

Au commencement était le débat public...

« Le débat public est une étape dans le processus d'élaboration de la décision du maître d'ouvrage. A ce stade, rien n'est joué et c'est votre opinion qui va contribuer à la décision. Il est important donc que vous vous exprimiez. A vous d'éclairer le maître d'ouvrage pour qu'il puisse amender son projet en toute connaissance de cause. »¹

C'est en ces termes que la CNDP a convié les citoyens de la région à consacrer du temps et de l'énergie pour s'impliquer dans le débat sur l'opportunité du projet de LGV en région PACA.

La question que l'on nous pose dans le cadre de ce débat est : faudra-t-il une Ligne Grande Vitesse dans notre région à l'horizon 2020 ? Il s'agit d'un projet d'envergure à long terme, qui va conditionner les modes de déplacement pour les décennies à venir. On doit bien réfléchir et ne pas le bâcler, car il vaut parfois mieux perdre quelques minutes que subir pour des années des nuisances écologiques, financières et sociales.

Pour me forger objectivement ma propre opinion et ne pas être taxée de participer à l'opposition de principe à la LGV qui, paraît-il, s'exprime dans le Var, j'ai tenu à analyser un à un tous les documents du débat (dossier du maître d'ouvrage, études préparatoires, autres études, cahiers d'acteurs, contributions...) ainsi que les comptes rendus intégraux de l'ensemble des réunions publiques que la Commission a bien voulu mettre en ligne sur le site du débat public relatif à la LGV PACA.

A la lumière de l'ensemble de ces éléments, j'en arrive aux conclusions suivantes sur les différents enjeux de cette ligne nouvelle tels que présentés par RFF :

1. Sur l'accessibilité de la région PACA et l'ouverture de toute la région vers le Nord

Il est unanimement reconnu que :

- Marseille est bien desservie en grande vitesse,
- Toulon est correctement desservie en grande vitesse,
- L'Est de la région, et plus particulièrement Nice, 6^{ème} agglomération de France, restent plus isolées et seul un projet permettant de réduire le trajet Paris-Nice sous la barre des 3h40 représente une réelle alternative. L'opportunité de la LGV dans les Alpes Maritimes semble dans ces conditions confirmée par tous.
- Les départements de Alpes de Haute Provence et des Hautes Alpes souffrent d'un réel enclavement ferroviaire.

Si opportunité d'une ligne LGV il y a, elle ne concernerait donc que l'Est de la région et les départements alpins.

¹ Le journal du débat public n°1 – page 3 - Février 2005

2. Sur la double vocation Grande Vitesse / Grande Capacité

Le débat porte sur l'opportunité de réaliser une ligne nouvelle Grande Vitesse en PACA, c'est-à-dire, par définition, une ligne permettant de parcourir 900 km en 3 heures.

L'aspect Grande Capacité est venu s'y greffer sous prétexte que le développement d'une ligne nouvelle permettrait, en libérant la ligne classique, de développer le trafic TER avec des fréquences cadencées sur cette ligne. Mais en lisant plus attentivement le dossier, on s'aperçoit que le développement de ces TER, qui est une réelle attente des citoyens, ne fait pas partie du projet. Comme l'a reconnu la FNAUT², il n'y a aucun engagement de la région pour mettre en place les TER correspondants, d'autant plus qu'à l'horizon de la LGV, RFF confiera l'exploitation au plus offrant.

Autre remarque que m'inspire la lecture des débats est que dans cette approche à double vocation, la grande capacité ne serait en tout état de cause accessible qu'aux villes desservies par la ligne actuelle Marseille-Vintimille, ce qui renforcera l'enclavement de la population non desservie à ce jour.

3. Sur le renforcement de l'Arc Méditerranéen Barcelone-Gênes

Il ne ressort pas des débats l'existence d'une réelle volonté commune entre les différents acteurs concernés pour développer un tel axe. Et quand bien même, il semble peu probable que Toulon soit un maillon clé à l'échelle européenne. En tout état de cause, la simple analyse de la topographie de la région confirme que si un tel arc devait exister, il passerait certainement bien plus au Nord.

4. Sur le transport de marchandises

Le fret est un problème critique qui participe fortement à l'engorgement du réseau autoroutier en PACA. Cependant, le projet proposé n'apporte rien en ce qui concerne le transport de marchandises. Tout au plus, peut-on retrouver un argument déjà entendu pour les TER, à savoir que les TGV circulant sur la ligne nouvelle, la ligne classique pourra supporter davantage de fret...

5. Sur l'enjeu d'aménagement du territoire et de développement durable

Une infrastructure telle que la LGV doit être au service d'un projet d'aménagement durable du territoire et non l'inverse. Or, il ressort de l'analyse des débats qu'il n'y a pas de véritable politique d'aménagement du territoire pour les décennies à venir en région PACA. M. Beneventi le confirme quand il déclare³ : *« Si nous avions disposé de 3 ou 4 années supplémentaires pour réaliser le schéma de cohérence territoriale, les choses se seraient faites dans l'ordre [...] mais aujourd'hui, le projet de LGV est proposé, il faut saisir l'opportunité ou la laisser passer. »*

Un autre constat est que, bien que faisant partie intégrante de la région, les départements des Alpes de Haute-Provence et des Hautes-Alpes ont été complètement laissés à l'écart du débat. Or par principe, l'aménagement du territoire se doit de donner toutes leur chances de développement aux endroits qui ont beaucoup d'atouts, et non pas seulement aux endroits qui comptent beaucoup de monde. Sinon ce n'est plus d'aménagement du territoire dont il s'agit.

² Atelier de présentation des solutions alternatives du 16 juin 2005 à Marseille – Verbatim page 46

³ Réunion de proximité du 1^{er} juin à Toulon – Verbatim page 39

Par ailleurs, nous sommes dans une région à enjeux environnementaux très importants, en particulier au niveau des ressources en eau et du patrimoine naturel. Tout en arguant de la préservation de cet environnement, plusieurs des tracés proposés présentent d'après les spécialistes du domaine des risques géologiques et écologiques majeurs, bafouant par là-même la notion de développement durable.

6. Sur le financement et la maîtrise des coûts

Bien qu'on nous dise qu'au stade actuel du projet, il n'est pas possible de présenter un projet détaillé avec des financements stables, RFF précise que⁴ : « *dans un contexte de rareté des fonds publics, nous avons dans l'objectif de rechercher un projet réaliste et réalisable* ». Mais d'un autre côté, on n'hésite pas à nous proposer des scénarios avec des coûts qui fluctuent quasiment du simple au double correspondant à des investissements de plusieurs milliards d'euros, amortissables sur un siècle et supportés en grande partie par les collectivités locales, c'est à dire les contribuables de la Région, sans aucune retombée à l'exploitation. Quand, de plus, il est d'emblée annoncé que le coût d'un kilomètre en tunnel peut facilement varier du simple au triple, on peut s'attendre à de réelles surprises pour un projet prévoyant plusieurs dizaines de kilomètres en souterrain. J'en veux pour preuve le récent exemple du percement du tunnel routier sous Toulon...

A la fin est le désordre public

Après avoir, en bonne citoyenne, ingurgité des dizaines de rapports et cahiers d'acteurs sur le projet LGV, assisté aux réunions de proximité ainsi qu'à la dernière réunion le 16 juin sur les solutions alternatives, je suis interpellée quelques jours plus tard par la une du journal « Métropole », le mensuel de l'aire toulonnaise et du Var⁵ : « Exclusif : "le" tracé T.G.V. Toulon-Marseille ». J'y apprendis pêle-mêle que :

« Les scénarios mis en avant par le réseau ferré de France (RFF) et dont la "Commission du désordre public" s'est fait bruyamment l'écho avaient un tort immense : d'une part, ils considéraient comme négligeables les 1,6 millions d'habitants de l'agglomération marseillaise et les 600000 habitants de l'agglomération toulonnaise [...] d'autre part, les auteurs de ces "coups de crayon sur la carte" faisaient mine de ne pas comprendre qu'une telle dépense (une ligne TGV entièrement nouvelle, amortissable sur un siècle) ne doit pas servir seulement l'intérêt de la SNCF (Paris- Méditerranée) mais aussi le développement de l'économie et de la qualité de vie des zones traversées [...] »

Et à propos du tracé :

« Pourquoi ce tracé sera-t-il choisi ? Parce que ni RFF (ni la SNCF d'ailleurs) n'ont le pouvoir de contraindre des collectivités comme l'agglomération marseillaise, le Conseil général du Var, l'agglomération toulonnaise, le Conseil général des Alpes-Maritimes à payer pour un tracé qu'elles refusent [...] Et depuis la Révolution française, qui paie décide. »

⁴ Réunion de proximité du 9 juin à Digne-les-Bains – Verbatim page 12

⁵ Métropole – 15 juin / 15 juillet 2005 – N° 86 – page 2

Et de mettre en avant un nouveau tracé issu des conclusions publiées mi-mai d'une étude lancée par l'Agence d'Urbanisme De l'Aire Toulonnaise avec pour unique contrainte la faisabilité de desserte de l'agglomération toulonnaise. Il est d'ailleurs textuellement précisé dans le rapport d'étape correspondant que⁶ : « *Aucune analyse spécifique des contextes géologique et environnemental du projet n'a été faite pour la phase actuelle de l'étude* ».

On se demande bien pourquoi les collectivités ont jugé bon d'engager 4 millions d'euros pour le débat public, c'est à dire pour que les personnes se rencontrent pour discuter du projet et échanger leurs idées, alors qu'elles connaissaient précisément le tracé miraculeux, puisque le fuseau proposé n'occupe pas plus de 500 mètres de largeur, voire moins de 100 mètres en secteur varois.

Quelques jours plus tard, c'est au nouveau ministre délégué à l'aménagement du territoire d'enfoncer le clou, en arrêtant le principe de ce tracé avec le soutien des sénateurs maires des trois grandes métropole de PACA⁷. Il semblerait donc que les politiques aient déjà pris leur décision, pour un tracé sorti du chapeau et n'ayant fait l'objet d'aucune étude un tant soit peu sérieuse, faisant fi du débat public et de ses conclusions, ainsi que de l'opinion des populations qu'ils représentent.

Pour ma part, je me dois de vous faire part de :

- mon opinion très défavorable pour une Ligne Grande Vitesse dimensionnée par la desserte de Toulon compte tenu des coûts exorbitants et des enjeux environnementaux pour un service déjà existant ;
- mon opposition formelle au tracé proposé par le SCOT Provence Méditerranée, dont la seule caractéristique est sans doute d'être le moins dangereux politiquement. Il est totalement inacceptable de retenir sans aucune étude approfondie un tracé qui présente des risques environnementaux et géologiques majeurs et dont le surcoût ne semble servir que la gloire de quelques élus qui bénéficient déjà du TGV dans leurs communes.

⁶ LGV PACA - Scénario Aix - Marseille - Toulon Est - Nice (A.M.T.N.b)- Rapport d'étape sur l'étude de faisabilité du projet et sur les perspectives de desserte de l'agglomération toulonnaise – 12 mai 2005

⁷ Voir par exemple Var Matin du 30 juin – page 3