

UNION REGIONALE DU SUD-EST POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT

mai 2005

→ **les cahiers d'acteurs**
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



**Union Régionale du Sud-Est
pour la Sauvegarde de la Vie,
de la Nature
et de l'Environnement (URVN)**

Affiliée à la fédération nationale
France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du
1^{er} juillet 1901
JO du 1^{er} février 1971

Agréée dans un cadre national
au titre de l'article L 141.1
du Code de l'Environnement

CONTACT

URVN

"Le Ligourès"

Place Romée-de-Villeneuve

13090 Aix-en-Provence

Tél./Fax 04 42 17 97 86

e-mail : urvn_paca@yahoo.fr

Site internet :

<http://urvn.free.fr>

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

UNE NOUVELLE LIGNE : OUI MAIS...

L'URVN PACA regroupe
5 fédérations départementales
(UDVN 04, 06, 13, 84 et Var
Nature Environnement)
d'associations de défense
de l'environnement
au sein de la région PACA.
Après consultation de celles
concernées par le projet
de LGV-PACA (06, 13 et 83),
elle présente la contribution
ci-dessous qui, conformément
à **sa vocation**, répond en
majorité à **des préoccupations
de nature environnementale**.
Cette contribution comprend
2 parties, la première (§ I et II)
consacrée à l'ensemble du
projet, la deuxième (§ III, IV
et V) spécifique des 3
départements concernés.

LES PLUS...



I. POSITION GÉNÉRALE SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Les transports ferroviaires, au contraire des transports routiers et aériens, contribuant peu aux émissions de gaz à effet de serre, l'URVN PACA approuve donc pleinement le principe d'une LGV-PACA qui répond au besoin fondamental de l'homme de se **déplacer** librement et de **développer** ses échanges dans des **conditions durables** (niveau bas de consommation d'énergie, pollution minimale..).

Mais cette mobilité correspond aussi à des objectifs de croissance économique qui sont certes légitimes, mais dont l'URVN PACA redoute certains effets pervers (ex tourisme anarchique, pression foncière sur un littoral déjà passablement encombré..).

Elle nécessite également d'importantes **infrastructures** qui, si elles sont mal choisies, peuvent se révéler peu efficaces ou avoir des conséquences catastrophiques sur les sites traversés (atteintes à la faune et à la flore, patrimoines dégradés, bruit excessif..).

En dépit de son grand intérêt l'acceptation du projet de LGV-PACA donc passe par la **démonstration préalable d'un bilan global optimisé**.

II. CRITÈRES DE CHOIX ENVIRONNEMENTAUX

Les critères que l'URVN PACA prendra en compte pour se prononcer sur le plan environnemental (ou écologique !) par rapport aux différentes options du projet LGV-PACA peuvent se définir comme suit :

II.1) Importance des report de l'aérien et du routier sur la LGV-PACA

L'incitation des voyageurs au report est maximale lorsque :

→ **Les gares LGV** sont choisies en fonction de leur proximité des centres urbains les plus peuplés et de leur niveau d'accessibilité par différents moyens (cf l'intermodalité). Si de nouvelles gares sont inévitables, les actuelles étant jugées inadaptées ou inadaptées, elles ne doivent pas conduire à un étalement urbain dévoreur d'espaces.

→ La LGV **s'intègre dans un véritable réseau de transports en commun** (cf l'intermodalité avec les TER, TCSP ou tramways, bus, autres...).

La cohérence avec la LGV-PACA des nombreux projets PACA en cours est à vérifier.

→ La **vitesse** n'a pas besoin d'être forcément maximale. Des différences de 15 mn sur Paris-Nice entre les différentes options ne sont en effet pas significatives. Un maximum de 4 heures sur ce parcours semble un objectif raisonnable.

II.2) Développement du trafic TER

Si l'on double le nombre de voyageurs (de 15 à 30 millions /an) comme l'estime la SNCF, combien de voitures en moins sur les routes ?

Une voie LGV-PACA entièrement nouvelle pose toutefois la question de ses interconnexions **avec le réseau TER** et les autres moyens de transports (cf points 1 et 3).

II.3) Système ferroviaire

Les réseaux TGV et TER doivent former un véritable système ferroviaire, capable de multiples configurations pour faire face à la **diversité des itinéraires et des dessertes** réclamés par la clientèle (s'inspirer de la souplesse du routier !

II.4) Réduction des délais de mise en œuvre

La nécessité d'accélérer toutes les mesures pour lutter contre les gaz à

effet de serre conduit à souhaiter un **délai de mise en œuvre** de la LGV-PACA **le plus court possible**. Ceci ne doit pas empêcher l'adoption de **solutions vraiment pérennes**, capables de répondre à des évolutions ultérieures. En effet les complications techniques qu'elles peuvent entraîner seront, selon toute probabilité, bien plus rapidement surmontées que les **divergences des différents responsables du projet et leurs hésitations à les décider**.

Autre souhait, que tout tronçon nouvellement achevé puisse être mis en service sans attendre la réalisation complète de la ligne.

II.5) Choix des tracés

Le dossier du débat public présente une étude très détaillée de tous les **enjeux environnementaux de la région PACA**. L'adoption d'une échelle de valeur à 5 niveaux associée à ces enjeux devrait permettre d'optimiser le choix du tracé (ou de proposer le moins mauvais !). Mais il est évident que des réactions de rejets de la LGV seront difficiles à éviter, compte tenu du nombre de conflits potentiels (Natura 2000, domaines viticoles, riverains en zones denses et agglomérations...). Le rôle du débat est d'essayer de les désamorcer, dans le meilleur des cas en montrant la relative faiblesse des impacts, dans les autres en proposant de **véritables mesures compensatoires** (à définir).

La solution du **tunnel** permet évidemment de supprimer le problème du passage dans des zones sensibles. Depuis le XIX^e siècle où la France en a construit presque 500 kms, les techniques de percement ont fait de notables progrès !

II.6) Sécurité

La ligne actuelle est assez exposée, principalement dans sa partie Est

LES MOINS...



(proximité du rivage, risques d'éboulement...). Une ligne nouvelle offrirait de meilleures garanties de sécurité (et une redondance en cas de coupure).

Concernant les tunnels de plus de 10 km, contrairement aux 2 tubes recommandés (cf la commission ad hoc), ne pourrait-on pas se contenter d'un seul tube avec une circulation alternée comme pour certains tunnels routiers?

II.7) Cas du fret ferroviaire

Les études du dossier consacrées au problème du fret concluent à son rejet avec des arguments apparemment fondés. Le problème est que le trafic de PL dans la région PACA, en particulier celui en transit entre la péninsule ibérique et l'Italie, continue de croître entraînant de multiples pollutions de moins en moins supportables. Or on peut s'interroger sur les solutions proposées dans le dossier du Débat pour réduire ce trafic :

→ *La principale destination vers l'Italie étant la région Lombardie-Piémont, le passage par la nouvelle ligne Lyon-Turin est bien préférable.* Le désir de favoriser cette ligne pour la rentabiliser ne peut empêcher de penser que de nombreux PL continueront à emprunter le littoral méditerranéen.

→ *Le cabotage entre l'Espagne, la France et l'Italie est une bonne solution* (réduit par ex les émissions de gaz à effet de serre dans un rapport de 4 à 5 par rapport au routier). Mais quel % du trafic et quelles **aides étatiques** espérer ? Les pronostics ne sont guère optimistes sur le niveau des reports du routier.

L'URVN-PACA veut bien admettre que le projet de LGV-PACA s'adresse en priorité au seul **trafic voyageurs**.

Mais elle souhaite vivement que le dossier fret ne soit pas refermé et que des études approfondies soient poursuivies pour trouver des solutions. La Confédération Helvétique a actuellement 2 énormes chantiers ferroviaires pour franchir les Alpes. Pourquoi la France se limiterait-elle au seul Lyon-Turin?

Et puis il faut examiner les effets de l'inévitable mise en oeuvre dans la décennie à venir d'une Redevance Poids Lourds suivant les Prestations ou **RPLP**. Sera-t-elle suffisante pour décourager une partie importante de l'acheminement du fret par la route ?

II.8) Impacts du chantier de construction - Evacuation des déblais

Un chantier de l'ampleur de la LGV-PACA implique forcément d'importantes perturbations et nuisances pour le voisinage (trafic de camions, évacuation des déblais). Concernant les déblais il faut trouver des sites de décharge pas trop éloignés des chantiers afin de minimiser le **coût énergétique des transports**.

III. LA LGV DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE : POINT DE VUE DE "VIVRE À GEMENOS" (AFFILIÉE À UDVN 13)

L'association ne s'oppose pas principe de la LGV, mais attire l'attention sur le site exceptionnel de Gemenos / Sainte-Baume qui doit impérativement rester à l'écart des nuisances de la LGV-PACA.

Elle évoque le projet dit Ferrier de 1992 pour réclamer un **passage en souterrain sans discontinuité** d'Aubagne jusqu'aux gorges de la petite Sainte Baume. La montée "en estacade" envisagée sur une petite partie pour franchir le réseau

routier et autoroutier en sortie d'Aubagne n'est plus acceptable aujourd'hui, sauf si cette portion peut être couverte et faire l'objet d'une isolation phonique.

Par ailleurs l'association insiste sur **l'urgence de réaliser la 3^e voie** entre Marseille et Aubagne prévue au contrat Etat-Région (saturation des axes routiers).

IV. LA LGV DANS LE VAR

IV.1) Point de vue "Var Nature Environnement" (Ouest Var)

Compte tenu de ce qui vient d'être dit précédemment, VNE ne souhaite pas voire défigurer le paysage Varois par une ligne à grande vitesse à 2 ou 3 axes privilégiant le seul axe Nice-Paris. Le Var a tout à gagner en ayant une ouverture, certes vers Paris, mais aussi via le grand Sud-Ouest et l'Espagne.

Aussi, VNE souhaiterait que le scénario à 1 axe passant par Toulon Centre soit approfondi avec une dérivation Aubagne-Nice via la gare de l'Est varois, en passant au sud de la Sainte Baume, avec ses 15 km de tunnel et ses 2 kms de viaduc protégeant ainsi les espaces Natura 2000 et les espaces remarquables.

La gare de Toulon n'a plus lieu d'être. Ainsi, Nice serait à moins de 4 heures de Paris. Quant aux 10 minutes que perdraient les habitants de l'agglomération toulonnaise, de Toulon à Paris, elles seraient largement compensées par les minutes gagnées du domicile à Paris, grâce au futur Tramway et au futur aménagement de la voix SNCF des Salins d'Hyères-gare de Toulon Centre.

IV.2) Point de vue Lacovar (Est Var)

L'association partage les préoccupations de l'URVN - PACA exprimées ci-dessus. Concernant

P R E M I E R E S R E A C T I O N S

l'Est-Var, son principal souci est la desserte, non seulement des villes de Fréjus-St Raphaël, mais aussi de Draguignan qu'il serait bien d'atteindre directement.

Elle évoque aussi l'intérêt de 2 gares d'interconnexion (du genre Valence TGV) entre les réseaux TGV et TER pour desservir, d'une part le Centre Var et la région d'Hyères, d'autre part Fréjus et les différentes gares de St-Raphaël (5). Elle ne se prononce pas (pour le moment) sur la localisation de cette dernière au niveau du Muy.

V. LA LGV-PACA DANS LES ALPES-MARITIMES : POINT DE VUE GADSECA / UDVN 06

Parmi les critères définis au § II, le **développement des TER** est prioritaire pour répondre à la **saturation routière du littoral azuréen**. Afin d'assurer les **interconnexions TER-TGV**, les choix les moins agressifs nous semblent être les suivants :

→ Si la construction d'un "saute Estérel" est incontournable, un tracé en grande partie enterré, devrait limiter les agressions sur le massif

→ Le choix, fortement voulu par la ville de Cannes, d'une gare TGV à la Bocca paraît tout à fait judicieux si l'on peut y arriver et en repartir par tunnels (?) à "coût environnemental" minimal (?).

→ Parmi les 3 options étudiées par RFF, le tunnel de 16 kms pour rejoindre Antibes est le plus acceptable (trop de contraintes et d'impacts sur le tracé actuel)

→ Le raccordement de la nouvelle ligne au niveau d'Antibes implique la mixité des 3 voies entre Antibes et Nice. Est-ce vraiment une solution d'avenir ?

→ Dans le cas contraire le passage plus au Nord par Sophia serait préférable (quid des disponibilités foncières identifiées lors de la défunte autoroute A 8 bis ?).

→ Eu égard à ses encombrements, la gare de Nice-ville semble bien moins adaptée qu'une gare TGV dans la plaine du Var ou à Riquier (cf la gare de triage)

→ Entre Nice et Vintimille aucune 3^e voie n'est possible. Une autre ligne serait complètement enterrée ou emprunterait les vallées du Paillon et de la Roya. Peut-on en conclure la mise hors circuit de la Principauté de Monaco ?

→ Un débat public est prévu pour le contournement autoroutier Nord de Nice. Quelles interférences possibles avec celles de la LGV-PACA ?

