

# LES AMIS DE LA CORNICHE D'OR VAROISE (LACOVAR)

Association régie par la loi de 1901.J.O. du 17 Août 1967  
Association agréée. Arrêté préfectoral du 22 mars 1978  
Membre fondateur et affilié à l'URVN-Affilié à Var Nature Environnement

Passerelle de la Gare SNCF – Rue W.Rousseau  
83700 SAINT RAPHAEL  
Tél : 04 94 95 42 28  
Fax : 04 94 19 35 28

Internet : [www.lacovar.com](http://www.lacovar.com)  
E-mail : [contact@lacovar.com](mailto:contact@lacovar.com)

7 Mai 2005

Commission Particulière du Débat Public - Réunion du 3 Mai 2005 à Marseille

Monsieur le Président

J'ai limité mon intervention orale afin d'être bref et de ne pas lasser les auditeurs.  
C'est pourquoi, je vous prie de trouver ci-après la synthèse de mon intervention.

- Je regrette que la question de la pollution de l'air ne soit qu'à peine évoquée dans le dossier, et soit entièrement passée sous silence par les intervenants
  - Cette question est capitale. La France a signé les accord de Kyoto et s'est engagée à atteindre un certain objectif.
  - Il semble que cet objectif est, à ce jour, pratiquement atteint. Cependant, ceci provient de deux phénomènes antagonistes, très inquiétants pour l'avenir :
    - une forte réduction des rejets industriels, due à des actions énergiques vis-à-vis des industriels; on peut craindre qu'elle s'approche déjà de ses limites
    - l'emballement des rejets provenant des trafics routier et aérien, malgré quelques mesures qui s'avèrent insuffisantes (réduction des émissions des véhicules ou des installations de chauffage... ) ; en effet, la hausse vertigineuse du trafic vient annihiler ces efforts.
  - C'est pourquoi tous les décideurs, puissance publique, industriels, et particuliers, doivent, chacun selon ses compétences, agir sans le bon sens.
  - La ligne nouvelle doit provoquer un transfert massif du transport routier et aérien vers le transport ferré. Ce transfert doit provenir, soit d'un transfert direct vers la ligne nouvelle, soit d'un transfert indirect en libérant des sillons dans la ligne existante au profit de l'amélioration de la circulation de trains régionaux.
  - Le projet de ligne nouvelle ne sera acceptable que si les atteintes à l'environnement qu'il entraînera inmanquablement, même réduites par des études soignées, sont largement compensées par une réduction massive des émissions de polluants atmosphériques, et notamment de gaz à effet de serre.
  - Il ne faut pas que cette réduction soit annihilée par un accroissement des émissions de polluants provenant de la mise en œuvre des nouveaux transports terminaux nécessaires pour atteindre les points d'arrêt des nouveaux trains à grande vitesse.
  - Il faudra en outre tenir compte, des nouveaux parcours terminaux pour annoncer le coût, les temps de parcours réels et les atteintes à l'environnement liés à la ligne nouvelle. La desserte des points d'arrêt doit donc être intégrée au dossier de la ligne nouvelle.
- Tout ceci est un élément important à prendre en compte dans le débat public.

Il est probable que les contraintes de financement conduiront à une réalisation par tranches, comme ce fut, et c'est encore le cas, pour la plupart des lignes nouvelles.

L'échelonnement des tranches à réaliser doit prendre en compte cette question; il doit en particulier prendre en compte le volume du trafic qui peut être transféré sur le rail lors de la réalisation de chaque tranche. Pour ce faire, des études de coût-efficacité doivent être réalisées, avec la pollution atmosphérique comme mesure de l'efficacité.

*Pour se rapproches des objectifs ci-dessus, je suggère de prendre en compte les principes de base énoncés en réunion, par le Président, et eux seuls.*

Michel GOUTARD - Vice Président

