

Jean-Yves Mornand  
12, chemin des Bruyères  
83 430 Saint-Mandrier

NOTE n°1 d'observations

**Débat Public LGV- Provence-Alpes Cote d'Azur**

**Participation au débat public sur la LGV**

Pièce jointe à ma lettre LR avec AR du 20.4.04

### QUESTION A POSER A RFF

#### **Objet : Les coûts de réalisation, besoins et origines de financement**

Les coûts qui sont un élément essentiel de décision ne font l'objet que d'une note succincte pages 44 et 45 du dossier " scénarios " du maître d'ouvrage. Ils sont cependant un élément essentiel de la décision pour le choix d'une variante.

Par ailleurs, dans le document contexte et enjeux de la ligne nouvelle, on lit " Un projet réalisable à coûts maîtrisés " et l'on compare les différents coûts des LGV réalisées, en cours de réalisation , prochainement Rhin-Rhône ou à réaliser ( PACA)

#### 1 – Sur la maîtrise des coûts

Il est étonnant de la part de RFF de parler de la maîtrise des coûts, alors qu'il est connu dans le cas des grandes infrastructures que les coûts ne sont jamais maîtrisés. On peut citer par exemple :

- Eurotunnel dont les coûts ont explosé mais qui présente l'avantage de publier le coût final de l'ouvrage très bien connu à ce jour mais toujours inconnus le cas des financements publics.
- La ligne TGV Rhin - Rhône ( 150 km environ et comparable à la ligne PACA ) dont les coûts semblent aussi exploser puisque l'augmentation à ce jour annoncée récemment serait de 2 milliards d'euros. Dans ce cas, cette situation semble être mise sur le compte de l'augmentation du prix de l'acier ( ce qui constitue une augmentation corrélative des travaux parfaitement légitime ) **et semble-t-il** du fait du passage des études du stade d'avant projet sommaire au projet d'exécution ( ce qui n'est pas acceptable et tend à démontrer que les avant-projets ont été bâclés) Les suisses qui avaient accepté un montant de financement ( liaison Mulhouse/Bâle ) on bien entendu en gens sérieux refusé d'augmenter leur participation. In fine, ce sont les contribuables des conseils généraux des département traversés qui paieront.

Le défaut de maîtrise des coûts est due :

- Estimations volontairement optimistes pour "aider" à la décision
- Incapacité des maîtres d'œuvre à maîtriser les estimations avant l'exécution des travaux et les coûts pendant l'exécution des travaux .
- Incapacité des maîtres d'ouvrage d'obtenir des maîtres d'œuvre des prestations satisfaisantes.
- Maladie bien française qui donne la priorité à la "décision politique" sachant que le financement suivra. Tel semble être le cas du dossier LGV - PACA où l'étude

détaillée des coûts a été sommairement traitée. D'plus la maîtrise des coûts ne fait pas particulièrement partie du savoir faire des maîtres d'œuvre.

RFF devrait donc être invitée à réactualiser le dossier coûts de LGV/PACA en fonction :

- Des coûts actuellement constatés sur le LGV Est.
- Des coûts réactualisés de la LGV Rhin/Rhône au state de projet définitif et dont les travaux, même en l'absence de financement complet, devraient débiter en janvier prochain.

## 2 – Sur le détail estimatif des différents coûts

Les coûts des lignes LGV ont quatre composante essentiellement variables suivant le tracé adopté :

- Le foncier ( expropriation, libération des emprises, achats de terrains et bâtis nécessaires à la construction de la ligne et des gares ) Il est évident que lorsque l'on se rapproche des zones urbanisées dont la zone de Marseille les coûts deviennent extrêmement élevés si bien qu'il est préférable d'utiliser les tunnels malgré les aléas dont ceux géologiques qui peuvent impacter cette solution comme on a pu le constater pour le tunnel sous Toulon. Le surcoût des tunnel par rapport à une ligne normale devraient être affectés au foncier et non pas aux travaux.
- Les travaux à répartir séparément en voie normale et tunnels
- Les coûts de la maîtrise d'œuvre qui dépend directement du coût des travaux
- Les coûts de la maîtrise d'ouvrage et de l'assistance qui lui est nécessaire pour la conduite des travaux et le contrôle de la maîtrise d'œuvre

RFF devrait donc être invitée à présenter ces coûts séparément, le foncier étant un des facteurs de décision par exemple du passage ou non par Marseille ou Toulon incidence que les citoyens qui prennent part au débat devraient connaître

De même que l'on suppose que les coûts annoncés dans l'enquête comprennent bien l'ensemble de ces coûts visés ci-dessus et non pas seulement le coût des travaux ce que RFF devra bien confirmer.

Par ailleurs, RFF devrait se prononcer sur la fiabilité raisonnablement possible des coûts pour le passage des lignes en tunnel en ce sens que plus la longueur de tunnel sera courte, moins nous aurons de dérive/. Je considère qu'envisager de passer en tunnel sur une longueur de plus 20 km. pour certaines variantes nous paraît suicidaire.

## 3 – Origines des financements

RFF devrait rappeler que l'essentiel du financement provient du public dont les conseils régionaux et généraux

Conclusion :

Dossier de RFF insuffisant , la maîtrise des coûts paraissant secondaire pour ce maître d'ouvrage alors que l'on sait que l'état des finances publiques, tant nationales que régionales et départementales est particulièrement préoccupant. Les citoyens de PACA doivent savoir que le financement de ce LGV leur incombe.

Il nous paraît donc d'une urgente nécessité que soit versé au débat public un dossier sérieux sur les coûts et le financement sans quoi le débat public organisé serait sans réelle utilité.

Je suis persuadé que Messieurs les Présidents des Conseils Régionaux et Généraux des départements concernés poseraient les mêmes questions et c'est pourquoi j'envisage d'adresser une copie des présentes à M .Le Président du Conseil Général du Var – Département où je paie mes impôts locaux.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized first letter and a long, horizontal, wavy line extending to the right.

Jean-Yves Mornand  
12 chemin des Bruyères  
83 430 Saint-Mandrier

NOTE n°2 d'observations

### **Débat public LGV – Provence Alpes Cote d'azur**

#### **Participation au débat public sur la LGV**

Pièce jointe à ma LR avec AR du 24.04.05

#### QUESTION COMPLEMENTAIRE A POSER A RFF en matière de coûts.

Pourquoi un financement italien n'a pas été recherché comme un financement suisse obtenu pour la LGV Rhin /Rhône jusqu'à Mulhouse et qui doit desservir bale ? En effet, je note dans le document du maître de l'ouvrage que la LGV doit être étendue jusqu'à Vintimille. Il s'agit non seulement d'une situation tout à fait analogue et ce d'autant plus que les Italiens dans la région de Vintimille ont certainement plus besoin que les Suisses de la région Bale/Zurich d'être relié à la Grande-Bretagne ou l'Europe du Nord. On rappellera que la liaison de la Suisse à l'Europe du Nord est largement assurée à travers l'Allemagne.

#### NOTES SUR LES VARIANTES SCENARIOS PROPOSES PAR RFF

Etant citoyen domicilié dans la région de Toulon, je me limiterai à des commentaires relatifs à la région de Toulon en particulier et au Var en général.

En effet les problèmes relatifs à la construction de la LGV à travers les Bouches-du-Rhône et les Alpes Maritimes sont non seulement très différents de ceux de Toulon mais peuvent parfois être de nature totalement contraire. D'autre part, les citoyens de ces départements participant au débat public sont en bien meilleure position que moi pour débattre des affaires qui les concernent.

Il en est à priori de même pour les Conseils Généraux.

On rappellera que le financement proviendra du Conseil Général du Var pour ce qui concerne la ligne desservant Toulon et l'Est-Var et vraisemblablement proportionnellement au coûts du système de desserte ce que RFF a omis de rappeler dans le document du maître de l'ouvrage.

Le financement à l'échelle régionale est un tout autre problème totalement indépendant de celui de Toulon.

Ce financement proviendra d'emprunts qui in fine seront à rembourser sous forme d'impôts locaux par les citoyens du Var. Or la hausse continue des impôts notamment suite à certains désengagements de l'Etat pèse de plus en plus lourdement sur les revenus modestes et les autres et c'est pourquoi tout financement d'infrastructure nouvelle doit s'appécier à partir de **son utilité clairement démontrée.**

1 – Toulon/Paris

L'utilité est définie en fonction de temps du gain de temps suivant les scénarios entre Toulon et Paris comparé au coût additionnel du projet pour une desserte de Toulon.

Ce temps de parcours amélioré n'apparaît pas dans le document du maître de l'ouvrage. En effet, en se reportant aux tableaux de comparaison de ces gains en fonction des scénarios, on constate

- d'une part que les temps de parcours calculés pour chaque scénario ( un axe, deux et trois axes ) sont les meilleurs temps de parcours sans arrêt intermédiaire,
- d'autre part le temps actuel annonce qui lui comprend les arrêts intermédiaires.

ce qui revient à comparer ce qui n'est pas comparable,

et ce qui est donc incohérent.

Cependant même en prenant le temps actuel de parcours de 3h50 entre Toulon et Paris avec un arrêt à Marseille de l'ordre de 10 à 15 minutes, ce temps est de 3h35 à 3h40 comparé aux temps des scénarios qui vont de 3h15 à 3h20 pour Toulon centre soit un gain de 20 minutes ce qui démontre le peu d'utilité des propositions de RFF.

A noter que ce temps actuel peut encore être réduit si Marseille est court-circuitée ( absence de passage par Marseille )

L'utilité de la proposition de RFF n'est donc pas démontrée.

Les remarques suivantes s'appliquent également pour la région de Hyères desservie également comme Toulon par le TGV.

#### Gare de Toulon Nord

Un gain de cinq minutes supplémentaires pourrait être envisagé si l'on créait la gare dite Nord Toulon. Cette gare apparaît comme des plus inutiles en effet :

-Le temps de parcours entre Toulon Centre et Cuers est très variable et souffre du rétrécissement à deux voies de l'autoroute de Toulon Est de sorte que tout gain sur le parcours du TGV est totalement englouti par les temps de trajet Toulon Centre/Cuers.

-Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi les citoyens de Toulon Est seraient mieux servis que les citoyens de Toulon Ouest ( plus nombreux et je pense à ceux de Toulon Ouest, La Seyne sur Mer, Six-Fours, Ollioules, Sanary etc )

- Enfin une gare routière toute neuve vient d'être créée par le Conseil Général à proximité de la gare actuelle et que le futur tramway desservant l'agglomération toulonnaise passera près de celle-ci ce qui démontre de la part de RFF une ignorance inexcusable du schéma d'aménagement des transports de la région de Toulon.

La proposition de RFF en ce qui concerne la création d'une gare TGV de Toulon Nord n'est donc pas justifiée

#### Gare de Toulon Centre

La création d'une gare souterraine à Toulon Centre dont les coûts n'apparaissent pas dans le document de RFF présente un certain nombre d'inconvénients, la traversée de Toulon par des

tunnels est aléatoire, les tunnels routiers actuels s'étant fortement heurtés aux aléas géologiques de sorte qu'à ce jour un seul tunnel a été percé et à un prix exorbitant.

RFF ne semble pas très bien connaître les problèmes liés à la géologie. De plus pour deux ou trois TGV par jour entre Toulon et Paris, tout passage souterrain nous paraît parfaitement inutile et de plus très risqué sur le plan des coûts.

## 2 – Desserte de Var Est.

Pas d'objection à la connexion de la ligne Toulon/Nice existante à la future LGV dans la région du Muy et création d'une gare Est Var

## 3 – Desserte Toulon/Région Sud Alpes Maritimes.

On rappellera que la configuration de la zone Ouest Alpes Maritimes s'étend de Cannes à Vintimille. Cette zone est linéaire très différente des agglomérations de Toulon et de Marseille, très ramassées autour de ces deux villes.

Cette configuration linéaire et de plus extrêmement peuplée induit des temps de parcours à partir du centre de gravité ( la Gare TGV ) pour desservir la zone extrêmement importante et de plus là où la circulation routière est difficile.

Tout gain sur le trajet TGV entre Toulon et la destination finale entre Menton et Cannes est de la sorte anéanti à moins que le TGV ne s'arrête à toutes les gares entre Cannes et Menton ce que RFF ne dit pas.

Par conséquent pour les relations commerciales et de travail la LGV entre Toulon et tout point situé entre Cannes et Menton ne pourra jamais en matière de temps et de coûts concurrencer la voiture ( ou le bus )

Par conséquent l'utilité d'une LGV entre Toulon et Nice est inutile et ce d'autant plus que la voie ferrée normale entre Toulon et Cannes sera améliorée du fait du raccordement à la gare de Est Var à la future ligne LGV.

## CONCLUSION GENERALE

Toulon n'est pas concernée par cette LGV qui lui est inutile.

L'étude de RFF n'est pas crédible en ce qui concerne Toulon.

Elle présente un certain nombre d'insuffisances déjà démontrés.

On est étonné que Toulon soit très impliquée par les trois scénarios choisis arbitrairement par RFF ce qui pourrait s'expliquer de la manière suivante :

- Faire plaisir aux habitants de Toulon qui souhaiteraient malgré les coûts avoir une LGV.
- Incapacité de RFF de produire des études faibles et crédibles

- Démarche naïve qui consisterait impliquer Toulon pour rechercher auprès du Conseil Général du Var une participation importante aux financements.

**La construction d'une LGV passant par Toulon est donc sans objet ; RFF se trompe dans sa méthode de recherche de financements. Nous lui suggérons s'adresser plutôt à Monsieur le Président de la Région PACA lequel pourrait trouver des fonds européens, réclamer une participation à Monaco à l'Italie et à l'Etat, aux conseils Généraux des Alpes Maritimes et éventuellement à celui des Bouches-du-Rhône si ce dernier considère qu'une liaison ferroviaire LGV entre Marseille et Nice est essentielle au développement des relations de ces deux départements.**

**L'étude de RFF n'est pas recevable**

**Jean-Yves MORNAND**

**Contribuable Résident dans le Var**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Y. Mornand', written over a horizontal line.