

# Coordination Régionale contre le projet de LGV PACA

Monsieur Patrice PARISE  
Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable  
CGEDD 5<sup>ème</sup> section  
Tour Pascal B  
92055 La DEFENSE cedex

Références : Projet LGV PACA / "Projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur"

Objet : analyse du projet

*Courrier Recommandé avec Accusé Réception*

Monsieur,

La Coordination régionale contre la LGV PACA regroupe de nombreuses associations, collectifs et citoyens qui depuis longtemps informent et alertent sur ce projet. Sa composition rend compte de son implantation régionale, de Marseille à Nice.

Nous avons demandé à être auditionné par la commission, comme cela n'a pas été possible nous souhaitons, par ce courrier, faire part du travail que nous avons réalisé et qui nous amène à une opposition farouche à ce projet. Les nombreuses réunions publiques (mobilisation massive des habitants) l'implication des élus (motions des maires, des députés, affichage aux frontons des mairies) et notre conviction que des solutions alternatives existent qui répondent vraiment aux besoins des populations nous conduisent à classer ce projet de LGV parmi les grands projets inutiles et coûteux.

## **Contribution aux grands objectifs de la politique des transports**

Ce n'est pas la région paca qui est enclavée mais les habitants de cette région qui eux, sans transports de proximité sont enclavés dans leurs communes, à l'intérieur de la région.

La LGV met en concurrence des territoires alors que nous voulons un développement solidaire et équilibré de ce territoire régional.

Nous proposons : la mise en place de systèmes informatiques de signalisation et de cadencements performants, la création de voies de garage pour les TER afin d'obtenir des gains de temps à moindre coût pour les trains inter cités et TGV, la sécurisation et le confort des gares, l'irrigation des communes desservies uniquement par la route en rouvrant des lignes et gares aujourd'hui fermées (Les Arcs-Dranguignan, Carnoules-Gardanne, Toulon-Saint Raphael...) l'accessibilité à des transports peu onéreux pour les besoins professionnels, de santé, d'étude, de loisirs des populations aux revenus modestes.

L'obligation de phasage devant laquelle s'est trouvé le Comité de Pilotage et qui découle du coût pharaonique de ce projet, démontre que celui-ci ne peut répondre aux objectifs de la politique des transports. L'envolée du coût depuis le débat public (2005 : 7.5Mds /2008 : 17 Mds / 2012 : 20Mds ...) met en évidence le danger de valider un projet phasé qui engagerait les financeurs sur des coûts non maîtrisés.

## **La performance écologique**

La LGV c'est la disparition de terres (1500hectares, 10 ha par km source RFF), le massacre de sites à fort enjeux écologiques, des dommages aux systèmes hydrogéologiques essentiels pour les réserves en eau potable de notre région , dommages qui seront irréremédiables et risquent de mettre à mal l'alimentation en eau des villes (les études sur ce point au dire même de RFF n'ont pas été réalisées et alors que des experts internationaux pointent ce danger réel et mettent en garde contre l'idée que « techniquement tout est possible », de nombreux exemples démontrent le contraire ). C'est aussi la traversée de zones urbaines denses, des tunnels à travers des collines, des remblais monumentaux, des viaducs avec des nuisances visuelles énormes, des nuisances sonores sur une bande de plusieurs kilomètres amplifiées par la géographie des collines, des m3 de terres à éliminer si passage en souterrain des m2 défigurés si passage en aérien (alors que de gros efforts sont faits pour sauvegarder les territoires, pour les valoriser : multiples AOP, IGP, création du parc naturel régional, ZNIEF, zone Natura 2000, filière bois...).

La LGV ne résoudra pas les émissions exagérées de CO<sub>2</sub>, puisque que plus de la moitié de ces émissions est due aux trajets des actifs de 5 à 35 km et particulièrement autour d'Aix-en-Provence et de Marseille...déjà pourvus d'une ligne nouvelle (source INSEE/DREAL 2009). Nous proposons par l'amélioration des voies existantes, la préservation d'un environnement inestimable, des ressources en eau et des terres nourricières et un recul de l'utilisation de la voiture pour des trajets courts. Nous souhaitons des solutions alternatives : la réservation de la troisième voie des autoroutes pour la circulation de bus, de cars, de navettes et de covoiturage, le développement d'entreprises petites et moyennes à proximité des communes, la création de pistes cyclables en villes et sur route et celle de compartiments pour vélos dans les TER. Il faut également repenser la gestion du fret et le report du fret routier sur le rail, qui n'est pas la seule solution (consommer local, développer les circuits courts, mieux gérer les déchets, revoir les problèmes de sécurité pour le transport par rail des hydrocarbures, promouvoir le transport maritime...).

## **Performance sociétale**

Le problème de la saturation routière est réel, mais uniquement à l'entrée des grandes villes : Marseille, Toulon, Nice. Le traitement de ce problème et son corollaire, la pollution atmosphérique relève des collectivités territoriales dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Les solutions ne passent pas par la création d'une nouvelle ligne, en témoignent Marseille et Aix-en-Provence qui sont déjà reliées par la ligne TER historique et par la LGV sans pour autant résoudre la saturation routière de ces deux agglomérations.

Des solutions alternatives sont possibles ; la création de grands parkings à proximité des gares et aux entrées des villes, associés à des navettes, bus, tramways fréquents reliant le centre ville et/ou les pôles d'activité professionnelle, les commerces et les services administratifs et qui seraient une incitation à moins utiliser son véhicule personnel. Les effets ne peuvent qu'être bénéfiques tant au niveau de la santé publique : pollution atmosphérique, évacuation du stress des embouteillages, qu'en gain de temps et en sécurité routière. A propos de la pollution atmosphérique il faut savoir que 65% du CO<sub>2</sub> et 70% des PM10 et PM 2,5, en paca sont le fait de Marseille et de l'est des Bouches du Rhône (Chiffres Airmarais confirmés par le rapport du Ministère de l'Environnement). De plus selon l'INSEE 50% des émissions de CO<sub>2</sub> sont le fait de trajets de 5 à 35 km.

## **Performance socio-économique**

Le déficit de Réseau Ferré de France est estimé à environ 35 milliards d'euros et le montant annuel des intérêts sur cette dette s'élève à 1,5 milliards d'euros. Le coût de ce projet est estimé à 17 milliards d'euros (en valeur 2008), 4 à 5 fois plus au km que celui des lignes à grandes vitesses réalisées dans d'autres régions de France, et à multiplier sans doute par deux ou trois du fait de la nature géologique des terrains, très insuffisamment prise en compte. L'état des finances de la France permet-il son financement ? d'autant plus que la volonté de l'administration est de faire participer les collectivités territoriales au financement de coût colossal de ce projet comme elles le font d'ailleurs déjà à hauteur de 50% pour les études (86 millions d'euros) alors même qu'elles ont les plus grandes difficultés à assurer actuellement compte tenu de la crise le financement de leurs investissements indispensables. Il faut ajouter que les Lignes à Grande Vitesse ne représentent que 10 % des usagers mais 80 % des budgets. Le bien fondé d'une telle ligne au regard des retombées économiques est plus que discutable. La LGV entre Paris et Marseille n'a pas résolu la question du chômage à Marseille, ni permis son développement économique ; par contre elle a entraîné l'augmentation du prix de l'immobilier, aggravant de ce fait pour les jeunes et les personnes modestes des difficultés de logement. Les études montrent que les LGV une fois réalisées accentuent la métropolisation des agglomérations au détriment du développement des territoires qui ne sont que « traversés » par ces lignes qui ne leur apportent que des inconvénients et aucun avantage, cette métropolisation est dévoreuse d'espaces naturels et agricoles.

L'économie de notre région est aussi fondée sur le tourisme, et le risque est fort de dégrader irrémédiablement une certaine qualité de vie en imposant ce projet à contre sens de la nature profonde des provençaux et des aspirations de nos visiteurs. Certaines régions investissent des sommes colossales pour se créer une image, nous avons cette image positive et nous risquerions de la perdre et de rompre cet équilibre fragile pour gagner quelques minutes.

## **Conclusion**

Ce projet de LGV PACA, récemment rebaptisé « ligne nouvelle » (pour essayer de couper court au refus de grande vitesse dérisoire et inutile), aujourd'hui phasé (pour essayer de saucissonner le coût exorbitant de cette réalisation) ne répond absolument pas aux attentes des populations.

Ce projet ne contribue pas à la compétitivité économique, ne permet pas de lutter contre la fracture territoriale, n'améliore en rien la mobilité du quotidien, ne contribue pas à la transition écologique et énergétique ni à améliorer la sécurité des usagers des transports et leur cadre de vie. Il interfère négativement avec d'autres projets puisqu'il interdit la modernisation du réseau existant et la mise en place de solutions alternatives efficaces qui sont elles d'utilité publique et d'intérêt général.

Cette nécessité de privilégier la modernisation du réseau existant trouve un écho dans le champ politique et économique ; Monsieur G.Pepy PDG de la SNCF, en mars 2012, relevait l'impossibilité de mener la construction de nouvelles LGV et la rénovation du réseau existant, rejoignant les conclusions des assises du rail du dernier trimestre 2011. Également deux rapports, l'un de Monsieur Mariton et l'autre émanant de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat relèvent l'absurdité de privilégier de nouvelles lignes plutôt que de rénover l'existant. Enfin Monsieur du Mesnil, à l'époque PDG de RFF déclare : « S'agissant des lignes à grande vitesse il ne revient pas à

RFF de décider de l'opportunité des projets. S'il y avait toutefois un choix à faire, je souhaiterais que l'on donne la priorité à la rénovation plutôt qu'au développement du réseau ». Relevons également, lors du colloque sur les 30 ans de LGV, le 14 février 2012 Monsieur H Poupart-Lafarge, président d'Alstom Transport en présence de Monsieur T Mariani alors ministre des transports notait que l'on pouvait augmenter le rendement des lignes ferroviaires en « améliorant la signalisation et le matériel roulant, ce qui est plus efficace en termes de coût-rendement ».

Nous ne voulons pas d'un projet déraisonnable qui serait une catastrophe financière, économique, écologique et sanitaire. Nous avons besoin de plus de mobilité pour nos déplacements quotidiens : travail, étude, santé, loisir et donc de la modernisation des voies

En espérant que notre analyse et le souhait des populations seront prises en compte, lors de votre décision, veuillez agréer, Monsieur, nos salutations respectueuses.

Pour la Coordination Régionale contre le projet LGV PACA,  
Le 12 avril 2013,

Correspondant du Var  
Didier CADE  
318, chemin de Fontanieu bis  
83740 LA CADIERE D'AZUR  
[didier.cade@gmail.com](mailto:didier.cade@gmail.com)  
06.11.97.29.42

Correspondant des Alpes Maritime  
Serge JOVER  
17, avenue Bellevue  
06270 VILLENEUVE-LOUBET  
[serge.jover@wanadoo.fr](mailto:serge.jover@wanadoo.fr)  
06.86.85.35.21

Correspondant des Bouches du Rhône  
Alex AMBERTO  
16, avenue Maguy Barbaroux  
13400 AUBAGNE  
[amberto.alex@neuf.fr](mailto:amberto.alex@neuf.fr)  
06.32.87.54.84

Copies :

Aux membres de la commission,  
A Monsieur le Premier Ministre,  
A Monsieur le Ministre délégué auprès de la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.