



COLLECTIF EST VAR POUR LES TRANSPORTS

RÉGIONAUX DE PROXIMITÉ et opposé à tout projet d'infrastructure destructrice, ruineuse et inutile

adresse courrier : c/o Mme Meillaud-Boffard 331 route de Fréjus 83490 Le Muy

Exposé : le projet de LGV nouvelle en région PACA vu par la plus grande partie de la population de la région

D'un projet de LGV PACA à l'issue d'un débat public en 2005, nous sommes passés en 2013 (décision entérinée par la Commission Mobilité 21) à la LN PCA saucissonnée sur 30 ans en trois priorités, **simple astuce politique pour exclure** (avec succès d'ailleurs) **la LGV PACA de la liste des projets LGV.**

Qualifier, en outre de « nœud ferroviaire »* 60 km de ligne nouvelle (30 côté Nice et 30 côté Marseille, et peut-être d'avantage) **en y ajoutant de surcroît deux gares LGV nouvelles** (Nice aéroport et Sophia Antipolis) **voire trois avec Cannes relève d'une arrogance digne de Lewis Carroll : « Lorsque MOI, j'emploie ce mot, il signifie exactement ce qu'il me plaît qu'il signifie ! »**

Belle ambiguïté sémantique d'un coût de 20 milliards !

S'agit-il pour autant d'un nouveau projet ? Selon les décideurs et le maître d'ouvrage : pas du tout.

La CNDP a même avalisé l'inutilité d'un nouveau débat public, débat souhaité pourtant par la société civile.

Ancien ou nouveau, ce projet n'est le fruit d'aucune demande des habitants dont les aspirations sont tout autres.

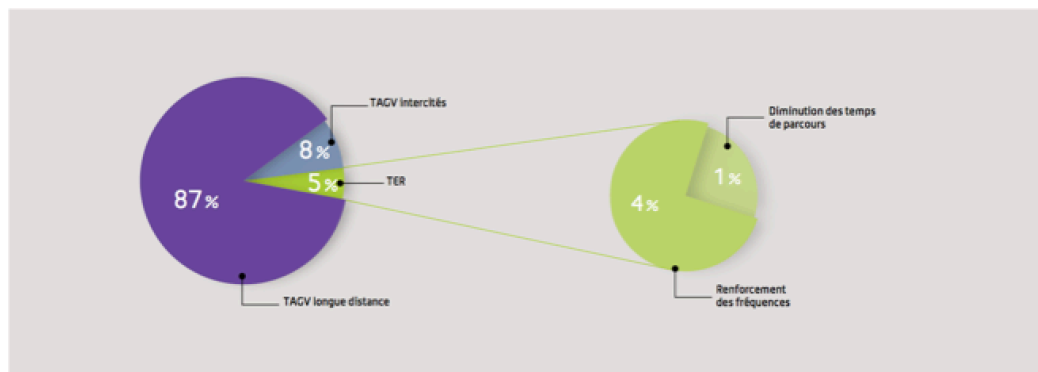
* selon la définition de Réseau Ferré de France pourtant, un nœud ferroviaire n'est qu'« *un croisement entre plusieurs voies de transport avec possibilité importante de correspondances pour les voyageurs, permettant des voyages dans de nombreuses directions* » Rien à voir avec 60 km de LGV

Pourtant, ce projet de 200 km au coût initial de 3,5 à 5 milliards en 2005, est estimé maintenant à plus de 20 milliards d'euros (aux conditions économiques de 2012) soit **100 millions du kilomètre, du jamais vu !** Et nous ne parlons même pas des coûts annexes pour les collectivités locales et de ceux du fonctionnement et de la maintenance.

CE PROJET, C'EST :

- **la desserte de trois villes en voie d'hypermétropolisation** favorisant la désertification de la plus grande part de la région et contrevenant de ce fait à la notion **d'égalité des territoires** ;
 - * **un nouvel afflux d'habitants** dans cette région aux maigres ressources électriques et hydrauliques
 - **une atteinte irrémédiable aux terres agricoles**; (9% seulement en région PACA, à ce jour), à de multiples sites naturels voire **Natura 2000, et aux réserves hydro-géologiques** ;
 - * *les territoires du centre et du nord de la région qui ne seront pas desservis.*
- **Une aberration économique et écologique** puisque :
 - ° *à l'évidence, le problème de **saturation routière** aux abords des trois métropoles ne peut être résolu par de tels projets ;*
 - ° *le projet n'apportera quasiment **aucune amélioration du réseau TER** de l'aveu même de SNCF R : il suffit de regarder les diagrammes qu'il a produit dans le dossier ministériel de 2015 :*

Figure 55 - Répartition des gains de temps



Pour les TGV longues distances la part est de 87%, pour les TGV intercitys, de 8%

Le bénéfice du projet pour les TER est lui de 5%, se décomposant ainsi :

4% pour le renforcement des fréquences et 1% pour la diminution du temps de parcours.

On cherche d'ailleurs en vain dans ce dossier ministériel les améliorations apportées au réseau existant.

° la saturation ferroviaire n'existe qu'aux deux extrémités de la ligne existante, en particulier de Nice à Vintimille. Pourtant, la modernisation de cette portion est remise aux calendes grecques, voire abandonnée !

*° la région PACA est une région à **très forts risques naturels**, la nouvelle ligne étant, **sur toute l'étendue de son tracé**, facteur d'aggravation du risque inondable et une barrière infranchissable pour les engins de secours en cas d'incendie. Comment admettre qu'en cette période de catastrophes naturelles multiples, et 11 ans après le début de la « concertation », il n'y ait toujours AUCUNE COMMUNICATION SUR L'IMPACT DES ALÉAS CLIMATIQUES SUSCEPTIBLES DE FRAPPER NICE ET MARSEILLE ?*

° la région PACA, c'est aussi une richesse environnementale et touristique incomparable et irremplaçable.

*° le **financement de ce projet** – en admettant qu'au cours de ces douze années passées, des études en aient été faites – n'a jamais fait l'objet du moindre exposé au public. Que vont avoir à payer les habitants de cette région qui affiche **des taux de chômage et de pauvreté largement supérieurs à la moyenne nationale** ?*

CE PROJET, C'EST EN REALITE, la résultante de plus de 60 ans d'abandon (voulu, selon la FNAUT) de la rénovation et de la modernisation des voies existantes aboutissant à un navrant squelette ferroviaire par fermeture de nombreuses gares et lignes secondaires ainsi que la suppression de nombre de TER et intercitys.

L'indigence de l'offre, les pannes et autres causes de retard, l'insécurité dans les gares et les trains contraignent les habitants à utiliser leur véhicule personnel.

Que restera-t-il au bout du compte pour financer cette rénovation et cette modernisation du réseau existant en si piteux état ?

CE PROJET, C'EST AUSSI ET ENFIN une caricature du dialogue participatif, les décideurs se contentant d'un simulacre de concertation destiné à faire croire qu'ils ont rempli leurs obligations légales.

En ces douze années, pas un seul de ces « décideurs » n'a osé venir « affronter » ses administrés lors des réunions publiques ...

Quant aux élus locaux, ils ont pratiqué avec constance la rétention d'informations voire le scepticisme pour ne pas dire le nihilisme au regard du projet.

Durant cette période de soi-disant études auraient été faites.

De ces études, nous ne connaissons que le coût exorbitant – et pour cause : ce sont les habitants qui les ont financées de leurs impôts – ce sont donc **250 millions d'euros** (135+85+26, justificatifs : néant) qui ont déjà été dépensés avec le résultat suivant : à ce jour,

- *aucun tracé défini n'a été présenté, quelle que soit la portion du projet, laissant de nombreux éventuels riverains dans la perspective de l'expropriation ou de la dépréciation de leur bien, sans compter les permis de construire qui continuent à être délivrés sur l'emprise définie par le maître d'ouvrage.*
- *aucune étude d'impact non plus malgré les demandes répétées de la population ;*
- *aucune étude alternative indépendante, les demandes des associations ayant été rejetées avec vigueur dès 2010.*
- Fait capital : *de l'énorme et continue contestation traduisant la forte opposition à ce projet sur tout le territoire, le maître d'ouvrage ne dit mot dans ses comptes-rendus. Que devrait-il faire : admettre que les habitants voient les trains du quotidien sous la forme de TER ou leur dire que les « décideurs ne les voient que sous la forme de TGV... ?* Le choix a été opéré : on prévoit des TGV mais on leurre la population en lui laissant croire qu'il s'agit de TER. À ceci près que celle-ci ne s'est pas laissée abuser.

Un récent Collège des « Acteurs » (COLAC) vient d'affirmer aux participants que :

- cette étude alternative indépendante va finalement être faite mais *se limitera au seul aspect ferroviaire* : curieuse conception de la notion de mobilité au quotidien ...
- *la « Priorité 3 » d'un coût de près de 7 milliards d'euros est officiellement abandonnée.* Cette Priorité 3 recouvre la portion Toulon – Le Muy sur laquelle circule actuellement environ 1 TER par heure et la portion Nice - Vintimille, *véritable cauchemar quotidien pour les usagers du train.*
- *Des « ateliers » sont programmés jusqu'à la DUP . Ils porteront sur les aspects environnementaux, socio-économiques et financiers – ces derniers à titre informatif. Seules 6 personnes sont autorisées par le maître d'ouvrage à participer à ces ateliers, (2 pour le projet, 2 contre, 2 neutres...).*

- une *enquête publique* devrait avoir lieu en 2019 qui ne porterait que sur la *Priorité 1*, à savoir les « nœuds » marseillais et niçois qui s'étendent tout de même sur près de 60 km.

Cependant, la **Priorité 2 « dans ses grandes lignes » pourrait y être associée** à la demande de la « population » constituée dans les faits par le président de la Communauté d'agglomération Dracénoise celui de la communauté de Toulon et les présidents des 3 CCI, tous d'ailleurs grands absents des réunions publiques.

Ce caporalisme serait cocasse s'il ne s'agissait d'un projet déjà obsolète, de plus de 20 milliards d'euros (moins sept, maintenant) payables par le contribuable et n'entrant en fonction qu'après 2050..... D'ici là, la capsule de l'hyperloop sera prête et les modes de vie et de locomotion auront largement évolué.

Cerise sur le gâteau : SNCF R vient de créer à Nice un réseau OUIbus à destination de Marseille, Lyon, Paris, Toulouse, Bruxelles ou Amsterdam...

Riche acquisition pour les habitants de la région PACA qui ont besoin de transports en commun pour se rendre à leur travail.

De plus, 13 milliards d'euros pour une ligne d'environ 100 km avec 5 gares TGV nouvelles dont 4 sur 60 km, est-ce bien raisonnable ?

Enfin, le problème de la saturation ferroviaire de la ligne existante - argument princeps des tenants de ce projet inutile et couteux – ne tient pas au regard des propos le Madame la Ministre des transports qui a déclaré : « je suis désolée, tant que l'on n'est pas en train de transporter 2500 voyageurs à deux minutes du train précédent, je ne vois pas pourquoi on me dirait que la ligne est saturée ».

Et là, en dépit des nombreux ateliers sur la saturation ferroviaire que nous avons eu à subir et que l'on veut encore nous imposer, le maître d'ouvrage n'a jamais apporté une telle preuve, tant s'en faut.

(septembre 2017)
