



## Contribution au Débat Public

### **ETUDE DE SYNTHESE DU PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE** Provence – Alpes – Côte d’Azur

#### ▪ **Préambule**

L’objectif de la LGV vise à l’amélioration de l’accessibilité de la Région.

Cet objectif répond à l’impératif d’une part de relier le Var (Toulon) et les Alpes Maritimes (Nice) au réseau à grande vitesse français et européen, et d’autre part de réaliser une continuité de transport à grande vitesse de l’arc méditerranéen (de Barcelone à Gênes via Marseille).

Le Maître d’ouvrage est le RFF (réseau ferré français), établissement public à caractère industriel et commercial créé en 1997.

Cet organisme a pour mission l’aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, ainsi que « la répartition des capacités sur le réseau ferroviaire ».

Une étude préalable détaillée a été réalisée conjointement par le RFF et la SNCF, établissement de mêmes statuts chargée de l’organisation et de l’exploitation des services de transport ferroviaire sur le réseau géré par RFF.

Un débat public est en cours, sous l’égide de la CNDP (commission nationale des débats publics). Il fait l’objet d’une commission particulière.

La commission particulière du débat public LGV PACA, qui a son siège boulevard Dugommier à Marseille 1<sup>er</sup>, a assuré la diffusion des différents scénarios comportant la mise en perspective détaillée des aspects humains, agricole et de préservation du patrimoine naturel en termes de développement durable.

Cette communication sert de base de réflexion aux réunions publiques organisées dans les principaux sites concernés.

Les études et le débat public sont financés par les collectivités régionales partenaires du projet (Conseil Régional PACA, Conseils Généraux des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes, agglomérations de Marseille, Toulon et Nice) ainsi que par l’Etat et les établissements SCNF et RFF.

Le projet présente une solution à des perturbations de circulation liées à une insuffisance ferroviaire et une alternative à la congestion routière en Provence Alpes Côte d'Azur.

Les enjeux portent sur un désenclavement européen, dans le sens d'une ouverture de la région vers le nord et d'un rapprochement transméditerranéen.

## ▪ Exposé des scénarios envisagés

L'étude réalisée prévoit une vingtaine de scénarios envisageables, d'une grande complexité et regroupés autour de trois familles de solutions :

- ✓ des scénarios à un axe
- ✓ des scénarios à deux axes
- ✓ des scénarios à trois axes.

Les ouvrages nouveaux prévus dans ce cadre d'évaluation tendent à une amélioration de la desserte des lignes :

- ✓ Toulon – Paris
- ✓ Marseille – Toulon – Nice

L'étude a été attentive aux enjeux environnementaux des constructions projetées, sans tenir compte cependant de certaines impossibilités.

*A titre d'illustration, le percement d'un tunnel dans le massif de la Sainte Baume est totalement exclu, d'abord en raison de la traversée de zones militaires stratégiques actives (radars de la Marine et de l'Armée de l'Air), ensuite parce que les zones concernées sont visées par le dispositif NATURA 2000 qui prévoit qu'aucune perturbation à la faune ou à la flore ne peut y être apportée.*

A la lecture des cahiers de support édités par le maître d'ouvrage, l'impact de cette optimisation des performances ferroviaires est d'emblée considérable.

## ▪ Impacts

Le choix d'un scénario comporte des conséquences au plan du temps de parcours des dessertes et du nombre de voyageurs supplémentaires attendus (externalités positives), mais aussi en termes d'investissements – c'est-à-dire de coût pour le contribuable - et d'impacts environnementaux (externalités négatives).

Les prévisions optimistes relatives à l'augmentation du taux de voyageurs sont réparties dans les secteurs des voyages à grande vitesse, des trains régionaux, et de la fréquentation inter-agglomérations.

## ▪ L'amélioration de la capacité d'accueil ferroviaire (externalité positive)

Les moyennes des prévisions communiquées sont appliquées dans ces récapitulatifs.

<i>Hypothèses à un axe</i>	
Croissance du nombre de voyageurs TGV	2,1 millions
Croissance du nombre de voyageurs TER	2,3 millions
Croissance du nombre de voyageurs intercités	2,25 millions
<i>Croissance totale</i>	<i>6,65 millions</i>

<i>Hypothèses à deux axes</i>	
Croissance du nombre de voyageurs TGV	3,2 millions
Croissance du nombre de voyageurs TER	2,3 millions
Croissance du nombre de voyageurs intercités	1,5 millions
<i>Croissance totale</i>	<i>7 millions</i>

<i>Hypothèses à trois axes</i>	
Croissance du nombre de voyageurs TGV	2,6 millions
Croissance du nombre de voyageurs TER	2,3 millions
Croissance du nombre de voyageurs intercités	1,5 millions
<i>Croissance totale</i>	<i>6,4 millions</i>

<b>Synthèse comparative des prévisions de l'augmentation de capacité ferroviaire</b>	
Scénarios dits « à un axe »	6,65 millions de passagers
Scénarios dits « à deux axes »	<b>7 millions de passagers</b>
Scénarios dits « à trois axes »	6,4 millions de passagers

L'augmentation prévisionnelle du nombre de passagers reste à apprécier au regard de la fréquentation actuelle des lignes.

D'emblée, la croissance inhérente aux scénarios à « un axe » et à « trois axes » est pratiquement identique, au regard de l'activité totale de ces lignes, et ce facteur ne semble donc pas devoir s'avérer déterminant dans le choix à venir.

#### ▪ Les performances (externalité positive)

<i>Temps moyen de trajet</i>			
	<b>Nice - Paris</b>	Toulon - Paris	Marseille - Nice
1 axe	4h	3h20	<b>1h10</b>
2 axes	3h50	<b>3h10</b>	1h12
<b>3 axes</b>	<b>3h37</b>	3h27	1h12
<i>gain comparatif des scénarios</i>	<i>gain important pour le 3 axes</i>	<i>gain limité pour le 2 axes</i>	<i>gain négligeable pour le 1 axe</i>
Ligne actuelle	5h33	3h51	2h22

Le projet LGV apparaît sans effet significatif sur la ligne Toulon-Paris, mais apporte un gain important sur les lignes Paris-Nice et Marseille-Nice.

Le scénario « à trois axes » marque un gain de temps remarquable sur la ligne Paris-Nice, par rapport aux deux autres options envisagées.

Sur les deux autres axes, les gains sont limités voire négligeables d'un projet à l'autre.

Pour une ouverture nord/sud, le projet à trois axes présente donc un avantage au plan du gain de temps de trajet.

- **Les investissements (externalités négatives)**

Le chiffre supérieur est retenu en raison des habituels surcoûts constatés dans la réalisation d'ouvrages similaires (pour l'exemple la sous-évaluation des travaux du tunnel de Toulon).

<i>Coût de revient prévisionnel pour le contribuable (chiffre supérieur retenu)</i>	
Options à 1 axe	6 milliards d'euros
Option à 2 axes	<b>7,5 milliards d'euros</b>
Option à 3 axes	6 milliards d'euros

Le surcoût du scénario à deux axes est frappant.

- **Première analyse des externalités**

Le rapport du surcoût très important des investissements par le gain négligeable de l'augmentation de la capacité ferroviaire qui ne suit pas la même progression élimine d'emblée l'option à deux axes.

Comparé au bénéfice sur le temps de trajet, l'avantage très faible de cette option ne touche que l'axe Paris – Toulon, dont l'intérêt économique est bien moindre que celui relatif aux axes Paris – Marseille et Paris – Nice, et aux liaisons de l'Arc méditerranéen.

Il semble donc que, pour des raisons économiques, la famille des scénarios dits « à deux axes » doit être disqualifié.

Au surplus, certains de ses scénarios ont un impact sur la Montagne Sainte Victoire, qui fait l'objet d'une opération Grand Site et ne peut être traversée (passage Nord Aix – Nord Toulon).

Sans même l'examen des enjeux environnementaux, l'abandon des scénarios « à deux axes » s'impose.

- **Les externalités négatives détaillées : impacts sur l'environnement humain, agricole et naturel**

Une analyse détaillée des cahiers de scénarios étudiés par le Maître d'Ouvrage et versés au Débat Public met en évidence les éléments suivants, répartis selon la classification des trois familles de scénarios :

### **SCENARIOS A UN AXE**

Si l'on examine les principaux enjeux environnementaux des scénarios à un axe de desserte, **la proposition « Nord Toulon » est à écarter d'emblée.**

Cet itinéraire touche en effet au Massif de la Sainte Baume (qui comporte une partie domaniale, des zones protégées par la directive européenne « Natura 2000 » et dont un percement est totalement exclu sur la forme en raison de la présence de structures militaires souterraines et sur le fond du fait du rôle hydrologique majeur du massif, « château d'eau de la Basse-Provence » dont les bassins versants doivent être préservés.

En outre la Sainte Baume a fait l'objet d'une demande d'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO) et à la Forêt domaniale de Morières qui se trouve sous protection de l'Office National des Forêts et qui est aussi d'un grand intérêt.

Cette option ne présente en outre **aucune amélioration** sur l'Arc méditerranéen entre Marseille et Toulon.

Elle a un impact humain sur la périphérie Marseillaise.

Il en est de même de l'itinéraire « Nord Toulon et tunnel à Marseille », qui doit être également écarté sans regrets (impact environnemental majeur sur la Sainte Baume et la forêt domaniale de Morières).

Les options « Toulon centre », avec ou sans tunnel, présentent un impact sur le Massif du Grand Caunet et la Massif d'Evenos, dont l'intérêt environnemental est moindre.

Cependant, **un tunnel à Toulon est notoirement problématique**, en raison des infiltrations d'eau de mer (important retard et surcoût du tunnel routier en cours).

**Dans la série des scénarios à un axe de desserte**, tant pour des raisons d'investissements, que de faisabilité (infiltrations à Toulon) et de préservation de l'environnement, il semble que **seule l'option « Toulon centre » (sans tunnel) puisse sérieusement faire l'objet d'attention.**

Tous les autres projet doivent être raisonnablement écartés.

### **SCENARIOS A DEUX AXES**

**L'examen des options à deux axes, dont l'intérêt économique est nul, montre au surplus l'existence d'un impact environnemental fort** sur la Montagne Sainte Victoire, la chaîne d'Eguilles, le plateau de l'Arbois (nord ou sud), le Massif de la Sainte Baume, la forêt domaniale des Morières, le massif d'Evenos, le massif des Maures.

Ces externalités négatives majeures s'accompagnent en outre d'enjeux humains et agricoles importants ((pays de la Durance, région Aixoise, zones viticoles).

Cette famille de scénarios constitue à l'évidence **la plus mauvaise option.**

### **SCENARIOS A TROIS AXES**

Sur le plan des nuisances, parmi la série de scénarios à trois axes de desserte **sont d'emblée à éviter ceux qui présentent les impacts les plus importants :**

- « Durance – Haut Var » (dommages sur tout le secteur de la Durance)
- « Durance centre Var » (dégradations sur la Durance, la Forêt de Peyrolles, la Montagne d'Artigues, le Massif et la plaine des Maures)
- Nord Aix- Centre Var » (impacts sur la chaîne d'Eguilles et la montagne Sainte Victoire qui fait l'objet d'une opération grand Site).

Pour des **raisons d'ordre économiques**, l'option « sud-arbois centre-var », **une des moins préjudiciables de cette catégorie au plan environnemental**, paraît devoir être pré-sélectionnée.

L'analyse des intérêts économiques et des impacts environnementaux les plus manifestes conduit donc à comparer en définitive la tracé « sud Arbois – centre Var » (scénario à 3 axes) et le tracé « Toulon centre – sans tunnel » (scénario à 1 axe de desserte).

<b>COMPARATIF DES DEUX SCENARIOS ENVISAGEABLES</b>		
	<b><u>Sud Arbois – centre Var</u></b>	<b><u>Toulon centre</u></b>
	<b>3 axes de desserte</b>	<b>1 axe de desserte</b>
<i>Caractéristiques générales</i>		
<b>Longueur</b>	<b>210 km</b>	<b>160 km</b>
Dont tunnels	22% (46 km)	29% (47 km)
Coût LGV	5050M€	4400M€
Coût par km	24M€	27,5M€
<b>Total investissements</b>	<b>5900M€</b>	<b>5900M€</b>
<i>Temps de parcours (temps actuel entre parenthèses)</i>		
Toulon – Paris (3h51)	3h30	3h20
<b>Nice – Paris (5h33)</b>	<b>3h40</b>	<b>4h05</b>
Toulon – Montpellier (2h21)	1h30	1h20
<b>Nice – Montpellier (4h08)</b>	<b>1h40</b>	<b>2h05</b>
Marseille – Nice (2h22)	1h05	1h15
Marseille – Toulon (0h38)		0h30
Toulon – Nice (1h40)	0h50	0h50
<i>Impacts environnementaux</i>		
<b>Humains</b>	<b><u>néant</u></b>	<b>Périphérie Marseillaise</b>
Agricoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Viticulture haute vallée de l'Arc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Viticultures du plateau du Beauset</li> <li>▪ Cultures sous serre aire Toulonnaise</li> </ul>
Patrimoine naturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sud du plateau de l'Arbois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massif du grand Caunet</li> <li>▪ Massif d'Evenos</li> </ul>

- Pour une longueur de tracé à peine supérieure et à coût strictement égal, le scénario Sud Arbois – Centre Var présente une amélioration remarquable de la liaison Nice – Paris et Nice – Montpellier, avec des performances sensiblement identiques sur les autres parcours.
- La comparaison des impacts environnementaux se passe de commentaires et démontre incontestablement dans le cas d'un tracé sud Arbois – centre Var une nette économie d'impacts, spécialement au plan humain.

**Présentation synthétique :**

***LGV PACA, DES ENJEUX REGIONAUX ET EUROPEENS***

- *un désengorgement de l'activité routière entre Marseille et Nice*
- *une ouverture nationale nord/sud de l'ensemble de la Région*
- *une ouverture transméditerranéenne le long d'un Arc commercial*

***DES EXTERNALITES POSITIVES EN PREVISION***

- *une réduction du temps de parcours sur certains axes*
- *une croissance significative de la fréquentation ferroviaire*
- *une appréciable diminution de la pollution automobile en prévision*

***DES EXTERNALITES NEGATIVES A MAITRISER***

- *des coûts élevés pour le contribuable (participation de l'Etat et des collectivités)*
- *un impact humain*
- *un impact agricole*
- *un impact environnemental direct*
- *un impact touristique et paysager*
- *une pression immobilière accrue sur le patrimoine naturel (effets indirects)*

**Conclusion :**

***A coût strictement égal avec le projet TOULON CENTRE, l'option SUD ARBOIS CENTRE VAR propose une ouverture performante de l'Arc méditerranéen avec une remarquable amélioration des liaisons transversales entre Montpellier et Nice.***

***Son impact sur les enjeux humains est nul, ce qui est à souligner.***

***Les dommages causés à la viticulture et au patrimoine naturel sont très nettement inférieurs à l'impact des autres scénarios envisagés.***

- ***Il est pour nous hors de doute que le scénario SUD ARBOIS CENTRE VAR à 3 axes de desserte doit être retenu pour la mise en place de la LGV PACA.***
- ***Donnant notre accord pour ce scénario (à l'exclusion des autres scénarios qui présentent soit des inconvénients majeurs et des atteintes irréversibles que les avantages économiques ne suffiront pas à équilibrer, soit des coûts en investissement trop élevés pour un gain limité ou négligeable), nous serons bien entendu attentifs, au plan Régional, au respect des Hommes (bruit, indemnisations, transformations du paysage, valeurs foncières) et de la Nature.***

\*  
\* \*