



Association Pour la  
Protection de l'Environnement au Muy  
331 route de Fréjus  
83490 Le Muy

Environnement Var  
2 rue Ernest Renan  
75015 Paris

associations signataires de la Charte d'Hendaye

## La LGV-PACA : un progrès ??

**Hélas, non,** Ce serait plutôt le contraire. En effet:

- **Elle n'a jamais été d'intérêt général** car, de l'aveu même de la SNCF, elle est destinée à une **minorité** très aisée de France et d'Europe, la très grande majorité des habitants PACA (qui auront pourtant à la payer très très cher) n'en ayant pas l'utilité et pour certains, pas les moyens.

C'est dire que **son utilité publique est des plus discutables**, d'autant que ce sont des entreprises privées qui y feront circuler leurs trains, en percevront, par le biais des **PPP** (partenariat public privé), les péages pendant 50 ans (comme pour la LGV Sud-Ouest) et fixeront les prix des billets.

- **Elle ne s'inscrit pas dans le développement durable** : ce projet, vieux de 20 ans, est **incompatible avec un « développement économique et sociétal équitable »**

(définition du développement durable) : où est l'équité quand 60% des foyers PACA auront à payer plus de 50% des **20 ou 30 milliards d'euros** ? (*sans compter le coût du fonctionnement –un train à 300km/h consomme 2,5 fois plus d'électricité qu'un train à 200km/h - et de la maintenance –usure beaucoup plus rapide du matériel et des rails*)  
*Il détruira l'environnement et le gain en émissions de CO2 pour les lignes LGV sera quasi nul selon le rapport d'experts suédois remis en octobre 2009 au Parlement Européen.*

**Non, le progrès, ce n'est pas de faire rouler des AGV (automotrices à grande vitesse) à 300 ou 350 km/h** au bénéfice de **quelques oisifs fortunés** désireux de rejoindre Nice ou Monaco, en gagnant 40 minutes : un train n'est rapide que s'il ne s'arrête pas en chemin ! Donc très peu d'arrêts prévisibles sur ces 180km entre Marseille et Nice.

Pour la SNCF, d'ailleurs : **« en matière de sécurité, le plus grand ennemi du train, c'est la vitesse !! »**

**Non, le progrès, ce n'est pas de faire plaisir à quelques élus affamés de notoriété et de prestige mais qui n'auront pas,** le moment venu, à **assumer les conséquences désastreuses, tant sur le plan environnemental que financier, de ce « grand projet » inepte.**

**Non, le progrès, ce n'est pas de saccager 2000 ha** varois de terres fertiles ou naturelles protégées. (27 sites Natura 2000 concernés par ce projet, selon RFF)

**Le progrès ce n'est pas de faire subir à la centaine de milliers de futurs riverains :**  
*les nuisances sonores et les vibrations, les fissurations des maisons lors des travaux à coups d'explosifs, puis lors du passage de trains à 300km/h, les champs électromagnétiques induits par les lignes à très haute tension et par le passage des AGV, les perturbations climatiques et hydrologiques dues à ce type de projet, les nouvelles infrastructures routières, l'incessant va et vient des automobilistes se rendant à la nouvelle gare, depuis les quatre points cardinaux et l'effondrement de la valeur de leur patrimoine.*

**Non, ce n'est pas avec Réseau Ferré de France** (il peut donc promettre la lune !) qu'auront lieu les véritables discussions pour réduire les nuisances. C'est avec les entrepreneurs privés (Bouygues, Eiffage ou Vinci), et, eux, les nuisances, *ils « n'en ont rien à cirer »*. Ils doivent faire vite (*time is money*) et limiter les dépenses à leur plus simple expression. De plus, après ils s'en vont !

**Quant aux élus, trop nombreux sont ceux qui désinforment** en faisant croire aux habitants qu'ils pourront se rendre à leur travail en « Ferrari » ou que grâce à la LGV, la manne va tomber du ciel : autant d'allégations mensongères !

**La LGV apportera des emplois ??**

**Tous les experts et économistes s'accordent pour mettre en garde contre cette illusion** (École polytechnique de Lausanne, bureaux d'études mandatés). Même la SETEC, dès 2004, disait déjà dans le rapport sur les effets de la LGV Paris-Marseille remis à RFF « *que l'impact sur les emplois n'était en rien, celui espéré, idem pour l'impact sur le tourisme ou les manifestations culturelles, qu'il fallait noter une absence manifeste de résultat sur la création d'entreprises et que les pôles d'activités à proximité des gares TGV n'avaient pas eu le succès escompté, la proximité des gares ferroviaires ne suffisant pas à attirer les entreprises.* »

**Des emplois lors des travaux** : là non plus : les Grands BTP se déplacent avec leurs équipes d'ouvriers (6000 personnes en Franche Comté) qui arrivent le lundi avec leurs caravanes et repartent chez eux le vendredi.

**Le progrès, ce n'est pas la mise en faillite de notre région :**

Sachant que **la Cour des Comptes** suggère à l'Etat qui n'a plus de sous, **de privilégier maintenant la modernisation des lignes actuelles d'un coût plus raisonnable** (environ 5 milliards d'euros) à l'inverse de la pression qu'exercent trop de nos super technocrates de RFF (et d'ailleurs), totalement déconnectés des réalités de la vie, mais souhaitant, contre vents et marées, réaliser leurs fantasmes mégalomaniques (avec notre argent)

Sachant que **l'Etat s'est porté garant** des emprunts faits, sur 50 ans, par les partenaires privés auprès des banques qui, bien sûr, ne se sont pas privées de faire flamber les taux d'intérêt (motif : prêts longue durée et donc hasardeux !) ce qui ne risque pas d'améliorer la dette nationale !

Sachant aussi que, le coût de la LGV PACA, chiffré en 2005 à 5 ou 7 milliards, s'élève actuellement à 15 ou 20 milliards d'euros et qu'en 2023 on en sera à plus de 30 milliards d'euros (tout compris),

**Que le coût des voies seules**, de 25 millions d'euros par km en 2005 est déjà passé à 44 millions en octobre 2009 puis à **55 millions d'euros du km** en juin 2010 (chiffres du Ministère de l'Ecologie). En 2003, les voies du tgv Lyon Marseille ont coûté, elles, 12,8 millions du km.

Quant à la portion Nice-Vintimille, non comptabilisée dans le coût de la LGV PACA, son financement est évalué, actuellement, à 125 millions d'euros par km !

**Que la région PACA, déjà fort endettée, sera contrainte d'assurer seule** ou presque le financement de ce coût exorbitant, **privant ainsi ses administrés de tout concrétisation de leurs besoins réels.**

Ces mêmes élus que nous évoquions plus haut, seront-ils prêts à assumer, dans 15 ans, auprès de leurs administrés, ces nuisances, **les centaines et les centaines d'expropriations** (à très bas coût) et **le désastre environnemental et financier de ce « grand projet »** ?

L'Europe va-t-elle changer d'avis et déboursier pour cette ligne inutile?

**Nos élus pro-LGV peuvent-ils nous dire de combien nos impôts vont augmenter :**

au niveau communal ?                      au niveau régional (15 années de son budget total !)?  
au niveau « agglomération » ?           au niveau national ?  
au niveau départemental ?  
puisque **toutes** les collectivités devront mettre la main à **notre** poche pour au moins 50% de la facture.

**Il faut revenir au bon sens :**

**modernisation du réseau actuel et augmentation du nombre de voies sur l'emprise ferroviaire existante, réouverture des gares TER fermées et des lignes ferroviaires délaissées .**

L'augmentation du nombre des voies existantes n'est pas une utopie puisqu'elle est déjà en cours entre Marseille et Aubagne, d'une part et entre Nice et Antibes, d'autre part, c'est à dire dans les portions les plus urbanisées de la Côte d'Azur !

**utilisation de TGV pendulaires permettant de rouler à 200km/h sur les lignes existantes rénovées.**

Ajoutons à cela :

**Que la ligne actuelle n'a fait l'objet d'aucune réelle modernisation depuis 50 ans**  
**Qu'elle n'est pas saturée** puisque la SNCF double sans difficultés le nombre de ses TGV au moment de l'été

Et que, **quand ils arrivent à Nice, les TGV, complets au départ, sont alors vidés aux deux tiers**, l'essentiel des voyageurs descendant du train aux gares intermédiaires.

**Même les habitants des Alpes Maritimes optent maintenant pour l'extension du réseau ferré régional** plutôt que pour une ligne LGV, selon le rapport du cabinet ARENES *mandaté par .....RFF* !!

Quant à l'**Arc Méditerranéen** : comment nous faire croire que les voyageurs privilégieront le train sur l'avion ? Pour exemple : Nice – Barcelone : 3 heures et demie dans le meilleur des cas par la LGV, 1 heure et demie en avion !  
Et pour 100 à 150 personnes par jour, là aussi dans le meilleur des cas !

**En conclusion** rappelons les propos du **Professeur Miller de l'Ecole Polytechnique de Montréal** :

**« Les grands travaux sont des initiatives à très haut risque en raison des engagements irréversibles qu'ils nécessitent, des probabilités élevées d'échec et des structures de rendement tronquées en cas de succès. Une fois construits, les grands projets ont une utilité limitée. Une douzaine d'années s'écoulent entre la décision de proposer un investissement et les rentrées de fond qui permettent de rembourser les dettes et susciter des profits. Des dépenses substantielles de montage avant de décider de la construction et du financement sont nécessaires. Ce n'est qu'à la fin de la période de mise en route que les hypothèses du marché sont vérifiées et que la valeur réelle du projet apparaît, en surprenant plus d'un. »**

-----