



## PRÉFET DU VAR

### PREFECTURE DU VAR

Mission aménagement du territoire, développement durable,  
Et grands projets  
Affaire suivie par : Myriam Fabre  
Tél. : 04.94.18.84.12  
Fax. : 04.94.18.82.83  
Courriel : myriam.fabre@var.gouv.fr

Toulon, le 21 décembre 2011

### Compte-rendu du comité territorial LGV PACA du 7 décembre 2011

#### Participants :

Sous la présidence de M. le préfet du Var, accompagné de M. Olivier de Mazières, secrétaire général de la préfecture, les membres du Coter dont :

#### **Garant de la concertation :**

- M. Philippe Marzolf

#### **Collectivités co-financeurs :**

- Communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, M. Yannick Chenevard,
- Conseil régional, M. Robert Alfonsi.
- Conseil général, M. Bernard Rolland.

#### **Collectivités, non co-financeurs :**

- CC Sud Sainte-Baume, M. Philippe Barthélemy, vice-président, maire de Saint-Cyr-sur-Mer
- CC Méditerranée Porte des Maures, M. Patrick Martinelli, vice-président, maire de Pierrefeu
- CC Cœur du Var, M. Henri Ceze, vice-président, maire de Carnoules
- CC de la Vallée du Gapeau, M. André Garron, maire de Solliès-Pont
- CC Pays Mer Estérel, M. Jean-Claude Carpentier, conseiller communautaire
- CA Dracénoise : M. Frédéric Decompte, directeur service transports

#### **Acteurs économiques :**

- Chambre d'agriculture, M. Alain Baccino, président
- Chambre des métiers, M. Jacques Montano, président
- CCI du Var, M. Bernard Grech, vice-président

#### **Associations :**

- Stop Nuisances Cuers, Mme Nadyne Chevret, présidente
- FNAUT, M. Philippe Cretin,
- TGV Provence Côte d'Azur : M. Robert Henaff

#### **Services de l'Etat :**

- DDTM 83, M. Michel Pignol, directeur départemental
- DREAL, M. Michel Martin
- Préfecture, Mme Myriam Fabre

#### **RFF :**

M. Jean-Michel Cherrier, chef de mission et M. Nicolas Alla, chargé de projet territorial pour le Var, accompagnés de MM. Bernard Couvert et Alain Dessagne, assistants de la maîtrise d'ouvrage.

En introduction, le préfet précise qu'il s'agit de la réunion de clôture de la première phase de concertation qui a été engagée au mois de juin dernier. Il rappelle que les conditions de la concertation n'étant plus réunies, il a été décidé de l'interrompre. Il mesure que cette décision n'a pas toujours été bien comprise mais il était de sa responsabilité de la prendre.

Le préfet a estimé utile que cette instance départementale puisse s'exprimer, à nouveau, avant la réunion plus décisionnelle du comité de pilotage qui se tiendra le 22 décembre prochain.

Compte tenu des faits qui se sont déroulés, Philippe Marzolf, vice-président de la Commission du débat public et garant de la concertation, a tenu à être présent et le préfet l'en remercie.

La parole était laissée à tous afin que les accords et les désaccords puissent s'exprimer. La qualité du débat démocratique repose sur ce dialogue. Certains ont estimé qu'il fallait confisquer la parole et le préfet le regrette.

Depuis la première réunion, le préfet a toujours dit qu'il s'assurerait de la qualité de concertation sans intervenir sur le fond. Il a également indiqué qu'il se réservait la possibilité de faire part, au comité de pilotage, de son point de vue sur l'expression du Var.

La concertation s'est déroulée en grande partie (trois quarts, voire plus). Il n'y a pas un seul point de vue mais plusieurs et le préfet fera un exposé, en synthèse, sur la qualité des échanges et sur l'analyse qu'il fait de l'expression du territoire.

Cette phase de la concertation est close. Cela ne signifie pas qu'elle ne puisse pas reprendre sous une autre forme plus tard.

Le préfet donne la parole aux membres qui souhaitent s'exprimer

### **1 – Le tour de table**

M. Philippe Marzolf souligne le nécessaire respect mutuel des uns et des autres dans l'exercice de la concertation. La concertation est suspendue et il va falloir apprécier sous quelle forme elle va se poursuivre, peut-être plus sous la forme de débats publics. Il souligne qu'il faudra dire à RFF sur quels points les études doivent être poursuivies et il s'interroge sur les possibilités de le faire sur les options les plus contestées. A la demande de nombreuses associations varoises, il témoigne de leur refus de tous les fuseaux, et du projet Métropoles du Sud dans son principe même.

M. Chenevard remercie le préfet d'avoir réuni ce Coter. Il rappelle l'attachement de l'agglomération toulonnaise et du Conseil général au choix d'une gare à Toulon Centre au-delà de tout autre choix. Il fait part solennellement de son inquiétude sur la capacité de l'ensemble des collectivités territoriales à financer un tel projet dans une période tendue.

Le préfet mesure l'impossibilité de se retourner de manière massive vers les collectivités territoriales mais il rappelle qu'une mission sur le financement est en cours.

M. Alfonsi souligne que le débat sur la LGV a toujours été difficile dans le Var depuis les années 90. Il tient à exprimer au nom de l'exécutif régional, sa solidarité aux agents de RFF qui obéissent à la commande politique de réaliser le projet des Métropoles du Sud et souhaite que les élus assument leurs responsabilités dans le processus de décision.

Il confirme le soutien de la Région à ce projet qui va permettre de relier la région aux grandes métropoles, le désenclavement de Nice et l'optimisation du réseau ferroviaire régional. Sur le plan stratégique, il faut une ligne grande vitesse en PACA.

Néanmoins, au-delà de la question du financement, il faut se donner les moyens de faire accepter ce projet par la population. Il invite les élus et l'Etat à contribuer à l'acceptation sociale de ce projet

M. Cretin procède à la lecture du courrier adressé par la FNAUT au préfet (cf. PJ). En complément,

il relève que, dans le discours des élus, il y a une contradiction entre la demande de développement du TER et le refus de lignes nouvelles car la ligne du littoral est saturée et l'augmentation du trafic TER passe obligatoirement par la construction d'une nouvelle infrastructure. Il note que l'opposition à la traversée du Bandol implique l'abandon du scénario « 0 ».

Il confirme que la FNAUT est attachée au tracé des Métropoles du Sud qui, seul, permettra d'augmenter la capacité de la ligne côtière pour les TER.

M. Cretin, pour la FNAUT et le Groupement Varois de Réflexion sur la LGV PACA, rappelle que le Var n'est pas, à 100%, couvert par le vignoble et que des solutions de passage existent.

M. Henaff procède à la lecture du document rédigé par TGV PACA (cf. PJ).

M. Baccino souligne que les représentants agricoles n'ont pris conscience que progressivement de la gravité des impacts occasionnés par les fuseaux dans la traversée du Bandol et des Côtes de Provence. Face à l'inquiétude montante du monde agricole, il demande le respect de la directive de passage dans les emprises existantes et de la compréhension pour les manifestations des agriculteurs qui témoignent de leurs inquiétudes légitimes. Il assure que la profession continuera à suivre le projet et à apporter son expertise même si beaucoup considèrent le projet comme impossible à réaliser, notamment dans les secteurs du Bandol, à Solliès Pont et dans le sillon permien. Il demande que RFF ne rende public que des compte-rendu de réunion préalablement validés par les participants.

Mme Chevret remercie M. le préfet pour le maintien du Coter. Elle remet en séance les conclusions d'une réunion organisée par des associations en lieu et place de la 4<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail prévue par RFF qui avait été suspendue ainsi que les courriers remis à MM. Marzolf et Mariani. Elle regrette la suspension des dernières réunions où aurait pu s'exprimer le rejet des solutions présentées par RFF. Mme Chevret s'alarme du coût du projet et de la contribution qui pourrait être demandée aux contribuables varois. Elle demande l'étude d'autres solutions que la ligne nouvelle, en favorisant l'optimisation de toutes les voies ferroviaires peu ou mal exploitées.

## **2 - La synthèse du bilan d'étape de la concertation (cf. power-point)**

En préalable, M. Cherrier déclare regretter la focalisation d'une partie du public sur la grande vitesse alors que le trajet Marseille-Nice s'effectuera en 1 heure soit à 220km/h de moyenne. Il souligne que les aménagements sur le réseau classique font partie intégrante du projet. Ils sont détaillés et chiffrés dans les documents diffusés aux acteurs depuis le début de la concertation. Il déplore certaines graves inexactitudes reprises dans la presse, notamment celle concernant la consommation de terres agricoles par le projet qui est de l'ordre de 400 ha maximum, et non pas de 1700 ha.

M. Alla commente le bilan d'étape (cf. power-point remis en séance) et présente le volet consacré à l'accroissement des liaisons TER.

A l'issue de cette intervention, les échanges ont donné lieu aux observations suivantes :

M. Grech considère que le projet est vital pour l'avenir du Var même si les réactions des populations sont compréhensibles. La technique, le bon sens, les compétences de RFF doivent permettre de ne pas sacrifier le vignoble, ni détruire les paysages varois. Au regard du coût de cette opération, il ne faut pas que la crainte d'un surcoût empêche de rechercher des options qui répondraient aux préoccupations exprimées et apaiseraient les inquiétudes.

Il comprend les agriculteurs mais les commerçants sont inquiets. Il demande à M. Baccino d'intervenir pour que la manifestation du 10 décembre, soit le moins perturbatrice possible.

M. Montano exprime également ses inquiétudes vis-à-vis des risques de débordement lors de cette manifestation. Les artisans, comme les commerçants sont inquiets.

Sur le projet LGV, les agriculteurs sont les paysagers du territoire et le choix des tracés doit en tenir compte. Il demande de prendre le temps de la réflexion pour éviter les effets irréversibles sur certains secteurs, cite le cas de zones artisanales construites en zones aujourd'hui soumises aux inondations, et souligne que la faune et la flore sont parfois mieux protégées que les activités humaines.

Il faut construire la LGV mais pas n'importe comment, ni à n'importe quel prix. L'économie est constituée de l'agriculture, le commerce, l'artisanat, le tourisme et tout est lié.

M. Baccino indique que les agriculteurs comprennent les attentes des commerçants toulonnais et l'appel de la CCIV et de la CAV a été pris en compte. Il précise que la date de la manifestation a été choisie en fonction de celle du Comité de pilotage du 22 décembre.

Mme Chevret précise pour sa part que les associations co-organisatrices ont appelé à une manifestation « festive ».

M. Alfonsi rappelle le caractère indispensable du projet LGV pour le sud de la France, le développement du Var et de ses emplois futurs. Il demande de ne pas réitérer l'erreur des années 90 qui se traduit aujourd'hui par la stagnation de l'emploi métropolitain. Il demande aux élus d'engager un débat dépassionné et pédagogique qui défende l'intérêt général, sans surfer sur la vague des inquiétudes de l'opinion. C'est sur les aménagements qu'il faut discuter et ne pas hésiter à y mettre le prix.

M. Barthélemy évoque la motion signée par la quasi unanimité des élus de l'Ouest Var. Pour lui l'inquiétude des habitants est un mouvement profond, né de l'attachement au terroir du Bandol et consécutif aux inquiétudes soulevées par la traversée de zones urbanisées. Il considère que la synthèse de la concertation présentée par RFF est exacte et qu'il convient d'en tirer les conséquences. Pour apaiser le débat, il faut apporter des réponses et des signaux aux oppositions qui se sont exprimées. Certains fuseaux comme le C5 qui coupe le Bandol du haut en bas, sont provocateurs, voire inacceptables et ce serait un signal fort de retirer ce fuseau des discussions à venir. Il précise qu'il n'est pas mandaté par ses collègues mais il considère que s'il n'est pas envisageable de se passer de la LGV, il doit être possible de traverser l'Ouest du département de manière douce. Il convient de chercher un passage concerté dans des zones qui génèrent si ce n'est l'unanimité du moins de la compréhension.

M. Henaff demande au Comité de pilotage du 22 décembre d'abandonner les fuseaux les plus contestés et de modifier, en conséquence, le cahier des charges de RFF. Il préconise également de modifier le contenu de la communication de RFF par une meilleure mise en exergue du projet sur le TER tel qu'il vient d'être présenté.

M. Marzolf considère qu'il est effectivement important, pour apaiser le débat, que des signes soient donnés sur la base des constats fait au cours de la concertation.

M. Cretin demande également de limiter le travail de RFF, en abandonnant le fuseau C5 qui a soulevé le plus d'inquiétudes, en écartant ce qui ne dessert pas la gare de Toulon Centre et en évitant les zones qui impactent les terres agricoles.

**Le préfet ne souhaite pas conclure mais il propose de faire quelques commentaires :**

Il est très important que cette réunion se soit tenue. Cette instance, bien que limitée en nombre, est représentative de l'ensemble des acteurs locaux et les différentes interventions ont été faites avec un grand sens des responsabilités.

Le préfet note qu'il n'y a pas un rejet de la grande vitesse, mais un rejet fort des tracés.

La démarche initiée, il y a quelque mois, comportait plusieurs scénarios et fuseaux et c'est, peut-être, une erreur de ne pas avoir réduit le champ de discussions dès le départ. Cependant, si les hypothèses avaient été plus resserrées, le reproche en aurait probablement été fait.

Dans le Var, les contraintes sont telles qu'on ne peut pas engager des échanges sans avoir précisé les conditions techniques de réalisation des fuseaux proposés. Compte tenu de ces contraintes, il faut être précis. Ce sont les conditions à exiger pour reprendre la concertation.

Le préfet rejoint, très volontiers, les propositions qui sont faites sur la réduction du nombre de tracés, peut-être en dialoguant encore avec le département varois, mais le débat doit avoir lieu en toute connaissance de cause.

Il faut également s'interroger sur la méthode et les modalités de la communication. RFF sait faire et il faut s'appuyer sur cette compétence, pour apprécier, avec des études nouvelles qui compléteront les études actuelles, si la concertation doit reprendre, comment et avec qui. L'objectif étant que les travaux qui doivent avoir lieu soient utiles et la concertation la plus sereine possible.

En conclusion, le préfet remercie l'ensemble des membres du comité pour la qualité des échanges qui s'y sont déroulés.

Le Préfet



Paul MOURIER



Délégation du Var

Avec le concours du

**GROUPE VAROIS DE REFLEXION SUR LA LGV PACA**

**CONCEVOIR LA LGV PACA DANS UNE OPTIQUE  
D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

*ADRESSE : Gare SNCF - Place de l'Europe - 83400 - HYÈRES –*

*Téléphone : 06 60 68 55 51*

*Mel : [PhilippCretin@aol.com](mailto:PhilippCretin@aol.com)*

*Secrétariat : Jean-Pierre Malaspina – 318 avenue de la résistance – 83000 TOULON*

*Téléphone : 06 13 80 15 90 -*

*Mel : [jean-pierre@malaspina.fr](mailto:jean-pierre@malaspina.fr)*

## Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>Pourquoi le projet actuel a été rejeté .....</b>	<b>4</b>
<b>Nos solutions pour améliorer le projet et le rendre acceptable .....</b>	<b>5</b>
<b>Le développement des Trains Express Régionaux dans le Var .....</b>	<b>5</b>
<b>Quelles caractéristiques pour la ligne nouvelle ? .....</b>	<b>8</b>
<b>Un aménagement du territoire optimal grâce à de nouvelles gares et un meilleur     maillage du réseau .....</b>	<b>9</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>11</b>
<b>Bibliographie / Abréviations .....</b>	<b>12</b>

## Introduction

La première phase de concertation du projet dit « LGV PACA », qui portait sur les scénarios, s'était relativement bien passée et avait abouti lors du Comité Territorial du 17 octobre dernier à la décision du Préfet du Var de retirer de la concertation les deux scénarios comprenant une gare nouvelle à l'est de l'agglomération toulonnaise.

A la fin de ce même COTER, le maître d'ouvrage RFF présenta les différents fuseaux de passage d'un kilomètre de large et, malgré les mises en garde de plusieurs participants sur le caractère provocateur de plusieurs de ces fuseaux qui traversaient le vignoble de Bandol, le Préfet décida de les proposer tous à la seconde phase de la concertation. Et ce qui devait arriver arriva : la contestation se répandit comme une trainée de poudre à l'ouest du département et dès le samedi suivant un premier défilé de tracteurs paralysait la ville préfecture. Par la suite aucune des réunions de concertation prévues ne put se tenir dans le calme, le point d'orgue étant atteint lors du groupe thématique agriculture et viticulture du 15 novembre où les responsables de RFF furent séquestrés jusqu'à ce que les manifestants obtiennent la promesse d'une entrevue avec le Ministre des transports.

Puis ce fut au tour des politiciens locaux de rentrer dans le jeu, de peur d'être dépassés par leur base électorale à l'approche des élections législatives de l'an prochain. Finalement tout ce beau monde tomba d'accord pour demander le retrait pur et simple du projet, sur l'air de : « LGV PACA : ni ici, ni ailleurs ». Voyant cela le Préfet décida le 24 novembre de suspendre la concertation dans le Var, avant que le lendemain les Ministres Kosciusko-Morizet et Mariani demandent à RFF de revoir sa copie et de prolonger les études jusqu'à l'été 2012, afin « d'entraîner l'adhésion des riverains et populations concernées », tâche bien délicate au demeurant.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui, par la faute du maître d'ouvrage et du représentant de l'Etat qui n'ont pas mesuré les conséquences désastreuses que pouvaient avoir sur les populations concernées leur présentation du projet totalement axé sur la très grande vitesse, véritable « avion sur rails », avec certaines options de passage aberrantes. Le projet lui-même, pourtant indispensable à l'avenir économique de la région et du département, est désormais menacé.

Deux des associations membres du COTER 83, TGV Provence Côte d'Azur et la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), appuyées par d'autres associations et des experts regroupés au sein du Groupe Varois de réflexion sur la LGV PACA\*, ont donc décidé de réagir pour sauver ce projet. Dans une première partie de ce travail elles mettent en évidence les erreurs et les insuffisances du projet actuel dit « LGV PACA », et dans une seconde partie elles proposent des solutions pour le réorienter afin qu'il soit réellement au service des habitants de la Région PACA, et donc qu'il puisse entraîner l'adhésion de ces derniers.

**\* Ce Groupe comprend les responsables de : la Fédération Nationale des Usagers des Transports de la Région PACA (FNAUT PACA), Toulon @Venir, Toulon Var Déplacements (TVD), l'Union Départementale Vie et Nature du Var (UDVN 83), l'Association Hyéroise pour le Transport Ferroviaire (AHTF), l'Association des Voyageurs du Moyen Var (AVMV), l'Association pour la Réouverture de la Ligne Ferroviaire les Arcs Draguignan (ARLIFAD), l'Association des Usagers de la Gare des Arcs (AUGAD) et des personnes qualifiées pour leur compétence dans le domaine étudié (M. Michel Bruère, M. Jean Ecohard, M. Christian Beauval, M. Jean Donzel, M. Marcel Sauvan). Le secrétariat en est assuré par M. Jean-Pierre Malaspina, par ailleurs responsable de la FNAUT pour la ville de Toulon.**

# 1 – Pourquoi le projet actuel a été rejeté

Il n'est pas inutile en préambule de rappeler les objectifs globaux du projet LGV PACA :

- assurer une desserte grande vitesse et un temps de parcours sur le trajet Paris Nice en 4 h 00
- constituer un réseau maillé
- optimiser l'utilisation des lignes existantes
- favoriser la desserte des centres villes
- rechercher le meilleur projet pour l'environnement
- limiter les coûts
- développer les Trains express Régionaux

Or que constate-t-on ? **Priorité absolue a été donnée au premier de ces items, au détriment de tous les autres.**

D'où les nombreuses critiques émises par les opposants, qu'il est également intéressant d'énoncer :

- le coût est pharaonique, on va dépenser 15 milliards pour gagner 15 minutes
- le département du Var ne retirera aucun bénéfice de ce projet, il n'aura que les nuisances
- l'environnement naturel et humain va être saccagé
- la priorité est de développer les TER, pas les TAGV
- la LGV prévue ne permettra pas de développer le fret ferroviaire
- les recommandations du Ministre Borloo (utilisation des emprises existantes, sinon enfouissement) ne sont pas suivies par RFF
- RFF fait un simulacre de concertation, les décisions sont déjà prises

Nos associations ne peuvent que constater que plusieurs de ces critiques sont justifiées, même s'il est certain que de nombreux opposants se sont camouflés derrière pour ne pas trop montrer que leurs motivations étaient en fait du ressort du NIMBY.

Ainsi il est évident qu'ont été laissés de côté les impératifs de limitation des coûts, d'utilisation des emprises existantes, de desserte des centres villes (on l'a bien vu à Toulon et à Cannes), de recherche d'un maillage optimal du réseau et de rejet des fuseaux de passage pénalisants pour l'environnement.

Quant au développement concomitant des TER, avancée importante du rapport Cousquer<sup>1</sup>, s'il apparaissait en filigrane dans les réticulaires des services prévus en 2023 et 2040, il n'a jamais été discuté lors des réunions de concertation qui ont été essentiellement consacrées à l'implantation de la future ligne à grande vitesse. A aucun moment la liste ni le planning des travaux à entreprendre sur ce volet là du projet n'y ont été abordés.

En revanche **nous pouvons témoigner que RFF a mené la concertation de manière honnête** sur le volet ligne à grande vitesse, et que les propositions constructives faites par les participants ont été prises en compte et étudiées. Nous n'en voulons pour preuve que le retrait des deux scénarios Toulon Est, qui pourtant étaient ceux qui avaient visiblement la préférence de RFF.

De même nous ne pouvons accepter que certains - associatifs, acteurs de la vie économiques et politiques - veulent maintenant « jeter le bébé avec l'eau du bain » en rejetant le projet lui-même avec des arguments fallacieux.

Ainsi il est faux de dire que le projet ne fera gagner que 15 minutes, c'est vrai dans un sens de circulation (vers Paris et l'ouest), mais dans l'autre sens vers Nice et l'Italie le gain de temps sera de plus d'une heure. Pour ne prendre qu'un exemple, c'est actuellement un véritable parcours du combattant pour se rendre en train de Marseille ou Toulon à Gênes ou Milan. Il faut changer deux fois de train, à Nice et Vintimille, et les temps de parcours sont totalement dissuasifs (plus de 6 heures entre Marseille et Gênes, presque 8 heures entre Marseille et Milan). Si le projet est réalisé, il est prévu un TAGV toutes les heures entre Marseille et Gênes avec un temps de parcours de l'ordre de 2 heures 15 (3 h 15 pour Milan).

Il est également totalement stupide de réclamer plus de TER en rejetant le bien fondé de la construction d'une nouvelle ligne, en feignant de croire qu'ils pourront se surajouter à la trame déjà saturée sur certains tronçons, comme entre Marseille et Toulon ou Cannes et Nice. Clairement il faut affirmer que le **développement des transports du quotidien sera impossible sans la construction d'une infrastructure nouvelle.**

## 2 – Nos solutions pour améliorer le projet et le rendre acceptable

Elles tiennent en quatre points :

- inverser l'ordre des priorités : c'est le **développement des TER** qui doit devenir l'objectif numéro un du projet
- **abandonner la très grande vitesse** et revoir les caractéristiques de la ligne nouvelle pour qu'elle soit plus économique à construire et à entretenir et qu'elle permette à certains trains de fret de l'emprunter
- **privilégier le maillage du réseau** en multipliant les interconnexions entre les lignes anciennes et la ligne nouvelle
- **aménager le territoire régional** en implantant, en plus des gares nouvelles en centre ville destinées à la desserte des grandes métropoles (Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Monaco), des « **haltes nouvelles** » destinées à la desserte plus fine des territoires par des Trains Rapides Régionaux (TRR) de vitesse maximale 250 km/h empruntant la ligne nouvelle.

Nous allons successivement développer ces quatre axes de propositions.

### 2.1 Le développement des Trains Express Régionaux dans le Var

Nous allons volontairement borner nos suggestions au département du Var, mais nul doute que d'autres réalisations s'imposent dans les deux autres départements concernés par le projet.

#### 2.1.1 Les TER « omnibus »

Sans revenir sur les services actuels des TER dans le Var, dont nous avons détaillé l'insuffisance dans notre précédent rapport<sup>2</sup>, il faut rappeler que, Toulon ayant toujours été jusqu'ici considérée par la SNCF comme la grande banlieue de Marseille, **elle la seule des dix premières agglomérations françaises à ne toujours pas disposer d'un réseau de TER assurant sa desserte** et à ne disposer que d'une seule gare dans sa ville centrale.

Si on compare cette desserte avec celle des Alpes Maritimes d'une part, des Bouches du Rhône d'autre part, force est de constater que **le Var est bien actuellement le parent pauvre des dessertes régionales**, comme le démontre de manière éclatante la figure 1 objectivant la fréquentation des TER dans la région !



Figure 1 : Fréquentation des TER dans la Région PACA en 2006

La création d'une troisième voie entre Marseille Blancarde et Aubagne, actuellement en cours de réalisation, permettra à partir de décembre 2014 d'améliorer la fréquence des TER omnibus Marseille ⇔ Toulon, qui passera à un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe.

Des travaux de signalisation et de capacité sur l'antenne à voie unique La Pauline – Hyères devraient être effectués à partir de 2013, pour aboutir deux ans plus tard à des fréquences à la demi-heure sur ce parcours aux heures de pointe. Mais il s'agit d'une modernisation a minima, ne prévoyant même pas de voie d'évitement en gare de La Crau ni de saute mouton à La Pauline, ce qui signifie que d'autres travaux seront indispensables quelques années plus tard pour aboutir à la desserte plus ambitieuse prévue en 2023 lors de la mise en service de la LGV PACA, qui prévoit également la remise en service de la voie jusqu'à l'aéroport d'Hyères. On peut donc se poser la question suivante : pourquoi « saucissonner » ainsi des travaux indispensables à terme ?

D'une manière plus générale, il est urgent de renforcer au plus vite les dessertes TER dans l'agglomération toulonnaise, afin de créer enfin un véritable réseau express utilisant la ligne PLM qui traverse d'est en ouest l'agglomération toulonnaise, permettant des relations intercommunales fréquentes (toutes les 7,5 minutes aux heures de pointe) et rapides entre toutes les localités, sans correspondance à Toulon, que nous proposons de baptiser du nom de REAT pour Réseau Express de l'Agglomération Toulonnaise.

D'après nos informations le Conseil Régional PACA et RFF viennent de lancer une étude générale prospective (clientèle, diagnostic technique, programme) sur ce « RER toulonnais ». Dès que les résultats de cette étude seront connus, nous demandons que les crédits nécessaires aux travaux à réaliser soient débloqués par l'Etat dans le cadre du projet LGV PACA, et que leur programmation soit clairement incluse dans le prochain CPER couvrant la période 2013/2020.

Les toulonnais et les varois ont assez patienté, il ne leur est pas possible d'attendre 2023, et encore moins 2040, comme cela est prévu actuellement, pour que les réalisations suivantes soient menées à bien :

- **la réouverture des gares de La Farlède et Le Muy ;**
- **la création à Toulon des deux nouvelles haltes de l'Escaillon et de Sainte Musse, situées sur le trajet du futur TCSP et permettant la desserte rapide du nouvel hôpital, du Lycée Rouvière et du Centre Sportif Font Pré ;**
- **la remise en service de la voie ferrée qui reliait la gare d'Hyères aux Salins d'Hyères, et dont il existe un projet de réouverture jusqu'à l'Aiguade qui a déjà été chiffré. Après 2025 son prolongement jusqu'à La Londe des Maures, voire jusqu'au Lavandou, pourrait être envisagé avec une desserte par tram-train;**
- **de même la courte antenne qui relie la gare SNCF à la gare maritime de Toulon Côte d'Azur et dont les emprises sont actuellement occupées par le chantier du second tube de la traversée souterraine doit être rétablie. En effet, constituant une des rares voies ferrées en France à desservir encore une gare maritime, devenue la première en France pour le trafic avec la Corse et ayant un potentiel de développement considérable pour les croisières, elle peut encore servir utilement pour amener des trains charters au pied des paquebots ;**
- **et enfin la réouverture de l'ancienne ligne entre Carnoules et Gardanne via Brignoles et Saint Maximin, qui possède un potentiel de clientèle considérable, doit absolument être accélérée et être effective dès la mise en service de la LGV en 2023.**

De même il est indispensable d'intégrer la réouverture de la ligne Les Arcs/Draguignan dans la réflexion et le financement de la LGV. Nos associations se prononcent sans ambiguïté pour la solution d'un tram-train plutôt que d'un BHNS pour la réouverture de cette ligne, ce tram-train pouvant être prolongé jusqu'à la GN Est Var après rebroussement en gare des Arcs, puis utilisation de la ligne PLM actuelle.

D'ores et déjà une réflexion doit s'engager sur la **desserte TER de la future GN Est Var.**

Aujourd'hui, les TER circulant sur la ligne du Littoral sont nettement séparés en 2 parties :

- Marseille – Toulon – Les Arcs à l'Ouest ;
- Nice – Cannes - Saint-Raphaël – Les Arcs à l'Est

avec une sorte de hiatus très net entre Les Arcs et Saint-Raphaël, ce qui amène les voyageurs à devoir emprunter successivement deux TER sans correspondance immédiate au lieu d'un seul pour passer de l'une à l'autre.

Nous souhaitons donc qu'à l'avenir le futur pôle multimodal de la GN Est Var devienne la seule frontière entre l'est et l'ouest du département, ce qui conduirait à mettre en service :

- d'une part des TER Marseille - Toulon – GN Est Var, avec desserte au passage de la gare des Arcs comme une gare TER normale ;
- d'autre part des TER GN Est Var vers Saint-Raphaël, Cannes, Nice, Monaco, Vintimille avec desserte au passage de l'ancienne gare du Muy ouverte en tant que gare TER
- et enfin une LER de bus rejoignant le Golfe de Saint-Tropez en empruntant le CD 25

En conséquence de cette nouvelle desserte le terminus des TER Est serait transféré de Saint-Raphaël à la GN Est Var, ce qui ne pourrait qu'être bénéfique à l'exploitation, la gare de Saint-Raphaël étant très exigüe pour un terminus, sans aucune possibilité d'extension et de garage.

### 2.1.2 Les services régionaux à grande vitesse ou Trains Rapides Régionaux (TRR)

A côté des TER décrits précédemment et circulant sur les lignes classiques, la construction d'une nouvelle infrastructure permettra la mise en service de services régionaux circulant sur la nouvelle ligne, que nous proposons de nommer **Trains Rapides Régionaux** ou **TRR**.

De tels services existent déjà actuellement :

- depuis 2000 en France dans la Région Nord Pas de Calais. Assurés par des rames TGV classiques louées par la région à la SNCF, elles assurent des relations à 300 km/h entre Lille et Boulogne, Dunkerque, Calais et Arras et ont permis une division par deux des temps de parcours et une multiplication par deux de la fréquentation, malgré la perception d'un supplément ;
- depuis 2009 en Angleterre dans le Kent, en utilisant les infrastructures de la LGV entre Londres et le tunnel sous la Manche. Ces services SouthEastern relient Londres Saint Pancras à Folkestone, Canterbury et Margate et ils sont assurés par des rames automotrices Hitachi Class 395 circulant à 225 km/h. Pas moins de 78 trains par jour sont proposés, et ces services seront encore étoffés pendant la période des Jeux olympiques de Londres en 2012.

La création d'un tel service est envisagée également en Région PACA sur la ligne nouvelle, avec une fréquence horaire en 2023 et bi-horaire en 2040. Bien entendu le type de rames n'est pas encore défini, ni l'exploitant, la Région PACA ne semblant pas très chaude actuellement pour en devenir l'autorité organisatrice.

Nous allons voir ci-après pourquoi et comment nous souhaitons que ces TRR deviennent le fer de lance des déplacements dans notre région.

## **2.2 Quelles caractéristiques pour la ligne nouvelle ?**

A l'évidence le projet initial de RFF de construction d'une ligne à grande vitesse classique, permettant aux TAGV d'y circuler jusqu'à 350 km/h, a fait l'objet d'un fort rejet. Les vitesses moyennes de certains fuseaux présentés à la concertation atteignaient en effet 330 km/h (fuseau E4 Pierrefeu – Les Arcs) ce qui n'était pas raisonnable et a contribué à entraîner la levée de bouclier qui a été constatée. En outre l'infrastructure à créer doit respecter les directives du ministre Borloo, c'est-à-dire utiliser autant que faire se peut les emprises ferroviaires existantes, en particulier dans la traversée des agglomérations et pour l'implantation des gares.

**Il faut donc repartir sur de nouvelles bases et construire une ligne nouvelle innovante**, pour laquelle la recherche de la vitesse la plus élevée possible ne doit plus être le critère primordial. Ainsi le relief tourmenté de notre région et sa densité de population nécessitant forcément le percement de nombreux tunnels, la limitation de la vitesse à 220 km/h dans ces derniers permettrait de diminuer de

30% leur coût de construction. Dans les sections à l'air libre, une moindre vitesse aboutirait à des tracés s'insérant mieux dans le paysage et également moins coûteux. Enfin l'utilisation des emprises non seulement ferroviaires, mais également autoroutières, qui sont des couloirs de nuisance importants, est à privilégier en particulier pour l'implantation des gares nouvelles et pour la traversée des agglomérations, évitant ainsi la construction de dispendieuses gares souterraines à Toulon et dans l'ouest des Alpes Maritimes, où le site de Cannes La Bocca en surface doit être privilégié.

**L'objectif doit être de diminuer d'un tiers le coût de construction de la ligne nouvelle, soit 7,5 milliards d'Euros au lieu de 10 de Marseille à Nice centre.**

La modification des caractéristiques de la ligne nouvelle présenterait un autre avantage important : elle permettrait à **certains trains de fret de l'emprunter** sur tout ou partie de son parcours. Quand on voit d'une part l'augmentation continue du nombre de poids lourds utilisant le transit autoroutier de Vintimille, d'autre part la part infime du fret ferroviaire dans les échanges entre la France et l'Italie (500 000 tonnes annuelles par le fer contre 15 millions de tonnes par la route, soit 30 fois moins !), cette possibilité apparaît comme indispensable à l'horizon du projet, c'est-à-dire les 30 prochaines années.

Quant à l'objectif initial d'un temps de trajet de 4 heures sans arrêt entre Paris et Nice, il ne pourra certes plus être tenu, mais même avec un rallongement de quelques minutes de ce dernier les TAGV conquerront de nouveaux clients sur l'avion. D'ailleurs ne vient-on pas d'augmenter de 6 minutes, pour cause d'introduction du cadencement, les temps de parcours des TAGV Paris ⇔ Marseille qui prendront 3 h 05 à partir du changement d'horaire 11 décembre sans que personne n'y trouve rien à redire !

## **2.3 Un aménagement du territoire optimal grâce à de nouvelles gares et un meilleur maillage du réseau**

### **2.3.1 Renforcement du maillage**

Parmi les quatre scénarios proposés à la concertation par RFF, le plus maillé proposait sept raccordements entre la ligne actuelle et la ligne nouvelle à Aubagne, Toulon ouest, Toulon est, Est Var, Cannes, Nice aéroport et Monaco.

Il s'agit à notre avis d'un minimum à conserver, mais qui peut être encore amélioré afin d'aboutir à une complémentarité optimale entre les TAGV et les TER et à une robustesse renforcée du futur réseau ferré régional.

Nous proposons donc, tout en conservant ces sept raccordements, de les compléter par :

- 1) **un double raccordement ligne actuelle / ligne nouvelle** d'une part après la gare de Puget-Ville vers le PK 97, d'autre part avant la gare de Pignans vers le PK 103, afin de permettre à certains des TRR empruntant la ligne nouvelle de marquer un arrêt en gare de Carnoules. Cette dernière va en effet être appelée à se développer à nouveau grâce à la réouverture programmée de la ligne Carnoules-Brignoles-Gardanne, et cet arrêt (par exemple d'un TRR sur deux) permettra d'offrir à tous les habitants du moyen Var situés sur les axes Toulon-Les Arcs et Carnoules-Gardanne des correspondances très pratiques entre les TER qui desservent leur commune et les TRR circulant sur l'axe Marseille-Nice, apportant ainsi un surplus de clientèle

important à la fois aux TER et aux TRR. Un habitant de Brignoles pourra ainsi se rendre très rapidement toutes les 2 heures à Marseille, Toulon ou Nice au prix d'un seul changement de train à Carnoules ;

- 2) **une « virgule » de raccordement** entre la ligne en antenne La Pauline-Hyères et la future ligne à 4 voies Toulon-GN Est Var en direction de Nice. Elle permettrait par exemple la création de relations TER directes (aéroport)-Hyères-Carnoules-Brignoles, en correspondance à Carnoules avec les ICGV vers Nice, et même d'un ou deux TRR journaliers Hyères ⇔ Nice, qui pourraient être couplés/désaccouplés à Carnoules avec les TRR (Montpellier)-Marseille-Nice ;
- 3) **une autre « virgule » de raccordement** entre la sortie est de la gare nouvelle Ouest Alpes Maritimes implantée en surface à Cannes La Bocca et la ligne en antenne Cannes – Grasse, qui permettrait d'une part de créer une ou deux relations journalières directes Paris ⇔ Grasse par TAGV, d'autre part de créer des missions TER sur le parcours GN Est Var – Saint Raphaël – GN Cannes – Grasse.

L'exemple à suivre ici est celui des italiens avec leur Diretissima Rome - Florence, première LGV mise en construction en Europe, qui comprend pas moins de dix interconnexions avec la ligne classique sur une distance comparable à celle de notre future ligne nouvelle (237 km).

### 2.3.2 Les gares nouvelles

Dans le projet actuel des gares nouvelles sont prévues à Marseille en souterrain, à Toulon, dans l'est du Var, dans l'ouest des Alpes Maritimes et à Nice Saint Augustin, à proximité de l'aéroport. Elles sont prévues pour être desservies par des TAGV nationaux et internationaux.

Pour entraîner l'adhésion de ceux qui refusent ce projet car, d'après eux il n'entraînera que des nuisances en traversant le département du Var, il faut là aussi innover.

Nous proposons donc la **construction sur la ligne nouvelle de gares supplémentaires** qui seraient desservies, non pas par les TAGV nationaux et internationaux, mais par les TRR dont nous avons parlé plus haut. Empruntant la ligne nouvelle de manière cadencée toutes les heures en roulant à t à 200/250 km/h, ces TRR permettront un véritable aménagement du territoire grâce à une desserte rapide et fine de notre région.

En première analyse de telles haltes nouvelles pourraient être implantées à :

- **Marseille Euroméditerranée**, sous le nouveau pôle d'activités en construction ;
- **Signes**, pour desservir la zone d'activités, le circuit automobile Paul Ricard et les hôtels de luxe situés à proximité. Un ITE pourrait y être embranché, afin de créer un pôle logistique fret ;
- **Carnoules**, nous l'avons déjà évoqué plus haut,
- et enfin **Sophia Antipolis**, pour desservir la Technopole et la zone commerciale

Bien entendu des études socio-économiques plus approfondies sont indispensables pour valider ou non ces emplacements qui ne sont que de simples suggestions, mais il est important que cette proposition soit soumise au COPIL pour valider son principe et réorienter le projet sur ces nouvelles bases.

## Conclusion

Ainsi modifié et réorienté afin qu'il soit avant tout au service des habitants de la Région PACA, et donc qu'il puisse entraîner l'adhésion de ces derniers, le projet LGV PACA pourrait être symboliquement rebaptisé « nouvelles infrastructures ferroviaires PACA ».

**Le développement des TER doit devenir l'objectif prioritaire de ce projet** et dans ce contexte RFF doit s'attacher à planifier les travaux nécessaires pour aboutir aux dessertes TER prévues dans les schémas réticulaires de 2023 et 2040, et dans notre département ceux-ci ne manquent pas, comme nous l'avons détaillé plus haut. En particulier la création d'un véritable réseau express reliant entre elles les communes de l'agglomération toulonnaise de manière rapide et cadencée doit être accélérée.

Nos associations demandent donc que le prochain COPIL décide que, dans le cadre de ce projet, leur financement soit inclus dans le prochain Contrat de Projet Etat Région, ce qui constituera un signe fort en direction des opposants au projet actuel, qui tous réclament plus de TER.

En corollaire il convient à notre avis **d'abandonner le concept de très grande vitesse pour la ligne nouvelle à construire**. L'infrastructure à créer devra en outre respecter les directives du ministre Borloo, c'est-à-dire utiliser autant que faire se peut les emprises ferroviaires existantes, en particulier dans la traversée des agglomérations et pour l'implantation des gares. C'est particulièrement vrai à Toulon, mais aussi à Cannes avec les emprises de La Bocca, et nous rajouterons aux emprises ferroviaires les autres couloirs de nuisance, comme les autoroutes existantes qui pourraient être sur certains tronçons longées par la ligne nouvelle et sur d'autres (vallée de l'Huveaune) l'accueillir en viaduc en encorbellement comme cela se pratique au Japon. Outre les économies de construction et d'exploitation réalisées en abaissant les vitesses maximales, cela permettrait également de faire passer certains trains de fret sur tout ou partie de cette infrastructure, permettant ainsi un transfert modal bien nécessaire de la route vers le rail.

Enfin nous proposons que **la ligne nouvelle privilégie l'aménagement du territoire** en prévoyant, outre les gares nouvelles déjà actées à Marseille, Toulon, Est Var, Ouest Alpes Maritimes et Nice Saint Augustin, la construction de nouvelles haltes qui seraient desservies, non pas par les TAGV nationaux et internationaux, mais par des super TER roulant à 200/250 km/h et empruntant la ligne nouvelle de manière cadencée toutes les heures, permettant une desserte fine de notre région, tout en assurant un maillage optimal du réseau grâce à la avec la multiplication des raccordements entre les lignes actuelles et la nouvelle ligne, y compris avec les lignes en antenne à voie unique.

## Bibliographie

- 1- **Rapport de mission de M. Yves COUSQUER sur la LGV PACA (juin 2009)**
- 2- **Observations sur les scénarios retenus par le COPIL de juin 2011 pour la LGV PACA dans le Var et proposition d'un scénario optimisé Dossier de synthèse, Groupe Varois de Réflexion sur la LGV PACA (septembre 2011)**

## Abréviations

**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

**CPER** : Contrat de Projet Etat Région

**GN** : gare nouvelle

**GV** : grande vitesse

**ITE** : installation terminale embranchée (embranchement particulier pour le fret ferroviaire)

**LGV** : Ligne à Grande Vitesse

**NIMBY** : *Not in my background*, c'est-à-dire qui ne tolère pas de nuisances dans son environnement proche

**PACA** : Provence Alpes Côte d'Azur (région)

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer Français

**RFF** : Réseau Ferré de France

**TCSP** : Transport en Commun en Site Propre

**TER** : Train Express Régional

**TRR** : Train Rapide Régional

**TPM** : Toulon Provence Méditerranée (nom de l'agglomération toulonnaise)

**TAGV** : Train Aptés à la Grande Vitesse (TGV® est une marque déposée par la SNCF pour ses TAGV)

**Le Groupe Varois de réflexion sur la LGV PACA rassemble les associations ci-après :**



**UDVN 83**



**Arlifad**  
Oui au train Les Arcs Draguignan

**A.U.G.A.D.**

*Association des Voyageurs du Moyen Var*



405, promenade des Anglais- BP 3087  
06202 Nice Cedex03  
Tél. : 04 89 98 10 14 fax : 04 89 98 10 05

C/o COFHUAT  
21 boulevard de Grenelle  
75015 Paris  
Tél. : 01 40 40 70 83 fax : 01 40 40 70 74

## **Ass LGV. PCA – Contribution au COTER du 7/12/2011**

### **En liaison avec la présentation du Groupe Varois de Réflexion sur la LGV**

L'objectif de diviser au moins par deux la durée de parcours actuel entre Marseille et Nice est importante et incontournable. Mais pour parvenir à le réaliser il faut accepter de prendre en compte les critiques qui émanent principalement du département du Var.

Le projet actuel présenté par RFF privilégie seulement la grande vitesse et est rejeté par trop d'observateurs et de parties prenantes pour être satisfaisant, il est en phase de rejet car :

- Il est perçu comme trop coûteux et sa rentabilité est inconnue, on entend dire qu'il sera utilisé à 25/30 % de ses capacités.
- Il doit obligatoirement traverser le département du Var mais il ne le dessert que peu et mal.
- Certains fuseaux en projet sont de véritables provocations (le vignoble de Bandol...) qui s'accagnent l'environnement ou ne sont pas compris (Ouest 06 ...)
- On ne parle plus de liaison courte et rapide, les TER sont renvoyés vers la ligne historique (en concurrence du fret ...) les TER intercitys qui permettraient une véritable utilisation de la ligne nouvelle (et amélioreraient sa rentabilité) ne sont plus dans le projet.
- La directive du ministre Borloo ne concerne que trop peu de projets de fuseau, l'élargissement des emprises existantes peut concerner près du tiers de la traversée du Var. La prise en compte des remarques Cousquer est indispensable.
- On parle de liaison avec Paris en permanence en ne citant que très rarement (voire jamais dans certaines réunions ...) Milan, Montpellier, Bordeaux, Barcelone ... et encore très peu les liaisons intercitys, Marseille, Toulon, Est Var, Cannes, Nice Monaco, qui représentent plus de 50 % de l'utilisation de la ligne nouvelle (voire le 2/3 !)

Si l'on veut que ce projet avance et aboutisse il faut entraîner une adhésion de toutes les populations des Bouches du Rhône, du Var, des Alpes Maritimes, pour cela il est souhaitable :

- de rappeler en permanence que le développement des TER omnibus est impossible sans le doublement d'un bout à l'autre de la ligne historique par une ligne nouvelle.
- De confirmer ce qui est souvent ressenti mais jamais dit, à savoir que l'infrastructure nouvelle ne doit pas viser que la très très grande vitesse et qu'elle doit utiliser des emprises et des nuisances déjà existantes.
- De parler (enfin !) d'aménagement du territoire lié au maillage du réseau, au respect de l'environnement humain et naturel.

La géographie de la région PACA impose d'innover par rapport à ce qui a pu être réalisé avec succès ailleurs en France par RFF.

S'il est indispensable de reprendre la poursuite du projet dans des conditions de dialogue et de concertation apaisée nous adhérons aux propositions suivantes :

- Rééquilibrions l'ordre des priorités, l'objectif principal d'une LNR (ligne nouvelle rapide), c'est le développement des TER, de l'omnibus quotidien aux rapides, du fret et de la grande vitesse.
- Repensons les caractéristiques de cette LNR en réduisant par endroit ses projets de vitesse vers 200 à 230 km/h en tunnel et de 250 à 280 ailleurs lorsque cela est réalisable sans surcout, on diminuera ainsi le coût de mise en place et on pourra enfin reparler du fret comme utilisateur potentiel des sillons à créer et on ne pénalisera que très peu le temps de référence Paris - Nice.
- Privilégions l'aménagement du territoire et le maillage du réseau. A côté des gares arrêts incontournables déjà cités (Marseille, Toulon, Est Var, Cannes, Nice, Monaco) recherchons l'implantation de haltes nouvelles sur cette LNR qui desserviront les territoires avec les TER ou les lignes interrégionales et multiplions les relations lignes historiques/ lignes nouvelles. Etudions les arrêts du Castelet - Signes (Circuit, aérodrome, ZAC ...) de Carnoules, de la Boca, de Sophia, de Saint Augustin (Plaine du Var, aéroport ...) des surcoûts, mais aussi des clients !

Des exemples de lignes nouvelles en zones denses existent en Europe (Angleterre, Pays-Bas, Italie, Espagne ...) ou dans le nord de la France, des infrastructures ont été réalisées ou sont en projet, nombreuses sont celles qui associent passagers et fret, longue et courte distance pour les passagers, sans pour cela pénaliser la grande vitesse lorsqu'elle est possible.

Enfin ne perdons jamais de vue que si 4 500 camions /jour circulaient sur l'A8 en 2002, ils sont 6 500 aujourd'hui et près de 9 000 à l'horizon 2020, quelle part le rail peut-il prendre des 10 à 12 millions de T. annuelles qui transitent chez nous entre l'Italie et l'Espagne et qui ne cesseront d'augmenter (même avec un passage au Nord des Alpes !). La contribution des crédits européens a été ouverte par la décision de sept.2011, ne sous-estimons pas cette participation.

Le quintuple A du projet proposé par le groupe Varois de réflexion sur la LGV doit être rappelé comme ligne de conduite de la réflexion.

- Aménagement du territoire,
- Amélioration des déplacements en PACA,
- Abaissement des coûts de réalisation,
- Attractivité, rentabilité du projet,
- Adaptation indispensable au fret.

La concertation de septembre à décembre 2011 a permis de faire un pas important, écoutons les mécontentements, étudions les demandes nouvelles, sans sacrifier la vitesse, le projet peut encore s'amender et s'améliorer au bénéfice de tous.

Regroupement d'Associations PACA

Monsieur MARIANI  
Ministre des Transports

Le 28 Novembre 2011

OBJET : Projet LGV PACA

Monsieur le Ministre,

Le regroupement d'Associations, soutenu par des milliers de signataires de pétitions refusant le projet LGV PACA, demande l'abandon définitif du projet .

Le projet LGV PACA est un désastre pour les territoires traversés urbains et agricoles, une provocation environnementale, patrimoniale, économique, sociale et financière en cette période de crises et de rigueur imposée.

Des transports ferroviaires régionaux performants et finançables, dès à présent, sont, seuls, indispensables pour les citoyens régionaux qui pour la plupart n'ont d'autre alternative que la route.

De nombreuses motions municipales demandant l'abandon du projet ont déjà été votées ou sont en instance de l'être.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre respectueuse considération .

Le Regroupement d'Associations

2 PJ : liste des 54 associations signataires à ce jour

## Liste des signataires du courrier du 28 novembre 2011 à Monsieur le Ministre des Transports

ARC EN CIEL le Beausset

ADS Sanary

HARPS le Beausset

ADEE Evenos

COLLECTIF DU 19 MAI le Beausset

CIL NORD EST le Beausset

ATTAC VAR Signes

CIL DE LA COUCHOUA le Beausset

PARTIT OCCITAN Signes

SOCIETE DE CHASSE LA CASTELANNE le Castellet

SOCIETE DE CHASSE LE Beausset

SOCIETE DE CHASSE L'AZUR La Cadière

CACTUS Le Castellet

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS SUD STE BAUME

COOPERATIVE OLEICOLE LA CASTELLANE Le Castellet

ASSOCIATION MURAILLE LONGUE La Cadière

COOPERATIVE LA ROQUE La Cadière

J.A. AIRE BANDOLAISE Bandol

STOP LGV SANARY Sanary

CIQ DU PLATEAU DU CAMP le Castellet

CASTELLET PLUS le Castellet

AIQEN La Cadière

ADIPA Puget Ville

COLLECTIF TGV SUD VAR

Association Bagnolaise d'Information, agréée pour la protection de l'environnement

Association Citoyenne de Contribuables Roquebrunois

Association de Défense du Plan de La Garde

Association de Défense des Sanaryens

Association Les Amis de Fréjus et Saint Raphaël, association agréée

Association pour la Préservation des Espaces Naturels entre Maures et Estérel

Association Pour la Protection de l'Environnement - LE MUY

Association Pour la Protection de l'Environnement de Vidauban

Association Taradeau Inondations Environnement

Association Vivre, Partager, Raisonner en Sainte-Baume

Bioconsom'acteurs Mer Esterel

Cercle d'actions Citoyennes de Puget-Ville

Confédération Paysanne du Var

Collectif citoyen Roquebrunois

Collectif des commerçants et artisans de la région PACA DCA PACA

Enterrons la LGV Aubagne

Environnement Var

Ethique Environnement

Fédération Indépendante de Sauvegarde des Contribuables

Gonfaron Nature

Lacovar

Objectif Parc Naturel Régional de la Sainte Baume

Protection de la Sainte Baume

Parti Occitan Var

Roque d'Azur

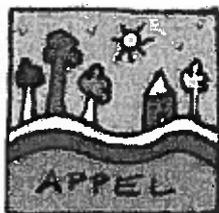
Stop TGV Coudon

Stop Nuisances Cuers

Territoires Environnement Durable du Var (TDV83) Fréjus

UDVN cigales.

V.I.E. de l'eau var.inondations.



*Association Pour la Protection de l'Environnement Local*  
*association apolitique à but non lucratif - n° d'enregistrement: 786/02*  
*331 route de Fréjus - 83490 Le Muy*  
*Tél./Fax.: 04 98 11 12 88*  
*URL : <http://www.appel-lemuy.fr>*  
*E-Mail : [association@appel-lemuy.fr](mailto:association@appel-lemuy.fr)*

À Monsieur Philippe Marzolf, Garant de la concertation

Le 6 décembre 2011

Monsieur le Garant,

Dans votre courriel du 5 décembre 2011, vous proposez de relayer nos observations concernant la « concertation » lors du prochain COTER du Var, le 7 décembre prochain.

Notre association n'a pas été destinataire de votre courriel mais a, bien évidemment, des observations à présenter au COTER et des questions à vous poser :

Trouvez-vous normal, au titre de la concertation, de ne pas avoir répondu au courrier en LR+AR du 24 septembre 2011, adressé par notre association ?

Ce courrier s'insurgeait contre la décision unilatérale du COPIL de réduire des deux tiers le temps de concertation, au mépris total des engagements pris par ce même COPIL lorsqu'il a apposé sa signature au bas de la charte de « concertation ».

Ce courrier demandait également votre intervention pour faire respecter les termes de la dite charte. Réaction de votre part : néant !

Trouvez-vous normal de faire accueillir les participants à des réunions de concertation par des forces de police ? C'est là une curieuse notion de la concertation ! J'étais à la manifestation des viticulteurs qui faute de réponse du ministère à leur demande de rendez-vous, ont retenu en otage – avec dégustation de produits régionaux ! – le chargé de projet du Var, Monsieur ALLA.

Je souhaite à tous les otages de par le monde de telles conditions de « détention » ! Les forces de l'ordre étaient déjà présentes, ce jour là, avec un hélicoptère qui ne cessait de tourner au dessus de nos têtes – à combien d'euros l'heure ?

Où sont donc les dérapages dont vous faites état dans votre courriel ?

La « concertation » a été stoppée par le préfet de région, ceux du Var et des Bouches du Rhône, prenant le relai, en utilisant des arguments fallacieux.

Le cas de notre Groupe Géographique Est-Var :

Il n'y a jamais eu le moindre dérapage lors des réunions, Monsieur ALLA se félicitant même de l'ambiance qui y régnait.

Nous avons à chaque fois protesté :

- de l'indigence des informations données par RFF ;
- du refus apporté à nos demandes en matière de présence d'un expert hydrogéologue et de précisions sur le financement de ce projet ;
- de la méconnaissance totale de notre territoire Var-Est dont RFF faisait preuve, utilisant même des cartes IGN parfaitement périmées pour l'exposé de ses

- études : pour exemple, RFF considérait comme non bâti un espace abritant près de 500 maisons dans des lotissements ... !
- de l'orientation partielle donnée aux conclusions de synthèse au point que j'ai dû demander, un jour, à M. ALLA si nous avons bien participé à la même réunion ?

Il faut noter que dans ce groupe de travail, participaient une douzaine de personnes n'appartenant pas au territoire Est-Var mais à Toulon, Nice et Cannes dont la mission était, à l'évidence de contrebalancer le poids des opposants au projet présenté.

M. ALLA, après la deuxième réunion, nous a même adressé un courriel pour nous demander de n'avoir qu'un seul représentant par association, ce qui était déjà le cas pour la plupart d'entre nous, mais aussi pour nous dire qu'il interdirait la présence de quiconque ne s'étant pas inscrit antérieurement à l'ouverture de la concertation. Or plusieurs personnes des communes de l'Est-Var ne s'étaient pas inscrites car elles n'avaient pas eu connaissance de cette possibilité. M. ALLA a décidé, par contre, de maintenir la participation des personnes de Nice ou Cannes alors que nous demandions qu'ils soient seulement là à titre d'observateurs !!

Lors de la 3<sup>ème</sup> réunion, nous avons présenté une motion, ci-jointe, signée de 19 associations de l'Est-Var. Cette motion rejetait de manière tout à fait argumentée le projet présenté et le simulacre de concertation auquel nous étions conviés. Nous avons également demandé que cette motion soit portée à la connaissance du préfet du Var et des membres du COTER.

La synthèse de cette réunion est, là encore un monument de désinformation et de partialité :

- les interventions des opposants au projet ne figurent qu'en annexe et de manière faussée : pour exemple, je n'ai jamais préconisé le « scénario 0 », j'ai simplement demandé que le résultat de l'étude qui devrait en avoir été faite par RFF, nous soit présenté.
- La motion dont il est fait état plus haut n'est même pas mentionnée dans cette « synthèse » !!!

La véritable raison de l'interruption de la concertation ce ne sont pas les dérapages imaginaires dont se seraient rendus coupables les opposants au projet.

C'est, sans nul doute, l'opposition de plus en plus grande à ce projet ruineux, inutile et destructeur, opposition qui constitue, aux yeux de RFF et des représentants de l'Etat, une forme de dérapage ??

Recevez, Monsieur le Garant, mes salutations distinguées.

Marie-Laure Meillaud-Boffard  
Présidente de l'association

## **Motion LGV du groupe géographique « Est-Var »**

**LES SIGNATAIRES DE CETTE MOTION REFUSENT LES DIFFERENTS SCENARIOS PROPOSES** pour les motifs suivants :

**1° LES INFORMATIONS** données sont vagues et insuffisantes.

**2° LA CONCERTATION** proposée, faisant fi du calendrier paritairement établi, est une **parodie de concertation**. RFF propose à la concertation diverses options limitatives et des variantes parfois peu compatibles, alors qu'il apparaît évident que la présélection est déjà faite et que RRF entend imposer son choix.

**3° LE COUT ENVIRONNEMENTAL** est inacceptable et ne reflète pas une étude d'impact sérieuse : C'est :

- **Le saccage de 1500 à 2000 ha de terroirs, de paysages de rêve qui font de notre territoire le département le plus touristique de France et de sites Natura 2000, saccage non seulement par la LGV en elle-même mais aussi par les infrastructures routières, chantiers, parkings, carrières, centrales à béton, etc..**
- **Une atteinte profonde à l'intégrité de notre patrimoine historique par manque de respect pour ceux, qui au fil des millénaires, ont bâti ce territoire, notre territoire.**
- **Des désordres hydrologiques sévères** avec tarissement de la ressource naturelle en eau dans certains endroits.
- **La rupture de la continuité écologique et la fragmentation du milieu naturel.**
- **L'aggravation des risques d'incendies, de glissements de terrains et d'inondations** par le non respect des règlements des Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) **et la mise en danger**, par ces risques induits, **des personnes circulant sur le réseau à grande vitesse.**
- **L'impossibilité pour le Var Est d'augmenter démesurément sa capacité d'accueil**, l'urbanisation de nos communes étant quasiment à son maximum, à l'heure actuelle.  
Cette augmentation de la capacité d'accueil ne pourrait se faire **qu'au détriment de la qualité de la vie des habitants tant la gestion du réseau d'alimentation en eau potable, celle des boues des stations d'épuration, celle de l'alimentation en électricité et surtout celle des déchets ménagers ou industriels sont déficientes voire catastrophiques.**

**4° LE COUT HUMAIN** serait lui aussi insupportable

- Pour les **riverains** de la LGV, dont le patrimoine serait gravement déprécié, et qui auraient à subir des nuisances multiples: nuisances sonores, vibrations fissurant leurs maisons, champs électromagnétiques .....
- mais aussi **pour tous**, des encombrements routiers incessants, l'augmentation du prix du foncier ainsi qu'une augmentation impressionnante de la charge fiscale.

**5° LE COUT POUR L'ECONOMIE LOCALE** doit aussi être pris en compte, le projet LGV impactant sévèrement par ces tracés :

- **l'hôtellerie de plein air**, source de revenus non négligeable pour l'Est Var,
- **des domaines viticoles** dont la filière représente un poids économique fort avec des exportations en développement,
- et la **réduction du nombre des TGV pour l'agglomération raphaëloise** ferait chuter le chiffre d'affaires des commerçants.

**6° LE COUT FINANCIER astronomique du projet, enfin, dans le contexte économique actuel :**

De 4,5 milliards d'euros en 2005, il est déjà de **16 milliards** (aux conditions économiques de 2008 !) **auxquels il a été ajouté 4 milliards** en prévision de la modernisation des voies existantes à l'horizon 2040.

Au vu du montant initial déjà largement dépassé à ce jour, **l'évaluation avancée semble amplement sous-estimée et le contribuable de la région PACA, seul concerné au niveau des régions, ne sera pas en mesure d'assumer la très grande part qui sera la sienne, du coût indécent de ce projet** destiné surtout à des espoirs aléatoires d'exportation d'une technique française dont le développement est discutable.

Pour les motifs invoqués ci-dessus, **LES SIGNATAIRES DE CETTE MOTION S'OPPOSENT TOTALEMENT AU PROJET LGV PACA.**

**Ce projet n'est construit ni par les habitants de la région, ni pour eux ! Ils n'en sont pas demandeurs.**

**Contrairement aux propos tenus par RFF**, ce que demandent les Varois, c'est un réseau ferroviaire régional, bien maillé, performant et utile avec des TER fréquents, la réouverture des gares et des lignes délaissées et la modernisation du réseau actuel pour des TGV mieux adaptés, susceptibles de rouler sur ces lignes existantes à 160 km/h, norme de la grande vitesse européenne.

**C'EST CELA SERVIR LA POPULATION ET L'ENVIRONNEMENT ET LA DEMANDE DE CHEQUE EN BLANC DE RFF EST IRRECEVABLE.**

Liste des signataires (19) : page suivante

Avenir Ecologie [avenirecologie@gmail.com](mailto:avenirecologie@gmail.com)

Association Bagnolaise d'Information, association agréée pour l'environnement – ABI  
[dumont.william@orange.fr](mailto:dumont.william@orange.fr)

Association Citoyenne de Contribuables Roquebrunois –ACCR  
[contribuablesroquebrunois@gmail.com](mailto:contribuablesroquebrunois@gmail.com)

Association de Défense des Commerçants et artisans de la Région Paca  
[bouchard.robert@free.fr](mailto:bouchard.robert@free.fr)

Association Muyoise Solidarité Forêt [f-cochard@orange.fr](mailto:f-cochard@orange.fr)

Association Environnement Var (Saint Raphaël) [jeanmichaud2@wanadoo.fr](mailto:jeanmichaud2@wanadoo.fr)

Association pour la Préservation des Espaces Naturels entre Maures et Esterel -APENME  
[association.apenme@sfr.fr](mailto:association.apenme@sfr.fr)

Association Pour la Protection de l'Environnement Local - APPEL- Le Muy  
[appel-lemuy@orange.fr](mailto:appel-lemuy@orange.fr)

Association Pour la Protection de l'Environnement de Vidauban -APPEV  
[giraud.robert@wanadoo.fr](mailto:giraud.robert@wanadoo.fr)

Association Terre du Var TDV83 [terreduvar@gmail.com](mailto:terreduvar@gmail.com)

Collectif Citoyen Roquebrunois [gonzalezjacq@aol.com](mailto:gonzalezjacq@aol.com)

Comité pour la protection des Sites et monuments historiques de Roquebrune sur  
Argens [jean.landreat@wanadoo.fr](mailto:jean.landreat@wanadoo.fr)

Confédération Paysanne du Var [conf83@wanadoo.fr](mailto:conf83@wanadoo.fr)

Jeunes Agriculteurs 83 [jeunesagriculteurs83@free.fr](mailto:jeunesagriculteurs83@free.fr)

Lacovar [contact@lacovar.com](mailto:contact@lacovar.com)

Les Amis de Saint-Raphaël et de Fréjus [emilie.michaud@dbmail.fr](mailto:emilie.michaud@dbmail.fr)

Roque d'Azur [serignac.gilbert@gmail.com](mailto:serignac.gilbert@gmail.com)

Taradeau Inondations environnement [martine.scotti@cegetel.net](mailto:martine.scotti@cegetel.net)

Var Inondation Ecologisme Association V.I.E. de l'eau  
[varinondations.ecologisme@hotmail.fr](mailto:varinondations.ecologisme@hotmail.fr)

En conformité avec le dispositif de concertation et dans le respect du calendrier arrêté, des membres du Groupe de Travail Sillon Permien se sont réunis le 28 Novembre 2011 pour la 4<sup>ème</sup> réunion de travail en l'absence de RFF qui s'est retiré de la concertation dans le Var.

Ce qu'il faut retenir de cette réunion :

**CONCLUSIONS 4<sup>ème</sup> REUNION GROUPE DE TRAVAIL  
DU SILLON PERMIEN DU 28 NOVEMBRE 2011  
A FAIRE REMONTER AU COTER ET AU COPIL  
DE DECEMBRE 2011**

Les membres de la 4<sup>ème</sup> réunion du sillon permien, signataires de la présente :

- Rejettent tous tracés, scénarios, fuseaux
- Demandent l'**ABANDON DEFINITIF** du **PROJET LGV PACA.**

**LGV PACA =**

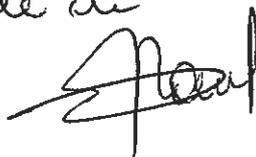
- . un désastre pour les territoires traversés, urbains et agricoles
- . une provocation environnementale, patrimoniale, économique, sociale et financière (crise actuelle)
- Demandent des transports ferroviaires régionaux performants et finançables

Réunion des membres du groupe de travail Géographie  
"Sillon Permien" le 28 novembre 2011

En conformité avec le dispositif de concertation, dans le respect des calendriers arrêtés : Des membres du groupe géographique de travail du Sillon Permien signataires de la présente, veulent être entendus, pris en considération -

Ils rejettent tous tracés, scénarios, fuseaux, et demandent l'ABANDON DEFINITIF du PROJET LGV PACA qui est en désastre pour les territoires traversés, urbains et ruraux, une provocation environnementale, patrimoniale, économique, sociale et financière (cuse actuelle) et demande des transports ferroviaires régionaux performants et financiers

### Les Signataires

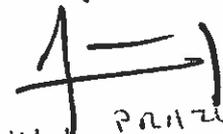
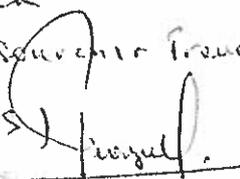
Martine MARCEL  
Présidente de l'association  
"Défense de l'Environnement  
Pierrefeuillain"  
Conseillère municipale de  
Pierrefeu-du-Var 

GASPERINI GUY - Vigneblanc  
Président de l'ODG Est et Provence  
Président Fed. Aoc Sud Est  
Vice Président Conf. N. Aoc.

  
Alain Baccino - Vignerion  
Président de la Chambre d'Agriculture  
du Var

Pascal MARTINOLI  
Maire de Pierrefeu-du-Var  
Vice Président NPM  
Délégué de NPM au COTER

Jacques Tardivet  
1<sup>er</sup> Adjoint Maire de Cuers

  
Stéphane Patrice  
Délégué Général du Souvenir Français  
du VAR. Amiral (25) 

Conclusions 1<sup>er</sup> groupe de travail de  
Sillon Termien

~~Raymond~~  
Raymond

Denis Raybaud, president de VTV  
(Vista Ville)

Jean. RAIMOND Solis Part Avenir

~~Raymond~~  
Jean MILLEVILLE Solis Part 5 LGV Condon

~~Raymond~~  
pour Union HUCIOUS Solis Part  
Fete success Collectif 10V tout VA,

~~Raymond~~  
Drie David, particuliers