

LGV PAR LE LITTORAL ? «LA DÉCISION SERA PRISE DANS UN AN À PEINE»

(article **Var-Matin Nice-Matin** du 18/01/2007)

Mobilisation d'une association gardéenne, inquiète des retombées sur le secteur de La Pauline, où serait implantée la gare de l'agglomération si le tracé sud est retenu.

Le débat public sur la construction de la future ligne à grande vitesse PACA, clos depuis 2005, a laissé place aux études de Réseau Ferré de France (RFF) sur trois tracés possibles : la LGV sud, dite des métropoles (Marseille, Toulon, Nice); la LGV nord Aix-Nice, dite «Côte d'Azur» ou «ligne directe», via le haut ou le centre Var; une solution alternative s'appuyant sur le réseau existant, rénové. Mais, selon certaines associations, «le dossier reste très discret et il est plus avancé qu'il n'y paraît.»

Réunion dans l'urgence

Ayant appris que le tracé définitif serait choisi par Réseau Ferré de France d'ici un an à peine, à travers une première définition d'un fuseau (couloir) de 1000 mètres, l'association «Ensemble, Agir ensemble pour La Garde de demain», a organisé, dans l'urgence, une réunion publique lundi soir, salle Gérard-Philippe à La Garde. «Le train ne circulera qu'en 2020, a expliqué le président Ange Etori. Mais les citoyens doivent savoir que l'une des trois solutions étudiées sera déjà définitivement choisie fin 2007/début 2008.» Dans le projet LGV des métropoles du sud, privilégié par les maires de Marseille, Toulon et Nice, et étudié à ce titre par RFF comme premier scénario, la gare TGV de l'agglomération toulonnaise est implantée à La Pauline, sur la commune de La Garde. «Il ne s'agira pas d'une simple extension de la gare actuelle, a précisé le président Etori. C'est une superficie de 70 hectares qui sera aménagée entre La Pauline et La Grande Tourache, dans la zone industrielle de Toulon Est, déjà embouteillée.»

L'association «Ensemble» avait invité l'association «Stop TGV Coudon», apolitique, à présenter la problématique de la LGV PACA par le littoral, son coût, son impact sur l'environnement et sur la vie des habitants de La Garde, Toulon, LeRevest, La Valette, La Crau, La Farlède et les Solliès. Selon «Stop TGV Coudon», «le projet de tracé des métropoles du sud est à la fois, inutile, nuisible et ruineux ». Thèses qu'elle a développées, chiffres et données techniques à l'appui, indiquant que «le gaspillage avait déjà commencé.

«8 M€ POUR GAGNER 8 mn»

«Toulon a déjà son TGV. La future ligne grande vitesse ne permettra de gagner que 8 mn entre Paris et Toulon. Et d'après nos calculs, elle coûtera 10 milliards d'euros! C'est énorme.» Olivier Lesage, président de Stop TGV Coudon, s'est employé à démontrer «l'inutilité d'un deuxième TGV pour Toulon et son agglomération, pour seulement 10% du trafic». La future gare étant excentrée à La Garde, «les Toulonnais perdront en transport les minutes gagnées». Les Gardéens «verront leur environnement résidentiel devenir industriel. Sur ce tracé du littoral, de nombreuses expropriations auront lieu. La ligne LGV générera du bruit (jour et nuit, le passage de fret étant annoncé) et de la circulation automobile pour rejoindre la gare.» Raphaël Mouren, vice-président, a décliné les nuisances sur l'environnement, «qui passera au milieu de paysages provençaux. Le classement du Coudon? Il ne le protégera pas du percement possible de deux tubes : la décision de créer un TGV est supranationale.» Le massif étant un véritable gruyère, l'opération serait «un jeu dangereux ».

L'association brocarde enfin le coût du projet littoral et «le record d'imposition induit ». «Ce tracé coûtera 8 milliards de plus qu'un tracé direct.»

«PRÉFÉRONS UNE LIGNE CLASSIQUE PAR LE MOYEN VAR»

Créée il y a un an et demi, l'association « Stop TGV Coudon » s'est lancée dans la bataille contre les trois solutions étudiées par Réseau Ferré de France. Reprochant à RFF de maintenir le scénario « alternatif » dans un flou artistique, l'association milite pour la solution alternative suivante une ligne classique (hors LGV), le long de l'A8, empruntant une voie ferrée désaffectée entre Gardanne et Brignoles et prolongée par une création de ligne jusqu'au Luc. Puis rejoindrait Nice par la ligne historique. Cette ligne, polyvalente, pourrait accueillir les TGV en vitesse réduite (200 km/h au lieu de 270 pour la LGV), le fret et un réseau TER et RER relié aux villes du Var.

L'association résume : «Nous proposons un peu ce que le générique est au médicament. Cette ligne ne coûterait que 2 M€. Elle rapprocherait Nice de Paris et satisferait les besoins de déplacement des résidents de la région...qui seront les principaux financeurs du projet.»

«Pourquoi pas une gare LGV à Toulon centre?» Stop TGV Coudon a attaqué devant le tribunal administratif de Paris la décision du conseil d'administration de RFF d'approuver le projet de LGV PACA (publiée au Journal Officiel en février 2006) et d'étudier le projet par le littoral comme tracé de référence. Elle regrette aussi que le projet de gare LGV à Toulon Centre ne soit pas étudié, «le nord de la gare actuelle étant facilement « expropriable».

Site internet de « Stop TGV coudon » : <http://stoptgvcoudon.free.fr>

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE CONFIRME

«Réseau Ferré de France mène actuellement des études complémentaires, explique le chef de mission LGV PACA, dans le but de vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions.» Bernard Gyssels confirme qu'à l'issue de ces études complémentaires, c'est-à-dire début 2008, « RFF, maître d'ouvrage, sera en mesure de proposer au gouvernement les éléments de décision nécessaires.»

Le choix sera fait entre la solution des métropoles du sud, «pris comme tracé de référence car il a obtenu un consensus»; la solution directe Côte d'Azur; et les solutions alternatives, «mélange de lignes nouvelles et de réutilisation de réseaux existants (celui de Carnoules-Gardanne par exemple) (1)».

Ce n'est qu'à l'étape suivante, celle des études préliminaires, que le fuseau de 1000 m de large sera défini (2008-2009). «Plusieurs sont possibles pour une même solution. Par exemple, il y a plusieurs façons de passer à Toulon et de desservir l'agglomération toulonnaise. On fait en ce moment toutes les vérifications nécessaires sur le passage nord par Cuers, par le site de la Pauline privilégié par Toulon Provence Méditerranée, et par Toulon-centre (qui restera desservi par le TGV).

(1) L'association «Stop TGV Coudon» craint que «si la Région finance une LGV sur cet axe, elle ne puisse plus financer en parallèle un développement du trafic TER». Là est toute la polémique.