

LES VOYAGEURS DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

Les Voyageurs de la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Association Loi 1901
JO 6 avril 1984

CONTACT

2 rue Ernest Renan
Paris 75015

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

QU'EST-CE QUE CE PROJET ?

Prolonger la ligne L.G.V Paris-
Marseille jusqu'à Nice
pourquoi ? au profit de qui ?
à quel coût ?

Nous avons lu attentivement
les documents distribués par
Réseau Ferré de France et
nous sommes posés quelques
questions que nous
développerons ci-après.

Nous développerons
également les réflexions que
nous ont suggérées l'action
des différents protagonistes
dans cette affaire.

Notre représentant est passé
à la C. P.D.P., à Nice, le 8 mars
dernier. Des documents ont
été consultés ; d'autres lui ont
été confiés et depuis lors nous
avons reçu des documents
envoyés par RFF.

Nous avons assisté à des
réunions ; nous avons lu les
commentaires parus dans
la presse.

Nous pouvons donc désormais
affirmer haut et clair
l'irréalisme de ce projet
pharaonique.

RESUMONS-NOUS !



1 - Il s'agit de relier Nice et Paris dans les plus brefs délais et RFF avance un temps de liaison de 4 heures.

a) A l'époque de la décentralisation on s'étonne d'un tel objectif d'autant qu'il s'agit désormais de penser que Paris n'est plus le centre de la France et que même les grandes écoles l'ont déserté (l'Ecole Polytechnique, l'Ecole de la Magistrature, l'Ecole de la Santé Publique et tout récemment l'Ecole Nationale de l'Administration dite ENA)

Mais passons outre.

b) Ce délai ne peut être respecté que si les trains ne s'arrêtent nulle part

Or on nous parle de gares à Marseille, à Toulon, aux Arcs, à Mandelieu, à Antibes... et, dans une certaine mesure à Nice. Dans ces conditions quel intérêt s'attache à dévier cette ligne par Marseille et Toulon, alors que le détour dessiné par les voies est important ?

Sur les plans communiqués par RFF, le massacre du paysage et des terres agricoles est évident. On s'étonne alors que le gouvernement insiste sur la protection du paysage, protection qui doit être confiée aux agriculteurs.

c) C'est ainsi que M. Bussereau, ministre de l'Agriculture, alors qu'il était en visite dans le Var, a déclaré l'autre jour (Var Matin-Nice Matin – 6 avril 2005) qu'il était impensable de laisser la L.G.V ravager le vignoble et qu'il fallait faire preuve d'imagination.

C'est la moindre qualité de nos techniciens qui reprennent platelement des schémas du XIX^{ème} siècle, ce qui est pour le moins paradoxal à notre époque ! Ainsi donc ces brillants ingénieurs - n'en doutons pas il s'agit de la "botte" de Polytechnique ou des Hautes Etudes Commerciales, et peut être même sont-ils flanqués de quelques très hauts fonctionnaires - Conseillers

d'Etat ou Préfets - ont plaqué sur un trajet de 1820 un projet pour 2020 !

Il faut dire que l'Histoire à proprement parler n'est plus une discipline en vogue. On s'intéresse bien davantage à la sociologie, à l'histoire des peuples, à celle des civilisations, à celle des progrès de la science... on philosophe sans fin, se croyant fort intelligent. Mais le fait brut, celui qui seul soit être pris en compte, se trouve dilué, noyé dans ce brouillard. Ceci étant le ministre nous invite à imaginer... nous imaginerons donc en conclusion de notre propos.

2 - Le principe du temps à gagner sur le trajet Paris - Nice laisse pantois. Pour qui, pour quoi comment ?

a) Pour les touristes ? mais ils ne sont tout de même pas à une heure près puisqu'ils sont touristes et, en principe, jouissent de leurs vacances et du temps qui doit s'écouler le

ET LE TRACÉ AU REGARD DE SON COUT ?

plus lentement possible durant cette heureuse période .

b) Pour les hommes dits "d'affaire" ? Ils ne prendront jamais le train, car l'avion sera toujours plus rapide et leur semblera plus conforme à leur mode de vie. Qu'on ne vienne pas prétendre que l'avantage du train sur l'avion, réside dans le fait que les gares permettent d'amener les voyageurs en centre-ville. En effet tel n'est pas le cas avec les gares actuelles TGV et ne sera pas celui des futures gares (Cuers – qui sera la gare de Toulon – Les Arcs – Le Muy, censé desservir l'est-varois, Mandelieu – future gare de Cannes...) Il est fait état, à cet égard, et à titre d'exemple, de la gare Lille-Europe. L'auteur connaît mal les lieux et encore moins leur histoire (on en revient toujours là !) Lille fut fortifiée par Vauban et, en dépit du désastre engendré par la guerre de 1914-1918, n'avait jamais bâti sur les glacis. Ce sont ces glacis qui ont été exploités aux fins de la réalisation de cette nouvelle gare. La porte de Roubaix qui servait d'accès à la ville a perdu cette fonction ; elle s'est trouvée ravalée à l'unique rang de monument historique au milieu d'un espace vert.

c) Pour les simples particuliers ? mais ceux là ne quittent pas forcément Paris pour Nice. Quel que soit l'attrait de Nice et quel que soit l'attrait de Paris, on conçoit mal une relation suivie entre parisiens et niçois qui nécessite une telle entreprise. Sauf à transformer Nice en "cité dortoir"

d) Qu'on ne vienne pas enfin arguer de ce que le pétrole se faisant rare, le train doit l'emporter sur l'avion. D'abord parce que l'électricité ne va pas être moins rare et la façon dont on envisage de couvrir la France d'éoliennes tend à le prouver ; on sait également que les barrages du Verdon et de la Durance ne peuvent être exploités davantage puisqu'il faut préserver le niveau des lacs, hauts sites de tourisme ;

Ensuite parce qu'il est apparu au cours des réunions qu'on envisa-

geait une connexion "rail-air", au Cannet des Maures par exemple.

Enfin parce qu'on ne nous fera pas admettre qu'on ne remplacera pas le pétrole par le nucléaire puisque qu'on en dise actuellement c'est le nucléaire qui fournit actuellement une part non négligeable de l'électricité française.

3 - L'arc méditerranéen

Curieusement le livret, généreusement distribué par RFF, fait l'impasse sur ce point. En effet les "sommités" en charge du projet, ont parfaitement compris que là elles ne rencontreraient aucun écho !

Car l'arc Lisbonne-Barcelone-Montpellier doit en réalité achever sa course à Kiev. On voit mal alors pourquoi faire un détour par Nice et Gênes, d'autant que le contournement du delta du Rhône et des étangs subséquents allongent délibérément le trajet.

4 - Le coût prohibitif de l'objet

ralentit l'enthousiasme de tous et les élus sont bien mal venus de soutenir une réalisation qui va ruiner à la fois le paysage provençal et le patrimoine de ses habitants. Car ce qui est cher, convoité, c'est ce qui se distingue par sa rareté. Or RFF veut mettre à la portée de tous ce pays merveilleux que nous appellerions le pays de cocagne si ce pays là n'était celui du Languedoc ! La Provence va donc perdre toute valeur sentimentale et patrimoniale... mais nos élus en payeront les frais par un échec aux prochaines élections!

Parlons chiffre. On nous annonce 7.000.000.000 d'euros au moins (sept milliards d'euros) sans compter les faux frais – entendons les émoluments des divers acteurs, les frais de réunion, de distribution de livrets, de publicités diverses – Il ne s'agit là que d'une estimation puisqu'ainsi que l'a dit un des responsables du projet, d'ici 2020, les chiffres auront changé.

Que couvrent ces dépenses ? Là le livret est muet.

Qui financera ? Aux termes de ce livret, et sans que d'ailleurs

les pourcentages soient spécifiés, il s'agit de RFF, maître d'ouvrage, l'Etat et les collectivités territoriales, l'Union Européenne dans "le cadre de politiques spécifiques, notamment le développement de grands réseaux européens (RTE)"

Halte là ! RTE n'est pas une personne morale. Nous l'avons démontré dans une procédure en cours devant le Tribunal Administratif de Nice ; l'affaire est en appel devant la Cour de Marseille.

L'exemple est donc particulièrement mal choisi.

RFF n'envisage pas de financer, a-t-on dit dans les réunions au-delà de 7% du projet ;

L'Etat se désengage au profit des collectivités locales.

Ce sont donc les collectivités locales qui vont devoir payer un aménagement qu'elles ne désirent pas et dont elles ne tireront aucun profit puisque ce bel objet ne fera que les traverser.

Deux exemples viennent aussitôt à l'esprit :

a) celui du tunnel sous la Manche, superbe réalisation technologique, mais gouffre financier et dont les malheureux actionnaires n'ont jusqu'alors tiré aucun profit ;

b) celui du TGV Dijon Mulhouse qui selon le journal le Monde (ed. 26 mars 2005) désespère les instances régionales. En effet ce trajet, sensiblement de même longueur que Marseille-Nice voit son coût exploser et passer 2,4 milliards d'euros, prix qui ne comporte pas celui des deux gares.

En 1998, le coût de l'ouvrage avait été estimé, gares comprises à 1,3 milliards. Sept ans plus tard le coût a quasiment doublé.

Mutatis mutandis on nous propose en 2005 des travaux d'un coût de 7 milliards. Dans quatorze ans - puisqu'on nous promet cette L.G.V en 2020 - il faut donc nous attendre à un coût de 28 milliards.

Ces messieurs qui préconisent l'ouvrage seront donc tenus pour responsables de ces dérives

L'EAU, INDISPENSABLE A LA VIE

budgétaires... mais compte tenu de leur age ils ne seront plus là pour en assumer la responsabilité !

Et revient en mémoire l'aventure de Felix Martin, le glorieux maire de Saint-Raphaël qui quitta la mairie en 1892. Certes il avait créé la ville moderne ; certes, il avait entrepris et réalisé tout un réseau de voies ferrées plus connues sous le nom de "Chemins de Fer du Sud" Mais sait-on bien que les Chemins de Fer du Sud n'ont jamais connu de réelle prospérité financière en dépit de la qualité de leur tracé ? sait-on bien qu'il a laissé la ville de St- Raphaël terriblement endettée et qu'elle ne s'est sorti d'affaire qu'en 1923 ? (l'Histoire , encore elle !)

Ainsi donc au prix d'un massacre du paysage, de sommes considérables investies, nous allons, si nous ne luttons pour faire prévaloir notre position, contribuer à la désertification et à la paupérisation de ce pays que nous aimons .

Qui, en effet, viendra voir des lieux massacrés ? On passera, peut-être mais on ne s'arrêtera plus.

Mais, dira-t-on, il restera toujours Saint-Tropez... Mais voilà c'est qu'actuellement il n'y pas que Saint-Tropez , il y a encore tout cet arrière -pays varois promis au massacre !

Il y a un problème que RFF n'envisage à aucun moment : celui de l'eau, nécessaire à toute vie.

Or amener des touristes, c'est autant pourvoir à leur bien-être physique (toilettes, entretien du linge) tout autant qu'organiser leur transport et leurs loisirs.

Or, en défonçant le massif de la Ste Baume, c'est le système hydraulique du Var qui est mis à mal. Ne pensons pas que le Canal de Provence pourra y suppléer puisqu'il doit d'une part maintenir le niveau des retenues d'eau dont l'usage touristique est bien connu et d'autre part qu'il ne peut réduire l'eau qu'il fournit actuellement à EDF. Ajoutons, pour être complet,

que cette eau est rejetée à Saint-Chamas sans aucun profit pour l'irrigation mais pour le plus grand dommage de l'Etang de Berre.

(cf. *Cour de Justice des Communautés Européennes – C239/03 – 7 octobre 2004*)

L'imagination au pouvoir

Comme nous l'avons annoncé nous exposerons quelques idées, issues de faits patents.

1 - On nous parle beaucoup de l'axe méditerranéen et nous savons qu'il s'agit en réalité, comme l'a dit d'ailleurs M. Raffarin, d'un axe Madrid – Kiev. Mais si d'aventure il s'agissait de relier Barcelone et Gênes ? on se demande alors pourquoi investir des sommes considérables pour un transport terrestre qui peut être réalisé sans dommage par mer. On ne saurait soutenir que nul n'a songé au transport maritime ! quel est donc l'aveuglement des promoteurs du fret par voie de terre ? et cet aveuglement est tel que la ligne Toulon-Civita-Vecchia (Rome) n'a fait l'objet que d'une brève notice dans le Figaro économie du 3 mars 2005 alors qu'elle fonctionnait depuis le 28 janvier précédent. Il était cependant indiqué que le trajet par bateau dure 14h au lieu de 22 h par la route, que le coût, pour un camion et son chauffeur est de 450 euros contre 800 euros d'essence et de péage par route. L'expérience avait été déjà tentée entre Toulon et Livourne, puis envisagée entre Fos et Savone : il s'agit désormais pour le plus grand bien de tous de soutenir cette liaison et nous ne saurions croire qu'un gouvernement conscient y renonce.

2 - On parle des touristes qui veulent absolument connaître Nice. Quels touristes ? ceux de l'Europe du Nord ne sont pas séduits quoiqu'on dise par notre région. Il y fait trop chaud l'été. Il est utopique de penser les attirer l'hiver : ils préféreraient toujours d'autres lieux où, à tout prendre, les conditions de séjour, et l'envi-

ronnement, sont plus séduisants que chez nous. Car l'hiver est rude en Provence.

Quant aux touristes de l'Europe de l'EST, c'est par l'Italie qu'ils arriveront ; la ligne à grande vitesse en Italie ne relève pas de la compétence française.

3 - Nice- Paris en 4 h. Pourquoi ne pas faire passer cette ligne par les Alpes ?

En effet le TGV est en passe d'atteindre Grenoble et dessert déjà Valence.

Grenoble-Nice ou Valence-Nice ces tracés auraient l'avantage de desservir une région aujourd'hui totalement à l'écart de tout transport ferroviaire

Tel est le cas également d'une ligne Avignon-Apt-Gréoux-Nice

Avignon-Druguignan-Grasse, dit aussi le "central-Var" a été envisagé jusqu'en 1933. La SNCF ne peut qu'en avoir archivé les études.

Dans l'un ou l'autre de ces cas des voies ont existé et des tunnels ont été percés. Leur réutilisation ne saurait être impossible à des praticiens avisés.

4 - Nice rattaché à l'Europe

Le GIR-MARALPIN en laisse planer l'éventualité sans développer la possibilité qui s'attache à relier Nice à Turin par Coni en suivant la voie ouverte en 1928 (Nice-Peille-Sospel –Breil) soit en joignant Nice à Vintimille puis à Breil.

On s'étonne au reste de ne pas voir figurer ces possibilités sur une carte jointe au dossier de R.F.F, dossier qui sur ce point, comme sur d'autres, se révèle fallacieux.

Et si tout ce bruit et cette fureur n'existaient que pour permettre à Alsthom d'obtenir la commande de renouveler tout le matériel ferroviaire d'Europe ?

