

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

Débat Public Projet de Liaison Ferroviaire Grande Vitesse PACA

Essai de synthèse des diverses informations recueillies et propositions (12 juillet 05)

Après avoir participé à de nombreuses réunions, écouté les divers intervenants, lu les rapports diffusés par la Commission et pris connaissance, quand il y en avait, de leurs cahiers d'acteurs, les conclusions et recommandations auxquelles nous parvenons en fin du présent Débat sont présentées ci-dessous. Elles ne peuvent être considérées comme définitives, étant encore bien loin d'avoir exploré tous les aspects de ce dossier si complexe. Rappelons, si cela est nécessaire, que les positions développées par notre Fédération sont prioritairement axées sur une défense de l'environnement responsable qui ne néglige pas pour autant les aspects économiques dans l'esprit du développement durable

A. ESSAI DE CONCLUSION GENERALE

A la question « pourquoi construire une 2^{ème} voie ferrée de type LGV à travers PACA jusqu'à la frontière italienne? », nous avons sans hésiter répondu oui estimant, ainsi qu'une solide majorité de participants, que la ligne actuelle dite PLM (construite au XIX^{ème} siècle !) n'est plus du tout en état de répondre seule aux besoins du futur. L'idée de se contenter de quelques améliorations n'est pas conforme à l'idée que nous nous faisons du développement durable.

Reste la question excessivement critique du « où et comment ? ». Le projet de LGV devant recueillir l'adhésion des principaux responsables politiques de la région PACA, le président du conseil général des AM vient de prendre l'initiative d'annoncer prématurément un accord de principe avec les Maires de Nice, Toulon et Marseille, oubliant que sa fonction de ministre délégué à l'aménagement du territoire l'obligeait pour le moins d'attendre la fin du Débat pour se prononcer. Ceci dit leur choix en faveur de l'option 1 dite en chapelet (Marseille-Toulon-Nice) a une logique, celle de desservir un maximum de population, au prix il est vrai d'une augmentation des temps de parcours pour atteindre Nice (de l'ordre du quart d'heure ?) Mais cet accord de principe pour adopter un passage au voisinage d'un littoral déjà très urbanisé, ne doit pas exclure de poursuivre l'étude des options de type 2 et 3 axes, surtout 3, (avec possibilité de débranchements de rames pour desservir le littoral) plus directes et moins coûteuses. Les données recueillies au cours du Débat n'ayant malheureusement pas permis d'approfondir le dossier sur ce point, l'étude sur le plan environnemental des avantages-inconvénients respectifs de ces 3 options reste à faire.

Dans tous les cas le paramètre le plus sensible est l'attitude des élus (et de leurs administré(e)s) face au passage de la LGV. Si certains veulent « à tout prix » voir la ligne

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

desservir leur ville au plus près, quitte à réclamer de très coûteux travaux, notamment d'enfouissement, d'autres refusent toute idée de passage à travers leur « territoire d'influence » avec des arguments environnementaux tout à fait acceptables (exemple de l'option 1 avec les cas d'Aubagne, Gemenos, de la vallée de l'Huveaune, du pays de Cuges, de Cuers...).

Pour accélérer au maximum un processus de décision soumis aux contraintes d'institutions complexes (aides incertaines de l'UE, décentralisation ambiguë, rivalités département / région, féodalités locales ..), beaucoup d'efforts de conciliation et d'harmonisation devront être fournis pour répondre en temps aux urgences de notre époque (saturation routière, effet de serre, coût de l'énergie...).

Une réalisation par tronçons successifs étant apparemment incontournable, le premier à réaliser devrait être celui des A.M. pour « montrer la voie » aux autres départements. Il est en effet le premier demandeur de TGV et ses besoins en TER/RER sont considérables.

L'autre paramètre et non le moindre (!) est le financement du projet. Il a souvent été évoqué au cours des débats, mais sans que les intervenants posent toujours bien le problème. Les uns ne veulent pas retrouver le coût de la LGV dans leur feuille d'impôts et se moquent du futur en oubliant qu'ils bénéficient d'investissements faits par les générations précédentes (ex la ligne PLM). D'autres ne craignent pas de réclamer des solutions très onéreuses (pas forcément d'avenir) qui risquent de conduire les responsables du projet à y renoncer d'autant que les concurrents sont nombreux. Nous partageons le point de vue de la Commission sur le fait que la question du financement ne pourra être réellement abordée que lorsqu'un tracé sera sélectionné..

B. ANALYSE DU DEBAT ET COMMENTAIRES

1. Préparation, organisation et conduite du Débat

Nous n'avons pas de critiques générales à faire, les différents participants ayant pu s'exprimer (et même se répéter !) librement, parfois même avec des excès comme cela arrive lorsqu'on touche à des sujets sensibles. Tout juste peut-on faire une petite critique sur l'achèvement tardif de la plupart des débats, ce qui posait quelques problèmes de transports à certains participants.

Le nombre élevé de Cahiers d'Acteurs envoyés à la Commission (53) témoigne du grand intérêt suscité par la LGV, en particulier au sein du mouvement associatif PACA. Si les interventions de la salle ont été parfois mal ciblées, trop axées sur des intérêts particuliers ou encore carrément hors sujet, on peut aussi dire que certains exposés étaient parfois un peu théoriques pour des Débats qui se voulaient en principe accessibles au plus grand nombre (en fait autour de 0.1% de la population PACA présents aux réunions comme la Commission l'a déclaré). Les divers spécialistes du domaine des transports et de l'environnement (en majorité théoriciens, chercheurs, cabinets conseils..) qui se sont ainsi exprimés avaient certes des

ou **Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement**

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

choses très intéressantes à exposer. Mais les débats n'ont pas toujours montré qu'elles étaient bien comprises et intégrées dans la problématique LGV-PACA.

Le dossier technique RFF + SNCF distribué en DVD est de qualité et fournit une grande quantité de données. Le fait de ne pas être toujours neutre et orienté en faveur de solutions, s'il s'explique assez facilement, n'est pas tout à fait acceptable. Pour certains sujets sensibles des expertises indépendantes devront être menées, ce qui a d'ailleurs été reconnu par la Commission. C'est le cas du fret (rejeté sans trop s'étendre sur les solutions de rechange)

Concernant les études sur l'environnement PACA le dossier se limite malheureusement à un état des lieux, certes très bien documenté, mais ne s'aventure pas à les comparer dans le but d'initier une recherche de tracés optimaux. Pour désamorcer les oppositions qui ne manqueront pas de se manifester, la mise au point de critères de choix hiérarchisés et admis par le plus grand nombre serait utile.

Notons enfin que, selon nous, les responsables RFF et SNCF ont dans l'ensemble bien répondu aux questions posées dans le cadre franco-français. Pour ce qui est de l'international (ex l'Italie) ils se sont par contre montrés plus hésitants. Et sur le retour d'expérience des lignes déjà construites, en particulier du TGV Méditerranée, on ne peut pas dire qu'ils étaient très prolifiques.

2. Opportunité de la LGV-PACA

Répondre à la question de l'opportunité de la LGV-PACA nécessite quelques précautions. Si une majorité d'intervenants a reconnu qu'il était opportun de construire une nouvelle ligne, une majorité s'est prononcée en faveur d'une « haute capacité » plutôt que d'une « grande vitesse ». De fortes réticences ou même des oppositions radicales sont également apparues qui s'exprimeront encore plus fortement lorsque les décisions finales seront prises. Les débats houleux de certaines réunions (cf les viticulteurs de Cuers ou de la plaine des Maures) préfigurent ce à quoi on peut s'attendre en cas de choix définitifs des tracés.

La première réserve vient de la crainte de faciliter l'envahissement de la Région, en particulier d'un littoral déjà fort encombré où les autochtones ont de plus en plus de mal à se loger (loyers excessifs, prix du foncier...). L'ampleur de ce risque dépend en bonne partie de la volonté des responsables territoriaux de le maîtriser au travers de leurs documents d'urbanisme ainsi que de leur politique d'accueil des touristes et autres visiteurs de la région. L'expérience passée n'incite pas trop à l'optimisme, mais les esprits évoluent, du moins espérons le.

Mais il y a aussi la crainte des impacts écologiques. La LPO estime à juste titre que la pré étude ne donne pas toutes les garanties de protection pour les espèces et les espaces naturels. Le cas des zones Natura 2000, très nombreuses en région PACA, est évoqué à maintes reprises avec le rappel des textes qui les définissent.

Par contre nous ne partageons pas la position de ceux qui « affirment haut et clair l'irréalisme de ce projet pharaonique » (Les voyageurs de la région PACA). Ne rien faire ou encore prôner une croissance négative irait à l'encontre de l'intérêt général.

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

La justification du projet de LGV-PACA est de transférer sur le fer une part importante des trafics aériens et routiers et par là de contribuer à la réduction des émissions de polluants dans l'atmosphère, au premier rang desquels les fameux gaz à effet de serre. Sans compter la nécessité de se préparer à la raréfaction des énergies fossiles.

Le besoin qu'elle doit satisfaire est de :

- Raccorder l'ensemble de la région PACA et plus spécialement les A.M. au réseau à Grande Vitesse français (ex Paris-Nice) et européen (cf l'arc Méditerranéen Barcelone-Marseille-Nice-Gênes...).
- Permettre des temps de parcours assez compétitifs sur des lignes types (ex. entre 3h 40 et 4h sur Paris-Nice) pour récupérer une partie significative de la clientèle avion. Si cela a peu de chances de réduire le trafic global de l'aéroport de Nice (créneaux horaires récupérés pour d'autres destinations), il écartera toute idée de nouvel aéroport dans le Var
- Offrir des sillons pour pouvoir mettre en oeuvre un ensemble de TER / RER et Trains Inter Cités très performant capable d'absorber une partie significative du trafic routier (ex trajets domicile-travail par Véhicule Léger)
- Si possible, contribuer de façon non négligeable, à la réduction du trafic fret par PL qui encombre l'autoroute A8 qu'il s'agisse de transit international (5000 PL /jour à l'horizon 2020) ou de trafic intra régional.

3. Justification d'un bilan environnemental de type « coût-efficacité »

Le bilan a priori positif du projet de LGV-PACA rappelé ci-dessus doit cependant être étayé de façon plus précise par le maître d'ouvrage autrement qu'en rappelant les taux comparés d'émissions polluantes entre le ferroviaire et le routier. Pour que nous puissions accepter totalement la LGV-PACA, nous devons disposer d'un véritable bilan environnemental prévisionnel de type « coût-efficacité ».

Le coût environnemental est en bonne partie mesurable à l'aide d'un certain nombre d'indicateurs. Il correspond aux sacrifices qu'il faudra admettre pour faire passer la ligne dans des milieux sensibles (nuisances sonores, atteintes à la faune et à la flore, aux paysages...). Le maître d'ouvrage devra démontrer que les choix effectués minimisent ce coût.

- Les indicateurs les plus immédiats sont les emprises foncières nécessaires. Sur 200 kms et 50 % en tunnel, avec une emprise en largeur de 20 m (donnée RFF) on arriverait à un total de 200 hectares, chiffre auquel il faut naturellement ajouter les infra structures nécessaires (?). Ce chiffre est différent de celui cité dans le cahier d'acteurs de la snpn (7 ha /km). Quel chiffre retenir ?
- le nombre de riverains soumis à un bruit supérieur à x dB (cf le § 6)

Il y a surtout la phase de construction avec les besoins en carburant des engins de chantier, les quantités de déblais à évacuer, les nuisances pour le voisinage...

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

Concernant le ballast, la LPO dans son Cahier d'Acteurs s'inquiète du tonnage nécessaire (autour de 10000 tonnes /km) et des carrières à exploiter. A part le transport cela ne semble pas un réel obstacle à la LGV. Quid de l'utilisation des déblais des nombreux tunnels prévus ? A propos de ces tunnels les risques courus, en particulier hydrologiques, sont difficiles à évaluer a priori. Si l'on peut penser qu'ils seront maîtrisés, des aléas sont certainement à prévoir et par là les dépassements en tout genre (coûts, délais...)

D'autres indicateurs ne sont pas de la responsabilité directe de RFF et devront être évalués par les collectivités territoriales traversées (afflux touristiques, pression foncière...)

Côté efficacité il y a d'abord les quantités de polluants qui ne seront pas émis dans l'air grâce à la LGV. Ce bilan (prévisionnel d'abord, expérimental par la suite) de la phase opérationnelle doit se baser sur les estimations de transferts vers l'ensemble du ferroviaire (TGV+TER+Fret) de l'aérien et du routier, en retranchant les éventuels besoins nouveaux apparus pour assurer la desserte routière des gares de la LGV (l'objectif serait qu'il n'y en est pas !)

A côté de ce bilan pollution de l'air, il faut naturellement ajouter les performances du ferroviaire en terme de sécurité (combien d'accidents en moins sur les routes ?) et de confort.

4. Projet LGV-PACA et Développement Durable

Dire que le projet de LGV-PACA doit se concevoir dans une perspective d'aménagement durable de la région nécessite quelques rappels. La ligne PLM actuelle (construite rapidement au XIX ième siècle) a sans doute répondu aux souhaits de ses promoteurs puisqu'elle constitue depuis 150 ans l'axe principal du (fort !) développement du littoral PACA. Son tracé se ressent toutefois de choix malencontreux dictés par des intérêts privés. Faute de l'avoir fait en temps voulu (au milieu du XXième siècle), la progression de l'urbanisation rend aujourd'hui toute correction de cette ligne très difficile ou parfois impossible.

Dans le cas de l'autoroute A8 le problème était similaire. Tout le département des A.M. attendant son désenclavement avec impatience, sa réalisation rapide (grâce à l'action du ministre Corniglion-Molinier) au début des années 60 a été considérée comme une grande avancée. On s'aperçoit aujourd'hui de ses imperfections, liées en partie au peu de goût des Ponts et Chaussées pour les tunnels. Un peu plus de réflexion aurait sans doute permis une A8 plus discrète dans le paysage. Mais à l'époque les associations de défense étaient beaucoup moins présentes ! Et il n'y avait pas de Débats !

Tout ceci pour essayer de réfléchir à ce qui pourrait paraître dépassé d'ici quelques décennies avec le projet de LGV-PACA. Personne ne peut prévoir l'avenir, que ce soit les progrès technologiques qui vont révolutionner les pratiques ou les évolutions sociétales qui sont par nature fluctuantes. Mais le système ferroviaire qui aura, sans nul doute, la meilleure garantie de durée sera celui qui sera capable d'offrir une bonne variété d'itinéraires et d'évoluer en fonction des besoins nouveaux qui apparaîtront.

Une majorité d'intervenants au Débat a plaidé en faveur d'une desserte du littoral (cf scenarii 1 et 2) avec des gares, soit communes aux gares actuelles, soit situées en proche périphérie.

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

Cette position a une logique, celle de placer les gares au plus près de la clientèle potentielle, ce qui satisfait tout à fait une SNCF soucieuse de rentabilité. Mais est-ce sur le long terme une bonne solution de procéder ainsi ? S'il est incontournable de continuer à faire passer les TER / RER au centre des agglomérations du littoral, il l'est sans doute moins avec le TGV qui concerne une clientèle assez différente. On dira bien sûr que l'intérêt de la Grande Vitesse se perd si le temps global de point à point est excessif, mais ceci est aussi vrai pour l'avion et il y a une infinité de situations différentes pour accéder aux gares. Les courbes fournies dans le dossier technique (% de la population pouvant accéder à la gare en moins de x minutes) ne sont que des estimations simplifiées qui ne tiennent pas compte des encombrements.

Au cours du débat on a souvent entendu rappeler la nécessité de soumettre le projet de LGV aux directives d'un projet de territoire, ce qui est tout à fait logique, même si toutes les alternatives possibles pour y parvenir n'ont pas été définies. La question qui se pose pour la région PACA est de savoir comment développer les territoires éloignés des grands centres sans consommer un espace excessif et renouveler les erreurs d'urbanisation commises sur le littoral. La réponse est dans la capacité des responsables territoriaux à favoriser la création de centres de vie dans l'esprit des anciens villages et à interdire la multiplication des habitations individuelles. Le centre Var connaît un fort développement et, contrairement au littoral asphyxié par le béton, il dispose d'espace. Au delà d'une réouverture tout à fait justifiée d'une ligne Gardane –Carnoules pour le trafic TER, se pose la question d'un éventuel passage de la LGV. Il est clair que passer par Meyrargues, Barjols, Ries pour arriver sur le Muy comme le propose l'association « Le train avenir du centre Var » pose moins de problèmes techniques qu'un tracé sud dans des zones très urbanisées. Mais peut-on retenir l'idée d'un TGV favorisant un aménagement durable de cette partie du territoire PACA? La réponse est plutôt non, le principal inconvénient de ce tracé étant de laisser de côté Toulon et Marseille (quoique cette dernière pourrait éventuellement être rejointe en se raccordant à la LGV Méditerranée en dessous d'Aix).

L'association citée plus haut prétend que ce tracé est beaucoup moins agressif sur le plan environnemental que celui littoral. C'est vrai si l'on parle en termes de populations touchées, douteux si l'on considère qu'il ne faut pas porter atteinte aux caractéristiques rurales encore préservées de cette partie de la région PACA. C'est en tout cas à étudier (cf le §A)

5. Optimisation du processus de décision

Si le projet est adopté, il est impératif d'accélérer le processus du choix des tracés et par exemple ne pas attendre 5 ans pour définir des fuseaux de largeur 1000 m. Ensuite il est indispensable de minimiser autant que faire se peut les polémiques qui ne manqueront pas de naître lorsque des choix seront annoncés qu'il s'agisse de simples critiques ou des inévitables réactions de type « nimby ». Il est indispensable de définir très clairement les critères qui seront appliqués pour choisir telle ou telle variante d'option et par la suite tel ou tel fuseau. Ces critères doivent être justifiés clairement et en conséquence s'imposer sans trop de contestation (du moins avec des interlocuteurs de bonne foi !).

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

Il y a le coût qui n'est à retenir que s'il risque de compromettre l'existence même du projet. Le projet de LGV-PACA n'est pas le seul proposé et d'autres projets mieux défendus peuvent le supplanter (cf le § A)

Par contre le coût n'est plus un argument si le tracé global retenu permet des constructions par tronçons mis successivement en service en fonction des budgets disponibles. Ceci est indispensable pour réaliser une LGV qui soit vraiment pérenne, c'est à dire qui réponde toujours bien aux besoins d'ici quelques décennies. Il est préférable de ne pas renouveler l'erreur faite avec le TGV Méditerranée qui a été d'attendre son arrivée à Valence pour commencer à étudier son prolongement jusqu'à Marseille !

6. Hiérarchie des critères environnementaux

Parmi les effets de la LGV sur les sites traversés, la question des riverains est prioritaire. Les fortes nuisances subies par un certain nombre de riverains du TGV Méditerranée sont là pour rappeler la nécessité de prendre ce problème très au sérieux. Le Débat a malheureusement montré (Mouans-Sartoux le 17 avril) que les protections que l'on pouvait espérer de l'application des normes de bruit n'étaient pas aussi fortes qu'on pouvait l'imaginer. Il y a là une vraie question à laquelle il conviendra de répondre sans artifice.

Exiger que les futurs riverains soient préservés des nuisances du TGV ne veut naturellement pas dire qu'il faut s'indigner de toute destruction d'habitats placés sur le futur tracé ou d'expropriation de terrains. Le tout est de prévoir des dédommagements convenables.

Si l'on peut toujours démolir ce que l'homme a construit (sauf si cela a un caractère patrimonial), il est plus difficile d'admettre la disparition d'éléments (faunes et flores) que la nature a mis des millions d'années à créer. S'il est alors évident qu'il faudra admettre certains sacrifices, on devrait pouvoir en limiter le nombre. RFF a d'ailleurs montré que dans certains cas (en Bourgogne je crois), RFF avait reconstitué une marre où vivait des espèces protégées. Est-ce un exemple suffisant pour se rassurer sur le traitement des paysages, des sites Natura 2000 (très nombreux !), des forêts traversées, des ponts sur les rivières... ? Certainement pas et notre inquiétude demeure, exception toutefois du cas des paysages où le sentiment esthétique est subjectif. On peut en effet trouver très beau l'image d'un TGV franchissant un ouvrage conçu dans les meilleures règles de l'art.

7. Le problème de l'énergie électrique

Il y a un autre aspect qui se rattache à l'environnement, celui du supplément d'énergie électrique nécessaire pour faire rouler un grand nombre de TGV, TIC et TER / RER sans oublier les tramways ou autres engins que les villes veulent mettre en oeuvre pour réduire la pollution de l'air. L'ensemble du réseau ferroviaire français consommerait en moyenne 17 % de la production électrique (à confirmer). Quid en PACA ? Une association niçoise « Association Azur Education environnement » donne pour un TGV une consommation à l'heure de 8MW/h. C'est sans doute vrai en crête (la puissance d'une motrice tourne

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

apparemment autour de 4 MW). Mais on peut sans doute réduire ses chiffres dans les A.M. où les TGV devront forcément rouler moins vite.

Réduire la consommation de carburants fossiles exige donc en contre partie des efforts dans la production et la distribution électrique. Il est regrettable que ce point n'ait été que peu évoqué par RFF (simple mention d'un contact avec RTE) lorsqu'on sait les inquiétudes relatives concernant l'alimentation des A.M., les nouveaux besoins apparus, notamment avec ITER et surtout les délais considérables pour trouver des solutions nouvelles. Le renforcement de la ligne Boute-Carros est en étude depuis une dizaine d'années et sa réalisation n'est prévue que vers 2008. Les économies d'énergie sont certes nécessaires, mais dans une région touristique comme la notre les gains seront douteux. Du côté de l'industrie les perspectives sont faibles, celle-ci ayant déjà fait depuis quelques années de gros efforts de réduction de sa consommation. Il faut sans doute accélérer le démarrage du solaire, lamentablement en retard en PACA, mais peut-on espérer des gains comparables aux besoins accrus du ferroviaire ?

Restent 2 solutions principales, le recours au nucléaire (marges par rapport à la production actuelle ?) et la construction d'une unité thermique du type turbine à gaz à cycles alternés comme cela avait été évoqué par le débat Boute-Carros (gazoduc nécessaire).

8. Le problème du fret ou de la mixité de la LGV

De nombreux intervenants dans le Débat ont regretté la quasi absence de possibilités de mixité voyageurs-fret sur la LGV, les 40 % d'augmentation sur le transit transfrontalier ne portant que sur une faible partie du tonnage transporté par la route (16 Mtonnes aujourd'hui, plus en 2020). Si on veut bien admettre qu'une complète mixité de la ligne n'est, ni souhaitable pour des raisons de coûts et de délais, ni compatible avec le réseau italien qui prévoit surtout des voyageurs entre Gênes et Vintimille, on doit néanmoins pouvoir espérer transférer sur le rail un peu plus de marchandises en transit qu'annoncé par la SNCF.

Pour dissuader les camions d'emprunter le littoral, les solutions évoquées nécessitent toutes des actions énergiques des pouvoirs publics. Le cabotage a démarré et semble prometteur si les transporteurs y trouvent leur compte (voyages accompagnés ou containers seuls), la « Magistrale Eco Fret » par le Lyon-Turin devrait permettre d'écouler au total 40 Mtonnes, à condition de la réaliser (cf les réserves du ministère de l'équipement parues dans le Monde du 19 avril 05), les régions PACA et Piémont veulent relancer un itinéraire par Montgenèvre (10% du coût du Lyon-Turin) qu'on croyait enterré (au sens figuré !).

Par ailleurs il y a le projet d'une Redevance Prestation Poids Lourd ou RPLP qui devrait tôt ou tard aboutir et remettre un peu de logique dans le coût des transports routiers. Le principe d'un « surpéage » aux frontières est en étude (évoqué dans le dossier RFF, en cours de discussion à la frontière allemande). On peut espérer que ces diverses mesures dissuaderont les transporteurs de passer par le littoral, mais si l'on en croit un spécialiste italien participant au Débat le trafic maritime en Méditerranée devrait fortement s'accroître à cause du commerce avec la Chine et l'augmentation de capacité du canal de Suez. Alors que faire ? Le problème reste ouvert.

ou **Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement**

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

9. La LGV dans les Bouches du Rhône

Si les arguments avancés pour défendre le passage par Marseille sont réellement fondés, la solution qui semble la moins traumatisante pour adopter cette option 1 axe s'articule autour d'une gare TGV à la Blancarde et une série de tunnels pour, d'un côté traverser Marseille, de l'autre éviter les sites sensibles du sud de la Ste Baume (cf le tracé Ferrier de 92 que défend l'association « Vivre à Gemenos »). La solution d'une gare souterraine TGV à St Charles défendue par le Conseil Général des Bouches du Rhône pour des raisons qui ont leur logique (inter modalité totale) paraît par contre bien trop complexe à réaliser.

Ce passage par Marseille de la LGV et son interconnexion avec la ligne historique doit permettre la desserte de l'aéroport de Marignane et par là un meilleur partenariat avec celui de Nice Côte d'Azur (temps de parcours d'un TIC sur Nice-Marseille de l'ordre de l'heure).

10. La LGV dans l'ouest Var

Après le refus unanime d'une gare TGV dans la plaine de Cuers, la solution d'une gare en périphérie de Toulon est combattue par les partisans d'un passage par la gare actuelle. Nous n'avons pas tous les éléments pour juger, mais il nous semble que le principe du shunt (défendu par la FNAUT), c'est à dire celle d'une gare dans la zone de la Pauline est la meilleure solution. Comment continuer après Toulon sans rencontrer trop oppositions de la part des populations concernées (cf la plaine agricole de Cuers, les vignobles AOC...)? RFF n'a, pour l'instant, pas montré comment il espérait pouvoir éviter cette zone sensible ou tout au moins en réduire au minimum ses nuisances. Peut-on par ex rester dans le faisceau de la ligne actuelle en augmentant, si besoin, les rayons de courbure ? Ceci dit défendre ses intérêts ne justifie en aucun cas les positions extrémistes du genre « nous nous opposerons par tous les moyens ».

Qu'il s'agisse de l'option littoral (option 1 axe) ou de celles type Var Centre ou Var Nord (évoquée au §4), toutes se heurtent à de fortes oppositions des populations concernées sans qu'on soit en mesure, faute de indications précises sur les tracés possibles (bande < 1000m) de dire ceux qui subiraient le moins de nuisances.

11. La LGV dans l'est Var

La réunion de proximité tenue le 2 juin à Fréjus a montré à quel point les réticences étaient fortes à l'égard d'une ligne que de nombreux intervenants dans la salle ont qualifié d'inutile ! La position de ces personnes est simple. Moins de trains, moins de visiteurs, donc plus de tranquillité ! Ils oublient simplement de prendre en compte la saturation routière qui ne se résorbera pas en refusant le ferroviaire et dont ils subiront inévitablement les conséquences!

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

Ceci dit des opinions moins radicales ont été émises telles que celle de l'association LACOVAR qui admet le principe d'une gare TGV au centre de l'est -Var, à condition toutefois de ne pas dégrader le service existant et plutôt l'améliorer en terme de points desservis, d'horaires et de fréquence. L'actuelle gare des Arcs dispose de très bons atouts pour jouer ce rôle de plateforme centrale. Les TGV doivent pouvoir accéder aux gares actuelles grâce à des parcours terminaux, plus ou moins longs, par les lignes existantes. Cette gare Est Var sera autant une gare de correspondance TGV / TER qu'un point de débranchement des rames TGV, une moitié pouvant suivre le littoral, l'autre filer vers Nice. Cette fonction de débranchement assurée par la gare Est Var n'est pas limitée aux besoins de desserte de l'est-Var. Elle peut aussi être utilisée pour la desserte de l'ouest A.M. si aucun débranchement ne peut être effectué au niveau de Cannes (cf le § 12).

12. La LGV dans les A.M.

Premier demandeur de la LGV, le département est aussi celui qui, selon nous, pose le plus de problèmes autant techniques qu'écologiques. A la revendication de concurrencer l'avion sur Paris-Nice s'ajoute celle, à notre avis, beaucoup plus importante de développer de façon significative le trafic ferroviaire local (TER ou RER suivant les distances parcourues) pour éviter la saturation du réseau routier, en priorité celle de l'autoroute A8.

Ensuite, bien que la mission confiée à RFF s'arrête pour l'instant à Nice, la nécessité de prévoir à plus long terme la liaison avec Vintimille.

Dans son dossier RFF a présenté une solution consistant à placer la gare Ouest AM à l'actuelle gare de la Bocca avec un tunnel pour y arriver et un tunnel (de 16 km) pour rejoindre Antibes et la ligne PLM renforcée d'une 3^{ième} voie jusqu'à Nice.

Cette solution soulève beaucoup de questions :

- En fait la surface de l'actuelle gare de la Bocca n'est, selon RFF, n'est pas compatible avec les besoins «TGV + gestion TER»,
- les accès par tunnels de la gare de la Bocca soulève d'ailleurs beaucoup d'interrogations sur les plans techniques et financiers (comment franchir la Siagne à proximité du rivage ?)
- la mairie de Cannes veut de toute façon desservir par TGV la gare centrale (cf ses arguments ci-dessous) et non à la Bocca
- la 3^{ième} voie décidée par la région pour améliorer le trafic TER ne suffira probablement pas à assurer l'ensemble du trafic TER+TGV+Fret (il faudrait en fait 4 voies pour gérer correctement le trafic).
- les riverains entre Antibes et Cagnes sur Mer déjà opposés à la 3^{ième} voie font remarquer avec justesse les risques courus sur le long terme par la proximité du rivage (cf les incidents en cas de tempêtes, l'érosion du rivage à envisager...) et ne veulent surtout pas supporter les nuisances d'un trafic qui serait largement doublé.

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

La revendication de ces derniers d'enfouir la ligne dans le cadre du projet TER de 3^{ème} voie du Contrat de Plan Etat Région n'avait guère reçu d'échos, le Maire de Cagnes sur Mer (président de l'ADAM) ayant lui-même déclaré qu'il n'était pas raisonnable de la réclamer.

Ce type de revendication a pourtant été repris par les Maires de Cannes et d'Antibes qui voudraient bien profiter du projet LGV pour éliminer les saignées que la voie PLM a créé dans leurs villes. Le premier justifie son désir de conserver la gare actuelle en invoquant la nécessité de faciliter l'accueil des nombreuses manifestations cannoises (en oubliant aussi de prendre en compte les capacités limitées de la gare en terme de fréquentation !).

Le deuxième échafaude des scénarii de récupération des terrains pour financer les travaux, ce qui n'est pas acceptable le long du littoral (pas de béton à la place de la ligne !).

Mais il n'y a pas que les centre villes qui pâtissent des choix malencontreux effectués au XIX^{ème} siècle, c'est aussi le cas de la plus grande partie du littoral avant le fleuve Var (par ex voir la route étroite entre Golfe Juan et Juan les Pins).

Libérer les villes et le littoral en mettant en souterrain, non seulement la ligne PLM, mais aussi la LGV, peut séduire, mais la rationalité de cette idée est très contestable :

- Il y a d'abord son coût dû aux considérables difficultés techniques à prévoir (creuser en plein tissu urbain à proximité du rivage presque à l'aplomb de la ligne actuelle !) qui risque fort d'enlever toute chance de voir le projet se décider. Il serait ainsi vraiment douteux que l'UE finance de telles réalisations. Ne pas oublier ce qu'a déclaré le représentant du SGAR à Nice, M. Dohet: il faut être réaliste et ne pas demander des choses impossibles qui risquent de conduire à l'abandon du projet.
- Il y a aussi un problème de délais. Retarder le projet, c'est retarder la disponibilité de nouveaux sillons sur la ligne PLM pour développer considérablement le trafic TER / RER. Le temps presse pourtant, la menace de saturation routière se faisant de plus en plus forte.
- Dernier argument, doit-on refaire les erreurs du XIX^{ème} siècle en voulant à tout prix coller au littoral et adopter un tracé aux courbures ne répondant pas aux exigences de la G.V ? Nous ne le pensons pas.

Il faut donc trouver le moyen de passer à travers le moyen pays sans trop faire de dégâts en prévoyant une gare que beaucoup refuseront en la qualifiant de « betteraves » bien qu'il n'y en ait aucune dans la région ! Il appartient à RFF de faire des propositions dans ce sens. On pense inévitablement à Mouans-Sartoux situé sur la ligne TER Cannes –Grasse (1 seule voie) ou encore à une gare au niveau de Sophia qui serait desservie par des TCSP en provenance de la côte. Le temps d'accès à une gare n'est pas forcément fonction de la seule distance (on va souvent plus facilement du Cannet à Mouans Sartoux que du Cannet au centre de Cannes !). Mais le Maire de Mouans Sartoux, pourtant fervent défenseur du train, n'en veut pas pour rester en phase avec une population franchement hostile. Leur position est sans doute explicable, mais il faudra attendre de voir les détails du projet (fuseau de moins de 1000m) pour juger de son acceptabilité environnementale.

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

Ceci dit il n'est peut-être pas indispensable de prévoir une gare Ouest AM, tout au moins dans un premier temps (foncier toutefois à réserver), St Raphaël, Cannes et Antibes pouvant être desservies en débranchant des rames à partir des Arcs ou par transfert par TER à partir de St Augustin pour les 2 dernières.

Peut-on dire que l'existence d'une LGV à 2 voies éloignée du littoral rendrait superflue la 3^{ème} voie décidée par la Région et stopper des travaux techniquement assez délicats à mener sur la ligne PLM en présence du trafic? C'est peut-être vrai en théorie, mais contraire à la réalité, son exécution étant décidée et son achèvement prévue bien avant celle de la LGV répond à l'urgence de développer les TER.

Ce tracé moyen-pays semble compatible avec une arrivée dans la plaine du Var où serait installée la principale gare TGV des A.M.. Les arguments avancés (par le C.G des AM) pour St Augustin (sur le site du MIN ?) sont a priori convaincants, même si le risque d'inondation dû à la proximité du fleuve Var est à prendre sérieusement en compte.

A cette question comme à celle plus générale de la possibilité de connexion de la LGV à la PLM au niveau de l'actuelle gare de St Augustin, il conviendrait de répondre rapidement. En cas de réponse négative due à des impossibilités techniques, à quelle distance plus au nord faudrait-il alors prévoir la nouvelle gare (de type betterave ?!) et comment alors la relier au réseau TER?

L'hypothèse d'une gare à Nice St Roch a été, à notre avis, évacuée un peu vite. Ce site a pourtant quelques atouts intéressants à faire valoir (proximité de l'autoroute et du port, ligne Nice-Cuneo, possibilité de restructuration urbaine ...)

La solution d'une arrivée directe par tunnel (au niveau de St Philippe ?) sur la gare centrale de Nice serait certes coûteuse, mais elle éviterait de surcharger le couloir d'entrée dans Nice avec l'AUS (doublée) et la voie ferrée (3^{ème} voie théoriquement possible, mais à quelques centimètres du mur !). La traversée de Nice se ferait évidemment à vitesse réduite avec la possibilité, soit de suivre la voie (double) PLM vers Monaco (via la gare de Riquier), soit d'utiliser partiellement la ligne (double ?) Nice-Cuneo (via la gare de triage de St Roch) pour de là gagner Vintimille par tunnels (?).

A notre regret ces points n'ont pas été assez abordés au cours du Débat.

Pour conclure sur les A.M. notre opinion est que le sort du projet de LGV-PACA dépend pour beaucoup de la capacité de ses divers responsables politiques, principalement de son Conseil Général, à se mettre rapidement d'accord sur un tracé de principe (à préciser par la suite) et en conséquence de le répercuter sur l'aménagement de leur territoire au travers de la DTA (à mettre à jour), des SCOT (encore en chantier !), des PLU et PDU d'agglomération ou communaux. Bien que le président de l'ADAM à Nice se soit montré optimiste sur l'état et l'avancement de ces documents (Nice le 17 avril), notre avis est qu'il reste beaucoup à faire sur ce plan.
