

**COLLECTIF STOP LGV SUD SAINTE BAUME**

**ASSOCIATION STOP LGV SANARY**

2012, chemin de la Piole Paul VENEL - 83110 SANARY SUR MER

06 09 55 68 55 - stoplgvsudsaintebaume.org

collectif.lgv.ssb@hotmail.fr

stoplgvsanary@gmail.com

**Monsieur Yves COUSQUER**

Sanary-sur-Mer, le 27 Mars 2013

Monsieur,

Nous vous remercions d'avoir bien voulu rencontrer des associations dont les nôtres, lors de la réunion du vendredi 15 mars dernier à Marseille, dans les bureaux de RFF. Nous souhaitons revenir et, le cas échéant, compléter les interventions que nous avons pu faire lors de cette réunion.

Effectivement, nos association et collectif ont choisi cette dénomination de STOP LGV qui a attiré votre attention pour marquer l'opposition à ce projet de LIGNE À GRANDE VITESSE PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR, qui dans le dernier trimestre 2011 a vu de dresser contre lui, habitants, élus locaux et agriculteurs et, qui, dans sa philosophie même, est inutile, imposé et ruineux.

**Inutile** en effet, car la politique de grands travaux pour relancer l'économie a montré ses limites. Les exemples sont nombreux de pays qui l'ont appliquée et n'ont pas vu de résultats concrets s'ensuivre, de grandes infrastructures inaugurées à grands frais et fermées ensuite parce que non fréquentées (aéroports et LGV en Espagne par exemple). Les temps ont changé depuis les trente glorieuses où effectivement le

développement des moyens de transport était une condition sine qua non du développement, mais de nombreuses études montrent que la création d'une LGV n'est pas suffisante pour créer les conditions d'un développement économique d'un territoire s'il n'est pas porteur en lui-même d'une dynamique propre. Le bien-fondé même de cette ligne au regard de ses retombées économiques est discutable. La Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Marseille n'a pas permis de résoudre la question du chômage à Marseille, ni permis son développement; par contre, elle a entraîné l'augmentation du prix de l'immobilier, aggravant de ce fait, pour les jeunes et les personnes modestes, les difficultés de logement. Les études montrent que les Lignes à Grande Vitesse, une fois réalisées, accentuent la métropolisation des agglomérations au détriment du développement des territoires qui ne sont que "traversés" par ces lignes qui ne leur apportent que des inconvénients et pas d'avantages.

**Inutile**, parce que les vrais besoins des habitants portent sur le développement et l'amélioration des transports de proximité. Et penser que ce projet répond aux difficultés existant sur les axes routiers, c'est vraiment méconnaître la réalité de la situation. La thrombose autoroutière, pour reprendre l'expression du Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ne pourra certainement pas trouver de solution par la création d'une Ligne à Grande Vitesse puisque cette thrombose est en fait créée par les embouteillages urbains ou périurbains à Marseille, Toulon, Nice ou ailleurs. La réalité de la situation dans notre région, c'est la difficulté des déplacements au quotidien, et il s'agit bien de trouver des améliorations à cette situation, donc développer les transports en commun urbains et périurbains et entre les villes de la région. Il faut améliorer et développer les TER et rouvrir les lignes ferroviaires fermées, comme celle qui relie Gardanne à Carnoules, qui l'est depuis des années, mais qui est entretenue pour des raisons stratégiques. Elle pourrait desservir un bassin de population dont la croissance démographique, sur 20 ans, en est l'une des plus importantes de France. D'autre part, le document remis à la Commission Mobilité 21 indique en page 10 que, à l'horizon 2015, avec les travaux en cours, il est prévu 4 TER / heure entre Aubagne et Toulon. Alors qu'actuellement en moyenne, il y a 28 TER en 17 heures soit 1,64 trains à l'heure et donc 245 % d'augmentation, cela ne suffit-il pas à résorber en grande partie le problème de la "thrombose" entre Marseille

et Toulon ? On sait bien qu'elle est due au fait que l'agglomération Toulonnaise est la seule parmi les 10 plus grandes agglomérations françaises à ne pas être équipée d'un TCSP. Cela montre, en outre, que cette ligne n'est pas saturée et que des améliorations sont possible contrairement à ce que l'on nous affirme pour justifier la nouvelle ligne.

**Imposé**, parce que tous les élus locaux, sans exception, entre Marseille et Toulon, toutes tendances confondues, ont signé deux motions, en novembre 2011, pour rejeter l'ensemble des projets de fuseaux de la Ligne à Grande Vitesse présenté par Réseau Ferré de France entre les deux villes, mais aussi plusieurs dizaines de milliers de personnes, dans cette même région, ont signé des pétitions pour rejeter ce projet et ont manifesté au Beausset, à Toulon et à Marseille, habitants, élus et agriculteurs réunis, pour exprimer leur opposition à ce projet.

**Imposé**, parce que les élus locaux et les habitants ne sont pas associés aux décisions prises qui affectent grandement leurs territoires sans leur apporter d'avantages. Le processus en cours prévoit simplement que les territoires seraient "informés" en fin de processus. La concertation menée fin 2011 et début 2012, n'a été qu'une parodie de concertation puisque le principe même de la création de la ligne, décidée en haut lieu, ne pouvait être remis en cause. Quant aux conditions de cette concertation, elles sont éminemment critiquables, menées par des sociétés de communication, elles n'avaient en fait qu'un but ; faire "avaliser" ce projet à travers un simulacre de dialogue. Sans aucun doute, la publicité nécessaire qui aurait pu attirer l'attention des populations sur ce projet, n'a pas été engagée. Comment peut-on imaginer que, s'agissant d'un projet de plus de 20 milliards d'euros, aux conséquences innombrables dans bien des domaines, la dernière réunion d'information organisée à Nice par Réseau Ferré de France, le 16 février 2012 n'ait attiré, au dire même de Réseau Ferré de France, que 125 personnes ? (Officiels compris/ cf. compte rendu officiel de Réseau Ferré de France visible sur le site dédié au projet). Alors même qu'une réunion organisée par la Ville de Sanary-sur-Mer a attiré près de 2 000 personnes au mois de novembre 2011, et que les 8 réunions d'information organisées au premier semestre 2012 par le COLLECTIF STOP LGV SUD SAINTE BAUME ou l'association STOP LGV SANARY, avec des moyens très limités, dans les villes

de l'ouest varois, ont toujours fait salles combles, attirant au total plus de 1 500 personnes.

**Imposé** aussi, parce que le fonctionnement du processus de la concertation est aussi complètement biaisé par le fait même que Réseau Ferré de France est juge et partie, et rédigeait lui-même les comptes-rendus des réunions en édulcorant les interventions des opposants au projet. Le Garant de la concertation était un homme seul, sans moyen ni rémunération, ni collaborateur. Il n'était pas, en outre, en charge de la rédaction des comptes-rendus des réunions, comme cela a été le cas pour d'autres grands projets. Comment le Préfet du Var a-t-il pu décider de ne pas réunir le comité consultatif du 2 décembre 2011, c'est-à-dire le seul qui devait se tenir après qu'aient été publiés les fuseaux par Réseau Ferré de France? Il s'agit là, à l'évidence, d'un déni de démocratie qui ne peut être considéré que comme une provocation par une grande partie de la population. On élimine de cette manière, dans le processus de concertation, les oppositions au projet, y compris celles provenant des élus.

**Ruineux**, parce que le déficit de Réseau Ferré de France s'élève à environ 35 milliards d'euros et le montant annuel des intérêts sur cette dette s'élève à 1,5 milliards d'euros, que les changements de structure envisagées actuellement, ne feront pas disparaître ce déficit comme par enchantement. Le coût de ce projet, dans sa globalité, a été estimé à 20 milliards d'euros (en valeur 2008), son coût au kilomètre est de 4 ou 5 fois plus important que celui des lignes à Grande Vitesse réalisées dans d'autres régions de France. L'état des finances de la France permet-il son financement? D'autant plus que vos propositions visent à faire participer les collectivités territoriales au financement du coût colossal de ce projet, dans la même proportion de 50 % qu'elles le font d'ailleurs déjà pour les études (86 millions d'euros). Quand bien même elles ont les plus grandes difficultés à assurer actuellement, compte tenu de la crise, le financement de leurs investissements indispensables. La réalité de ces nouvelles lignes LGV qu'il faut regarder en face, est qu'on ne peut plus les payer, ou du moins qu'il s'agit de faire un choix entre la création de nouvelles lignes et la rénovation du réseau existant. Ce n'est pas uniquement nous qui le disons, cela a été répété à de très nombreuses reprises par des

personnalités aussi incontestables que Monsieur Guillaume PEPY, PDG de la SNCF, ou Monsieur Hubert du MESNIL, à l'époque PDG de RFF, ou encore Monsieur Hervé MARITON, dans un rapport rédigé dans le cadre de ses fonctions de Député : on ne peut pas à la fois rénover le réseau existant et construire de nouvelles lignes d'autant que rappelons-le, les TGV en France ne représentent que 10 % des voyageurs transportés par la SNCF mais représentent en terme d'investissement plus de 60 %.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'arc méditerranéen, qui est un élément important et fort de l'argumentation du dossier de présentation à la Commission Mobilité 21, puisque c'est la dernière ligne de ce document, il s'agit là d'un mythe qui ne tient pas compte des réalités. La ligne entre Gênes et Vintimille ne comporte qu'une seule voie, sur plusieurs dizaines de kilomètres, et compte tenu du relief d'une part, et des finances de l'Italie d'autre part, il ne semble pas que les chantiers en cours avancent rapidement (l'Italie est connue pour ses chantiers arrêtés depuis des années ou des dizaines d'années, certaines communes en ont fait des attractions touristiques !). Il est étonnant de dire qu'une nouvelle infrastructure ferroviaire complète, entre Vintimille et Gênes puisse être terminée dans des délais rapprochés, et dire que la LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR est le chaînon manquant de l'arc méditerranéen. C'est une contre vérité absolue. En outre, actuellement les matériels français et italiens ne sont pas compatibles. Aussi pour d'autres raisons moins avouables de mésentente entre les opérateurs français et italiens, il faut changer de train à Vintimille ! Pour ce qui concerne la France, on apporte une réponse d'infrastructure à une question d'organisation et de compatibilité de matériel, c'est vraiment nier la réalité, ou peut-être se moquer du monde, que de dire, comme Monsieur Jean Michel CHERRIER, lors de notre réunion du 15 mars 2013 : "on s'appuie sur le projet existant en Italie, mais pas sur les conditions de sa réalisation"...

Enfin, il nous paraît indispensable d'avoir une approche globale des problèmes de transports qui constituent un ensemble et comme nous avons demandé au Préfet de Région le 17 octobre dernier, il ne nous paraît pas judicieux que R.F.F., qui n'est en définitive qu'un opérateur parmi d'autres, soit en charge des études de ce projet. Ce

devrait être effectuées par les services de l'Etat en concours avec ceux des Collectivités Territoriales. Vous nous dites, la cohérence devrait être fournie par le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (S.R.I.T.), mais dans quelles conditions d'études ? Peut-être dans le cadre d'une Agence Régionale des Transports à créer.

Par ailleurs, nous avons été très étonné, lorsque vous nous avez indiqué que vous aviez "crapahuté" dans notre région. Vous aviez vu de nombreuses constructions sans permis de construire qui mitent le paysage. Comment pouvez vous dire une chose pareille ? Sans doute ont-elles été construites dans le cadre de zonage NB, dites à habitat diffus de Plans d'Occupation des Sols, qui permet de telles constructions.

Nous vous prions de croire, Monsieur, en l'assurance de notre considération distinguée.

pour le COLLECTIF STOPLGV SUD SAINTE BAUME,  
et l'ASSOCIATION STOPLGV SANARY,  
Michel LIEUTAUD.

PS. Au moment de terminer ce courrier, j'apprends que 80 000 personnes se sont rassemblées, samedi dernier, une nouvelle fois, dans le Val de Susa en Italie pour protester contre les travaux de la ligne Lyon Turin, qui se poursuivent en Italie, sous la protection de l'armée; des milliers d'autres se sont rassemblées aussi dans le sud-ouest de la France. La conjonction de ces mouvements de population montrent bien que ces projets dépassent largement les enjeux locaux; les populations ne veulent plus de ces grands projets inutiles imposés et ruineux !

