

PRISE DE POSITION DU CONSEIL MUNICIPAL DE CARNOULES SUR LA LGV

Le débat public concernant le prolongement de la ligne ferroviaire à grande vitesse vers le Var et la Côte d'Azur arrive à son terme. Il a donné l'occasion à de nombreux citoyens, institutions ou associations d'émettre un avis sur ce projet. C'est dans ce cadre que Monsieur le Maire et le conseil municipal de la commune de Carnoules souhaitent manifester une position favorable à la construction de cette ligne.

En effet, la commune est particulièrement confrontée à la saturation routière actuelle puisque située sur l'axe routier (et autoroutier) Toulon - le Luc - Nice. La circulation de véhicules de plus en plus nombreux à l'horizon 2020, date envisagée pour la construction éventuelle de la ligne nouvelle, engendrera une véritable congestion, un accroissement de la pollution et des temps de parcours. En conservant la logique actuelle nous ne serions pas à l'abri d'un doublement de certaines autoroutes par exemple de notre région qui devrait alors selon les prévisions atteindre 6 millions d'habitants. Dans cette perspective, les déplacements en train nous semblent une solution d'avenir s'inscrivant dans un schéma cohérent de développement durable. Ce mode de transport ne pollue pas, n'émet aucun gaz à effet de serre ; il est plus sûr et moindre consommateur d'énergie que la route. De plus, l'emprise au sol nécessaire à une plateforme double voie est inférieure à celle d'une autoroute.

L'axe ferroviaire unique existant entre Marseille et Vintimille est engorgé par la circulation de trains de vitesses différentes sur la même voie (TER, Fret, trains corail, TGV...) et ne permet pas une perspective d'accroissement très sensible des TER à long terme.

Nous pensons que la construction d'une ligne nouvelle doit permettre de répondre aux critères suivants :

- ✓ Libérer les sillons sur la ligne classique pour permettre la circulation plus nombreuse de TER et de trains Fret, afin de répondre aux besoins de la population actuelle et future.
- ✓ Désenclaver toute une partie du département dont les temps de parcours actuels vers Marseille, Nice, Paris sont encore longs et permettre aux populations des trajets rapides interrégionaux.
- ✓ Permettre le développement d'emplois durables et la création de nouvelles entreprises.
- ✓ Etre connectée au réseau actuel pour permettre des liaisons TGV depuis la ligne nouvelle vers la ligne classique et desservir des gares actuelles sans rupture de charge.
- ✓ Permettre par les gares nouvelles des correspondances entre les TGV sur ligne nouvelle et les TER sur lignes classiques, indispensables pour réduire les flux routiers et assurer des correspondances.

Mais la construction de cette ligne doit se faire dans le respect de nos particularités locales liées au cadre de vie, à l'agriculture, aux constructions denses, aux paysages... Dans cet esprit, nous devons veiller dès le lancement du projet, au respect d'un cahier des charges rigoureux.

- ✓ Respect de l'environnement et de l'agriculture, en permettant le meilleur compromis possible dans la traversée des vignobles qui se révéleraient incontournables notamment (à titre d'exemple, des déviations de tracé dans les vignobles Côtes du Rhône ou Champagne sur d'autres lignes ont permis de réduire les zones touchées).
- ✓ Prise en compte des nuisances sonores pour les riverains. Etude de la faune avec aménagements spécifiques.
- ✓ Intégration de la ligne au paysage.

Pour devoir prendre en compte toutes ces contraintes, la définition du meilleur tracé sera certes difficile. Raison de plus pour qu'elle soit élaborée dans la concertation et la transparence les plus larges.

La ligne LGV si elle est réalisée, comme nous le souhaitons vivement, le sera vers 2020. Elle n'aura de sens que si elle est maillée avec les lignes « classiques » existantes (y compris celles encore actuellement fermées et dont la réouverture est indispensable). Mais le meilleur moyen de préparer la réalisation de la LGV tout en répondant aux besoins actuels et à venir est sans attendre quinze ans de moderniser déjà tout ce qui peut et doit l'être sur les voies existantes pour améliorer sensiblement et rapidement la desserte TER.