

Alain Dornic
32 Av. Bellevue,
06100 Nice
Tél/Fax 04 92 09 18 56

25 mai 2005

M. le Président de la CNDP
LGV PACA
Autorisation 71338
13249 Marseille Cedex 01

Monsieur le Président,

Ayant pris connaissance de divers documents sur le projet de LGV PACA, je vous prie de trouver ci-dessous mes commentaires, à verser au Débat.

Pour moi, cette LGV est une **fausse bonne idée**. Tout au moins, j'estime qu'il y a bien d'autres priorités si on veut améliorer les communications en Région, favoriser les transports en commun, prévoir l'avenir.

L'idée dominante des TGV, jusqu'ici, a toujours été centralisatrice : aller vite de Paris en province, et réciproquement. L'idée de rejoindre Nice à partir de Paris, et vice versa, en gagnant un peu de temps, disons 1H30 sur 5H30 (au mieux, car il y a tellement de « si » qu'on peut se demander ce qui résultera au bout du processus décisionnel et des possibilités financières), soit environ 25 %, justifie-t-elle les efforts et le coût ? Par exemple le futur TGV Paris-Strasbourg-Francfort fait gagner 40% du temps sur le trajet avec un potentiel de voyageurs bien supérieur.

- 1- je pense que le train n'est pas du tout un concurrent à l'avion entre Paris et Nice pour la clientèle d'affaires. L'offre aérienne est bonne et s'améliore. Côté temps, 1H30 contre 4H, c'est vite vu, même de centre à centre (et beaucoup dépend de la destination finale). On peut faire l'aller et retour dans la journée en avion, ce qui ne sera jamais le cas en train. De plus, la défense de l'environnement n'est pas un objectif de la clientèle d'affaires.
- 2- quant à la clientèle touristique ou privée entre la capitale et la Côte d'azur, fait-elle si souvent le voyage ? Est-ce qu'un voyage annuel –ou même trimestriel- justifie l'attractivité (sans parler du coût pour la collectivité) de 1H30 de gagnée. C'est encore plus dérisoire pour les retraités qui ont tout leur temps !
- 3- le seul moyen de rendre l'offre LGV attractive serait le différentiel de prix, en particulier en appliquant le principe pollueur-payeur, c'est-à-dire un prix qui tiendrait compte du rapport pollution par personne transportée, très favorable au train. Mais on n'est pas au début d'un commencement de germe de réflexion sur ce sujet, ... et encore moins d'application.
- 4- Bref, je suis persuadé que la LGV PACA n'a **aucune justification économique pour Paris-Nice**, la distance est trop grande.

Pour les déplacements Marseille-Nice, on est dans un scénario différent. Là, la concurrence se fait avec la voiture particulière. Idem avec Toulon. Quant on lit dans un de vos documents : « *En 2020 sur autoroute à cause des embouteillages il faudra 3H25 pour relier Marseille à Nice en voiture, contre 1 à 1H25 en TGV* » on se demande quelle crédibilité il faut donner à ce projet : cette affirmation est

purement gratuite et bien évidemment ne repose que sur une accumulation de suppositions. Disons que la concurrence sera effective selon la destination finale. Si on va de Sophia-Antipolis à l'Hôtel de Région de Marseille, la voiture sera plus rapide, de même si on va de la Foire de Marseille à Acropolis. Sans parler d'un déplacement de Vitrolles à Carros. En outre, bien évidemment, tout dépendra de l'emplacement de la gare terminale de la ligne sur la Côte d'Azur. Il se trouve malheureusement que le million d'habitants de la Côte d'Azur est très dispersé. On dirait que pour les promoteurs de la LGV le voyageur est par définition celui qui se déplace de gare à gare ; les ruptures de charge, connaît-pas. C'est symptomatique comme tous les calculs technocratiques réduisent une agglomération à une gare centrale de train !

Là encore la concurrence pourrait tourner à l'avantage du train en fonction d'une tarification avantageuse : prix de l'essence en hausse vertigineuse, péages élevés, subventions aux transports publics, application ferme du Protocole de Tokyo, ... mais on peut en douter vu le type d'économie de marché bien ancré en Europe, les lobbies, les principes de concurrence de l'Union Européenne, ... Bref, sur la base du temps « gagné » dans les liaisons entre métropoles régionales, je pense que la LGV PACA n'a **qu'une justification marginale**.

Par contre, je pense qu'il y aurait des investissements bien préférables, avec un budget combien plus faible, que ceux envisagés par la LGV.

- 1- privilégier les **déplacements locaux et régionaux**. Etendre et améliorer l'offre de desserte des villes côtières avec des trains TER bien séquencés, des parkings-relais aux gares, des liaisons coordonnées (intermodalité, domaine en friches !), etc... Dans cet esprit, la 3^{ème} voie entre Cannes et Nice est une excellente décision.
- 2- améliorer l'**attractivité des trains régionaux** : confort, silence, service de bagages inspirés de l'avion, accueil en gare, tarification, information réactive, etc... Malheureusement je vois que toutes ces choses qui, au total, rendent la vie plus facile et incitent fortement à prendre le train, n'attirent pas le corps des ingénieurs de la DDE, de la SNCF et de RFF, qui ne veulent que la vitesse et les prouesses techniques. Je signale que depuis 40 ans la vitesse des avions n'a pas changé, mais le transport aérien a fait de gros progrès pour l'utilisateur, et le développement du trafic a largement suivi.

Si on voulait accorder des budgets plus importants, la priorité devrait être donnée au **ferroutage**. La direction serait d'éviter la pollution et l'engorgement de l'A8 par les poids lourds. Ceci bénéficierait réellement à la qualité de la vie en PACA bien plus que les minutes grappillées sur les transports de passagers.

Au total, j'estime qu'il est dommage qu'aujourd'hui on soit tant obnubilé par la vitesse et les investissements lourds, au détriment de la qualité de service.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

