrage indiquent que le report cumulé de la route et de l'avion se chiffre entre 1,3 et 1,8 millions de voyageurs ; c'est une estimation favorable à la réduction de l'effet de serre. Cependant, le trafic nouveau suscité par la ligne LGV projetée sera de 0,7 à 1,7 millions de voyageurs selon le tracé adopté, ce qui réduit à néant les économies environnementales espérées.

D'après une étude récente de l'**OCDE**, beaucoup d'hommes politiques tendent à penser que les infrastructures de transport favorisent le développement économique et donc l'emploi. Mais cette croyance n'est pas étayée par l'analyse scientifique : les effets sont faibles, au moins dans les pays développés, et peuvent **parfois même être négatifs à l'intérieur d'une région** (voir : [www1.oecd.org](http://www1.oecd.org)).

**Il sera plus favorable à notre région d'optimiser la capacité des lignes existantes, d'étudier le prolongement de la 3<sup>e</sup> voie déjà acquise sur le trajet Cannes-Nice, de développer les intercitys, les TER, le fret de proximité, de promouvoir les services offerts dans les gares, les vélostations** comme à Chambéry et à Grenoble (location de vélos 15 € par mois, gardiennage), réaliser le projet de RER : Cannes, Vintimille, Grasse, St-Raphaël, Breil, San Remo.

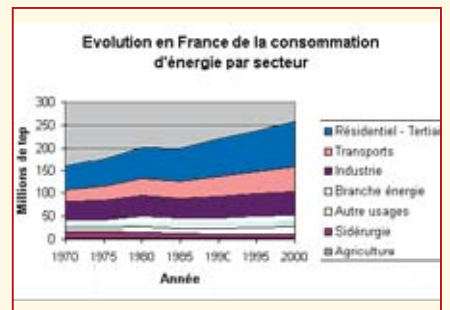
"Contrairement au TGV qui part à zéro et qui redresse le paysage sur son passage pour gagner quelques minutes, le TER essaye de mettre à contribution **le patrimoine ferroviaire existant**, y compris les lignes délaissées ou même déclassées." (étude québécoise)

### L'argument international ?

"La faisabilité d'une liaison LGV France-Italie est aléatoire, compte tenu de l'état du réseau italien. Le projet très avancé d'une liaison par la Maurienne (Lyon-Turin) rend irréaliste l'arc ferroviaire Barcelone-Gênes. En outre, la LGV aurait un sens si la ligne était continuée vers l'Italie ; mais la gare est prévue à Sophia, ce qui en réduit encore l'intérêt." (Paul Touze)

### Le fret :

Allons-nous opter pour une auto\_route ferroviaire (transport de poids lourds par trains entiers à vitesse élevée et à grande distance sur une nouvelle voie ferrée spécialisée) coûteuse, source de nuisances et difficile à insérer dans l'espace traversé, ou bien allons-nous favoriser le transport direct et accru des marchandises sur des rames spécialisées ?



Rédacteurs : Christine Dony/Paul Touze

