

M. RATEAU Yves
6 rue Lucien Simon
83210 Sollies Pont

Projet de LGV en Paca Sollies Pont le 1er Mars 2005

Beaucoup de Varois, informés par les nombreux articles parus dans Var
Matin, s'inquiètent du tracé de la LGV-PACA de peur d'être les oubliés de l'aménagement du
territoire, d'autres, que leur patrimoine ou us et coutumes soient bouleversés.

Ils ont pour cela, les uns et les autres, d'excellentes raisons d'être vigilants car il y a
eu la précédente autoroute... il a fallu des années pour la plus grande ville du département -
OBJET/ Projet de L G V les grandes voisines, Marseille d'un côté, Nice de l'autre, avec les
nuisances que cela a apporté.

D'autre part, en y pensant dès aujourd'hui, on peut éviter que le Var ne soit une
nouvelle fois sollicité lorsque se posera dans 20 ans...30 ans, le problème d'un tracé de
ligne à grande vitesse internationale entre l'Europe du Nord-Est, l'Espagne et Portugal,
l'Europe du Nord-Ouest, avec les pays de la zone méditerranéenne, Grèce et
autres, en évitant les côtes très découpées du littoral que faire de ce
tracé international de passage.

Monsieur le Président
Commission Particulière
du Débat Public LGV Paca
13249 Marseille Cedex 01

Monsieur le Président

Je vous adresse en pièce jointe, copie de l'annexe que j'ai envoyée
à M. Patouillard, président de l'association TGV et Développement du Var Côte d'Azur.

Je suis favorable à ce projet mais je ne puis m'empêcher de remarquer que dans le
projet évoqué dans le Journal du Débat Public reçu ces jours derniers, s'il est bien question
des diverses hypothèses soulevées par ce projet, notamment de coût, il n'est nulle référence
à éventuels organismes financiers pour le projet retenu.

Or, si c'est la Région le principal pourvoyeur de fonds, le Conseil Régional et
son président, pourront exiger que la LGV passe par Marseille.

Si c'est le Conseil Général du Var, (notons cependant qu'il ne pourra rien faire tout
seul) il peut exiger que cette LGV passe par Toulon et Draguignan, par exemple.

Si c'est l'Etat Français, le projet peut dériver en fonction d'opportunité électorale.

Si c'est l'Union Européenne, celle-ci peut exiger un projet international qui de toute
façon, s'il n'est pas évoqué dans l'étude en cours, redeviendra une priorité dans 25 ans ou 30
ans, à peine l'actuel réalisé et de nouveau le Var sera au centre d'un projet, avec les
conséquences que cela entraîne.

Autant y réfléchir de suite pour éviter de "remettre ça" dans moins de 50 ans.

Gouverner c'est prévoir, la LGV est une affaire qui mérite que l'on se projette dans
l'avenir plus ou moins proche en évitant de gaspiller les deniers publics.

Devant partir pour la côte atlantique pour 2 ou 3 mois, je ne pourrai suivre
l'évolution du dossier et encore moins participer aux débats.

Un tracé côtier... Veuillez croire, Monsieur le Président, à mon soutien dans cette
démarche.

Considérations générales

Beaucoup de Varois, informés par les nombreux articles parus dans Var Matin, s'inquiètent du tracé de la LGV-PACA de peur d'être les oubliés de l'aménagement du territoire, d'autres, que leur patrimoine ou us et coutumes soient bouleversés.

Ils ont pour cela, les uns et les autres, d'excellentes raisons d'être vigilants car il y a eu le précédent autoroutier.. Il a fallu des années pour la plus grande ville du département - Toulon- soit reliée avec ses grandes voisines, Marseille d'un coté, Nice de l'autre, avec les nuisances que celà a apporté.

D'autre part, en y pensant dès aujourd'hui, on peut éviter que le Var ne soit une nouvelle fois sollicité lorsque se posera dans 20 ans....30 ans, le problème d'un tracé de ligne à grande vitesse internationale entre l'Europe du Sud-Ouest, Espagne et Portugal , l'Europe du Nord-Ouest, avec les pays de la zone Sud-Est de l'Europe, Italie, Grèce et autres, en évitant les côtes très découpées du littoral varois qui n'a d'ailleurs que faire de ce trafic international de passage.

Projection Nationale

La prétention de Toulon d'avoir une LGV digne de ce nom est louable en soi, et les arguments présentés d'une force certaine:

- Toulon est la capitale du Var;
- Toulon est un port militaire important;
- Toulon est un port civil en cours de développement, suppléant ceux de Marseille et Nice en diverses occasions;
- Toulon est un site touristique avec une grande et belle darse;
- Toulon est une tête de pont pour les échanges avec les îles d'Yères, la Corse, les croisières nationales;
- Toulon est une escale pour les croisières internationales;
- Toulon est une ville sportive reconnue avec ses équipes de rugby, de football, de basket, de hockey, étape de courses cyclistes, le mont Faron,;etc.;
- c'est une cité près d'un aéroport en devenir sur le plan touristique;
- c'est un lieu de transit ferroviaire accueillant de nombreux voyageurs au point d'en être saturé en divers moments de la journée;

mais c'est aussi une ville coincée entre terre et mer, avec un réseau ferré, certes amélioré ces dernières années, et recevant des TGV rapides mais sur de courtes distances, mais ce sont des TGV "touristiques" longeant le littoral varois, traversant des massifs forestiers déjà victimes d'incendies plus ou moins réguliers mais toujours importants, des régions à urbanisation sinon anarchique du moins galopante, des terres agricoles, viticoles, en exploitation,etc;

Certains TGV passent par Marseille, gare Saint Charles, terminus d'une LGV déjà construite, mais cul-de-sac pour tous le convois ou presque, quelque soit leur destination.

Sachant que le TGV "touche" déjà Marseille, tout projet de développement est axé sur Nice, en incluant dans la démarche, si possible, Toulon, préfecture du département du Var, indépendamment de toute considération politique, ce qui n'est malheureusement pas à exclure.

Un tracé côtier de la LGV ne peut répondre à l'évolution future, serait fort coûteux à réaliser et à entretenir, les normes de sécurité étant de plus en plus draconiennes, qu'il soit réalisé en souterrain ou en surface ou mixte.

Effectivement, il existe des obstacles de taille avec une côte très découpée nécessitant des investissements énormes pour des parcours à vitesse élevée, les contreforts du relief alpin étant instables dans le sous-sol, des accidents se sont déjà produits. Devant ces difficultés la tentation est grande de construire une LGV passant en Centre-Var; Le Centre-Var et le Haut-Var seraient du reste, les oubliés du tracé côtier et exclus de tout développement ferroviaire.

Pour tout tracé, il existe des problèmes de taille avec une côte très découpée nécessitant des investissements énormes pour des vitesses élevées ou en souterrain, posant des problèmes techniques, humains, financiers, économiques.

Déjà, des différents articles parus dans la presse quotidienne, il est d'ores et déjà établi que la gare de TGV de Toulon sera.....hors de Toulon!

Beaucoup d'associations de personnes concernées ne veulent pas d'expropriations de terres cultivables, il y en a de moins en moins.

Une gare à Cuers serait une aberration quand on sait que la SNCF (RFF)) possède de grands espaces équipés non loin de là, à Carnoules qui fut en son temps une grande gare de triage et qui de plus, se trouve en bout de ligne de l'ancienne voie ferrée qui relie encore Carnoules, Brignomes, Gardanne (pas très loin d'Aix) appelée jadis voie du bauxite.

Un T G V Paris -Toulon venant de Brignoles composé de deux rames dont l'une se dirigerait vers Toulon la seconde vers Saint Raphael et les grandes villes cotières varoises, à partir de Carnoules, en empruntant la ligne classique, est envisageable.

Projection internationale

Avec l'agrandissement du nombre de pays adhérant à l'Union Européenne, les échanges commerciaux internationaux vont se développer entre l'Espagne, le Portugal (l'Europe du Sud-Ouest) et les pays du Nord de l'Europe, vers l'Italie, la Grèce et autres (Europe du Sud-Est).

On peut penser à une augmentation du trafic routier, celui-ci est déjà une réalité, mais aussi du trafic ferroviaire.

Notre région a l'avantage (ou l'inconvénient selon ses convictions) d'être située entre l'Europe du Sud-Ouest et l'Europe du Sud-Est, et beaucoup d'échanges passent par le Var.

Le trafic international du Grand Arc Méditerranéen et pas seulement l'arc méditerranéen franco-français, n'a nullement vocation à passer par le littoral varois, déjà saturé, mais cela isolerait Toulon du grand trafic, sauf desserte locale, expression bien connue.

Malgré les tunnels percés à travers les Alpes pour relier la France et l'Italie, on peut penser que les Alpes seront contournées.

Pour tout cela et bien d'autres choses encore sans doute, la LGV du Sud-Est se fera et connaîtra une activité de plus en plus grande. On ne peut aller contre l'envie universelle d'aller de plus en plus vite, la région de l'hexagone ne peut échapper à l'évolution des mœurs.

Toutefois, Toulon préfecture du Var, souhaite être concernée par les échanges à grande vitesse, mais sa position géographique et son environnement montagneux, vallonné, sont des obstacles à des travaux faciles et peu onéreux. N'oublions pas non plus que les contreforts alpins bordés par la Méditerranée, recèlent des cavernes plus ou moins naturelles à ne pas négliger dans une étude en souterrain.

L'Espagne est reliée au Centre Europe et à l'Europe du Nord par TGV passant par Montpellier, Avignon et LYon.

Bientôt l'Espagne et le Portugal seront reliés à l'Europe du Nord par TGV passant par Bordeaux et.....Paris.

Pour relier l'Europe du Sud-Ouest à l'Europe du Sud-Est, on peut penser à une ligne passant par Montpellier, Aix, Brignoles et Nice, côté français.

Cette ligne n'encombrerait pas le littoral français méditerranéen mais aurait toute chance de voir une participation importante de l' Union Européenne au financement de sa réalisation.

Le littoral varois n'a que faire du trafic international de passage étant déjà saturé et le développement du département du Var ne peut se faire que par le Centre-Var et le Haut-Var.

Alors pourquoi pas une LGV reliant Aix à Nice par Brignoles qui pourrait devenir la gare TGV du Var dans un premier temps puis céder la place à Carnoules ensuite. La justification de ce tracé se trouve dans l'existence d'une ligne Carnoules, Brignoles, la route du bauxite qui va même jusqu'à Gardanne, pas loin d' Aix d'ailleurs, ligne à aménager c'est certain mais dont on peut tirer profit.

Et après, Brignoles, Draguignan, Grasse ?

Alors,

une LGV internationale se doit de passer par le Centre-Var, la SNCF disposerait alors de deux lignes pour assurer le trafic.

Et Toulon ?

Toulon est déjà relié à Marseille et autres grandes destinations, à des vitesses relativement élevées. Le plus grand nombre de voyageurs est toulonnais mais tous ne vont pas à Paris !

Quelque soit la solution retenue, cela coûtera cher, très cher: ouvrages techniques, ponts, tunnels, destructions diverses, déforestation, expropriations, Les divers projets, contestés dès que connus, demandent des financements importants: qui va les endossés ?

Le projet par le Centre-Var pourrait bénéficier de la participation de l'Union Européenne, participerait au développement touristique, industriel immobilier de cette région.

Cela provoquerait aussi un développement ferré et routier, rappelons qu'une voie rapide de 2 fois 2 voies est prévue entre Brignoles et Hyères, une partie à été réalisée mais le reste est toujours dans les cartons.