

## Contribution au débat sur l'opportunité d'une ligne à grande vitesse Marseille-Nice-Vintimille.

### Non à la ligne LGV-PACA.

Je viens d'apprendre que le débat public, relatif à l'opportunité de la création d'une ligne à grande vitesse (LGV) entre Marseille et Nice allait s'ouvrir juste avant le printemps 2005. Voici quelle est ma contribution écrite au débat, à laquelle il faudrait rajouter une carte d'Europe des principales lignes de chemin de fer existantes (classiques et LGV), complétée des projets de LGV.

#### Au niveau national.

Sur le site de Réseau Ferré de France, RFF, à l'URL suivant :

[http://www.rff.fr/pages/projets/fiche\\_projet.asp?code=409](http://www.rff.fr/pages/projets/fiche_projet.asp?code=409)

il est donné une estimation du coût global de cette ligne qui ferait, grosso modo, quelque 250 km entre Marseille et Nice, ou Vintimille, dans le cas d'un raccordement au réseau italien.

Ce coût serait compris entre 4 et 6 milliards d'euros.

Par kilomètre le coût serait, sur la base d'une moyenne de 5 milliards, de quelque 20 millions d'euros ( $5\,000 / 250 = 20$ ).

Sur le même site de RFF, à l'URL suivant :

[http://www.rff.fr/pages/projets/fiche\\_projet.asp?lg=fr&code=228&codeRegion=7](http://www.rff.fr/pages/projets/fiche_projet.asp?lg=fr&code=228&codeRegion=7)

il est donné le coût global du projet de train pendulaire entre Paris-Austerlitz et Toulouse, via Orléans, Limoges, le « POLT ».

En 1998 le coût était estimé à 242 millions d'euros.

La distance Paris-Toulouse, via Limoges, est de l'ordre de 750 km.

En réactualisant les chiffres de l'estimation de 1998 et en les gonflant jusqu'à quelque 500 millions d'euros, on arrive, par kilomètre, à un coût d'environ 0,67 million d'euros ( $500 / 750 = 0,67$ ).

Quand on fait le ratio, coût du kilomètre de ligne entre le projet de LGV-PACA et celui du train pendulaire-POLT on arrive à  $20 / 0,67$ , soit à quelque chose comme un facteur 30.

Remarque : le Monde daté du 13 novembre 2004 (il y a donc trois mois) publiait un article indiquant que le gouvernement abandonnait le projet du POLT, au grand dam des présidents des trois régions concernées (Centre, Limousin et Midi-Pyrénées) dans les termes suivants :

« Lors d'une réunion à Paris, mardi 9 novembre, Gilles de Robien, ministre de l'équipement, et François Goulard, secrétaire d'Etat aux transports, ont réaffirmé aux trois présidents des régions concernées (Centre, Limousin, Midi-Pyrénées) que « la solution de TGV pendulaire, en termes de gain de temps, d'échéance de la réalisation et de rentabilité du projet, n'était pas pertinente en termes d'investissement comme d'exploitation ». Cela confirme la décision prise lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003. »

Alors, je ne comprends pas bien. **Le projet du POLT est abandonné alors que son coût de revient, au kilomètre, est de l'ordre de TRENTE FOIS inférieur à celui du kilomètre de la LGV-PACA? Et l'on nous propose la LGV-PACA?**

Je me pose la série de questions suivantes, au vu des chiffres publiés.

1. Quel serait, comparé à ces 4 à 6 milliards d'euros de dépense annoncée, le prix d'un **aménagement** complet, **adapté au ferroutage**, entre :
  - a. Vintimille-Marseille-Montpellier-Narbonne-Cerbère-Port Bou (frontière espagnole, côté Catalogne).
  - b. Narbonne-Toulouse-Tarbes-Hendaye-Irun (frontière espagnole, côté Pays basque) ?

En corollaire : est-ce que les **réseaux italien, français et espagnol** sont déjà complètement **compatibles** au niveau caractéristiques électriques ? Il y avait aussi ce problème spécifique de l'écartement des voies, différent en Espagne du reste de l'Europe.

Cet aménagement complet pourrait, afin de désengorger le trafic multiple, sur une ligne unique Vintimille-Marseille (TER-TGV-marchandises) utiliser la réouverture de la ligne Vidouban-Brignoles-Aix afin, déjà dans un premier temps, de soulager le trafic de l'agglomération de Toulon.

Cet aménagement, qui concerne les quatre régions du « Grand Sud » (PACA, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine) pourrait décongestionner les axes autoroutiers A 8 et surtout A 9, littéralement « infestés » de camions. Qui n'a eu à subir sur l'autoroute A 9 ces courses infernales entre camions qui se doublent et qui nécessiteraient quasiment deux voies spécifiques pour eux seuls.

2. Quel serait le coût d' un système de TER absolument opérationnel, qui desservirait correctement chacune des trois agglomérations de Marseille, Toulon et Nice ? Pour Toulon il faudrait bénéficier d' un système complet de TER fréquents, adaptés aux usagers (usage de l'intermodalité des transports publics), sur les trajets Aubagne-Bandol-Toulon-La Pauline-Hyères centre-Hyères Aéroport, d'une part (axe Est-Ouest) et, d'autre part, La Pauline-Cuers (axe Nord-Sud), voire avec extension vers Carnoules et Le Cannet, la pression foncière conduisant bon nombre de Varois à « coloniser » de plus en plus loin le Centre-Var. Quid de la réouverture également de l'ancienne ligne Cuers-Brignoles ? Combien d'automobiles se déplaçant en masse chaque jour vers l'agglomération toulonnaise cela économiserait-il ?

3. En faisant la somme entre 1. et 2. où se situerait-on par rapport à ces 4 à 6 milliards prévus pour la LGV?

### Au niveau européen.

Quand on regarde une carte d' Europe des lignes de train on se rend compte que deux pays sont la plaque tournante du trafic et, partant, de l'aménagement des lignes, actuelles et à venir : la France et l'Allemagne.

L'activité majeure industrielle et économique de l'Europe se trouve dans un triangle dont les sommets seraient Londres, Berlin et Milan. On y inclut bien entendu la Ruhr, Paris et tout le Bénélux.

Strasbourg a la dimension européenne que l'on sait.

En 2007 elle sera reliée à Paris par une ligne à grande vitesse, au moins sur le tronçon Paris-Moselle.

Il apparaît à tous l'importance primordiale de relier le réseau LGV français au réseau allemand.

Il manque, outre l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg, et son prolongement vers Karlsruhe, un maillon essentiel dans l'axe Nord-Sud, c'est le maillon Rhin-Rhône.

Ce maillon partirait, en gros, du Creusot, et rejoindrait Mulhouse, via Besançon. Le prolongement de la ligne se ferait, soit du côté alsacien (mais cela semble difficile tant la plaine d'Alsace est peuplée et dense en activités agricoles), soit du côté allemand (Forêt Noire).

A partir de Karlsruhe il est facile d'imaginer, dans l'axe Nord-Sud, un prolongement des lignes à grande vitesse vers Francfort, puis Hanovre (centre ferroviaire capital en Allemagne), et enfin Hambourg ou Berlin.

A partir de Karlsruhe il est facile d'imaginer, dans l'axe Est-Ouest, un prolongement des lignes à grande vitesse vers Munich, puis Vienne, Bratislava et Budapest.

D'une façon à peine déguisée, que recrée-t-on, au travers de ces axes de lignes à grande vitesse, si ce ne sont des trajets fameux comme ceux de l'Orient Express ou le Paris-Moscou.

Avec les avantages, à la fois du tunnel sous la Manche, de l'Eurostar, du Thalys, et...avec la chute du mur de Berlin, de la réunification européenne.

Sans oublier l'entrée de pays comme la Bulgarie et de la Roumanie en 2007 (Sofia est sur la route de l'Orient-Express), pas plus que la question, ô combien brûlante de l'éventuelle entrée de la Turquie au sein de l'Union européenne.

Enfin, comment ne pas ajouter l'importance tout aussi primordiale dans le nouveau réseau à grande vitesse de la ligne Lyon-Turin?

Avec prolongations possibles vers Milan, bien sûr, mais aussi jusqu'à Trieste, porte sur l'Adriatique, la côte dalmate, l'Albanie, la Grèce.

Toulon, Nice auraient donc une LGV avant Vienne, Berlin ou Budapest?

**Au niveau européen il est des axes beaucoup plus stratégiques que d'autres.**

Quelqu'un qui viendrait en LGV existante de Londres jusqu'à Marseille, et qui ensuite aurait à supporter un « tortillard » jusqu'à Nice, je ne crois pas que cela l'incommoderait vraiment beaucoup. Il aurait quand même fait plus de 90% du trajet exclusivement en LGV et aurait évité tout changement de train à Paris, grâce au contournement par Roissy et Marne-la-Vallée. Et s'il était vraiment pressé le choix de l'avion Londres-Nice s'imposerait alors.

La LGV Marseille-Nice drainerait-elle des masses importantes de touristes européens autres que ceux connus actuellement? N'oublions pas que la Côte d'Azur a toujours développé une image de tourisme de « luxe », ou tout au moins de tourisme à prix élevés, qui ne peut s'apparenter à celui pratiqué par un « routard ». Ce ne seront pas, non plus, les très riches touristes de la Côte d'Azur qui prendront la future LGV.

Un Milanais voudrait venir, en train, sur la Côte? Je crois au contournement des Alpes par la ligne Lyon-Turin, puis la descente en TGV jusqu'à Marseille, bien plus qu'à une combinaison Milan-Gênes-Vintimille-Marseille.

La preuve? Comment aller, aujourd'hui, en train, facilement de Bordeaux à Lyon? Par le Massif central? Non, par Massy : Bordeaux-Massy , trois heures ; Massy-Lyon, deux heures. Total : cinq heures. Bordeaux-Limoges-Montluçon-Lyon? Au moins sept heures trente.... Certes les distances parcourues diffèrent, mais dans ce cas précis les distances se mesurent davantage en temps qu'en kilomètres, si j'ose dire.

Enfin je m'interroge, au sujet du département des Alpes maritimes sur le trajet exact qui serait celui emprunté par la LGV. La frange côtière est surpeuplée. La LGV filerait sur Nice à partir de l'intérieur, puis plongerait brutalement sur Nice? N'oublions pas que beaucoup d'habitants de la frange côtière du département quittent justement cette frange côtière pour l'intérieur, plus abordable au niveau du foncier. Quid des prix du foncier, également pour l'intérieur du département des Alpes maritimes en cas de construction de la ligne? Je nourris les plus grandes inquiétudes à ce sujet.

La question ne manquera pas de se poser également pour tout le Centre-Var.

Car, si à l'origine, un arrêt LGV n'est pas prévu, disons à Cuers, ou Brignoles, ou quelque part entre Grasse et Nice, rien de plus facile que d'en créer un, ne serait-ce que dans le but de mieux remplir certaines rames. Et l'on sait bien que deux ou trois minutes « perdues » sur un trajet, suite à un arrêt, se rattrapent aisément sur la totalité de la durée du parcours. L'effet « TGV » risque de peser encore plus lourd dans une région où déjà les prix de ce dernier atteignent des sommes astronomiques pour beaucoup.

### Conclusion (du moins provisoire).

Au niveau de l'aménagement du territoire français, qui plus est au niveau de l'aménagement de l'espace européen, la LGV-PACA ne me paraît pas d'une utilité flagrante en ce jour. Laissons bien commencer les travaux des LGV Est, de la ligne Rhin-Rhône, du raccordement avec l'Allemagne, de la ligne Lyon-Turin, du raccordement Perpignan-Figueras, avant de commencer à songer, éventuellement, à ce projet.

Qui plus est, il existe d'autres chantiers d'envergure en région PACA, comme le second tube du tunnel routier de Toulon, qu'il reste à terminer, **donc aussi à financer**.

N'oublions pas, enfin, le Centre de la France qui mérite qu'on ne le délaisse pas.

**Ce projet abandonné de la ligne pendulaire POLT est honteux.**

Le projet (?) de création d'une branche à grande vitesse Poitiers-Limoges ne résoudra pas, ne remplacera pas un ensemble de mesures qui doivent concerner toute la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Les graves problèmes posés dans le département de la Creuse, au niveau de la pérennité des services publics, illustrent ce grave malaise.

**Je suis partisan résolu de l'abandon du projet LGV-PACA dans les conditions évoquées.**

Le contribuable français et, partant, européen que je suis, ne peut accepter de tels **différentiels dans les coûts ni dans l'aménagement des territoires**, au nom également d'un **principe d'équité**.

**Combien de projets d'équipement risqueraient de passer à la trappe si quatre à six milliards d'euros étaient alloués effectivement à ce projet de LGV-PACA?**

**C'est, par conséquent, un non mais, au projet.**

Des mesures efficaces dans le domaine du ferroutage doivent être prises afin de désengorger les autoroutes du Sud de la France, notamment l'autoroute A 9, malgré l'achèvement prochain du raccordement, au niveau de Béziers, de l'autoroute A 75.

Quelle sera la politique de l'Union européenne en matière de transports routiers, quand on pense aux fortes disparités existant actuellement entre les divers Etats membres, notamment par rapport aux nouveaux venus, tels la Pologne, la République tchèque, ou la Slovaquie?

N'oublions pas, non plus, le poids énorme des taxes prélevées par les Etats au niveau des carburants. Ceci est un facteur malheureusement très aggravant au niveau des politiques de transports économiques et propres. C'est un combat de tous les instants qui s'annonce.

Des mesures efficaces doivent être prises au niveau des transports ferroviaires de proximité, de type TER, en pleine utilisation de l'intermodalité des transports en commun.

L'avenir des transports au niveau de l'Europe tout entière se jouera en combinant de façon rationnelle, économique, le transport aérien, automobile et ferroviaire.

Il n'est, enfin, nullement défavorable de se situer « en bout de ligne », bien au contraire, quand on a de réels atouts comme ceux de l'arc méditerranéen occidental. Le dynamisme autour de la probable implantation d'ITER à Cadarache en témoigne. Et il ne doit rien au projet de LGV-PACA.

PJ : une carte de l'Europe avec les lignes LGV existantes ou à venir (programmés ou souhaités).

La Garde, le 10 février 2005.

### Carte de l'Europe : lignes LGV existantes, programmées et souhaitées.

#### Trois axes Est-Ouest.

1. Lisbonne-Séville-Madrid-Irun-Bordeaux-Paris-Bruxelles-Aix-la-Chapelle-Cologne-**HANOVRE**-Berlin-Varsovie-(Minsk-Smolensk-Moscou).
2. Londres-Lille-Paris-Strasbourg-**KARLSRUHE**-Munich-Vienne-Bratislava-Budapest-(Belgrade-Sofia-Istamboul).
3. Londres-Lille-Paris-Lyon-Turin-Milan-Trieste.

#### Deux axes Nord-Sud.

1. Tarifa-Gibraltar-Madrid-Irun-Bordeaux-Paris-Bruxelles-Amsterdam.
2. Tarifa-Gibraltar-Madrid-Barcelone-Montpellier-Lyon-Le Creusot-Besançon-Mulhouse-**KARLSRUHE**-**HANOVRE**-Hambourg.

Frédéric MARSAL