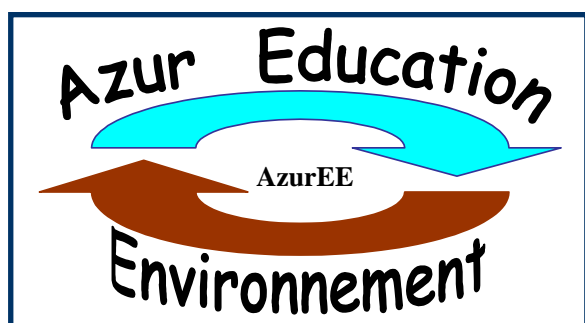


ASSOCIATION AZUR EDUCATION ENVIRONNEMENT AzurEE

Contribution du 12 mai 2005 à la réunion de Nice du débat public sur la LGV PACA et complément au Cahier d'Acteur



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

En toute chose, il y a un maximum et un optimum.

Dans le cas de la LGV PACA, le **maximum** c'est la **vitesse**. Nous voulons gagner 1 h 30 environ sur le trajet Nice-Paris. Le maximum c'est aussi le **prix**, le plus élevé de France au kilomètre de LGV ; c'est la longueur des **tunnels**, jusqu'à plus de la moitié du parcours, et le double si l'on se décide de faire du **fret** en doublant les tubes de passage. Un record, puisque le réseau LGV entier pour toute la France n'en comporte que 37 km.

L'**optimum** est du domaine de la **qualité**, la qualité de vie, la qualité du voyage.

Ces deux éléments entrent fréquemment en conflit au cours de ce débat. L'intérêt économique est également un point de controverse, car ce qui offre un avantage pour certains en désavantage d'autres.

La renommée de la France à l'étranger, c'est son art de vivre, sa cuisine du terroir, sa bonne humeur, sa créativité, son imagination, le bonheur qu'on y trouve, la beauté de ses paysages. Vivre comme Dieu en France, « leben wie Gott in Frankreich », rêve-t-on outre-Rhin.

Mais quand ils arrivent ici, les visiteurs sont souvent accueillis par une population stressée, agressive, négligente de son espace de vie. Une population qui laisse bétonner ses terres, qui oublie de loger ses travailleurs, oublie que ne poussent ni mesclun, ni oliviers, ni agrumes sur le béton, oublie que le béton réfléchit la chaleur et augmente les effets de la canicule.

Quand ils arrivent à Nice, les **touristes** prennent d'assaut les bus à ciel ouvert et le petit train du château pour admirer le paysage. Quelle contradiction de faire pour venir 80 km sous terre, et même plus puisque certains parlent d'enterrer le reste de la ligne en bord de mer. Il est vrai qu'avec l'abolition progressive de la loi

L'ECONOMIE C'EST AUSSI L'AGRICULTURE

Une nouvelle **gare** TGV couvre 20 à 40 ha. La surface agricole appelée à disparaître est incalculable, puisque les gares établies au départ en rase campagne sont destinées à favoriser l'urbanisation et à devenir des centre-ville.

Il est vrai qu'une voie LGV ne fait que 15 mètres de large alors que l'autoroute en demande 35 mètres. Si l'on calcule en hectares, 1 kilomètre de voies demande 7 hectares ; il faudrait donc un minimum de 1400 ha pour la ligne, sans compter les abords. Un kilomètre de tunnel exige 20 hectares, soit trois fois plus.

Dans le cas du scénario à 2 axes de desserte, 89 km de tunnel et 180 km si on décide d'une ligne mixte avec ferroutage (du fait des exigences techniques différentes : rayons de courbure, rampes etc.) occuperaient donc 3600 ha en sous-sol, un sous-sol parfois sensible, sites karstiques, nappes phréatiques...

La région PACA ne comporte plus que 17 % de terres agricoles contre 60 % de moyenne pour la France. Nous sommes déjà urbanisés à 92 % alors que la France ne l'est qu'à 82 %. Nice reçoit 4 millions de touristes par an, pour 345 000 habitants.

Nos communes, nos départements, de l'avis des citoyens, ne gèrent pas encore de manière satisfaisante l'espace rural, l'espace urbain, l'espace social,

l'éducation à la citoyenneté. Nous ne sommes pas équipés et nous ne sommes pas mûrs pour accueillir et absorber de manière harmonieuse les masses de population annoncées en cas de construction de la LGV PACA.

Le **collège d'experts** qui avait conclu le débat public de la ligne TGV Méditerranée avait recommandé de donner la **priorité** dans le temps au développement du réseau de **transports ferroviaires régionaux**, à la rénovation des trains et des lignes, à l'harmonisation des horaires, à la redéfinition de certains profils de lignes, afin que le réseau ferroviaire régional soit entièrement en place et fonctionnel pour accueillir la LGV lors de sa venue.

Actuellement, les transports régionaux n'offrent pas un **service** sans faille à la population locale. Les trains sont surpeuplés aux heures de pointe, entre Nice et Monte-Carlo par exemple, leur fréquence est insuffisante. Les horaires ne sont pas totalement fiables. Les grèves et l'entretien des lignes sont des problèmes non résolus. (3^e voie, Chemins de Fer de Provence)

La **grande capacité locale** doit être résolue avant la grande capacité nationale.

Ceci peut se faire en finançant l'amélioration de voies ferrées existantes, en réouvrant les

voies qui ont été fermées. Même si ces travaux sont onéreux

La **réouverture** et la **modernisation** de lignes existantes a pour avantage d'éviter ou de limiter les expropriations d'utilité publique, de moins bouleverser les équilibres paysagers et sociaux. Cela représente en fin de compte une économie qui se ressent au niveau des habitants. Certaines de ces lignes, Carnoules-Gardanne par exemple, pourraient faire gagner une demi-heure sur le trajet de Nice à Paris. L'investissement nécessaire n'est pas si déraisonnable.

Nous demandons que le **budget** que redistribue l'Etat à notre région pour moderniser les lignes existantes et rouvrir les lignes à l'abandon soit **suffisant** pour que ce soit fait correctement..

Ces travaux de remise en état et d'amélioration du réseau de proximité doivent être faits **avant** la pose d'un éventuel premier rail **LGV**, et non en même temps ou après. Car alors le prétexte du financement de la LGV excuserait un renoncement à moderniser et densifier le réseau de transports régionaux.

Nous demandons que soient divisés par 4 les **crédits** nationaux accordés au réseau routier et **multipliés** par 4 ceux accordés au programme ferroviaire.

Nous demandons que les

AUGMENTER LE BUDGET POUR LE TRAIN

crédits ferroviaires soient répartis sur des liaisons optimum à tous les échelons et sur le ferroutage pour le fret.

Dans un récent discours, Gilles de Robien annonce que « la Commission européenne donne son feu vert pour **l'aide de l'État français à la SNCF. Il s'agit vous le savez, d'une dotation en capital de 800 millions d'euros pour accompagner la réussite du plan fret** »

Une part de cette dotation est-elle prévue pour optimiser le **ferroutage** sur moyenne distance en région PACA (le ferroutage alliant d'après les études de la FNAUT PACA tous les avantages de la route et du rail) ?

Un interlocuteur nous demande d'inclure cette communication :

« Les précisions apportées par les Cahiers d'acteurs m'inspirent les plus grands doutes sur le rapport avantages/inconvénients du projet LGV. En particulier son incapacité à débarrasser la voie routière de l'énorme trafic de fret, et le danger d'amener dans notre région un flux humain encore plus grand, avec ses séquelles de pollution et de dérive foncière. Enfin, peut-on sérieusement faire croire qu'une telle voie traversera les Alpes ?

Je tiens à vous faire part d'un élément que je n'ai pas vu mentionné jusqu'à présent et sur lequel je puis apporter aux acteurs des précisions. La basse vallée de l'Argens est envisagée dans les documents publiés comme une sorte de "no mans land" . On lit : "Le tronçon ouest, jusqu'au Muy..." (ADEV), "Environs du Muy..." (ADECOHA), pour ne citer que deux cahiers dont je partage par ailleurs les points de vue.

Or, il existe dans la zone Le Muy-Roquebrune/Argens un site classé au patrimoine national : le Rocher de Roquebrune ("site naturel remarquable", J. O. 6 juillet 1989). Vers 1860, ce site avait subi une première agression par le chemin de fer Paris-Nice. La voie a coupé le village du Muy de son lieu naturel de loisirs et de pèlerinage. Plus loin, la voie passe à 500 m du Domaine de

Palayson : église à double nef, bâtie sur un mausolée romain, édifiée par les moines de Saint-Victor de Marseille au XII^e s. Le site a subi une autre agression, bien plus grave, un siècle plus tard, par le passage de l'autoroute A8. Sans excuse de l'ignorance des notions de patrimoine et d'environnement cette fois. Le fracas incessant des véhicules de l'autoroute fait que dans ce sanctuaire de la nature et ce sanctuaire de l'histoire religieuse de la Provence (ND de La Roquette) on ne s'entend plus ! Si la LGV doit passer par là cela serait violer et défigurer définitivement un tel site. J'espère que nous ne léguerons pas un tel gâchis à nos enfants.

Références :

"Rocher de Roquebrune" : carte Michelin 2005 France, p. N° 287 E3

"Palayson" : suivre le tracé voie ferrée, passage sous l'autoroute A8 - passage sur la route D7

Carte IGN Roquebrune, coordonnées 138 vertical : 947-948 horizontal

Ouvrage "Le Rocher de Roquebrune" éditions Campanile 2004

Comités de suivi

Consommation énergétique :

La FNAUT, en la personne de Claude Jullien, nous a communiqué des chiffres permettant de répondre à certaines questions posées dans notre précédent cahier d'acteurs. En résumé, l'activité ferroviaire annuelle de la France consomme 7 Milliards de kWh, c'est-à-dire 1,5% de la totalité de l'énergie électrique produite en France, ou encore 0,65% de la totalité de l'énergie utilisée en France.

Le train est donc définitivement le mode de transport moderne le plus compatible avec un véritable développement durable.

A condition de diminuer en parallèle l'importance du trafic routier !!

A condition qu'EDF et d'autres partenaires politiques et économiques ne prennent pas l'implantation d'une LGV comme prétexte pour justifier la construction d'une tranche de centrale nucléaire supplémentaire. En effet, les TGV sont de plus en plus performants et de moins en moins consommateurs d'énergie. En outre, la production d'une seule tranche moderne nucléaire suffit largement pour alimenter la totalité du trafic ferroviaire.

Les informations d'EDF et de RTE lors de l'implantation de la LGV dans l'Est de la France semblent donc erronées et sans doute destinées à permettre de construire une tranche supplémentaire de centrale pour vendre du courant à l'étranger.

« Pour l'alimentation électrique, le système à 2 x 25 kV – 50 Hz, avec feeder en opposition de phases (traction en 25 kV, mais chutes de tension apparemment déduites de 50 kV), permet d'espacer considérablement les sous-stations, et ainsi de choisir plus librement leurs emplacements en fonction des lignes THT déjà existantes . » (FNAUT)

Donc l'implantation d'une LGV ne peut justifier la construction de lignes THT supplémentaires.

Débat public et après ?

Un débat public représente une importante préparation, beaucoup de travail de la part des organisateurs et des participants, des frais pour les citoyens. Il est important que l'impact en soit positif, qu'un véritable développement durable se mette en place.

L'expérience montre que les conclusions acquises avec tant de peine, les actions envisagées, demandent à être suivies de près, si les participants veulent voir appliquées les solutions optimales conseillées. (observer attentivement ce qui se passe en relation avec le précédent débat public relatif à la ligne THT Boute-Carros et le plan éco-énergie).

A ce dossier on pourrait ajouter la proposition de Robert Ferrato et Daniel Depris en novembre 2004, d'enterrer éventuellement une ligne THT sous le tracé de la LGV.

Des comités de suivi

Nous demandons la mise en place de comités de suivis chargés de veiller au cours des études et réalisations potentielles de cette LGV à ce que tous les éléments soient pris en considération, que le dialogue soit poursuivi sur un mode paisible entre riverains, spécialistes de l'écologie et des nuisances environnementales réunis ou non en associations et les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre ; non seulement les maîtres d'œuvre de la LGV, mais ceux de la mise en place de la fourniture et du transport de son alimentation énergétique.

