



## Solution alternative au projet LGV PACA

La solution alternative que nous proposons c'est ***la modernisation des voies ferroviaires existantes avec notamment : le contournement ou l'enfouissement, l'adoucissement des courbes au niveau des zones sensibles, la réouverture des lignes et des gares fermées, le doublement de certains tronçons, un aménagement antibruit, l'emploi de TGV pendulaires permettant un gain de temps appréciable.....***

***Cette solution autoriserait la circulation de TER et de TGV, pour un coût économique, financier et environnemental bien moindres*** (tableau comparatif ci-joint).

L'utilisation des voies existantes, c'est aussi :

***un important bassin d'usagers quotidiens*** potentiels pour ces gares TER enfin ouvertes,

***l'irrigation des communes totalement enclavées*** et esclaves de la voiture grâce à ces voies ferroviaires rouvertes également;

***l'accessibilité, enfin, à des transports ferroviaires peu onéreux***, pour les besoins professionnels ou de démarches de toute une catégorie de population aux revenus modestes.

Réseau Ferré de France affirme, sans apporter le moindre début de preuve, que cette solution alternative est impossible. Les arguments que nous présentons vont dans le sens contraire.

**Avec 29 autres associations, nous avons demandé au Conseil Régional PACA qu'une étude de cette solution alternative soit effectuée par des EXPERTS INDÉPENDANTS.** Un refus nous a été opposé au prétexte que RFF était seul maître d'ouvrage.

Pourtant, en région Sud-Ouest, *les élus ont su commander une telle étude indépendante* sans demander l'aval de RFF. Celle-ci, comme toutes les autres a bien montré la supériorité de la solution alternative sur le projet LGV.

*Le Grenelle de l'Environnement* a également prescrit d'utiliser en priorité les solutions alternatives les moins onéreuses pour un objectif équivalent. Or, l'objectif de la solution alternative est d'un bien meilleur intérêt général mais RFF, à la fois juge et partie, a présenté une étude complètement négative de cette solution, en....deux pages !

Au crédit de cette solution alternative, il faut porter :

***la lettre de cadrage de M. Cousquer*** qui demande *l'utilisation des voies existantes pour la LGV PACA, avec enfouissement là où le passage en surface n'est pas possible. On peut supposer que cette lettre de cadrage repose sur des études préalables et sérieuses effectuées par les services de RFF.*

***l'utilisation de trains pendulaires*** sur ces voies classiques, trains qu'Alstom fabrique et vend partout en Europe. La nouvelle version (pour l'Italie) vient d'ailleurs d'être testée par Alstom dans l'Est de la France, il y a quelques semaines.

***les propos de M. Cherrier***, lui-même qui a dit à Nice :

*que la 3<sup>ème</sup> voie Nice Antibes suffirait à absorber l'augmentation de trafic prévue ;*

*qu'il se fait fort de faire passer un train toutes les 2,5 mn. entre Nice Saint Augustin et Nice Centre sur les deux seules voies existantes actuelles ;*

*qu'il ne renie pas les propos tenus ci-dessus mais que maintenant, sa feuille de route c'est la LGV telle que voulue par les Co décisionnaires.*

***l'affirmation d'un syndicat de cheminots de la région PACA***, selon lesquels, *le doublement des voies existantes est parfaitement possible.*

**Nous sommes là, bien loin de l'impossibilité d'utiliser les voies existantes comme le clame RFF sans en apporter le moindre début de preuve.**

Quant aux emprises ferroviaires nécessaires, il appartiendra à RFF de racheter celles qu'il a cédées, dans le cadre de l'expropriation pour utilité publique comme il entend le faire à bien plus grande échelle avec la ligne nouvelle ?

***La solution alternative répond aux besoins des habitants de la région PACA qui, rappelons-le encore une fois, ne sont pas demandeurs de ce projet LGV.***

***Elle est, elle, d'utilité publique et d'intérêt général*** contrairement au projet LGV dont l'objectif est de faire Paris-Nice en moins de 4h., mais aussi un arc méditerranéen qui n'a de sens que pour des décisionnaires influencés par les lobbies et d'attirer les étrangers, en particulier les Italiens, à Nice.

-----

## Tableau comparatif LGV / solution alternative sur voies existantes

	<b>LGV PACA</b>	<b>Solution alternative sur voies existantes</b>
<b>Objectif</b>	Paris-Nice en 3h. 45 avec un minimum d'arrêts dans la région	Maillage régional efficace en TER et TGV. Accès ouvert à plus d'usagers. Paris-Nice en 4h. 30
<b>Coût</b>	20 milliards d'euros Ce coût exorbitant n'autorisant plus le développement des TER Endettement catastrophique de la Région et des collectivités territoriales	7 à 8 milliards d'euros Possibilité financière laissée pour d'autres projet crèches, logements, entretien des routes.....
<b>Coût économique</b>	aimantation du développement économique vers les deux extrémités et assèchement des activités entre les deux : « effet tunnel » dortoir en centre Var pour ceux qui n'auront plus les moyens d'habiter à Marseille ou Nice	Respect d'un développement harmonieux dans toute la région PACA Gares et lignes TER rouvertes et modernisées
<b>Foncier</b>	Augmentation des prix partout mais Dévalorisation sévère du patrimoine en bordure de ligne Expropriations au prix des Domaines excluant la possibilité de se reloger dans la région même	Equilibre entre les territoires, conservé aussi bien pour l'habitat que pour les activités professionnelles Emprises ferroviaires déjà existantes évitant la plupart des expropriations
<b>Terres agricoles et viticoles</b>	Disparition de 1500 à 2000 hectares de terres agricoles ou viticoles et de sites naturels	Aucune atteinte à ces terres sauf pour ceux qui ont accaparé les emprises ferroviaires riveraines
<b>Nuisances</b>		
<b>Pendant les travaux</b>	jour et nuit : sonores, utilisation d'explosifs, trafic incessant de poids lourds avec leur bip de recul, ouverture de carrières et de centrales à béton, tonnes de déblais, poussière, dangerosité de la circulation routière pour les habitants, endommagement du réseau routier.....	nuisances sonores nocturnes mais beaucoup moins intenses pas de dangerosité sur les routes, les matériaux étant acheminés par le rail
<b>Nuisances Après les travaux</b>	nuisances sonores jour et nuit avec réverbération du bruit sur les collines, vibrations et fissures des maisons, remblais de 10 à 15 m. de haut, balafres ornées de catenaires dans les paysages traversés, aggravation des crues, barrière contrariant la lutte contre les incendies, création de zones industrielles et logistiques dégradant le patrimoine historique et touristique.....	réfection concomitante des ouvrages de décharge permettant un meilleur écoulement des eaux de crues
<b>Incidence sur la population</b>	Augmentation importante et dysharmonieuse de la population dans une région dont la gestion de l'eau, de l'électricité, des eaux usées et des déchets est catastrophique	Augmentation plus équilibrée et plus limitée guidée par la réouverture des gares et des lignes TER
<b>Ressource en eau</b>	Désastre annoncé par tous les hydrogéologues, qui redoutent que la région littorale puisse être, à cause de la LGV, presque totalement privée de ressource en eau tant la géologie de la région PACA est particulière : massifs karstiques, limons fins avec risque de liquéfaction des sols, glissements de terrains, tarissements des sources par l'usage de explosifs.....	Respect de la ressource en eau puisque les travaux (infiniment moins destructeurs) s'effectueraient sur les voies déjà existantes
<b>Sites naturels faune et flore</b>	Irrémédiablement détruits	Préservés
<b>Gains en CO2</b>	Selon le rapport remis au Parlement Européen par des experts indépendants suédois	Très importants en raison du report sur le rail de allées et venues quotidiens d'une partie non négligeable de la population

