

BULLETIN n°12

Juillet
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 à 6 - Un moindre impact environnemental pour le scénario Côte d'Azur
- p. 7 à 9 - Un indispensable aménagement du territoire
- p. 10 et 11 - Un passage par les métropoles risqué
- p. 12 et 13 - Cézanne, une inspiration avivée grâce au chemin de fer
- p. 14 - J-L. Borloo et D. Bussereau écrivent aux élus
- p. 15 et 16 - 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. 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 PATOULLARD
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 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 semblent fondamentales : l'aménagement du territoire de Paca, les enjeux environnementaux, le problème de la capacité du réseau ferroviaire en région Paca, les risques engendrés par le choix éventuel du tracé des métropoles et une ligne qui ne peut s'arrêter à Nice.

Mais « quelle que soit la décision du médiateur et malgré

de notre ce pour c'est le prime. » touillard, dent de sociation, que les de la LGV bien au-

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

l'affichage préféren- un tracé, projet qui Alain Pa- le prési- notre as- rappelle e n j e u x Paca vont delà des

désideratas 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 critiqué par les déclarations ostensibles 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, Minis-

tre 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 de cesse 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 fonction-

nement de ce secteur en supplantant 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 qu'il 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 (dépression calcaire) de Cuges, terrain qu'il est toujours préférable d'éviter, cor-

sera 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 naturels) qui rendent sceptiques des géologues quant à la possibilité de franchir cette zone. Mais aucune étude sérieuse n'a été effectuée. Puis, trois tunnels très importants vont se succéder (le premier de 3 à 4 kilomètres au nord du mont Caume, le deuxième de 2km environ au nord du barrage du Revest et le troisième de plus de 7km à travers le massif du

Coudon) avant de déboucher dans la plaine, à l'est de Toulon où sera implantée la nouvelle 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 avec un ferroviaire déjà 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 créée au droit de cette gare TGV. Le chemin s'oriente ensuite vers le Nord pour s'inscrire dans le sillon permien, urbanisé, avec des espaces agricoles et notam-

ment des vignobles. L'itinéraire se poursuit sur une dizaine de kilomètres jusqu'à Cuers-Pierrefeu avec un rapproche-

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.

ment 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'inter-

pose : 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-



- Scénarios possibles de future LGV
- LGV existante
- Réseau ferré existant



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, ne sera pas défigurée. De même, la traversée près de l'usine de Rousset ne pose pas de difficultés notoires, 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 des vignobles AOC.



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, est 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 débranchement 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 devrait 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 déjà 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.

nale, à tous les habitants des pays d'Aix, de Manosque, de Brignoles, des quartiers nord de Marseille et du pourtour de



UN PASSAGE PAR LES MÉTROPOLES RISQUÉ

Malgré les études et l'avis d'experts, certains élus continuent à vanter le tracé des métropoles à tout prix et quels que soient les risques. Et pourtant, ces derniers existent réellement. Explications.

Le projet des métropoles fait l'objet de nombreuses critiques sur sa faisabilité dans les coûts annoncés. Certes, les problèmes purement techniques sont rarement insurmontables, par contre, ils ont une incidence non négligeable sur les coûts et la durée de réalisation. Selon RFF, les problèmes de durée supplémentaire des travaux n'ont pas été intégrés et les spécialistes consultés ne sont pas loin de penser que la mise en service ne pourrait intervenir avant 2025, soit avec un retard de l'ordre de 5 ans. Il faudra donc intégrer des dépenses supplémentaires inhérentes au rallongement du chantier.

DES DIFFICULTÉS PRÉVISIBLES

Chaque chantier de génie civil fait toujours l'objet de difficultés techniques qu'il n'est pas possible d'appréhender au niveau actuel de l'étude. Toutefois, il paraît surprenant que ne soient prises en compte les difficultés qui sont largement prévisibles. Les voici.



Les travaux de Saint-Henry à Saint-Barthélemy, avec un tunnel à deux voies à 140km/h dans une zone urbanisée où il est proposé de rajouter en plus deux voies TGV à 230km/h.

Tous ces travaux de percement de deux nouveaux tunnels, de l'agrandissement de l'ancien ne possédant pas de radier, du déplacement des voies électrifiées actuelles et des ouvrages d'art routiers, devront se faire sous le régime des voies exploitées. En effet, il est impensable de fermer la ligne pendant les travaux, comme cela a pu se faire entre Marseille et Aix-en-Provence, cette ligne venant du Nord desservant Marseille et tout le littoral que cela soit en voyageurs grandes lignes et régionales ou en fret local et de transit.



Le percement d'un tunnel d'une dizaine de kilomètres (monotube ou bitube) sous Marseille compte tenu des difficultés rencontrées lors du percement du métro et compte tenu de la nouvelle législation européenne applicable avec des sorties de secours tous les 1 000 mètres en pleine ville accessibles par les engins de secours.



La construction d'une gare souterraine à Marseille Saint-Charles, véritable cathédrale sous la colline de Saint-Charles alors que tout le monde sait que c'est une colline où le matériau de base est l'argile.



L'hypothétique remontée en trémie dans la citée avant le passage sur l'autoroute Est et au-dessus de l'Huveaune afin de rejoindre les voies existantes à Saint-Marcel.



L'implantation de la voie à 230km/h dans la zone des deux usines SEVESO à La Penne-sur-Huveaune, avec une gare TER à La Barrasse qui sera mise en service avant 2014.



La suppression de la troisième voie TER entre Saint-Marcel et Aubagne. Celle-ci, demandée depuis dix ans pour améliorer le service TER entre Marseille et Aubagne, devrait être mise en service dès 2014 dans le cadre du contrat de projets 2007-2013.



La géologie instable dans la zone du poljé de Cuges-les-Pins, site unique en Europe, et des zones de Signes et du plateau du Siou-Blanc.



Le percement du Coudon, massif en instance de classement.



La réalisation d'une gare en estacade en-dessus de la zone commerciale et des voies exploitées.



Le raccordement de la ligne classique à la ligne nouvelle. Les rayons de courbure et les différences altimétriques proposés sont irréalistes.

S'engager dans la réalisation du tracé des métropoles n'est donc pas sans risque. Si une impossibilité est découverte lors des études d'avant projet, il ne sera plus possible de revenir à un autre parcours sans dépenser beaucoup d'argent. Alors que le tracé Côte d'Azur apparaît le plus réaliste, pourquoi ne pas choisir la voie de la raison ?

CÉZANNE

UNE INSPIRATION AVIVÉE GRÂCE AU CHEMIN DE FER

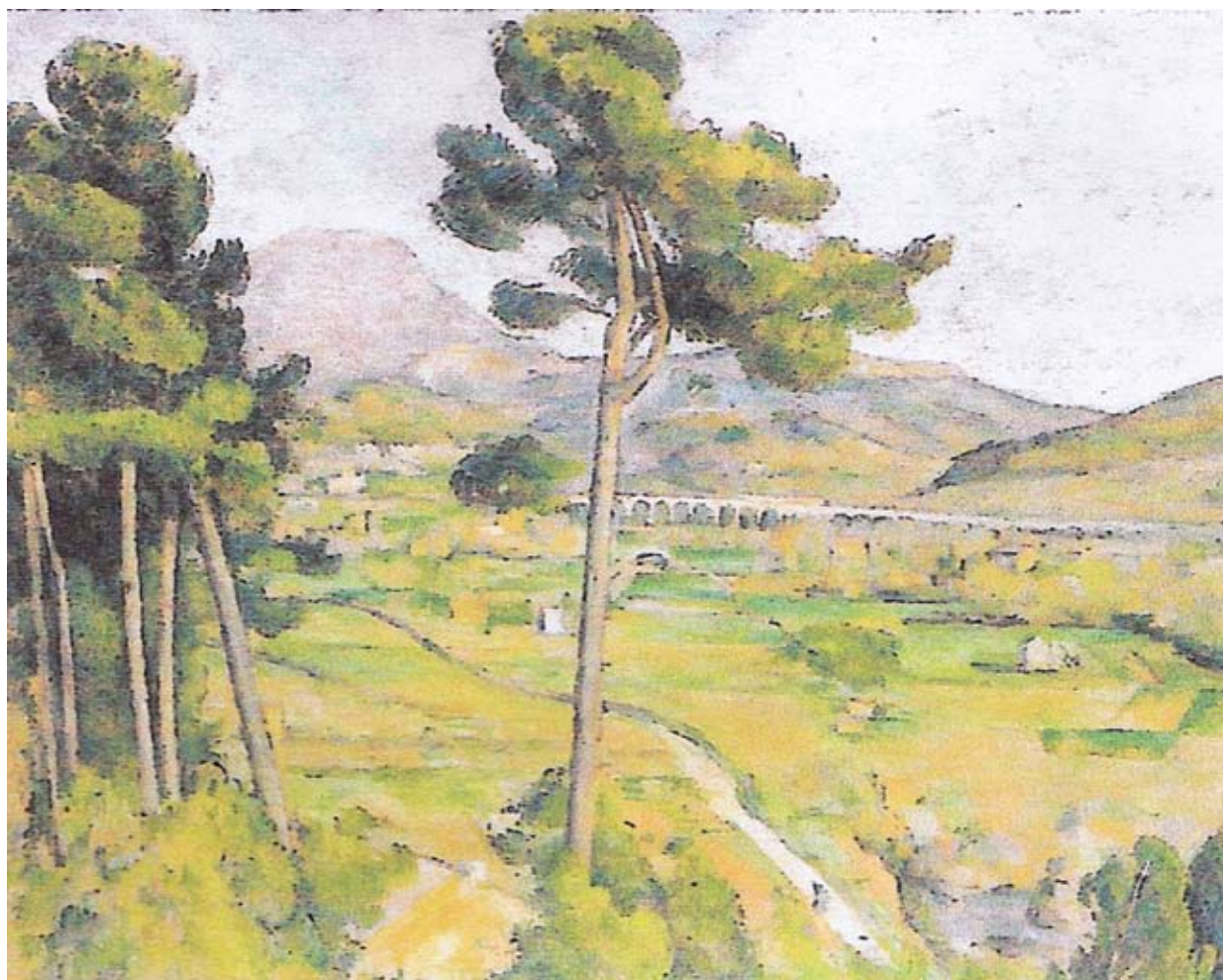
Philippe Cézanne, l'arrière-petit-fils du peintre et expert en art, se rallie aux défenseurs du scénario métropoles du Sud. Son argument : le passage par la montagne Sainte-Victoire gâterait le paysage si cher à son aïeul. Nous avons rencontré le peintre Pierre Bertin et recueilli son point de vue.

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

JEAN-LOUIS BORLOO ET DOMINIQUE BUSSEREAU ÉCRIVENT AUX ÉLUS SUR LA LIGNE À GRANDE VITESSE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le ministère d'Etat
Le secrétaire d'Etat chargé des transports

Paris le 29 juin 2009

Monsieur le Président,

A l'issue de la réunion que nous avons tenu avec Hubert FALCO, secrétaire d'Etat chargé de l'aménagement du territoire, le 11 février dernier et qui réunissait Monsieur Michel VAUZELLE, président du Conseil régional Provence Alpes-Côte d'Azur, Eric CIOTTI, président du Conseil général des Alpes-Maritimes, Horace LANFRANCHI, président du Conseil général du Var, Jean-Noël GUERINI, président du Conseil général des Bouches-du-Rhône, Jean-Claude GAUDIN, maire de Marseille, Eugène CASELLI, président de la Communauté urbaine de Marseille, Maryse JOISSAINS-MASINI, maire d'Aix-en-Provence et présidente de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix, Christian ESTROSI, maire de Nice et Robert CALCAGNO, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, de mettre en place un secrétariat permanent associant l'ensemble des parties prenantes au projet de Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA).

Ce secrétariat permanent a été composé de représentants du Conseil régional Provence-Alpes Côte d'Azur, du Conseil général des Alpes-Maritimes, du Conseil général du Var, du Conseil général des Bouches-du-Rhône, de la ville de Marseille, de la Communauté urbaine de Marseille, de la ville d'Aix-en-Provence, de la Communauté d'agglomération du pays d'Aix, de la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, de la ville de Nice et de la Principauté de Monaco.

Nous saluons le travail de ce secrétariat permanent qui a étudié la faisabilité précise de chacun des tracés. Le rapport qui vient de nous être transmis présente le consensus atteint au sein de ce secrétariat permanent.

Ce consensus très fort et quasi-unanime porte sur les six points suivants:

- Ce projet est un projet majeur qui participera à la constitution de l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

- La LGV PACA s'inscrira dans un projet d'amélioration globale de la desserte ferroviaire des trois métropoles de la région que sont Marseille, Toulon et Nice, comprenant son insertion dans le réseau européen à grande vitesse et le développement des services TER intra-régionaux.

- Le projet doit s'inscrire dans le respect d'un territoire très contraint qu'est celui de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels, ses paysages remarquables, ses précieuses régions agricoles et viticoles et ses espaces urbanisés.

- Il empruntera les lignes ou emprises existantes. A défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles.

- Le tracé d'entrée dans les Alpes-Maritimes et les modalités d'insertion dans la grande agglomération de la Côte d'Azur devront être précisés le plus vite possible

- Le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté à la réalisation des ces objectifs. Il fait l'objet de l'accord des parties prenantes et doit donc être retenu.

Ainsi, sur la base de ce scénario et suite au débat public de 2005, nous demandons à Réseau Ferré de France de présenter les conditions de poursuite du projet à un prochain Conseil d'Administration et d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique.

Des études complémentaires seront engagées pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie.

Un protocole devra être arrêté avec l'ensemble des partenaires concernés pour définir les programme des études ainsi que les modalités de financement. Nous demandons à M. Francis IDRAC, Inspecteur Général des Finances, d'accompagner la préparation de ce protocole. Il conduira également une mission sur le financement de ce projet global de grande envergure en proposant d'éventuels phasages de sa réalisation. Il importe qu'il commence son travail sans attendre.

Conformément au projet de loi de programmation relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, nous confirmons donc le lancement de la réalisation de ce projet avant 2020.

Nous sommes heureux de constater qu'un consensus fort de toutes les parties prenantes a pu être trouvé sur ces bases et vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Jean-Louis BORLOO
Dominique BUSSEREAU



COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE L'ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT 29 JUIN 2009

Notre grande satisfaction est de voir que ce projet que nous défendons depuis de nombreuses années soit mis sur les rails, malheureusement le choix du scénario des Métropoles nous inquiète fortement. En effet compte tenu des difficultés techniques et financières qui seront rencontrées, il y a un fort risque que cela nous amène directement dans une impasse dont la seule issue pourrait être l'abandon du projet.

Force est de constater, quand on lit le rapport COUSQUER, que sa mission a été une instruction à charge du tracé Côte d'Azur et qu'il fallait surtout satisfaire les hommes et les femmes politiques influents de la région quel qu'en soit le prix.

Il nous semblait que le scénario Côte d'Azur était le plus réaliste et le plus raisonnable : il remplissait les diverses fonctionnalités qui lui étaient demandées y compris celles évoquées dans la projection 2040 établie pour les transports régionaux : pour Marseille cela était comparable et pour Toulon la desserte restait Toulon-Centre.

A-t-on perdu la raison ou alors est-ce un moyen élégant pour abandonner ce projet indispensable pour la Région. Choisir le scénario le plus onéreux et le plus impactant sur le plan environnemental nous paraît suspect dans la période actuelle.

Compte tenu des difficultés déjà reconnues du passage par Toulon Centre, il semblerait qu'une solution hybride allant directement de Cuges à Brignoles où une gare TGV-TER pourrait être construite, fasse partie des propositions de la mission COUSQUER. Toutefois si cela évite le passage de la ligne par le sillon permien, les problèmes subsistent toujours dans l'Aire marseillaise et ce n'est pas en relevant de 20m le niveau de la gare souterraine TGV à Saint Charles que l'on réglera les problèmes de l'arrivée à Marseille et ceux de la Vallée de l'Huveaune où déjà le Maire d'Aubagne a lancé un appel solennel rappelant sa détermination à ne pas laisser passer cette ligne par Aubagne.

Par ce choix 2020 n'est plus un horizon raisonnable. Sans dire pour autant que ce projet devient celui du 22^{ème} siècle, force est de constater que le retard sera important, que des phasages seront certainement décidés, impactant la régularité des TER. D'autre part Nice ne sera pas à 4h de Paris et à 1h de Marseille avant bien longtemps. Eviterons-nous également, dans ce cas, le doublement de l'A8 et la construction de un ou plusieurs aéroports ? La question peut se poser.

Dans cette annonce nous notons tout de même la volonté d'élus, d'institutions et d'associations, de réaliser ce projet à n'importe quel prix. Nous disons «Chiche» allons y tout de suite, le projet a assez pris de retard.

Alain PATOUILLARD
Le Président de l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

SATISFAITS MAIS INQUIETS, A DIT NOTRE PRÉSIDENT

Nous nous demandions depuis bien longtemps pourquoi dans les autres régions, les élus, de tous bords arrivaient à s'entendre sur la nécessité de créer un outil de développement incontestable et incontesté, alors qu'ici, ce n'était pas le cas.

Si nous nous réjouissons de cette décision, qui ne semble pas d'une précision exemplaire, nous devons regretter plusieurs choses.

Nous devons regretter que d'autres études soient encore diligentées. Que d'études, de contres études et de commissions et de contres commissions. Quand aura-t-on fini de tergiverser ?

Plus concrètement, nous devons regretter que l'idée de développement n'ait pas pris le dessus sur des intérêts électoraux ou relationnels.

Cette structure, passant sur le territoire le plus urbanisé de notre région, ne pourra pas répondre au critère d'outil de développement comme on aurait pu le souhaiter à l'horizon 2020 ou même 2040. D'autant que l'on parle assez souvent, depuis quelques temps, de Développement Durable.....

Il est regrettable qu'elle n'ait pas été considérée comme une véritable colonne vertébrale de notre région, dans le cadre de ce développement futur tant préconisé.

Il est regrettable que l'on se soit cantonné à chercher à satisfaire certains élus, ou à privilégier un potentiel client existant, sous prétexte d'assurer une rentabilité plus rapide du projet.

Il est regrettable que notre région, se résume à sa frange littorale et que l'arrière pays, qui prouve son attrait par une démographie galopante soit ainsi aussi peu pris en compte. En un mot, il est malheureux que cet outil ne serve qu'à une partie de notre région.

Il est regrettable également, que dans cette période de crise, que l'on subira certainement de plein fouet en 2010, ce soit le scénario le plus onéreux qui soit choisi. Pourquoi nos décideurs n'appliquent-ils pas ce qu'ils nous demandent à corps et à cris : « FAITES DES ECONOMIES »

Il est regrettable enfin, que le couloir choisi soit le plus impactant du point de vue de la viticulture.

Tout un chacun, circulant sur l'autoroute entre Aix et Le Luc, peut s'apercevoir que les vignobles sont moins nombreux que ceux que l'on peut voir entre La Ciotat et Toulon, et au-delà entre Toulon et Le Luc.

Pourtant, Monsieur COUSQUER, cet Ingénieur Général de Ponts, très avenant, à l'écoute de tous les arguments, a certainement, pendant sa mission, survolé les différents scénari envisagés. Il est curieux que ce survol, s'il a effectivement eu lieu, ne lui ait pas permis cette appréciation.

A contrario, il semblerait que cette évidence n'ait pas échappée à nos décideurs, puisque l'enfouissement de la ligne sur 66 kilomètres et le passage sur la ligne existante entre Toulon et Le Muy écarterait la création d'une nouvelle ligne, tout en permettant le renforcement des TER et l'insertion de notre région dans le réseau européen à grande vitesse tout en préservant les espaces naturels.

Que penser de cette décision, au vue de ces dires. Si effectivement décision il y a, si effectivement il ne s'agit pas d'une annonce électorale, alors tant mieux.

N'oublions pas quand même, que « C'est au pied du mur que l'on voit le maçon »

N'oublions pas non plus que « Gouverner c'est prévoir ». Gageons donc que nos maçons seront à la hauteur de l'ouvrage, et qu'en matière de coûts on aura su prévoir.....

Gageons également que la décision de Monsieur Jean Louis BORLOO ne soit pas à rapprocher de celle de Monsieur Charles FITERMAN en 1981, lorsqu'il prédisait la LGV Paris-Nice pour le début du deuxième millénaire.

Ce serait, pour l'histoire, un sacré deuxième coup de ralenti.....

Jean-Claude SAPPA

Secrétaire général de l'association TGV Développement

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION:

Alain PATOUILLARD

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

JOURNALISTE:

Sandra PASERO

CONCEPTION ET RÉALISATION:

Emile Communication

Avec la participation de:



BULLETIN D'ADHÉSION À L'ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT VAR - NICE - CÔTÉ D'AZUR

à retourner accompagné à : 7 avenue Aristide Briand BP66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Nom, prénom :

Association, organisme :

Adresse :

.....

Téléphone :

Adresse E-mail :

BARÈME DES COTISATIONS:

Adhésion individuelle: **16 €**

Adhésion associative: **38 €**

Adhésion entreprise: **100 €**