

FRÉDÉRIC-GEORGES ROUX

“ NON À LA LGV TOULON-NICE ”

avril 2005

Les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Frédéric-Georges Roux

Ancien Élève de l'École Polytechnique,

Parisien d'origine, toujours en activité, informaticien, dirigeant d'entreprise dont le siège est à Paris, ayant établi sa résidence principale à Carnoules depuis 1998.

Propriétaire du Domaine des Baumes (60 hectares dans les Maures, le long du Real Martin, autour d'une Bastide du XVIIIè),

Allant systématiquement à Paris un ou deux jours par semaine pour son activité professionnelle, ainsi qu'à Sophia-Antipolis et Aix-en-Provence où il a des bureaux.

Ayant délibérément opté pour le TGV pour se rendre à Paris (via Toulon ou Aix) après avoir été longtemps abonné AOM puis Air Lib (Hyères-Orly)

CONTACT

Frédéric-Georges Roux
Domaine des Baumes
83660 Carnoules
tél : 04 94 33 21 14
04 94 33 64 09
06 07 77 68 68
fax : 04 94 33 22 19
email : fredroux@cegetel.net

SI LA LGV PACA PEUT AVOIR DU SENS POUR RAPPROCHER NICE DE MARSEILLE, LYON OU PARIS, EN REVANCHE, LA LGV TOULON-NICE EST UN PROJET INUTILE, NUISIBLE ET RUINEUX

En s'appuyant sur les documents et graphiques publiés dans le cadre du Débat Public (*Dossier du maître d'ouvrage, Pourquoi, Comment*, disponible sur Internet et les Cédéroms, 2^{ème} édition de janvier 2005, des *Études préparatoires au Débat Public*), son expérience et un peu de bon sens, l'auteur, dont le témoignage personnel est au cœur du débat, met en évidence les trois raisons manifestes pour lesquelles au moins la partie du projet concernant Toulon (nouvelle gare dans la plaine de Cuers et nouvelle voie ferrée dans le sillon permien pour relier Cuers à la probable nouvelle gare du Centre Var) doit être abandonnée : il n'y a pas de réel besoin justifiant un tel investissement dont les avantages sur les temps de parcours sont minimes ou inexistants, les conséquences négatives sur l'environnement et sur la tranquillité des habitants sont énormes et le coût prévu, avant toute dérive probable, est excessif pour prétendre à un retour sur cet investissement dont le financement n'est à la portée ni de RFF, ni de la SNCF.

Le présent document est également le résumé d'une conférence supportée par la projection d'un slide-show de plus de 60 diapositives permettant à l'auteur de démontrer son propos avec tous les arguments et tous les détails que méritent un tel débat car la forme imposée aux cahiers d'acteurs (4 pages et 12.000 signes), si elle est compréhensible pour permettre au plus grand nombre de s'exprimer librement, est cependant déséquilibrée face au volume et à la qualité des documents produits par les sponsors d'un projet qui est plus politique qu'économique ou technique. Toute sollicitation pour organiser une telle conférence est la bienvenue.

LA LGV TOULON-NICE EST UN PROJET INUTILE

Toutes les études montrent que les besoins des Toulonnais sont avant tout locaux (et donc à satisfaire par de meilleurs TER) ou en direction de Marseille dont l'attractivité est de plus en plus forte, avec une tendance, certes politiquement incorrecte, de constituer le barycentre d'une nouvelle métropole qui englobera Toulon. Les besoins d'aller vers Cannes ou Nice sont infimes et une nouvelle gare décentrée près de Cuers n'aurait aucun avantage pour les 215.000 habitants de l'ouest de Toulon qui seraient moins bien servis qu'aujourd'hui.

Pas de gain de temps

Le projet se vante de faire gagner 15 à 20 minutes sur le meilleur temps de parcours actuel (le TGV qui part de Toulon à 8h01 arrive à Paris à 11h51, il ne passe pas par Marseille mais prend l'essentiel de ses clients à Aix-en-Provence et pourrait donc déjà gagner 5 bonnes minutes s'il était direct). Mais ce ne sera vrai que pour des trains directs Paris-Cuers et il faudra rajouter de 15 à 30 minutes suivant les options pour rejoindre Toulon centre. C'est faire preuve d'une grande malhonnêteté intellectuelle ou tabler sur la bêtise des gens que d'oser parler de gain de temps.

Pas de trains directs

Ceci d'autant plus que la SNCF étant une entreprise commerciale qui sera de plus en plus soumise à des contraintes de rentabilité (le TGV ne faisant pas partie de sa mission de service public), elle ne mettra jamais de trains directs Paris-Toulon car la demande est et sera insuffisante pour les remplir.

Prenant le TGV pour Paris une à deux fois par semaine, je suis frappé, quel que soit l'horaire, mis à part aux périodes de congés, par le nombre de sièges vides dans les rames qui desservent Toulon.

Pas de clients en plus

Les TGV qui s'arrêtent à Toulon se remplissent ou se vident à Marseille, à Aix-en-Provence ou à Avignon, confirmant, si besoin était, que pour un trajet de deux heures ou moins (exemple Paris-Lyon, Paris-Lille, Lyon-Marseille...) il n'y a pas débat, l'avion est battu par le train, que pour un trajet maximum de trois heures (Paris-Avignon, Paris-Aix, Paris-Marseille...) il peut y avoir égalité, mais qu'au-delà, et ce sera vrai pour Toulon ou pour Nice si la LGV PACA voit le jour, le train volera bien peu de passagers réguliers à l'avion.

Quand on sait qu'il y a en semaine quatre vols quotidiens réguliers de Hyères à Paris, ce qui représente 800 passagers, à supposer qu'ils soient toujours pleins, on peut vraiment douter que le gain de temps envisagé arrive à soustraire plus de 200 passagers à l'avion, soit moins d'une demi-rame TGV par jour.

Les études publiées mettent aussi en évidence l'absence de besoin entre Toulon et Nice. La ligne actuelle suffit bien.

Et pourtant le TGV présente de nombreux attraits

Longtemps utilisateur de l'avion (Hyères-Orly), j'ai opté définitivement il y a deux ans pour le train en dépit de durées de trajets un peu plus longues, car le temps de transport n'est pas le seul critère de choix. Il y a au moins deux raisons à l'origine de cette décision plutôt rare chez mes amis cadres Toulonnais.

La première est le confort et la manière dont on est traité : un fauteuil de 1^{ère} en TGV n'a rien de comparable avec un siège étroit d'Air France où les coudes débordent sur les voisins et les genoux sont enfoncés dans le dossier du rang précédent. L'accès au quai et à mon fauteuil est libre et rapide et je n'ai pas la

sensation d'être traité comme un terroriste, contraint de faire six fois la queue en justifiant de mon identité pour recevoir ma carte d'embarquement, vider mes poches, ôter ma veste, enlever mes chaussures, me faire palper, embarquer, débarquer, attendre mes bagages...

La seconde est que le temps total, porte à porte, n'est pas si différent car les aéroports sont, comme le sera la Gare de Cuers, loin des centres-villes et qu'il faut prendre une double précaution pour s'y rendre (temps de trajet plus ou moins aléatoire et nouvelles exigences des compagnies qui clôturent l'enregistrement 30 minutes avant l'heure d'envol), sans oublier les retards presque systématiques dus aux encombrements du ciel ou à l'indisponibilité de passerelles.

Mais, plus important que le temps de trajet, ce sont les horaires. Qu'importe gagner une heure s'il faut partir la veille pour être à l'heure à son rendez-vous. Ainsi, pour participer à ma réunion de direction du mardi matin au centre de Paris à 10h00 et bien qu'habitant près de Toulon, je n'ai d'autre choix, sauf à coucher la nuit du lundi à Paris, que de prendre le TGV de 5h44 à Aix-en-Provence, car le premier TGV au départ de Toulon (5h40) n'arrive pas assez tôt même s'il mettait 25 minutes de moins pour faire le trajet.

J'utilise Toulon (qui est quand même plus proche que Aix) quand mon premier rendez-vous est un déjeuner. Je prends alors le TER de 7h12 à Pignans qui me dépose à Toulon suffisamment tôt pour boire un café au buffet de la gare avant le départ du TGV de 8h01. Et peu importe que celui-ci mette 3h50 ou 3h35 pour me conduire à la Gare de Lyon.

Les Toulonnais n'ont pas d'autre besoin qu'une simple amélioration des TER.

LA LGV TOULON-NICE EST UN PROJET NUISIBLE

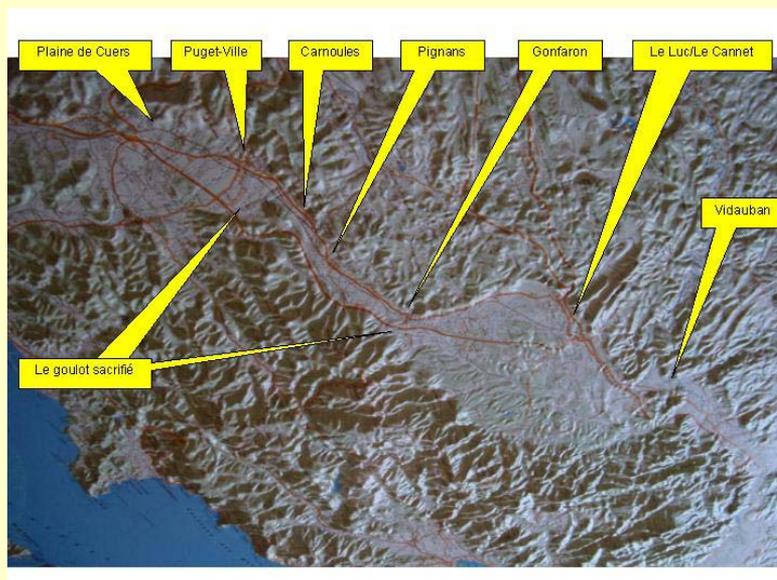
Il est incontestable que pour aller vite un TGV a besoin d'une voie spécialisée et que, compte tenu de la configuration de la ligne actuelle, il serait indispensable de construire une nouvelle ligne.

Mais a-t-on besoin de desservir Toulon autrement d'une part, et de le relier à Nice d'autre part, en construisant une nouvelle gare à Cuers et de nouveaux bouts de ligne, en massacrant l'environnement pour contourner ou percer le massif de la Sainte-Baume ou pour ajouter un mur de béton dans l'étroit couloir permien (Carnoules-Pignans-Gonfaron), quatrième tranchée qui viendrait s'ajouter à la Nationale 97, la voie ferrée actuelle et l'autoroute A57 et priverait ses habitants d'un accès libre et direct au Massif des Maures, à sa faune et à sa flore, aux truites du Real Martin, multiplicateur de décibels qui rayerait d'un trait un paysage calme et serein dont l'Europe entière nous envie la beauté

Un massacre environnemental

À l'heure où nous venons d'inscrire le principe de précaution dans notre Constitution, le quatrième objectif du projet exprimé par Michel Vauzelle « trouver une solution réalisable financièrement dont les conséquences sur l'environnement restent acceptables » est en soi inacceptable.

Il n'est pas nécessaire d'être érarque ou polytechnicien, ni d'être engagé chez les Verts, pour appréhender les dégâts irréversibles qu'une telle ligne ne pourra éviter, les nuisances et spoliations que son tracé provoquera et les nouveaux risques qu'elle induira dans un environnement déjà critique sur le plan des incendies et de la pollution des rivières et des nappes phréatiques.



Sauf à être devenus déments ou avoir des intérêts personnels invouables, les habitants et les élus du Var ne peuvent que s'opposer au projet.

Nous avons le devoir de protéger et de laisser intacts à nos héritiers :

- des massifs, des paysages, des rivières, des sources, des nappes phréatiques,
- une faune en liberté (oiseaux, poissons, mammifères, tortues de Maures...), des forêts, une flore que les risques d'incendie exceptionnels menacent,
- des vignobles de grande renommée voués à l'arrachage,
- des villes et des villages avec des habitants tranquilles qui perdront la vue, l'ouïe, leurs souvenirs et dont le patrimoine ne pourra jamais être indemnisé à sa juste valeur.

Nous devons empêcher la mutilation mortelle du sillon d'un kilomètre de large qui va de Cuers à Gonfaron et que la machine de guerre qui s'est mise en branle a dans sa ligne de mire, car une LGV c'est d'abord une ligne droite et horizontale qui pollue tout sur un bandeau de plusieurs centaines de mètres, détruit les maisons et chasse les habitants qui peuvent partir ou assourdit ceux qui sont contraints de rester.

Ne laissons pas percer les Maures, ni les trancher. Ne laissons pas dévier le Real Martin. Ne laissons pas arracher les ceps du Château Deffends, de La Cressonnière ou de Rimauesq. Ne laissons pas transplanter les ânes et les tortues de Gonfaron.

Mais ne soyons pas égoïstes, pensons aussi à nos voisins de Cuers, de La Roquebrussanne, de Signes, de Néoules ou de Vidauban qui n'auront, eux non plus, aucun avantage à ce que Toulon ait son TGV de prestige et qui risquent d'être privés à jamais du calme et de la qualité de vie qu'ils ont choisis pour permettre à quelques touristes parisiens ou étrangers de venir en 20 minutes de moins fouler notre Provence.

Un projet honteux

Quant à moi, habitant à proximité de Cuers et client actuel du TGV pour me rendre chaque semaine à Paris où j'ai mon siège social, je serai pourtant un bénéficiaire évident d'un tel projet, mais j'aurais honte de le soutenir pour gagner 50 minutes par semaine face aux nuisances qu'il imposerait à mes voisins et à tous ceux qui en souffriraient ou se verraient expropriés ou spoliés.

LA LGV TOULON-NICE EST UN PROJET RUINEUX

Pas de justification économique mesurable

Le projet prévoit une dépense de 5 à 8 milliards d'euros suivant les options sans justification économique chiffrée :

- Quels risques de dérive (coûts, délais) ?
- Quel retour sur investissement et en combien de temps ?
- Combien de voyageurs en plus ? En quelle année ? À quel tarif ?
- Combien de minutes gagnées par personne et par an ?
- Quels avantages sociaux et humains pour les habitants de la région ? Quel impact sur l'emploi local ? combien de viticulteurs en moins ?
- Quel impact positif sur l'environnement, sur le paysage, sur les ressources en eau, sur les forêts, sur la faune, sur le calme de notre région ?
- Combien de propriétaires spoliés (le patrimoine privé n'est pas considéré dans l'étude) ?

Un kilomètre 3 fois plus cher que la moyenne

Et à ce prix là, avant toute surprise ou toute dérive (faut-il évoquer les avatars du tunnel routier de Toulon, dont le seul tube à sens unique ne facilite que les migrations matinales vers Marseille), il ne s'agit que « d'une LGV limitée jusqu'aux environs de l'Estérel (*sic*) ».

C'est donc un coût de 22 à 39 millions d'euros au kilomètre alors que le kilomètre des LGV actuellement en construction coûte 2 à 3 fois moins cher (12 millions en moyenne).

Mais il ne s'agit là que d'une moyenne car le kilomètre après Draguignan (Estérel) et surtout celui après Cannes (les tunnels de Nice et au-delà) est estimé entre 50 et 65 millions d'euros : à ce prix, la LGV ira-t-elle jusqu'à Nice ou s'arrêtera-t-elle à Cuers ?

Qui doit payer ? Qui va payer ?

Le besoin de financement est considérable et à ce stade du projet, nul ne dit comment cette somme sera financée et encore moins comment elle sera remboursée.

La logique économique voudrait que ce soit RFF qui finance la totalité de l'investissement (avec des prêts, bancaires ou non) et donc augmente sa dette actuelle, puis se fasse rembourser dans 20 ou 30 ans (avec les intérêts) par la SNCF grâce au trafic voyageur de ses activités commerciales qui se doivent d'être rentables.

Mais, comme à l'accoutumée, il est probable que le financement sera largement public (État, collectivités territoriales...) en puisant sur les impôts actuels et en se faisant rembourser (éventuellement) par de nouvelles ponctions futures : c'est ainsi que les politiques d'aujourd'hui financent deux fois leurs dépenses et augmentent la dette publique dont nos enfants et petits enfants hériteront.

Or la SNCF est un gouffre avec une comptabilité truquée (cf. *SNCF, Le Rapport Interdit* de Christian Julienne, publié en 1996 aux Éditions Les Belles Lettres, qui montre qu'en année pleine, la SNCF coûte plus de 12 milliards d'euros aux contribuables et ne paye pas ses investissements).

RFF, qui gère et développe les infrastructures ferroviaires dont les investissements passés ont plombé les comptes de la SNCF, croule sous la dette (cf. *Le Figaro Économie* du 12/04/05) et le milliard et demi que lui verse annuellement la SNCF pour rémunérer l'usage de ce réseau permet à peine de payer les intérêts de sa dette actuelle de 27 milliards d'euros.

Conclusion et recommandation

Ni les Français, et encore moins les Provençaux n'ont les moyens de s'offrir une Ligne à Grande Vitesse dont les nuisances sont inacceptables et dont le besoin n'est pas justifié.

Si, à la rigueur, il peut s'avérer que l'agglomération Cannes-Nice mérite une liaison directe nouvelle, le bon sens ne peut que lui faire éviter Toulon, dont les besoins vers Paris sont satisfaits aujourd'hui et ceux vers Nice pourraient être satisfaits demain, si besoin était, par une meilleure utilisation de la ligne existante Toulon-Les Arcs et son raccordement à la LGV directe Paris-Nice en Centre Var.

Ce scénario simplifié, économique, non polluant, permet immédiatement de mettre Toulon centre à moins de 3h45 de Paris (sans passer par Marseille ni s'arrêter à Aix ou Avignon, mais à condition d'avoir assez de clients) et demain, si c'était nécessaire, d'avoir quelques rames TGV entre Nice, Cannes et Toulon centre, roulant à grande vitesse dans l'Estérel et un peu moins vite sur la ligne actuelle. Là encore, les écarts de temps ne seraient que de 10 à 15 minutes : pas de quoi bouleverser les Maures ni percer La Sainte-Baume.

Un tel scénario représente une économie de plus de 2 milliards d'euros. En supposant que la LGV Toulon puisse attirer de 500 à 800 clients de plus par jour (c'est le chiffre maximum des études), à moins de 40 euros de revenu supplémentaire par billet, la SNCF se priverait de 30.000 euros par jour, soit moins de 10 millions par an. En supposant un prêt à 0% et que toute la somme soit consacrée au remboursement de cette dette, il lui faudra plus de 200 ans pour couvrir cette dépense supplémentaire superflue !!!