

APEVV
Chez Monsieur Giraud Robert
627, chemin de l'Escarayol
83550 Vidauban

A l'attention de la CNDP
Monsieur le président Marzolf
1 Boulevard Dugommier
13001 Marseille

Vidauban le 15 juin 2005,

Objet : Réponses de l'Association de Protection de l'Environnement sur la commune de Vidauban et dans le Var (APEVV) au questionnaire de la CNDP joint au courrier du 26/05/2005

1) Que reprenez vous du débat qui se termine ?

Nous considérons que le débat qui se termine a montré les limites de l'argumentation de RFF et des hommes politiques qui ont relancé et défini les grandes lignes de ce projet. C'est sans doute l'une des raisons qui ont poussé ces mêmes politiques à désertier le débat public.

Il a par contre été riche et passionné en ce qui concerne les contributions des citoyens et notamment des citoyens du département du Var.

Pour notre part nous considérons qu'il a permis de faire la preuve que le projet de LGV ne constitue en aucune manière une opportunité pour la région PACA en général et pour le Var en particulier.

Non seulement il ne constitue pas une opportunité, mais "les raisons impératives d'intérêt public majeur*" (article 6.4 de la Directive Habitat), qui seules pourraient justifier l'atteinte des sites naturels et notamment des sites Natura 2000, sont loin d'avoir été démontrées.

- *NB : A ce niveau, seules pourraient être invoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.

Il convient, en conséquence, d'étudier d'autres solutions, qui, sans être des alternatives à la Ligne à Grande Vitesse, seraient plus à même d'assurer le bien être des habitants et un développement harmonieux de la région.

En effet, de toutes les argumentations développées au cours de ce débat public, cinq constats principaux peuvent être retenus :

Le développement touristique (le Var premier département touristique de France), **humain** (plus forte augmentation de population de France pour le Var avec 1,08 % annuel) **et économique** (Les taux de chômage comparés, des grandes métropoles de la Région, montre que l'éloignement de la LGV n'est pas forcément un handicap, ainsi pour mémoire, le taux de chômage de Marseille : 14,4 % ; Toulon : 12,7 % ; Nice : 10,2 % sont inversement proportionnels à la proximité du TGV) **de la région est déjà très fort. La nécessité d'un projet « catalyseur » voire accélérateur du développement n'a donc rien d'impératif.** Ce dernier pourrait même se révéler improductif au regard d'une certaine forme de tourisme tourné vers la qualité de vie ;

- **Les métropoles de Marseille et Toulon ont déjà le TGV et elles ne le savent pas !** Pour elles en effet les gains de temps potentiels semblent très incertains, compte tenu de l'emplacement des gares nouvelles, qui demanderont infiniment plus de temps pour les rallier que les gares situées en centre ville, comme nous les connaissons actuellement ;
- **Le centre Var a vocation à un développement tourné vers le tourisme vert.** Ce type de développement doit s'appuyer sur un environnement préservé et une qualité de vie irréprochable. Autant de points qui seraient fortement impactés par la création d'une ligne nouvelle, qui pour des raisons de coût passerait nécessairement par le sillon permien (lequel recèle quelques un des sites naturels les plus remarquables d'Europe) ;
- **Nice se situe au delà des frontières à partir desquelles le train peut concurrencer l'avion.** RFF le reconnaît implicitement en annonçant un nombre de transferts de l'avion vers le Rail évalué à 1.2 millions de passagers. Ce chiffre montre que la saturation de l'Aéroport de Nice (16 millions de

passagers prévus à l'horizon 2020, alors que le seuil de saturation annoncé se situe à 13 millions) ne sera en aucune façon réglée par une nouvelle ligne de type LGV ;

- **La LGV ne répond pas au besoin de délestage des routes et autoroutes de Région.** En effet, selon les chiffres de RFF seuls 5.000 véhicules jours (sur les 150.000 qui sont comptabilisés journalièrement) seraient évités par la mise en service de la ligne nouvelle. De ce point de vue, et compte tenu de l'accroissement du nombre de voyages qu'elle entraînerait, cette ligne nouvelle, contrairement à ce qui était annoncé par RFF, participerait à l'augmentation de la saturation des voies routières et donc de la pollution qui lui est liée.

En conclusion, le projet de ligne nouvelle ne répond donc à aucune des logiques pour lesquelles il était annoncé (pas de nécessité évidente pour le développement de la région, pas de substitut à l'avion ni à la voiture, pas de gain de temps réel pour Toulon et Marseille) il pourrait même être contraire aux intérêts du Var pour son développement touristique.

Ce projet n'est que l'addition des souhaits des politiques / décideurs de la région PACA, de ce fait il ne peut que cumuler tous les inconvénients et n'apporter qu'un avantage très marginal à la région Niçoise.

Au final, la seule utilité qui ressort pour ce projet serait de permettre à une certaine catégorie de voyageurs (cadres et résidents fortunés) un gain de temps, sur les liaisons directes entre Nice et Paris.

Ceci est un peu faible au regard du prix à payer (entre 5 et 8 milliards de francs), en majeure partie par les contribuables locaux qui se retrouveront doublement pénalisés (à savoir subir les nuisances et payer la facture !!)

2) Qu'attendez vous de la publication par le maître d'ouvrage et des conditions de poursuite du projet ?

Nous attendons du maître d'ouvrage qu'il face table rase du projet actuel et qu'il étudie des solutions alternatives qui prennent en compte :

- l'impératif de protection de l'ensemble des espaces naturels de la région, les zones agricoles et la qualité de vie des habitants ;
- l'analyse des besoins des habitants : qui sont l'amélioration et l'augmentation des liaisons TER, la diversification des modes de transport du Fret (Ferroulage et mer routage), l'étude d'une desserte TER de l'arrière pays qui connaît une explosion démographique et pour lequel il serait préférable de proposer une solution ferrée plutôt qu'une modernisation des réseaux routiers.

Si tel était le cas, RFF ne pourrait que confirmer le fait que l'opportunité, pour notre région, n'est pas de construire une LGV, mais au contraire un réseau de liaisons à courtes et moyennes distances qui permette réellement d'offrir une alternative à la voiture.

Nous ne sommes pas des experts mais les solutions à explorer pourraient être par exemple :

- l'amélioration de la ligne actuelle (passage en souterrain dans les zones urbanisées qui permettrait, par une mise à 2 fois 2 voies verticales, de faire passer les trains de proximités en surface et les trains longues distances en souterrain) ;
- l'étude du système pendulaire sur la ligne historique en lieu et place d'une ligne nouvelle ;
- la remise en service de tout le maillage ferré ancien abandonné actuellement ;
- le développement des liaisons maritimes pour le fret ;
- L'étude (après avis des populations locales) d'une éventuelle voie TER qui passerait par l'extrême nord du département du Var afin de drainer les besoins de transports de plus en plus pressant liés à l'augmentation de la population de ces secteurs.

3) Quelles sont vos attentes et vos propositions sur les modalités d'informations et de participation des acteurs et du public, tout au long de l'élaboration du projet s'il se poursuit ?

Nous pensons que RFF devrait élaborer une nouvelle documentation qui développe l'ensemble des contres arguments qui ont été exprimés au cours de ce débat et dont nous avons, ci avant, repris quelques éléments. Nouvelle documentation qui préciserait les nouvelles motivations de décision qui doit être prise.

La Commission du débat public devrait pour sa part s'engager, après avoir contrôlé son exhaustivité et sa fidélité aux débats, à diffuser cette information auprès de chaque habitant, à l'instar de ce qui avait été fait (avec plus ou moins de réussite) en début de débat.