

Objet : **Demande d'étude comparative entre modernisation du réseau ferroviaire existant et projet LGV PACA par des experts indépendants**

**Monsieur le Président du Conseil Régional PACA,
Mesdames et Messieurs les Conseillers Régionaux,**

Les signataires de ce courrier ont pour mission de vous demander de mandater un cabinet d'experts **indépendants afin de réaliser une étude** qui permette de **comparer les avantages et les inconvénients du projet actuel de LGV PACA et ceux de la modernisation des voies ferrées existantes.**

Par modernisation des lignes existantes nous entendons notamment : *contournement ou enfouissement au niveau des zones sensibles, adoucissement des courbes, réouverture des lignes et des gares fermées, doublement de certains tronçons, aménagements antibruit, emploi des trains pendulaires vendus par Alstom....*

Notre demande, en cette période estivale qui voit RFF et le COPIL se livrer à une propagande préoccupante, se fonde sur les éléments suivants :

- **Le coût économique** astronomique : 18 à 20 Milliards d'euros, selon les sources et aux conditions financières de 2008.
Ce montant n'incluant pas le coût d'exploitation (la consommation électrique augmente avec le carré de la vitesse) ni le coût des infrastructures routières et fonctionnelles nécessaires, ni même la réalisation des lignes THT indispensables. Ceci alors même que selon le rapport Mariton sur le SNIT, les recettes ne couvriront que 10% du montant (actuel et parcellaire) des investissements.
- **l'arc ferroviaire Gènes-Barcelone**, qui ne tient aucun compte de la perspective du tunnel du Mont Genève financé par la région PACA, ni de l'utilisation, à l'évidence préférentielle de l'avion, de surcroît à meilleur coût, par les utilisateurs de ce trajet, ne constitue qu'un **leurre** ;
- **le gain en émission de CO2 généré par ce projet** n'est absolument pas crédible, le rapport suédois remis en mai dernier au Parlement Européen en attestant ;
- **l'absence de perspective d'un essor économique** des zones traversées. Tous les experts s'accordent là dessus, y compris ceux de RFF ;
- **Le leurre également de la saturation de l'aéroport de Nice** dont la fréquentation vient de diminuer nettement depuis deux années consécutives ;
- **Le leurre enfin du remède miracle à la saturation des autoroutes.** Certes, celles-ci sont en parties congestionnées, notamment aux entrées des villes, mais la raison principale de cette situation est le transport de fret, et seuls les transports en commun et en particulier des lignes TER permettant d'augmenter le ferroutage des marchandises pourraient y remédier.
- **Le coût environnemental et agricole** considérable puisque ce serait au minimum 2000 hectares de terres cultivables et de sites naturels qui seraient

irréremédiablement détruits. Ces destructions seraient encore plus importantes si l'on y intégrait l'assiette des infrastructures nécessaires.

- **Le coût humain**, tout aussi conséquent pour des centaines de milliers d'habitants qui verraient leurs lieux et leur qualité de vie menacés par les nuisances indissociables du projet proposé, qu'elles soient sonores, hydrogéologiques, vibratoires ou encore électromagnétiques ;
- **Le système d'épuration sociale au détriment des populations autochtones** lié à l'augmentation du prix du foncier, lequel deviendrait très rapidement totalement inaccessible ;
- **Les PPP**, nouvelle « poule aux œufs d'or » pour certains, alors même que ces associations sont garanties voire financées jusqu'à 80% par l'Etat, qu'ils n'enrichissent que les entreprises privées du BTP et qu'ils ont sérieusement obéré les finances du Canada et de la Grande Bretagne qui les ont conclu bien avant la France.

Pour les signataires, l'intérêt général et l'utilité publique consistent bien plus sûrement à répondre aux **besoins** des habitants de la région : un réseau ferroviaire régional fiable et bien maillé accessible partout, des écoles, des crèches, de l'emploi.....

Puisque les accords de Grenelle prévoient la possibilité de « *remplacer un projet par un projet alternatif si celui-ci, tout en rendant les mêmes services, coûte moins cher* », l'intérêt général et l'utilité publique ne sont vraisemblablement pas de créer pour y rouler en théorie à 300 km/h cette ligne ferroviaire nouvelle de200km, qui plus est à un coût **kilométrique minimal estimé de 50 à 75 millions d'euros**, alors qu'il n'est que de 10 millions d'euros par voie kilométrique supplémentaire dans le cadre de la modernisation des voies existantes.

Pour toutes ces raisons, une analyse alternative et indépendante s'avère d'autant plus indispensable que son coût serait dérisoire au regard des 230 millions d'euros octroyés depuis 2005 à RFF pour des études, qui ne semblent pour la plupart, que des « copies mises à jour » des documents des années 90 et pour les autres, des études dites « fonctionnelles » sans aucun rapport, de l'aveu même du chef de mission, avec la réalité géographique ou topographique des lieux.

Comptant sur la prise en compte de notre demande, guidée, en ces temps de disette budgétaire, par le seul souci de l'intérêt général, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames e Messieurs les Conseillers Régionaux en l'expression de notre vive considération.

20 août 2011

Liste des signataires sur la page suivante : au total 25 associations signataires

ASSOCIATIONS SIGNATAIRES

Association Bagnolaise d'Information *dumont.william@orange.fr*

Association Citoyenne des Contribuables Roquebrunois
contribuablesroquebrunois@gmail.com

Association de Défense du Plan de la Garde *a.d.p.l.g@laposte.net*

Association pour la Préservation des Espaces Naturels entre Maures et Estérel
jcayron@sfr.fr

Association Pour la Protection de l'Environnement - LE MUY *appel-lemuy@wanadoo.fr*

Association Pour la Protection de l'Environnement de Vidauban
giraud.robert@wanadoo.fr

Association Vivre, Partager, raisonner en Sainte Baume *leplanmalin@gmail.com*

Bioconsom'acteurs Mer Esterel *bioconsomacteursmeresterel@gmail.com*

Europe Ecologie Les Verts du Var : *var-eelv@gmail.com*

Enterrons la LGV Aubagne : *enterronslalgv@yahoo.fr*

Environnement Var *jeanmichaud2 @wanadoo.fr*

Ethique Environnement : *ethiqueenvironnement@gmail.com*

Fédération Indépendante de Sauvegarde des Contribuables *ggoff@free.fr*

Gonfaron Nature *pg83@hotmail.fr*

Lacovar *contact@lacovar.com*

Objectif Parc Naturel Régional de la Sainte Baume : *objectifpnr@laposte.net*

Protection de la Sainte Baume : *leplanmalin@gmail.com*

Parti Occitan Var *gerard.tautil@wanadoo.fr*

Roc d'Azur (bureau : oui 3, non 1) *serignac.gilbert@gmail.com*

Stop TGV Coudon *olivierlesage83@free.fr*

Stop TGV Cuers *stop.nuisances.cuers@gmail.com*

Territoires Environnement Durable du Var (TDV83) Fréjus *geo.tino@orange.fr*

UDVN *cigales.t@wanadoo.fr*

V.I.E. de l'eau *var.inondations.ecologisme@hotmail.fr*

Collectif citoyen Roquebrunois *gonzalezjacq@aol.com*

À noter :

Le président de Région Verte, M. Noël Perna, ne souhaite pas être signataire mais soutient cette action.

De nombreuses personnes informées de cette démarche auraient souhaité signer ce courrier à titre individuel.

Ci-joint, également, une liste d'avis d'organismes publics

AVIS DES ORGANISMES PUBLICS :

Le Ministère de l'Ecologie, dans le *Schéma National des Infrastructures de Transport* préconise d'«**optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures**», en précisant que «les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable» et ce d'autant plus que «**La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020** dans des conditions qualitatives acceptables».

Pour sa part, **la Cour des comptes**, en 2008, met en garde l'Etat sur la rentabilité des LGV en rappelant que «Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante est d'autant plus inquiétant que **les bilans a posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement** en raison d'une sous-estimation des coûts et d'une surestimation du trafic assez systématiques». Dans son rapport public annuel 2010 et au vu de la situation financière du pays, elle préconise donc de «**faire mieux avec moins**».

Le récent **rapport parlementaire de Monsieur Hervé MARITON** relatif au *Schéma gouvernemental de nouvelles infrastructures de transport* vient confirmer les critiques émises par nombre d'élus, d'associations et de citoyens quant à l'opportunité financière, économique et environnementale de construire une quinzaine de nouvelles LGV pour un total de 103 milliards d'euros dans les trente ans à venir. M. Hervé MARITON rappelle que «le faible niveau d'autofinancement de ces investissements par le système ferroviaire via les redevances d'infrastructures est un indice important **du faible bénéfice socioéconomique prévisible et devrait inciter à rééquilibrer le SNIT vers les investissements de maintenance et de renouvellement du réseau existant** ».

Le rapport d'information du 8 juin du Sénat - groupe de suivi sur l'avant-projet consolidé de SNIT, dirigé par M. Louis NÈGRE - fait état de la nécessité de présenter « **une liste de projets hiérarchisés qui répondent essentiellement à une logique d'aménagement du territoire** » et relève « que les bilans socio-économiques des différents projets inscrits dans le SNIT ne sont pour l'instant que des approximations ». Le groupe de travail constate « que la contribution du schéma à la lutte contre le changement climatique sera modeste » et que « le Gouvernement doit présenter un schéma des besoins de rénovation des réseaux existants, comportant un diagnostic précis et un échéancier des coûts » en rappelant « **que la création d'un kilomètre d'une ligne LGV coûte 20 à 25 fois plus cher que la régénération ou l'électrification d'un kilomètre de voie ferrée de base** ».

Enfin, l'Audition du 22 juin dernier de Mme la ministre Nathalie KOSCIUSKOMORIZET par la Commission des Finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire a souligné que « **le projet de SNIT laisse peu de place aux enjeux du renouvellement, de la régénération et de l'entretien**, tant pour la route que pour le ferroviaire », que « la capacité à mobiliser les 260 milliards correspondant aux travaux d'infrastructures envisagés est pour le moins incertaine » et que, plus grave, « **Les difficultés de financement du programme LGV conduisent l'État à se tourner vers les collectivités territoriales pour des montants considérables, qui risquent de déstabiliser durablement leurs finances** ».

Ce à quoi, Mme la ministre répondait que « **la position de principe du ministère est aujourd'hui de considérer toutes les options, plutôt que de se focaliser sur les LGV (...)**. C'est le sens des Assises du ferroviaire que je lancerai au mois de septembre : nous voulons demander aux usagers et aux cheminots de dire ce qu'ils souhaitent à l'horizon 2030 ; **le désir de LGV peut être celui des élus plus que celui de nos concitoyens** ».

A titre accessoire, voici un **extrait des très intéressantes conclusions d'un rapport de 2009 de l'OCDE** : « Les investissements dans la grande vitesse ferroviaire ne sont **pas de nature à tempérer de beaucoup le changement climatique** et les investissements dans les trains rapides classiques pourraient être nettement plus profitables ».

De surcroît, **un rapport établi par des experts suédois** en mai 2010 pour le compte du Parlement Européen affirme sur une analyse de faits réels et non d'éléments virtuels comme l'a été l'étude de RFF sur la future ligne Rhin-Rhône que le gain en émission de CO2 procuré par les lignes LGV est quasi nul.

Enfin, la France disposant déjà d'un **réseau de 30 000 kms de rail** que l'Etat (via les Conseils régionaux) **argue comme n'ayant pas les moyens financiers d'entretenir**, la question se pose de la cohérence à créer des milliers de kilomètre de ligne ferroviaire supplémentaires... **Ce choix de décider de lignes nouvelles plutôt que d'optimiser le réseau existant est au coeur de l'opposition grandissante de l'opinion publique et politique.**

Les autres points qu'il est essentiel de rappeler, sont la **dégradation irrémédiable de la qualité de vie des riverains** des zones impactées par la création de ces lignes nouvelles ainsi que la **destruction d'un riche (voire protégé) patrimoine environnemental agricole ou naturel** dans des régions reposant sur une économie principalement liée à l'agriculture et au tourisme.

Les habitants ont besoin de transports ferroviaires régionaux, pas d'une connexion directe avec Roissy, qui serait pour les Varois, selon le président de la CCI du Var fervent défenseur du projet, le principal avantage de la LGV PACA .

Et pour conclure voici les propos **de M. H. du Mesnil, Président de RFF, lors de son audition au Sénat**, le 6 avril 2011 (p.15 du compte-rendu)

« S'agissant des lignes à grande vitesse, il ne revient pas à RFF de décider de l'opportunité des projets. S'il y avait toutefois un choix à faire, je souhaiterais que l'on donne la priorité à la rénovation plutôt qu'au développement du réseau. »