

ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact est **"incomplète...notamment sur la prise en compte des risques géologiques, la gestion des déblais et l'appréciation correcte des nuisances sonores..." ce qui fausse notoirement ses conclusions.**

Page 14 on peut lire : "*plusieurs options présentant des incidences très négatives pour l'environnement ont été soit rejetées, soit repoussées à une phase ultérieure après nouvelle concertation, voire après un nouveau débat public...*" **La démarche d'évitement** à porté ses fruits sur plusieurs enjeux environnementaux :le renoncement à ce stade à tout nouveau tronçon à grande vitesse permet d'éviter l'essentiel des incidences sur les milieux naturels et agricoles" **malgré tout ce projet engage l'avenir et fait partie d'un tout que les décideurs politiques auront à cœur de poursuivre, sans autre alternative.** C'est donc un projet vicieux présenté avec des méthodes machiavéliques.

L'évitement n'est que temporaire!

Sur la nouvelle gare TER de Cannes (page 15): "*le site Sicasil correspond à un site de développement pour la ville de Cannes (Cannes grand ouest) mais : "l'ensemble du site est exposé aux crues rapides de la Siagne".* Y aura t'il des morts là aussi?

Sur le RER Toulonnais:

-"*la bifurcation de la Pauline en terrier est plus favorable pour tous les critères sauf pour les milieux naturels*" l'homme là encore choisit de détruire la nature pour son intérêt personnel.

-"*La lecture du dossier permet difficilement de comprendre pourquoi la gare de Carnoules a été retenue*". (Le dossier indique qu'il s'agit de la solution) : "*sans autre variante, alors que le secteur d'Hyères représentait une zone de chalandise significativement plus peuplée.*"

-"*Sur le secteur Ouest Toulonnais, Saint Cyr sur mer l'a emporté avec un surcout de 100 millions d'euros alors que Sanary est présentée comme plus favorable sur tous les critères*" et malgré la "*source de risque élevé de développement de l'urbanisation*" Le secteur des pradeaux à Saint Cyr sur mer Classé en zone AOP Bandol va subir, comme les communes limitrophes, une pression foncière qui risque fort d'accélérer la disparition des terres agricoles.

"*de surcroît, si le choix des deux terminus correspond aux attentes exprimées d'un rabattement vers le mode ferroviaire du plus grand nombre de communes de la métropole de Toulon, il est source de risques élevés de développement de l'urbanisation sur des secteurs agricoles. Ces effets induits ne sont pas pris en compte dans l'analyse des variantes, alors qu'ils pourraient être prépondérants !* (page 16)

ANALYSE DE L'ETAT ACTUEL, DES INCIDENCES DU PROJET

Milieu physique :

Pour le risque sismique et les effets de site lithologiques (Page 18) on peut lire : "*La superficialité de l'analyse de ce risque témoigne d'une sous-estimation notable, voire d'une méconnaissance de cet enjeu et des risques correspondants...*"

"**Le dossier est incomplet sur les aléas géologiques** (zones karstiques, retrait-gonflement forts , tassements". "*Le dossier ne comporte pas les données minimales*

généralement fournies pour des opérations de même nature : volume, qualité et exutoire des déblais, localisation de risques géologiques."

"l'ampleur des impacts et des mesures à provisionner est une information importante pour apprécier la faisabilité, les risques et les coûts"

Le projet est imprécis, les risques donc les coûts et les délais minimisés (cf tunnel routier de Toulon 11ans de travaux, coût multiplié par 4).***L'analyse est donc gravement faussée**

Eaux souterraines :

"Les aquifères karstiques sont les plus vulnérables aux pollutions : certains constituent des ressources stratégiques pour l'alimentation en eau potable... Les besoins en eau, en particulier l'été en lien avec le tourisme sont importants. La pollution et l'urbanisation exercent une forte pression sur les eaux littorales..." Malgré ce constat de la plus haute importance le dossier SNCF réseau laisse une fois de plus à désirer puisque : *"l'AE recommande d'approfondir significativement l'analyse des incidences du projet pour les eaux souterraines, en particulier pour les écoulement et la qualité des nappes afin de pouvoir les quantifier et dimensionner de façon proportionnée les mesures d'évitement et de réduction nécessaires"*. Autrement dit **SNCF réseau s'apprête à détruire les ressources en eau vitales par ignorance et légèreté.**

Risque inondation :

On peut lire (page 20) que *"l'analyse des risques de tsunami (enjeu fort pour la côte d'azur)(octobre 1979 11 morts) n'est pas abordée"* ! La vulnérabilité inondation et de submersion marine est forte sur tous les secteurs du var et des alpes maritimes mais repose en partie *"sur des erreurs de raisonnement"* car le dossier accorde le primat au plans de prévention des risques inondation (PPRI) et minimise la portée des cartes des territoires à risque important d'inondation (TRI).

Les crues rapides et trop souvent mortelles sont donc minimisées !

Impact sur le milieu naturel :

Aigle de Bonelli, flore endémique, zones naturelles, zones humides (20 hectares), zones ZSC ,ZPS, Znieff de type II ,chiroptères, tortues d'Hermann déjà éprouvées par les incendies souffriront encore devant notre soif de vitesse ou disparaîtront !

Contexte humain :

Croissance démographique ralentie, population vieillissante sur la bande littorale , population active en croissance dans l'intérieur des terres, 3ème région de France la plus touchée par le chômage et la pauvreté.

Qui financera ce projet? Qui utilisera ce projet?

Une chose est sûre les actifs du centre var en progression démographique (ils quittent la bande littorale et ses prix de l'immobilier inaccessibles) n'utiliseront pas cette ligne et continueront à utiliser leurs voitures.

La saturation de l'autoroute Aix Marseille devrait se résoudre avec des liaisons type tramway et RER sur une ligne électrifiée ce qui n'est toujours pas le cas entre Aix et Marseille.

La ligne historique a perdu en performance et fiabilité des suites d'un sous-investissement notoire lié à la volonté politique d'imposer une ligne à grande vitesse.

Le choix politique des élus locaux, issus du désengagement de l'état est déconnecté des besoins de transports futurs, quid du fret sur la ligne nouvelle? Comment lutter contre la pollution des transports de marchandises par la route, en faisant circuler le fret sur la ligne historique sur la bande littorale, au milieu de la zone urbaine?

Le projet global estimé à plus de 20 milliards ne répond pas à ces questions fondamentales

Risque industriel et nucléaire

Faire passer une ligne nouvelle en doublon de la ligne historique par un port militaire sans prendre la mesure du risque nucléaire qui n'existait pas en 1860 c'est potentiellement se retrouver avec une ligne inutilisable...le périmètre de protection autour d'un site nucléaire sensible devrait imposer une sécurisation du transport dans la région, par un itinéraire de détournement.

Développement de l'urbanisation :

L'AE signale que : "*Le dossier ne comporte pas formellement le volet requis par l'article R122-5III du code de l'environnement pour les infrastructures de transport, incluant notamment " une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.*

L'influence des gares va augmenter la pression foncière sur les zones agricoles (terminus Saint Cyr sur mer et Carnoules) cet aspect n'est pas étudié contrairement aux aspects positifs sur la ville dense (Marseille , Nice).

L'augmentation des flux de voyageurs va augmenter une pression foncière venue de plus loin! Les navettes Paris Lille en sont un exemple flagrant qui peut se reproduire partout.

Pollution de l'air

L'avis de l'autorité environnementale fait ressortir :

"*l'étude d'impact est novatrice sur l'évaluation des gaz à effet de serre*". Il serait bon au contraire de pouvoir la comparer avec les même méthodes aux autres projets.

l'AE recommande d'accompagner le projet de mesures volontaristes pour accroître le report modal...y compris des mesures pour dissuader le recours à la voiture pour l'accès aux gares.

Pour faire simple : on va faire un projet qui n'apporte pas de réduction des pollutions à lui seul, il va falloir en plus contraindre les choix de déplacement des citoyens ! Quelles contraintes pour les usagers de Saint Cyr sur mer et les communes limitrophes, par exemple ?

La phase travaux qui dégage environ 40000 tonnes de CO2 par kilomètre de tunnel risque bien de ne jamais être équilibrée par les émissions économisées par le projet, sans mesures coercitives associées ! <https://www.usinenouvelle.com/article/le-tunnel-creuse-le-bilan-carbone-du-grand-paris.N148393>

*Les études sur les secteurs des opérations notamment Nice aéroport, Cannes, Traversée de Marseille sont de niveau 1, le plus complet, sont malgré tout **incomplètes** : " C'est manifeste pour les tronçons routiers de la ZAC grand Arénas qui connaîtront une augmentation de trafic de 29%" (page 27) alors que projet est présenté comme sans incidence".*

Bruit et vibrations

La loi sur le bruit avantage le train en ne tenant pas compte des pics de bruit, une étude est en cours pour faire des propositions de modification de cette loi , un consensus existe sur le

constat mais pas sur les méthodes de calcul, chacun veut préserver sa capacité de nuisance et les riverains en payent le prix fort. L'étude va durer quelques années, ensuite la loi n'est pas prête de changer, puisqu'il faudra qu'elle soit votée...amendée...inscrite au JO...

Le dossier présente donc un niveau de bruit minimisé : *"seule la contribution acoustique des voies ferroviaires avec les trains en circulation est analysée. Cette contribution n'est pas cumulée avec les bruits d'autres origines. Une telle approche ne garantit pas une information complète du public.(...)"*

Elle ne respecte pas certaines prescriptions puisque cette réglementation requiert de conduire cette évaluation jusqu'à 20 ans après la mise en service du projet tenant compte de l'évolution des services".

"Alors que la plupart des composantes du projet induisent une augmentation du bruit routier(qui) n'est pas prise en compte".

"Pour la partie vibration l'étude d'impact ne les aborde qu'en termes de risques de dommages aux structures sans aborder la gêne liée aux bruits solidiens" Là encore le riverain doit subir !

"la transparence fait défaut"; "analyse incomplète, insuffisamment protectrice des publics exposés" .

l'AE rappelle que *" l'Organisation mondiale de la santé propose de réduire les niveaux sonores imputables au trafic ferroviaire à moins de 54 dB Lden (sur 24 heures) et à moins de 44 dB Lnight"(durant la nuit)" (page 29).*

Risque technologiques

"Le projet est en revanche très concerné par le transport de matières dangereuses : les autoroutes de la région connaissent un trafic important et le projet supportera un trafic de fret" En fait le projet n'est pas prévu pour mettre les camions (ou leur marchandise) sur les trains (tunnel de Marseille non prévu à cet usage), et la ligne nouvelle prévue aux phases 3 et 4 aura trop de dénivelé pour cela. Le fret restera donc anecdotique sur les voies de 1860 au milieu des villages et de l'urbanisation, avec ses nuisances sonores et vibratoires ainsi que le risque accident...

Emissions de gaz à effet de serre (page 30)

"Le bilan des émissions a été effectué avec l'outil TUVAlU (développé par SNCF Réseau)",

Peut-on obtenir une analyse contradictoire?

"Il aboutit à 860 000 téq CO2, pour les trois-quarts attribuables aux tunnels et à la gare souterraine de Marseille".

La comparaison des émissions CO2 des travaux par rapport aux déplacements en voiture ou en avion *"est clairement erronée"* Basée sur une *"valeur 34 fois supérieure à l'estimation disponible dans la base carbone de 'Ademe"*. Les travaux correspondent donc à l'équivalent de 14 620 000 Paris Marseille en voiture individuelle et non 430 000 ... C'est très grave et corrompt l'avis des décideurs et du public

"les émissions évitées des véhicules particuliers sont surévaluées"

"Le gain lié au report de la route vers le rail est estimé à 50 KtCO2e pour 500 millions de véhicules.km soit un ratio de 100 gCO2e/véh.km et de l'ordre de 25 gCO2e-véh.km à partir de 2050. Ces valeurs sont nettement supérieures à celles préconisées pour la mise en œuvre de l'instruction ministérielle relative à l'évaluation socio-économique des projets de transports, qui sont de 94g CO2e/véh.km en 2030 et de 0 gCO2/véh.km en 2050 (à cet horizon, tous les véhicules sont supposés être décarbonés)".

"ceci a pour conséquence une surévaluation des gains apportés par le projet. En l'état actuel, le projet ne serait pas en mesure d'atteindre l'équilibre entre émissions générées et émissions évitées, contrairement à ce qui est indiqué".

De plus "les effets des mesures de réduction envisagées pour limiter les émissions de CO2 ne sont pas quantifiées et ne correspondent pas à des engagements du maître d'ouvrage".

"Pour l'aérien, les valeurs présentées (par lecture des graphiques) ne sont pas cohérentes puisque le ratio est estimé à 50 tCO2e/tep alors qu'il est de 3,7 tCO2e-tep pour les carburateurs utilisés en métropole selon la base carbone de l'ADEME" (note de bas de page, page30).

Là aussi la pollution de l'avion est multipliée faussement par 12.

De plus qui utilise l'avion sur un trajet Marseille Nice ? (à par les usagers de jets privés qui ne prendrons jamais le TGV pour faire ce trajet).

L'AE recommande au maître d'ouvrage de *"préciser les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, prévues pour inscrire le projet dans la trajectoire de neutralité carbone en 2050"*

Ce projet ne répond absolument pas à l'urgence climatique ! Il nous est imposé de réduire nos émissions de GES maintenant pas en 2050 !

Incidence des travaux

"Les quantités totales de déblais et remblais générées... ne sont pas indiquées"

*"les volumes de loin les plus importants seront produits pour la ligne souterraine à Marseille 1,8 millions de m3. **Le devenir de ces déchets mériterait d'être appréhendé dans l'étude d'impact comme faisant partie du projet d'ensemble**".*

Six sites envisagés pour la mise en dépôt : Meyragues, Mirabeau, Chateauneuf les Martigues, Le Beausset, Marseille 16ème et Aubagne. Quelles quantités par site ? L'incidence pollution n'est pas la même ! **On est dans le flou le plus total pour quasiment 2 millions de m3 !**

Vulnérabilité au changement climatique

De très nombreux risques sont listés et sont très présents sur l'ensemble du projet

"Les mesures prévues sont : "adaptation au fil de l'eau" les coûts et les impacts environnementaux seront donc variables et toujours potentiellement à la hausse !

Analyse des effets cumulés

"Elle apparaît cependant le plus souvent très superficielle et survalorisant les incidences positives, sans approfondir les incidences cumulées négatives..."

"Le dossier évoque une convention signée par l'Etat et la région avec Vinci pour 460 millions d'euros en vue de la réalisation de plusieurs projets routiers... tout cela sans évaluation environnementale qui permettrait de vérifier la cohérence de ces politiques régionales de mobilité entre elles et avec le projet de nouvelle ligne ferroviaire".

Analyse des cahiers territoriaux

NICE

Cahier *"particulièrement pauvre"*

"sensibilité forte" mais "conclut quasi-systématiquement à une absence d' incidence"

"des carences sérieuses et des erreurs factuelles"

"L'analyse fait l'impasse sur la plupart des enjeux importants"

" un accès piéton est susceptible de connaître des hauteurs d'eau entre 6 et 9 mètres" !

"gare à cheval sur zone B2 et B3 du PPR séisme", " avec effet lithologique", "présentant un important risque de liquéfaction".

"Pour la gare , la seule application des règles constructives prescrites par le PPR n'est pas suffisante pour démontrer qu'elle résistera à un séisme de référence"

"bruit cumulé avec l'aéroport non pris en compte"

CANNES

"Grand Ouest : intégralement en zone inondable"

"La ville souhaite commencer à urbaniser le secteur Est , en partie en zone d'aléa faible mais pour partie en zone rouge inconstructible"...

"le cahier territorial signale ici également des effets de site lithologique, sans en tirer de conséquences pour la tenue au séisme de la gare, du remblai ferroviaire non plus que pour les autres aménagements urbains"

"Les critiques formulées sur le volet bruit du cahier territorial Nice aéroport sont transposables à ce site"

LA PAULINE

Le bois des Tourraches (projet de dénivellation) est une colline boisée présentant des mares méditerranéennes temporaires et des zones humides du fait d'une nappe sub-affleurante qui présente les enjeux les plus importants pour les milieux naturels. Ces biotopes constituent un "habitat naturel prioritaire de la directive Habitats-Faune-Flore, qui a été évalué comme étant en état de conservation "défavorable mauvais" lors du dernier rapportage de 2018".

*"La dénivellation conduit à la **destruction définitive d'un habitat naturel d'intérêt communautaire prioritaire** (1,5 ha), d'une partie des zones humides de La Garde centre et de La Garde nord (1,76ha), à la perturbation du fonctionnement hydraulique avec une incidence très forte sur les mares. Le dossier minimise manifestement l'incidence sur les insectes. Le dossier est silencieux au sujet des sites compensations de zones humides.*

"Les augmentations de trafic sur l'A570 ne sont pas prises en compte notamment sur le plan acoustique avec les incidences cumulées du projet d'élargissement de l'A57 alors que les récepteurs ferroviaires 46 à 51 sont exposés à des niveaux de bruit liés aux circulations ferroviaires voisins de 60 dB(A) et 65dB(A) pour le point 51 en période diurne."

SAINT CYR SUR MER

"Le projet de déplacement de la gare prévoit une augmentation de 30 à 50 % avec une fréquentation de 600 000 personnes" ! pourtant 300 places de parking sont prévues et 40 places vélo ce n'est manifestement pas sérieux.

"La mise en place d'un centre commercial à proximité est de nature à susciter un trafic automobile accru dans une zone contrainte et loin du centre ville, absence de passage sous voies et 1 seul passage souterrain d'accès aux quais bas et étroit "(2,5mx2,5m)

Ce projet de gare de rabattement va augmenter la pression foncière sur les communes environnantes engendrant de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols ainsi qu'une augmentation des flux automobiles.

L'augmentation du fret en plein centre ville (sur l'ensemble de la ligne) n'est pas étudiée (risque accidents, nuisances sonores et vibratoires) alors que les phases trois et quatre vont libérer des sillons sur la ligne existante et que la ligne nouvelle n'est pas prévue pour le fret (dénivelé, diamètre des tunnels)

MARSEILLE CORIDOR OUEST

La suppression des passages à niveau, le doublement de la voie unique et *"le relèvement de vitesse, est source de nuisances sonores accrues pour 85000 personnes en 2017 notamment pour les 31 établissements recevant des populations sensibles (écoles, crèches, hôpital, maisons de retraite,...De plus le projet prévoit une augmentation de 10% de trafic routier. Loin du but recherché.*

"Une étude d'impact sur le bruit manque terriblement d'autant que les capacités ouvertes par le projet et la réouverture de la ligne de Mourepiane pour le trafic de fret sont bien réelles".

"L'ambition paysagère est faible: les aménagements étant réalisés en lieu et place d'installations ferroviaires existantes, il n'est pas prévu de mesures d'insertions paysagères" dit autrement c'était moche avant, pourquoi améliorer?"

GARE ET TRAVERSEE SOUTERRAINE DE MARSEILLE

"Les aménagements paysagers sont minimaux. C'est manifeste pour le secteur nord, composé majoritairement de deux quartiers prioritaires de la politique de la ville" (6500 habitants!)

ANALYSE COÛTS AVANTAGES

"L'analyse vise à valoriser jusqu'en 2070... les externalités du projet pour l'environnement, la santé(pollution, nuisances, sécurité routière Gaz à Effet de Serre."

*"Selon le dossier elles sont toutes positives". **"Les effets du projet sur l'urbanisation et les nuisances sonores étant très sous-estimés et l'optimisation modale de l'accès aux gares n'étant pas envisagée comme un objectif d'ensemble du projet, ces valeurs devraient être réévaluées"**.*

" dynamiques socio-économiques s'appuient sur la fiche -outil de la DGITM mise à jour en juillet 2020 avec des hypothèses qui pourraient être recalées pour les années 2020 et 2021 au vu des évolutions constatées d'autant qu'elles postulent une évolution de la mobilité proportionnelle à celle de la population, qui n'est pas confirmée à ce jour".

Le dossier fait apparaitre que les principaux bénéficiaires du projet sont (en euros 2020, actualisés en 2029 avec un taux de 4,5% par an !) les usagers des transports grandes lignes (4,7milliards €) et les usagers de la route (1,4 milliards €) puis les acteurs ferroviaires (600 millions €) et enfin les usagers du TER (290 millions d'€)

Le projet ne correspond pas à l'ambition affichée de réduction des pollutions par l'investissement massif et prioritaire dans le train du quotidien !

"Par ailleurs, les coûts indiqués ne semblent prendre en compte que des marges très faibles pour des aléas importants tels ceux sur les travaux souterrains alors même que leur probabilité est réputée élevée (70%) et le degré de criticité très élevé : 56 millions d'€" ! pour rappel le tunnel de Toulon avait coûté 4 fois le coût prévisionnel et les délais de réalisation avaient été multipliés par cinq. (+ 500%)

Conclusion :

Un projet dont l'analyse des impacts et des risques (pollution, géologie, acoustique, urbanisme, augmentation du trafic routier induit) est incomplète.

Un projet qui ne prend pas suffisamment en compte les aléas importants des coûts de construction (notamment des tunnels) de probabilité élevée et de degré de criticité très élevé.

Un projet qui ne répond pas à la problématique du fret : les camions continueront à circuler sur l'autoroute entre Aix et l'Italie.

Un projet qui ne répond pas à l'urgence climatique puisque producteur de gaz à effet de serre qui ne seront pas compensés avant de nombreuses décennies.

Un dossier orienté qui minimise les impacts négatifs et survalorise les impacts positifs quand les éléments ne sont pas ignorés voire carrément faux, pour arriver à une neutralité carbone en 2050.

Un projet qui ne tient pas compte des évolutions techniques qui vont rapidement rendre la voiture individuelle plus neutre en carbone (2050).

Un projet qui bénéficie d'abord à la grande vitesse et aux usagers de la route puis aux acteurs ferroviaires, les derniers bénéficiaires étant les usagers du TER (4,2% des bénéfices attendus ; 290 millions d'€ sur 6,9 milliards €) .

Un projet qui ne réduit donc que très peu les pollutions et nuisances liées au transport du quotidien.

Un projet phasé qui engage l'avenir et dont les phases suivantes très impactantes et risquées ont été reportées dans une démarche d'évitement...