

Nous partageons un avis qui semble général et se retrouve dans les verbatims des réunions publiques de lancement et de clôture de la concertation et dans ceux des réunions locales, dans les articles de presse et dans les avis pertinents formulés sur le site de SNCF R :

NON A CE PROJET COUTEUX ET INUTILE QUI NOURRIT PLUS DES INTERETS PARTICULIERS QUE L'INTERET GENERAL,

seuls favorables aux projets certains « grands » élus , les chambres consulaires, et quelques associations créées et subventionnées pour promouvoir la ligne nouvelle, et j'oubliais quelques employés de ces derniers, experts en « contrôle C – contrôle V »

ET QUI N'APPORTERA RIEN AUX TRANSPORTS DE TOUS LES JOURS

Nous ne pouvons que regretter la non-tenu d'un débat public refusé par la CNDP concernant ce nouveau projet, sous prétexte de la mise en place d'une phase de concertation avec les élus et le public – Au bout de deux mois de « concertation », force est de constater que l'information n'est même pas passée... alors la concertation ! ...

Information ou désinformation voulue, et entretenue par le flou de SNCF R –

le coup du saucissonnage marche bien : flou sur le coût, les tracés, la DUP, la durée des travaux

même la presse y perd son latin, concernant le coût, on a pu lire :

- « *La concertation concernant la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), qui doit doubler celle faisant le lien entre Nice et Marseille et dont le coût global dépasserait les 4 milliards d'euros, touche à sa fin* ». Nice matin du 21 déc 2016

Dès le début la confusion était présente :

- « *Enfin. La concertation publique, lancée ce mardi par le préfet de Région sur la « nouvelle ligne Paca » pour un coût estimé à plus de 7 milliards* » - la marseillaise le 25 sept 2016

Pour les personnes qui ont voulu connaître le vrai chiffre, impossible de trouver la réponse sur le site de SNCF R, l'information ne se trouve pas dans le projet Ce qui est un peu gros !

Pourquoi ce refus du projet : à cause des nombreux **impacts NEGATIFS ET NUISIBLES** énoncés pour la plupart dans la présentation de la réunion de clôture de la Farlède auxquels il faut rajouter et compléter les points suivants :

- **le cout du projet** : estimation : **20 Milliards d'euros** valeur 2012 (selon les dires d'un préfet du Var lors d'un COTER, c'est un projet qui finira à 30 Milliards d'euros.....)

20 milliards d'€, ... ça représente plus de 60 ans de budget de la ville de Toulon ou 30 ans de budget de TPM. A l'heure où la ville, le département, la Région se lamentent sur les baisses des dotations et où l'Etat n'arrive plus à trouver de nouvelles recettes pour réduire le déficit, cette dépense pharaonique est inutile et catastrophique pour nos finances publiques et personnelles car le co-financier principal, ce sera NOUS

- le financement : le grand absent de la concertation :

Si l'on reste sur les bases de la convention de financement des études : des impôts encore plus lourds et pour longtemps : **2180 euros par habitant pour la part régionale, sans parler de la part de l'état** - (à vérifier si le calcul a été fait avant ou après le retrait comme co-financiers de l'Europe et de Monaco qui a préféré réserver sa participation financière à l'amélioration du réseau existant et notamment sur le tronçon Nice – Italie)

10 Milliards à supporter par une seule région et trois départements, surtout dans le contexte actuel = des collectivités locales saignées à blanc - le report ou l'abandon, faute de moyen, de la modernisation de la ligne actuelle pour un service TER performant, et de réouvertures de ligne et de gares de proximités tant attendues par l'ensemble de la population PACA

- **le saccage de notre milieu naturel** : Des effets néfastes sur les milieux naturels. Une ligne cloisonne, fragmente les milieux, **perturbe l'hydrographie et engendre de très nombreuses pollutions des sols et des eaux (boues fines, chaux et hydrocarbures en phase chantier...)**.
- Pour alimenter les caténaires en volts à partir du réseau THT ou volts, il faut **une sous-station tous les 50 km**. La demande en énergie nécessite des lignes d'alimentation électrique à haute tension et des centrales souvent thermiques qui viennent encore perturber l'environnement. - Des nuisances acoustiques majeures

- **l'Impact sonore** : Selon RFF, la nuisance sonore est avérée jusqu' à 1,5 km des voies et le «seuil de danger» acoustique est fixé à 90 db. Un TGV passant à 320 km/h, c'est 95 db ; un train à 220km/h, c'est 87 db environ. Pourtant, ce ne sont pas ces valeurs qui sont retenues. Tout le piège est là : la norme se base sur le bruit moyen. **Pour simplifier : on fait la moyenne entre le bruit et le silence**

- **l'Impact patrimonial** :

- l'expropriation ou la dévalorisation de nos terres et maisons :
 - **Dans les 25 m de la ligne : expropriation avec estimation des Domaines...**
 - *Au-delà de 25 m de la ligne : nos yeux pour pleurer !*

DU MYTHE A LA REALITE : CASSONS LES CLICHES :

Les LGV : Un «déménagement» du territoire et non un aménagement

Cf études Delaplace - SETEC - université Paris Dauphine sur les LGV

- **«le désenclavement»** : Un argument fallacieux pour obtenir le financement des projets de LGV par les collectivités territoriales, les décideurs n'hésitent pas à faire miroiter des retombées positives au regard des enjeux liés au désenclavement et à la compétitivité des territoires. Les experts sont nettement plus circonspects et dénoncent les effets néfastes des LGV. Ainsi le cabinet SETEC fait cette mise en garde : «La grande vitesse ferroviaire peut aussi entraîner des risques pour le développement et l'aménagement.

- **Le leurre du «miracle économique»** Nombre d'élus survalorisent les retombées espérées des LGV sur les économies locales. Les effets positifs sont loin d'être systématiques

- **Les LGV ne sont pas socio-économiquement rentables :**

Déjà en 2007 le Conseil d'analyse économique met en garde l'Etat : **« L'expérience des projets passés révèle presque systématiquement un optimisme initial excessif** : exp : taux de rentabilité économique final de 12% pour la LGV Atlantique, contre 24% au moment de la décision, et de 5% pour la LGV Nord contre une hypothèse de 20% –

et pour la LNPCA qui prévoit un taux de 4.1 % ? (taux minimum acceptable 4 %)

En 2008 la Cour des Comptes mettait de nouveau en garde l'Etat sur la rentabilité des LGV «bien plus faible qu'espérée initialement en raison d' **une sous-estimation des coûts et d'une surestimation du trafic assez systématiques**». La Cour rappelle que le coût de construction de la LGV Est Européenne est 25% plus élevé que prévu. Elle souligne aussi que le taux de rentabilité

interne socio-économique de la LGV Nord, estimé à 20 %, est seulement de 5 % a posteriori, du fait entre autres «d’ une division du trafic prévu par deux».

La Cour dénonce des méthodes d’évaluation socio-économique et financière «insuffisamment transparentes» qui «ne guident pas toujours efficacement les décisions.» Elle rappelle que «les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d’ouvrage, sans contre-expertise indépendante».

- Les gains de temps de parcours : ils sont calculés par rapport à l’existant c’est-à-dire souvent par rapport à des lignes souvent vétustes et «à bout de souffle». L’honnêteté voudrait que ces calculs soient réalisés par rapport à des lignes rénovées et modernisées – il faut donc les minimiser

- Report modal des voyageurs : peu d’études sur le sujet et beaucoup d’approximations. Une partie des voyageurs captés par les LGV provient d’abord des «trains grandes lignes» du réseau classique, ce qui n’apporte donc rien en termes de report modal. La mise en service d’ une ligne à grande vitesse s’ accompagne d’un abandon des dessertes locales ce qui a tendance à jeter sur les routes des personnes qui auraient pu emprunter le train

Ce sont les «trains du quotidien» qui sont susceptibles d’assurer le meilleur report modal à la condition de fournir un service de qualité irréprochable.

- La LGV créatrice d’emplois ?

Si les villes étaient dynamiques elles le restent, et inversement. La LGV ne dynamise pas l’emploi, il n’y a aucune corrélation entre le taux de chômage et le fait qu’une ville soit desservie ou non par une LGV. Pendant la phase de chantier, **elle ne crée pas d’emplois pérennes mais des emplois souvent temporaires et peu qualifiés**. En effet, les emplois sont déjà largement pourvus au sein de l’entreprise concessionnaire et des sous-traitants

- Retirer des camions sur la route : l’expérience le montre : partout où des sillons sur les lignes anciennes ont été libérés par la construction de LGV, aucun progrès dans le transport de marchandises n’a été noté. – *Pour la LN PCA, ça tombe bien, le problème n’a pas vraiment été abordé....*

- L’alibi du bilan carbone : Les économies d’émission de gaz à effet de serre (GES) que permet le train par rapport à l’avion, la voiture et le camion sont présentées comme un argument majeur en faveur du train. Certes, à condition d’utiliser le réseau existant. La construction d’une LGV est considérée comme une «**dette carbone initiale**»
Certes un certain nombre de personnes devraient être détournées annuellement de la route et de l’air grâce à la nouvelle offre TGV. Mais les études occultent le fait qu’une partie de ces personnes utilisait déjà le rail avant la mise en service de la LGV et **ne tiennent pas compte des déplacements supplémentaires que les usagers doivent faire par la route pour rejoindre les nouvelles gares**. Les études ne prennent pas en compte le progrès technique des véhicules dans les vingt années à venir : propulsion entièrement électrique ou hybridation (avec ce système, de nouveaux bus économisent jusqu’ à 30% en consommation de carburant par rapport aux motorisations diesel actuelles).

LE PROJET NE PREND PAS EN COMPTE LES BESOINS DES HABITANTS DE PACA ET NE REGLE PAS LEURS PROBLEMES DE TRANSPORT :

Leurs attentes : qu’il soit répondu aux besoins en transport de proximité dès maintenant et non pas horizon 2050 :

La priorité doit être donnée aux habitants de la région par l'amélioration de l'offre et de la fiabilité des transports TER ! Or cela ne me semble pas être le but principal du projet qui nous est proposé. Ce dont nous avons besoin ce sont des solutions de transport fiables, de qualité, écologiques et financièrement accessibles répondant à nos besoins quotidiens : se rendre sur nos lieux de travail, nos lieux d'étude

La priorité est à la rénovation de l'existant avec un meilleur cadencement des trains grâce au système de navigation moderne et performant, des trains plus longs, du personnel et des navettes inter cités-gares., des trains à l'heure et qui circulent tous les jours (85 jours de grève en 2016 dicit C Estrosi – FR3 8 janv).

il convient d'optimiser le réseau ferroviaire pour obtenir un relèvement des vitesses de circulation. Fiabilité, régularité et qualité du service sont plus importants que de simples gains de vitesse et peuvent être obtenus en partie avec l'aménagement du réseau existant à moindre coût, et avec une empreinte écologique bien moins importante

Ce projet repose sur une vision obsolète, initiée en 1989 ! Comment nous déplacerons nous dans 30 ans, quelles organisations de travail et de transport seront apparues d'ici là ; télétravail, voitures propres, co-voiturage, TRAM, etc...

Avec des alibis fallacieux, avec un entêtement qui confine à l'absurde et avec de faux-semblants répétés, des technocrates et certains de nos politiques continuent envers et contre tout à promouvoir ces projets, au détriment d'un réseau existant pourtant adapté à l'aménagement équitable du territoire

Malheureusement pour certains grands élus la grande vitesse est regardée encore comme «un des marqueurs incontournables de la modernité», comme le Concorde autrefois

Un groupe de travail de la commission des finances du Sénat a émis en septembre 2016, des propositions pour redessiner la politique de financement des infrastructures de transport

Toutes ces propositions donnent raison aux associations qui dénoncent depuis des années les anomalies concernant la façon de gérer le dossier de la LGV PACA puis de la LN PCA, et donnent tort à certains

Espérons qu'elles seront suivies !