

ASSOCIATION TGV DEVELOPPEMENT VAR - NICE - CÔTE D'AZUR

BULLETIN n° 12

Août
2009

E-mail: associationtgvdeveloppement@gmail.com - alainpatouillard@club-internet.fr
j.cl.sappa@wanadoo.fr - Site internet: www.infostransports.org

Association TGV
Développement
*Var - Nice
Côte d'Azur*



Sommaire

- p. 2 - Edito / Option tracé Côte d'Azur : un argumentaire à l'appui
- p. 3 - Un médiateur pour sortir de l'enlisement
- p. 4 et 5 - Un moindre impact environnemental pour le scénario Côte d'Azur
- p. 6 et 7 - Cézanne, une inspiration avivée grâce au chemin de fer
- p. 8, 9 et 10 - Un indispensable aménagement du territoire
- p. 11 - Le choix du tracé
- p. 12 - Réponses de l'association

Renseignements:

7, avenue Aristide Briand
BP 66
83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Editorial



Depuis 2005, nous allons de non décision en non décision, les années s'écoulent et des milliers de camions supplémentaires sont appelés à rouler sur nos routes et nos autoroutes au

mépris des décisions « prises » lors du Grenelle de l'Environnement.

Les études complémentaires demandées par RFF ont été achevées en juin 2008 et Monsieur le Préfet a repoussé de mois en mois la réunion conclusive, en effet les résultats ne donnaient pas satisfaction à tous les élus influents qui avaient misé sur le tracé des Métropoles.

Dès 2005 l'étude, que nous avons réalisée pour mettre en avant les avantages et les inconvénients des différents tracés nous permettait de dire que le tracé des Métropoles était de loin le plus cher et le plus impactant pour l'Environnement et il se trouve que les études réalisées par le bureau d'études indépendant « EGISRAIL » a corroboré notre analyse. Malgré tout, les quelques avantages de ce tracé sont alors mis fortement en avant et de gros mensonges sont colportés pour déconsidérer le tracé du moyen Var.

Des manifestations sont même organisées par différents élus plus prompts à défendre des intérêts particuliers que l'intérêt général de la région, en s'attaquant même à la compétence et à la probité des techniciens de RFF, de la SNCF et des BET comme EGISRAIL.

Le 11 février 2009 le Ministre de tutelle, M. Borloo, nomme un Médiateur chargé de dégager un consensus. Il doit rendre son rapport le 15 juin et M. Borloo devrait prendre une décision le 30 juin 2009.

Notre association tout en étant satisfaite du fait que l'opportunité de cette ligne a bien été actée est inquiète quant à la véritable volonté de voir aboutir ce projet. Nous avons malgré tout remis au Médiateur M. Cousquer, un argumentaire dont vous trouverez dans cette revue, une grande partie.

Attendons la décision et nous espérons bien que la dernière page de cette revue contiendra le choix d'un tracé réaliste.

Alain Patouillard
Président de l'association

OPTION TRACÉ CÔTE D'AZUR : UN ARGUMENTAIRE À L'APPUI

Militante depuis de nombreuses années pour la concrétisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse en Paca, il semblait incontournable à notre association de présenter notre point de vue au médiateur.

Un projet LGV Paca « réaliste », quel couloir pour quel futur tracé ? tel est le titre de l'argumentaire d'une quinzaine de pages que notre association a réalisé et remis au médiateur Yves Cousquer, et dont l'objet est de montrer que le tracé Côte d'azur – passant par le sud de l'Arbois et le centre Var pour rejoindre Les Arcs-Le Muy en suivant le couloir de nuisances de l'autoroute A8 - apparaît le seul faisable et à un coût acceptable (le scénario métropoles du Sud vaudrait environ trois milliards d'euros de plus !). Bien sûr, ces conclusions sont tirées d'études et d'analyses sur les avantages et les inconvénients des deux tracés.

Dans cet argumentaire, on retrouve des questions qui nous fondent : l'aménagement du territoire Paca, les environnements, le de la carresse au re en réelles risques drés par éventuel du tracé des métropoles et une ligne qui ne peut s'arrêter à Nice.

« quelle que soit la décision du médiateur et malgré l'affichage de notre préférence pour un tracé, c'est le projet qui prime. »

semblent mentales gement de enjeux nement problème pacité du ferroviai-gion Paca, en gen-le choix

Mais « quelle que soit la décision du médiateur et malgré l'affichage de notre préférence pour un tracé, c'est le projet qui prime. » Alain Patouillard, le président de notre association, rappelle que les enjeux de la LGV Paca vont bien au-delà des desiderata des uns et des autres. En effet, l'épilogue du débat public de 2005 est clair, cette ligne représente une nécessité pour continuer d'assurer le développement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans de bonnes conditions pour ses habitants et l'environnement.

Rappelons que la LGV, qui s'inscrit dans la loi Grenelle I, permettrait de relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse national et européen, de réaliser le maillon central de l'arc méditerranéen à grande vitesse, de répondre à la congestion des transports dans la région et de créer une deuxième ligne Est-Ouest.

UN MEDiateur POUR SORTIR DE L'ENLISEMENT



A l'issue d'une réunion, Jean-Louis Borloo a confirmé la volonté de lancer la LGV en Paca. Il a même fixé un calendrier et nommé un médiateur dans un contexte où le projet est constamment attisé par les déclarations os-

tensibles de certains. Face à l'incapacité des différentes collectivités et partenaires de s'accorder sur un tracé pour la LGV PACA, le 11 février 2009, Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de

l'Aménagement du territoire, a nommé Yves Cousquer comme médiateur.

La mission de cet ingénieur général des Ponts et Chaussées, qui est en charge d'un secrétariat permanent composé des représentants des collectivités régionales et de l'Etat, est d'étudier la faisabilité précise de chacun des deux scénarios (métropoles du Sud et Côte d'Azur avec débranchement à Aix TGV) afin de trouver un consensus. Cette tâche s'avère épineuse au vu des prises de positions radicales de certains. Parviendra-t-il à rallier tout le monde autour de ce projet dont l'intérêt n'est plus à démontrer ? Réponse fin juin. En effet, Yves Cousquer devra remettre un rapport au ministre le 15 juin prochain. Ce dernier rendra sa décision concernant le choix du tracé le 30 juin.

Depuis sa nomination, le médiateur a un emploi du temps bien chargé. Les élus n'ont cessé de le solliciter, mais rien de ces conciliabules n'est révélé et pas question de donner un avis. Néanmoins, il semblerait que l'idée d'un tracé hybride émerge (passant par Marseille Saint-Charles et rejoignant Brignoles à partir d'Aubagne). En attendant, notre association, qui a remis un argumentaire à Yves Cousquer, fera tout ce qu'elle pourra pour qu'il réussisse sa mission.



UN MOINDRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL POUR LE SCÉNARIO CÔTE D'AZUR

Entre 2006 et 2008, conformément à la décision du maître d'ouvrage et suite au débat public, RFF a mené des études complémentaires pour évaluer chacun des scénarios de la LGV Paca. Ces études ont notamment portées sur l'impact sur l'environnement. Le bilan fait pencher la balance du côté du tracé passant par l'Arbois. En effet, ce dernier, qui s'éloigne des zones habitées et évitent celles à forte sensibilité ou richesse environnementale, en jumelage avec des infrastructures existantes, répond le mieux à l'objectif de préservation de l'environnement.

Passage dans des zones protégées, urbanisées, industrialisée et à la géologie incertaine, le tracé des métropoles présente de nombreuses difficultés voire d'impossibilités qui engendreraient un surcoût et un retard dans sa réalisation. Empruntons ce tracé, semé d'embûches, au départ de Marseille et l'espace de quelques lignes afin de comprendre la complexité de sa réalisation. Après avoir traversé Marseille, les kilomètres dans la vallée de l'Huveaune vont totalement bouleverser le fonctionnement de

ce secteur en supprimant de fait la troisième voie en cours de construction. L'ajout de voies devra se faire en tenant compte de contraintes très fortes liées à ce milieu industrialisé et urbanisé. A la sortie d'Aubagne, après un passage en tunnel qui sera vraisemblablement nécessaire de prolonger, le projet s'inscrit le long de la RD8N, en pied de colline, face à la commune de Gémenos pour atteindre le col de l'Ange. Le poljé (dépres-

sion calcaire) de Cuges, terrain qu'il est toujours préférable d'éviter, corsera ensuite les travaux. Ce sera peut-être déjà essoufflé que le projet atteindra le secteur du plateau de Siou-Blanc présentant de nombreux avens (gouffres na-

velle gare de Toulon est. Celle-ci se situera à plus de 10 mètres de hauteur, à environ une douzaine de kilomètres de Toulon, dans une aire déjà fortement urbanisée et industrielle dont l'accessibilité pose à l'heure actuelle d'énormes problèmes et dont le ferroviaire est saturé. L'implantation de la gare nouvelle sera lourde de conséquences, car elle sera à quatre voies et deux quais sur viaduc et devra être raccordée au réseau existant via des connexions difficiles, voire impossibles, à réaliser dans cette région. De plus, tout le secteur de La Pauline à Hyères devra être

complètement remanié puisqu'une gare TER sera également à créer au droit de cette gare TGV. Le chemin s'orientera ensuite vers le Nord pour s'inscrire dans le sillon permien, urbanisé, avec des espaces agricoles et notamment des vignobles. L'itinéraire se poursuit sur une dizaine de kilomètres jusqu'à Cuers-Pierrefeu avec un rapprochement de l'autoroute A57, puis de nouveau une dizaine de kilomètres est à couvrir pour





arriver au sud de Puget ville et Carnoules-Pignans. A partir de Pignans, le projet se situe au plus près de l'autoroute. A Gonfaron, il faudra encore traverser des terres agricoles. Après ce passage, un autre obstacle, et de taille, s'interpose : la plaine des Maures. Ce magnifique site est protégé (Projet d'intérêt général, Natura 2000, projet de réserve naturelle, arrêté Biotop). Un couloir différent, vraisemblablement à partir de Pignans-Gonfaron et qui remonte vers le Nord, sur le plateau de l'Issole, devra être recherché. Enfin, après quelques tunnels, c'est en gare nouvelle d'est VAR (Les Arcs-Le Muy) que le tracé des métropoles s'arrête.

ETUDES ENVIRONNEMENTALES POUR LE TRACÉ CÔTE D'AZUR

Empruntons maintenant le tracé Côte d'Azur pour, comme celui des métropoles, pour en connaître la complexité.

Le triangle de débranchement après la gare d'Aix TGV se positionne dans un secteur qui ne présente pas de difficulté majeure. Ensuite une vingtaine de kilomètres sont nécessaires pour rejoindre l'autoroute A8, au niveau de l'échangeur de la Barque. Dans ce périmètre, plusieurs tunnels (linéaire d'environ 10 kilomètres) permettront de franchir les reliefs de collines et les sites très urbanisés sans accroc considérable. Le point sensible, du fait de la topographie des lieux, sera le franchissement de l'autoroute A51 (Marseille-Aix), à l'entrée de la commune de Bouc-Bel-Air. Puis, à partir du péage de la Barque, le projet doit s'inscrire le

long de l'A8 sur une trentaine de kilomètres jusqu'à Saint-Maximin, sur une vingtaine de kilomètres jusqu'à Brignoles et sur une quinzaine de kilomètres jusqu'au droit de Flassans-sur-Issole (soit environ 65 kilomètres). La montagne de la Sainte-Victoire n'étant pas à côté de l'autoroute et donc, à fortiori, de la ligne à grande vitesse projetée, elle ne sera pas défigurée. De même, la traversée près de l'usine de Rousset ne pose pas de difficultés notables, car RFF maîtrise les vibrations et le rayonnement électromagnétique. Ensuite, à partir de Flassans-sur-Issole, le tracé s'écarte de l'autoroute pour arriver dans la plaine

des Maures au sud du Luc-en-Provence pour rejoindre, après une dizaine de kilomètres, à proximité du Cannet-des-Maures, le projet métropoles du Sud.

Le passage dans cette zone, bien que problématique, aura moins d'impacts que celui concernant le tracé desservant Marseille.

Après avoir effectué des études environnementales, RFF

conclut que pour les zones Natura 2000 le scénario Côte d'Azur est le seul à n'être concerné par aucun site sur la partie ouest discriminante des scénarios. D'autres enquêtes ont porté sur la viticulture et ont montré que le tracé Côte d'Azur n'impacte pas à des vignobles AOC.

Le passage dans cette zone, bien que problématique, aura moins d'impacts que celui concernant le tracé desservant Marseille.





CÉZANNE

UNE INSPIRATION AVIVÉE GRÂCE AU CHEMIN DE FER

Philippe Cézanne, l'arrière-petit-fils du peintre et expert en art, se rallie aux défenseurs du scénario métropoles du Sud. Son argument : le passage par la montagne Sainte-Victoire gâterait le paysage si cher à son aïeul. Nous avons rencontré le peintre Pierre Bertin et recueilli son point de vue.

ASSOS TGV: Vous portez un intérêt au rail, au travers de vos œuvres avez-vous déjà représenté le passage d'une ligne dans un de nos beaux paysages régionaux ?

Pierre Bertin : Effectivement. Et d'ailleurs, j'ai voulu démontrer par mon aquarelle, intitulée TGV-Cézanne, représentant le viaduc de Ventabren avec fond de montagne Sainte-Victoire que la LGV Méditerranée s'intégrait bien au paysage. Cette œuvre exposée au salon Schefer m'avait valu le prix de La Vie du Rail.

Assos TGV: Que pensez-vous alors des propos de Philippe Cézanne ?

P. B. : J'ai écrit un premier article, « Cézanne n'aurait pas été hostile au TGV », qui est paru dans la revue de juin 2006 de La Vie du Rail. Lorsque j'ai lu la prise de position de Philippe Cézanne, j'ai puisé à nouveau dans mes documents sur les œuvres du grand peintre et ses rapports avec le chemin de fer naissant. J'ai découvert que l'un de ses premiers tableaux fut « La tranchée de chemin de fer » et dans plusieurs autres figurait le viaduc sur l'Arc. Il ne paraissait donc pas, bien au contraire, être hostile à ce moyen de déplacement qui lui avait permis de découvrir la campagne sous une nouvelle lumière (voir encadré lettre de Cézanne à Zola, avril 1878). D'autre part, il lui avait facilité ses relations sentimentales



La Montagne Sainte-Victoire vue de Bellevue (Montbriand) 1882-1885





La tranchée avec la Montagne Sainte-Victoire 1870

à Gardanne entre Aix et Marseille vers 1885-1886. Plus tard, dans les années 1902 à 1906, sa technique avait évolué vers une nouvelle

*Lettre de Cézanne à Zola,
avril 1878*

En passant par le chemin de fer près de la campagne d'Alexis, un motif étourdissant se développe du côté du levant : Sainte Victoire et les roches qui dominent Beau recueil. J'ai dit : quel beau motif !

modernité d'expression picturale dont il fut un des précurseurs – pré-impressionnisme et s'orientant vers des lignes géométriques proches du cubisme. On retrouve cela dans les séries intitulées Le Mont Sainte-Victoire vu des Lauves. Dans ce tableau on distingue une même trace rectiligne que l'on pourrait interpréter comme prémonitoire à celle d'une LGV dans le site.

Assos TGV: Que diriez-vous à l'arrière-petit-fils du peintre ?

P. B. : C'est tout à l'honneur de ce descendant du grand peintre, et pour qui j'ai du respect, de vouloir défendre ce qu'il considère comme

une atteinte aux paysages si chers à son aïeul, dans le cas où le tracé retenu pour la LGV Paca les franchisse. Mais, je pense que Philippe Cézanne, expert en art, doit ou devrait connaître les œuvres que j'ai citées, elles pourraient lui faire changer d'avis ? Quant à sa proposition pour que la LGV suive le littoral, c'est le rôle de la ligne classique actuelle. Je voudrais aussi lui dire de retourner sur place et constater, comme je l'ai fait récemment, que la Sainte Victoire déjà loin de l'autoroute ne pourra en aucune manière être défigurée par cette future ligne LGV située à droite de l'autoroute en allant sur Nice



Le Mont Sainte-Victoire vu des Lauves 1902-1906

UN INDISPENSABLE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La saturation des villes du littoral conduit à une expansion démographique vers le centre Var qui s'accompagne d'un besoin de déplacement. Or les routes et autoroutes sont déjà engorgées et le système ferroviaire, négligé depuis des décennies, devient insuffisant. A cela s'ajoute la nécessité et l'urgence d'utiliser des moyens de transports plus propres pour réduire les gaz à effet de serre responsables du dérèglement climatique. Et indéniablement, le ferroviaire constitue une alternative. C'est en tenant compte de toutes ces problématiques liées à un aménagement global du territoire de Paca, respectueux de l'environnement, que le choix du tracé de la LGV doit s'effectuer.

La recherche d'un meilleur cadre de vie, d'une accession à la propriété à des coûts moindres qu'en zone urbaine, c'est une véritable mutation démographique qui s'opère dans le Var. Le quart nord-ouest de ce département se transforme en banlieue des villes du littoral et le centre se peuple de manière importante, phénomène

qui s'amplifiera avec le projet Iter. La gare de Toulon centre a permis le développement économique de cette commune, mais le centre ville est maintenant saturé et la bande littorale desservie par la ligne historique s'engorge également petit à petit. La réalisation de la LGV ne doit pas escamoter cette réalité. Le risque serait alors de lais-

ser des petites villes croissantes et leurs environs sans un seul moyen de transport ferroviaire. « C'est pourquoi, il est préférable que la nouvelle ligne passe dans le centre Var. L'utilisation du couloir de nuisances symbolisé par le sillon autoroutier traversant de nombreuses zones naturelles permettrait également de préserver au mieux le plus





grand nombre de vignobles du département du Var », ex-

Desserte dans le Var

La ligne nouvelle passant par Aix TGV, Brignoles et Les Arcs Le Muy apparaît donc comme une alternative crédible au passage par Toulon et Marseille Saint-Charles. La gare centre de Toulon resterait ainsi la gare TGV. Dans ce cas de figure, la desserte TGV de Toulon et de Hyères continuerait à se faire par la ligne classique dont la modernisation prévue devrait augmenter la fiabilité et abaisser les temps de parcours tout en conservant une desserte TER de qualité. Cependant, conserver la possibilité de desservir Toulon par la ligne nouvelle avec un débouchement vers Le Luc apparaît nécessaire. Cette ligne nouvelle étant aussi une possibilité de détournement en cas d'incident sur la ligne classique.

plique dans son argumentaire Alain Patouillard, le président de notre association.

Mais ce projet ne peut se faire au détriment du développement des TER dans ce secteur et, en particulier, il est indispensable de réactiver les relations ferroviaires abandonnées comme celle de Carnoules-Gardanne. Dès lors, on se situe bien dans une perspective d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins des populations en assurant la préservation de l'environnement. Reste à savoir où positionner les gares. Dans l'argumentaire, on apprend qu'une « gare TGV à proximité de Brignoles de Saint-Maximin devrait permettre de mieux irriguer le centre Var, accompagner son développement et aussi diminuer les trajets en voiture pour accéder au réseau européen à grande vitesse. Cette gare devant être mixte TGV-TER. Elle permettrait d'inverser la tendance évoquée par la SNCF dans ses études comme quoi il y aurait plus de voyageurs

qui prendraient le TGV avec le tracé des Métropoles qu'avec le tracé Côte d'Azur. Cela permettrait également de soulager la gare d'Aix TGV et diminuerait nettement la longueur des trajets en voiture. »

UN PASSAGE PAR MARSEILLE SAINT-CHARLES ?

D'ici 2020, la physionomie de Marseille aura certainement changé et son développement économique devrait être confondu avec celui de la communauté des communes. Le centre de cette aire marseillaise ne sera pas Marseille Saint-Charles mais la gare d'Aix TGV. Or des élus de la cité phocéenne, prônant résolument un tracé desservant le centre de leur ville, font mine d'ignorer tous ces paramètres, quitte à asphyxier Marseille et faire grise mine par la suite. De plus, l'implantation d'une gare TGV se doit d'être anticipée par les collectivités (accès, parking, hôtellerie,



bureaux...) pour en assurer sa réussite. Mais actuellement, rien n'a été envisagé et le temps ne jouera pas en leur faveur, il ne rendra la tâche que plus difficile. En effet, si, sur le principe, une gare TGV se doit de desservir le cœur des villes, il faut bien admettre que le centre actuel de Marseille ne se prête pas à une augmentation de capacité et que le centre de l'aire marseillaise est mieux adapté. La création du TGV Méditerranée en est un excellent exemple. Le président du conseil général de l'époque ne s'était pas trompé en constatant que le développement économique se déplaçait vers Aix-en-Provence. Il avait donc souhaité

et obtenu une gare TGV, située à la périphérie de Marseille sur le plateau de l'Arbois. Cette gare, située en pleine campagne, a permis, en plus de son rôle dans l'économie régio-

l'Etang de Berre de pouvoir accéder à la grande vitesse, ce qu'ils n'auraient jamais pu faire si la seule gare TGV avait été celle de Marseille Saint-Charles (capacité de stationnement insuffisante, accession difficile). L'implantation de cette gare Aix TGV a donc répondu à un besoin et a en plus permis le rayonnement d'Aix-en-Provence, sans porter ombrage à Marseille dont la gare TGV doit rester celle de Marseille Saint-Charles actuelle. Et n'oublions pas que les trains directs à destination de Nice ou

de Toulon ne passent pas par Marseille. Personne ne s'en est offusqué, alors pourquoi l'être pour ce projet ?

Le sud d'Aix TGV: une alternative à Marseille Saint-Charles

Le débranchement de la ligne nouvelle vers Nice au sud d'Aix TGV semble donc être une alternative crédible au passage par Marseille centre. Mais cela passe inévitablement par son raccordement à un réseau TER modernisé, à l'aéroport Marseille Provence et à Marseille Saint-Charles par navette rapide pour assurer une correspondance aux relations est-ouest évitant Marseille Saint-Charles. Les installations prévues le permettront.





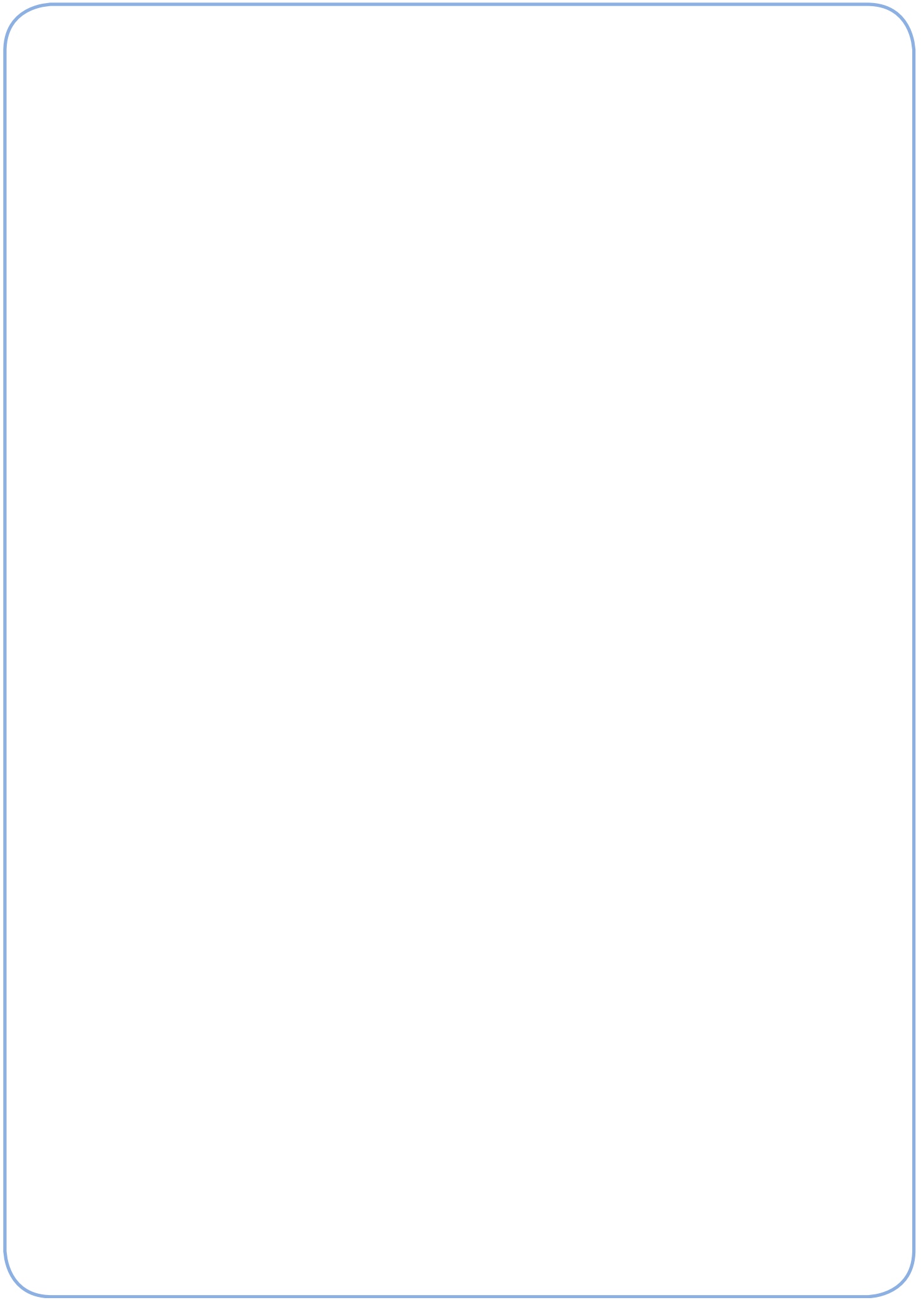
LE CHOIX DU TRACÉ













Bulletin d'adhésion à l'association TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur

A retourner accompagné à: 7, avenue Aristide Briand - BP 66 - 83270 St-Cyr-sur-Mer

Nom - Prénom:

Association - Organisme:

Adresse:

Téléphone:

Adresse E-mail:

Barème des cotisations:

Adhésion individuelle: 16 €

Adhésion associative: 38 €

Adhésion entreprise: 100 €

Directeur de la publication: Alain Patouillard

Président de l'association TGV et Développement
Var-Nice-Côte d'Azur

Journaliste: Sandra Pasero

Conception et réalisation: EMILE Communication

Avec la participation de:

