

# DOSSIER LGV PACA - LNPCA

Collectif STOP LGV Sud Sainte Baume

JUIN 2017

## Dossier de présentation de la situation autour de la LGV PACA – LNPCA par le Collectif STOP LGV Sud Sainte Baume

**NON à la LGV oui au train dans le Var**



## Sommaire

Edito : Introduction par le Président du collectif .....	3
Présentation du projet LGV PACA – LN PCA .....	4
1. UN GRAND PROJET .....	4
2. UN PROJET COUTEUX.....	5
3. UN PROJET INUTILE .....	6
4. NOS PROPOSITIONS : AMELIORATION DE L'EXISTANT.....	7
5. UN COUT ENVIRONNEMENTAL ELEVE .....	8
6. UN PROJET IMPOSE .....	9
7. ETAT DU PROJET ET RECOURS .....	10
Contacts.....	11





## **Edito : Introduction par le Président du collectif**

### **Didier Cade**

Viticulteur dans l'appellation Bandol, je me suis engagé dans le combat contre la LGV, avec beaucoup d'autres dès l'annonce du projet.

Durant ces années j'ai pu apprécier l'engagement des populations, le dévouement de toutes celles et ceux qui donnent leur temps, leur énergie, leur compétence pour défendre leur conviction.

Un projet ne doit pas pouvoir être imposé aux populations sans une réelle concertation, sans que les décideurs ne tiennent compte des réalités du terrain.

Ce projet de LGV PACA (rebaptisé LN - PCA) n'a aucune utilité pour les habitants, les viticulteurs, les vignerons les jeunes et moins jeunes qui seraient condamnés à « regarder passer » un train qui irait très vite d'une métropole à une autre. Qu'ils paieraient dans tous les sens du terme : en argent, en pollution visuelle et sonore, en saccage des terres agricoles avec des conséquences environnementales désastreuses.

**Nous voulons des trains du quotidien pour aller à l'école ou en faculté, aller travailler, nous rendre à l'hôpital, faire du tourisme.**

**Nous voulons que soient pris en compte les besoins réels des populations**

**Nous voulons des TER rénovés avec des cadencements corrects.**

**Nous voulons que la ligne existante soit modernisée.**

**En Sud Sainte Baume, les élus et les populations ont la même volonté de privilégier les trains du quotidien, les solutions alternatives et refusent ces grands projets inutiles et coûteux.**

Nos prises de position rejoignent celles de nombreux rapports, de commissions gouvernementales, de cris d'alarme poussés par des experts et en dernier par la cour des comptes qui jugent inadaptés et dangereuses pour les finances ces projets d'un autre âge au bénéfice d'une minorité.

Depuis 2011 qui a vu la première grosse manifestation des habitants de Sud Sainte Baume, nous n'avons eu de cesse de nous structurer, de suivre l'évolution du dossier, d'informer, de communiquer, de convaincre.



# Présentation du projet LGV PACA – LN PCA

## 1. UN GRAND PROJET

**En 2005** l'objectif prioritaire est de relier très vite Paris à Nice. Le tracé proposé passe par Aix pour aboutir à Nice.

Une très forte opposition des populations, des agriculteurs et des politiques le fera abandonner.

**En 2008** apparaît le tracé des métropoles Marseille Toulon Nice c'est le projet LGV PACA. Il est censé permettre la réalisation de l'arc méditerranéen Barcelone Marseille Gênes.

A nouveau très forte opposition au projet et mobilisation sur le terrain. De nombreuses manifestations réunissent les populations, les élus et ... les tracteurs pour dire NON et lutter contre ce grand gaspillage de nos taxes et impôts et contre la destruction de nos terres fertiles.

**En janvier 2012** naissance du collectif STOP LGV SUD SAINTE BAUME puis création d'une Coordination Régionale contre la LGV avec les associations des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes

**En avril 2013** la LGV PACA est rebaptisée Ligne Nouvelle PCA (Provence Côte d'Azur).

Le projet est "découpé" en 3 sections et phasé dans le temps:

- priorité 1 P1 (Marseille-Aubagne et Nice-La Siagne) avant 2030,
- priorité 2 P2 (Aubagne-Toulon et La Siagne- Le Muy) entre 2030 et 2050,
- priorité 3 P3 (sillon permien) après 2050.

Le coût prévisionnel est multiplié par quatre.



## **2. UN PROJET COUTEUX**

**En 2005, le projet est estimé à 5 milliards d'euros.**

**En 2016, l'estimation passe à 20 milliards d'euros auxquels s'ajoutent 116 millions d'euros à ce jour pour les premières études. Aujourd'hui, le budget des études est déjà dépassé alors même qu'elles restent très « superficielles » et ne concernent que les sols et non les sous-sols.**

Le maître d'œuvre échelonne le projet en trois phases pour masquer le coût exorbitant de cette réalisation : **20 milliards d'euros pour 187 km ce qui en fait LE PLUS CHER DU MONDE**, d'autant que sera exclu le transport de marchandises.

Le rapport de la cour des comptes d'octobre 2014 précise que :

- toutes les lignes TGV actuelles sont déficitaires et très loin de leurs objectifs de rentabilité
- les coûts d'investissements et d'exploitation ne font que dériver
- les calculs de rentabilité prévisionnelle sont faussés par RFF qui minimise les coûts d'investissement et maximalise les trafics attendus ou espérés

Le rapport de la Cour des Comptes insiste sur le fait que tous les efforts doivent porter sur la maintenance et l'amélioration des trains du quotidien.

Guillaume Pepy, Président de la SNCF déclare début 2016 que malgré les :*" 40 milliards de déficit, il faudrait 50 milliards pour mettre à niveau le réseau actuel en France"*.

### **Qui paiera ?**

Les 20 milliards le seront uniquement par les contribuables et eux seuls puisque selon J.Y. Petit ex vice président aux transports de la Région, les partenaires privés (Bouygues, Vinci, Eiffage...) ne souhaitent pas participer "compte tenu du taux de rentabilité extrêmement bas de cette ligne" ( Les Arcs le 14 mai 2013).

**Il y a incompatibilité entre le coût de cette ligne nouvelle et la rénovation du réseau existant.**

A ce jour, on assiste à une augmentation des dépenses liées aux études de 24 millions d'euros et à une baisse de l'investissement pour la maintenance et la modernisation de la ligne existante de 10 millions d'euros (230 millions d'euros en 2015, 220 millions d'euros en 2016).



### **3. UN PROJET INUTILE**

#### **Région enclavée dit SNCF Réseau : NON**

Ce n'est pas la région Provence Alpes Côte d'Azur 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. De plus la LGV met en concurrence des territoires alors que nous voulons un développement solidaire et équilibré de ce territoire régional.

#### **Saturation routière dit SNCF Réseau : NON**

Le problème de la saturation routière est réel, mais uniquement à l'entrée des grandes villes: Marseille, Toulon, Nice.

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

#### **Environnement et développement durable dit SNCF Réseau : NON**

La LGV ne résoudra pas les émissions exagérées de CO2, puisque que plus de la moitié de ces émissions est due aux trajets des actifs de 5 à 35 km autour des grandes villes. (source INSEE/DREAL 2009)

Ce projet 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.

M. Cherrier, responsable SNCF réseau rappelle que la réalisation du dernier tronçon Priorité 3 est envisagée au delà de 2050 à un horizon non défini et, de ce fait, le maître d'ouvrage ne travaille plus sur cette section.

Il y a donc inutilité d'investir dans un projet qui sera "dépassé" au terme de sa réalisation.

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. 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.

Enfin, la construction de cette ligne ne générera que peu d'emplois locaux puisque les maîtres d'oeuvre des grands projets font très souvent appel de façon tout à fait légale aux sociétés est-européennes pour la main d'œuvre.



#### **4. NOS PROPOSITIONS : AMELIORATION DE L'EXISTANT**

Pour répondre aux besoins réels de la population locale, nous proposons :

- la mise en place de systèmes informatiques de signalisation et de cadencements performants ;
- la création de voies de dégagement pour les TER afin d'obtenir des gains de temps à moindre coût pour les trains inter cités et TGV ;
- l'irrigation des communes desservies uniquement par la route en rouvrant des lignes et gares aujourd'hui fermées comme Les Arcs-Dranguignan ou encore Carnoules-Gardanne dont le coût estimé est de 500 millions d'euros (peu en regard du coût de la LGV PACA) ;
- l'accessibilité à des transports peu onéreux pour les besoins professionnels, de santé, d'étude, de loisirs des populations aux revenus modestes.

**Nous souhaitons 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.**



## **5. UN COUT ENVIRONNEMENTAL ELEVE**

La LGV c'est la disparition de terres (1500 hectares, 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 (tunnels en milieu karstique), dommages qui seront irrémédiables et risquent de provoquer une salinisation des terres agricoles littorales et de mettre à mal l'alimentation en eau des villes côtières.

Les études sur ce point (au dire même de SNCF Réseau) 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 déblais monumentaux,
- des viaducs avec des nuisances visuelles énormes,
- des nuisances sonores sur une bande de plusieurs kilomètres amplifiées par la géographie des collines,
- des millions de m<sup>3</sup> de terre à éliminer si passage en souterrain des milliers d'hectares défigurés si passage en aérien.

**Cela remettrait en cause les gros efforts faits pour sauvegarder les territoires, pour les valoriser: multiples AOP, IGP, création du Parc Naturel Régional, ZNIEF, zone Natura 2000, filière bois...).**





## **6. UN PROJET IMPOSE**

**On assiste à un véritable déni de démocratie, sans réelle concertation.**

Les habitants, agriculteurs et élus de la région, se sont mobilisés pour s'opposer à ce projet, que ce soit par des manifestations qui ont rassemblé plusieurs milliers de personnes au Beausset et à Toulon, des pétitions qui ont recueilli dans le seul ouest varois plus de 25000 signatures, mais aussi des motions signées par les maires et 3 députés.

Une pseudo concertation :

- Des questionnaires à l'intention du public mais seules les municipalités risquant d'être impactées directement ont été destinataires de ces questionnaires en nombre très limité.

Les associations se sont emparées de ces documents afin de les rendre accessibles à un très grand nombre d'habitants, lesquels ont massivement montré leur désaccord.

-En 2015, nomination d'un nouveau garant de la concertation suite à la démission du précédent , qui lors du dernier Copil auquel il avait participé avait été critique par rapport à la concertation.

- Des sondages affirmant l'adhésion massive de la population au projet sont annoncés sans qu'il soit possible de connaître les méthodes employées ni les résultats précis.

-Le préfet du Var qui déclare aux élus "il n'y a plus à discuter"

-Refus de mise à disposition des études réalisées

-Refus d'études par un organisme indépendant



## **7. ETAT DU PROJET ET RECOURS**

### **Aujourd'hui :**

- pas d'enquête publique sur l'ensemble du projet Marseille Nice
- les enquêtes sont prévues par priorités (1 Marseille-Aubagne et Nice-La Siagne, 2 Aubagne Toulon et La Siagne-Le Muy) à partir de 2017 en vue de la déclaration d'utilité publique

Le délai de 5 ans après la remise du bilan du débat public sur le projet LGV PACA étant dépassé, SNCF réseau a été contraint de saisir la CNDP sur la nécessité d'un nouveau débat public.

Alors que le projet a changé sur la forme et sur le fond :

- changement de nom
- nouveaux coûts
- création de nouvelles gares
- démission du garant

La CNDP n'a pas recommandé un nouveau débat public.

**A l'initiative de notre collectif STOP LGV SUD SAINTE BAUME, un recours contre cette décision de la CNDP a été déposé le 6 novembre 2015, devant le Tribunal Administratif de Paris (compétent territorialement) par :**

- **le Collectif STOP LGV Sud Sainte Baume**
- **l'association STOP LGV Sanary**
- **l'association Enterrons la LGV**
- **l'association STOP Nuisances Cuers**
- **la Confédération Paysanne du Var**
- **la commune d'Evenos**

Recours actuellement pendant devant la Cour d'Appel Administrative de Paris.



## Contacts

### Le Président du Collectif :

Didier CADE  
06 11 97 29 42  
[didier.cade@gmail.com](mailto:didier.cade@gmail.com)  
8 rue d'Espagne  
83200 Toulon

### La Vice-Présidente du Collectif :

Agnès CHIDAINE  
06 81 01 66 90  
[chidaineagnes@gmail.com](mailto:chidaineagnes@gmail.com)  
315 chemin du Pas d'Antuni  
83740 La Cadière d'Azur

