

Transports

LGV. Trois scénarii possibles sont en concurrence pour le passage du train à grande vitesse Paca. Le choix sera arrêté à la mi-2008 par l'Etat qui espère qu'un consensus soit trouvé.

ON ENTEND SIFFLER LE TRAIN... DE LA DISCORDE

■ Désenclaver la Côte d'Azur et placer Paris à moins de 4 heures de Nice : tels sont les objectifs de la future LGV Paca, laquelle recouvre cependant des enjeux plus larges. Il s'agit notamment de constituer le fameux arc méditerranéen, axe majeur reliant l'Espagne à l'Italie.

Cependant, depuis son lancement, ce projet d'infrastructure ferroviaire n'en finit pas d'alimenter la polémique. Tout particulièrement à propos du tracé à adopter et de son financement. C'est dans le département du Var que s'exprime l'opposition la plus vive. Riverains, associations écologistes et agriculteurs se mobilisent pour protéger leur territoire face à un projet jugé dévastateur et douteux en terme d'utilité.

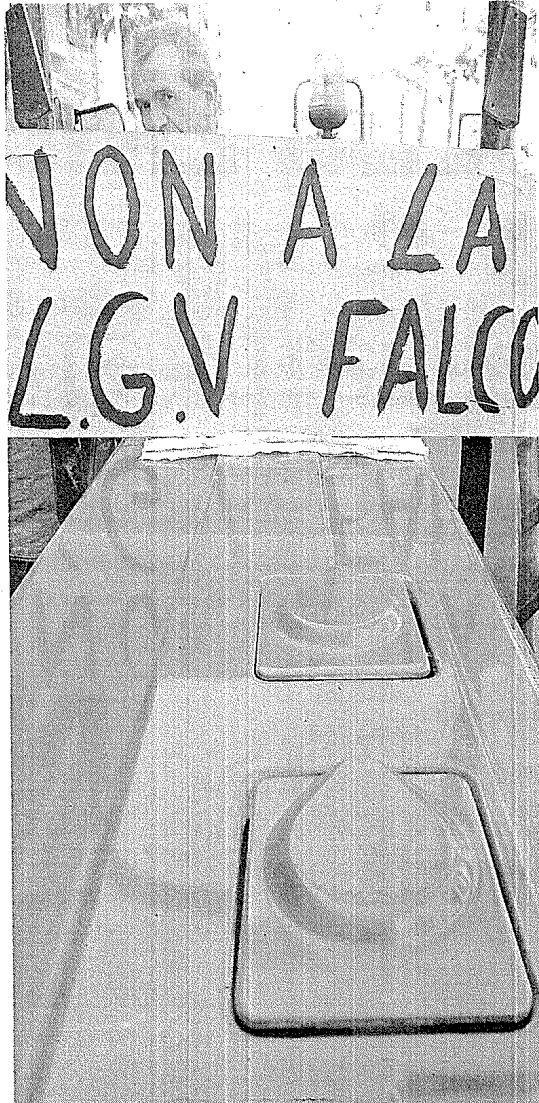
La LGV doit en effet traverser des milieux naturels exemplaires. Comme la plaine des Maures, zone unique en France de par la richesse de sa faune et de sa flore. « 90% du territoire traversé présente des enjeux environnementaux forts », souligne ainsi Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage de la future LGV.

Trois scénarii possibles sont en concurrence : le tracé dit « LGV Côte d'Azur », le plus direct pour relier Nice à Paris ; le tracé

« LGV des métropoles du Sud », tracé du littoral desservant Marseille et Toulon, scénario de référence pour les études mais aussi le plus onéreux puisqu'il coûterait deux milliards de plus que les autres ; le tracé « LGV des solutions alternatives », enfin, qui utilise le réseau existant le long de l'A8 avec la création de nouveaux tronçons. Il a la faveur des élus communistes et conviendrait davantage aux associations.

Mais le dossier cristallise les divergences d'intérêt des uns et des autres, et notamment des grandes métropoles concernées. « Pour des raisons de prestige », dénoncent leurs opposants, les maires de Marseille et Toulon - déjà desservies par le TGV - veulent que la LGV passe par chez eux. Ce qui n'est pas du goût de leur collègue niçois Jacques Peyrat, partisan du tracé le plus direct. La bataille sur les temps de parcours fait rage. Bref, il s'agit d'un sujet éminemment politique.

« Le choix du tracé sera arrêté à la mi-2008 et je souhaite qu'un consensus puisse se dégager lors de ce choix », a précisé le Premier ministre François Fillon lundi lors de son passage à Marseille. Le moins que l'on puisse dire est que cela n'est pas gagné. H.D.



C'est dans le département du Var que s'exprime l'opposition la plus vive au projet de LGV.

Un tracé casse-tête

Commentaire

■ Il est certes bien difficile de faire l'unanimité autour d'un projet d'aménagement du territoire de grande envergure. A fortiori dans une région déjà trop souvent sacrifiée sur l'autel de la promotion immobilière et autres intérêts économiques. Les populations en ont assez et n'entendent pas voir leur cadre de vie bradé au profit d'arrangements politiciens d'où seraient exclus leurs propres intérêts. D'autant que l'enjeu se joue autour d'un gain de quelques maigres minutes. Quels bénéfices attendus pour les habitants de la région Paca avec la future LGV ? Ceux qu'on leur fait miroiter ne semblent pas les séduire et encore moins les convaincre. Mobilisés au sein d'associations, les Varois, tout particulièrement, réclament d'autres choix. Et revendiquent une solution qui réponde à leurs problèmes immédiats, les bouchons quotidiens et interminables aux portes des villes. Ici, ce que l'on veut avant tout, c'est un réseau régional ferroviaire digne de ce nom. Mais encore faut-il que la volonté politique suive. La campagne des municipales est à coup sûr un moment opportun pour se faire entendre pour les contestataires de la LGV Paca. Mais dans tous les cas, la balle n'en reste pas moins dans le camp de l'Etat. A l'heure des grands discours sur la préservation de l'environnement, la décision finale a sûrement valeur de test. Le défi n'est pas des moindres, quand il faut raccourcir les distances sans abîmer les paysages. Un casse-tête.

HÉLÈNE DELANGE

Le projet le plus cher au km ne séduit pas vraiment

■ Du côté des associations, on émet de sérieux doutes quant au bien fondé de la LGV Paca. Ces dernières préféreraient que la priorité soit donnée à d'autres besoins jugés plus urgents, comme « un tram ou un métro afin d'améliorer l'accès aux villes », explique ainsi Olivier Lesage, président de Stop TGV Coudon, une association varoise.

Pour lui, la LGV Paca est un projet « anti développement durable » qui, estime-t-il, étudies à l'appui, « aggraverait la saturation du réseau routier » plus qu'il ne la résoudrait. A ses yeux, c'est

avant tout « un projet politico-financier douteux ». Le tracé du littoral étant selon lui le plus néfaste : « il doit être annulé pour des considérations environnementales et économiques ». Et si LGV Paca il doit y avoir, alors l'association opte pour un tracé par le moyen Var, le long de l'A8, qui générerait le moins de nuisance et serait plus utile pour les populations locales. La solution la plus économique également. Sachant que de toutes les lignes TGV envisagées aujourd'hui en France, la ligne Paca est le projet le plus cher au kilomètre. H.D.

Repères

8 300

personnes ont participé au débat public sur la LGV en 2005 dans le cadre de 39 réunions publiques, soit 300 contributions, 26 000 signatures sur 14 pétitions (1/3 contre le projet).

2020

C'est la date de mise en service prévue de la LGV PACA. Le début des travaux devrait être lancé en 2015, après études préliminaires et enquête publique.

50

kilomètres de tunnels devront être construits, soit environ 50% du coût global du projet, (entre 5 et 8 milliards d'euros). Un kilomètre coûtant entre 22 et 39 millions d'euros selon les scénarii.

3,3 M

de voyageurs supplémentaires sont prévus avec la LGV Paca. La SNCF prévoit aussi une hausse de 2,3 millions de voyageurs TER, et de 1,5 à 2,9 millions sur les lignes intercity.

2 000

km de TGV supplémentaires seront créés d'ici 2010. Parmi eux : la LGV Paca. Une décision prise lors du Grenelle de l'environnement.