

Le point sur le problème de la LGV PACA

Ainsi que le titrait il y a quelques jours Var Matin,

le projet LGV PACA est celui de toutes les inquiétudes pour les habitants de la région.

Et pour cause :

Le projet LGV PACA est un projet

qui date de plus de 20 ans,

qui repose sur une carence quasi totale, pendant plus de 50 ans, en entretien et en modernisation du réseau ferroviaire existant,

qui ne tient aucun compte des changements survenus au cours de ces 25 années en particulier en matière de situation économique et financière actuelle

et qui tient encore moins compte des aspirations et des besoins des habitants de la région.

Il n'est que la résultante d'un goût immodéré de certains décideurs pour le prestige et de manne financière pour un très petit nombre d'autres intervenants dont Alstom qui n'arrive pas à vendre aux autres pays, ses AGV (automotrices à grande vitesse); tout cela pour un coût exorbitant mais loin d'être définitif de **20 milliards d'euros.**

Ce projet n'est construit ni par les habitants de la région PACA, ni pour eux. Ils n'en sont pas demandeurs.

Si quelques élus de Nice souhaitent, eux, faire de la ville un petit Monaco à l'usage de riches Milanais, Génois ou Turinois, la population des Alpes Maritimes, souhaite, elle, avoir accès à un réseau TER efficace (rapport Arenes pour RFF).

C'est un projet qui ne répond en rien à l'intérêt général et encore moins à l'utilité publique

1. Problème du financement

Les LGV, ce sont 10% des usagers et 80 % des dépenses.

La Principauté de Monaco s'est désengagée du projet. L'Europe, à juste titre, ne perçoit pas l'intérêt du projet et ne s'y implique pas.

La région PACA (à l'intérieur de laquelle il n'y a que 8 co-financeurs) sera seule pour payer 60% du coût exorbitant de ce projet estimé à ce jour à 20 milliards d'euros (il était de 5 milliards en 2007, soit une augmentation de 400% en 5 ans).

C'est une des régions les plus endettées de France (18^{ème} sur 22 selon Fitch), et son taux de chômage comme son taux de pauvreté y sont supérieurs à la moyenne nationale (INSEE).

Or non seulement elle est seule pour assumer la majeure partie du coût de ce projet, mais celui-ci est exorbitant en comparaison des autres :

Si le coût au km. était de 12,8 millions d'euros pour le TGV Méditerranée en 2003, de 18,3 millions en 2007 pour le TGV Est, il est (actuellement !) de **100 millions d'euros par km. pour la LGV PACA.**

Il faut rappeler à cette occasion que le coût d'une nouvelle voie classique est de 10 Millions d'euros par km (chiffre RFF)

Quant au **Partenariat Public Privé**, chacun en connaît les effets toxiques :

Ce **pont d'or fait aux grandes entreprises** du bâtiment a déjà sérieusement obéré les finances du Canada et de la Grande Bretagne qui y ont mis fin. Mais l'Etat Français, tout comme les Collectivités Territoriales se sont engouffrés dans ce piège financier majeur pour compenser leur absence de fonds propres et l'irresponsabilité de leur gestion financière !

La concurrence est faussée dès lors que les petites et moyennes entreprises en sont exclues et **les marges** des majors se révèlent alors **considérables.**

Les banques prêtent à ces grands groupes privés à **des taux excessifs** au prétexte qu'il s'agit de prêts de longue durée (50 ans et plus)

Le concessionnaire choisi (Bouygues, Eiffage ou Vinci) emprunte une somme relativement modique au regard du montant total du projet, mais **se substitue au maître d'ouvrage (RFF) pour effectuer les travaux et toucher toutes les redevances** pendant 50 ans !!

L'Etat garantit le prêt du concessionnaire privé auprès des banques et, cerise sur le gâteau, **devra le subventionner en cas de déficit financier de la ligne !!**

Or le déficit est certain puisque **la rentabilité de la LGV PACA**, estimée à 10% par RFF, **sera**, à en juger par les résultats constatés sur les autres lignes LGV (sauf Paris-Lyon), **bien inférieure à celle annoncée, RFF étant à la fois juge et partie.**

Deux autres conséquences tout aussi certaines de ce Partenariat Public Privé sont les suivantes:

-- **la diminution de la qualité des travaux réalisés**

-- **le privé n'est pas tenu par les engagements pris par RFF** auprès des collectivités territoriales, **pour lutter contre les nuisances !**

Ainsi donc c'est le contribuable qui aura à payer (ultérieurement) ce montage financier maffieux, dénoncé mollement par le Conseil Constitutionnel.

2. Les arguments avancés par les quelques tenants du projet LGV PACA.

En dehors du fait que ces tenants du projet, pour la plupart élus, n'hésitent pas à dire à leurs contradicteurs (et administrés !) que ce projet est un « *mal nécessaire* », ou pire encore que « *c'est un malheur nécessaire* » (!!) leurs arguments concernent :

L'essor économique :

Agité comme un drapeau il ne correspond en rien à la réalité puisque presque tous les experts

économiques s'accordent à dire que les LGV ne favorisent en rien l'essor économique le long de la ligne. Seules en profitent les deux extrémités de la ligne, en l'occurrence Marseille et Nice. Ils ont donné un nom hautement évocateur à ce phénomène : « **l'effet tunnel** ». Même RFF en convient !

L'arc méditerranéen :

Autre leurre et non des moindres :
Qui irait en AGV de Gènes à Barcelone en mettant 6 à 7 heures alors qu'en avion et pour un bien moindre coût, il faut deux heures ?

Ignorent-ils par ailleurs que l'écartement des voies en Espagne s'avérant différent, il faut changer de train, et que la même chose est nécessaire en Italie pour des raisons d'alimentation électrique ? Mais pour certains élus des Alpes Maritimes cet arc est indispensable afin de tourner le territoire niçois vers la Ligurie ou le Piémont.

Ignorent-ils aussi que l'arc ferroviaire Gènes Barcelone, préconisé pour le fret doit tenir compte du futur tunnel du Mont Genèvre pour lequel la région PACA est engagée financièrement ?

La saturation de l'aéroport de Nice :

L'aéroport de Nice (sans LGV) a vu sa fréquentation diminuer en trois ans de près de 10% (chiffres de l'aviation civile). IL n'est donc pas saturé.

Le gain en émission de CO2 :

Contrairement aux conclusions de l'étude de RFF effectuée sur la ligne Rhin Rhône, avec des chiffres obligatoirement imaginaires puisque cette ligne n'était pas encore opérationnelle, un rapport effectué en 2011 sur des lignes existantes, par des experts suédois pour le compte du Parlement Européen atteste que **le gain en émission de CO2 concernant les lignes LGV est quasi nul.**

La LGV PACA serait le remède miracle à la saturation des autoroutes :

Il est indéniable que les autoroutes, à l'entrée de Marseille, Toulon ou Nice sont saturées. Ce phénomène est à l'évidence la conséquence de l'absence d'un réseau ferroviaire régional digne de ce nom, l'insuffisance du nombre de TER, les gares et les petites lignes fermées **contraignant les habitants de la région à utiliser leur voiture pour tous leurs déplacements.** Les transports Marseille-Nice et Toulon-Nice sont largement minoritaires devant les flux autour des villes : 3000 à 7000 déplacements/jour pour Marseille-Nice, contre 80 à 110 000 pour Marseille-Aix par exemple. Une nouvelle ligne ne répondrait pas aux besoins de la population, tout au plus favoriserait-elle des déplacements lointains (étude Arcomed) ce qui est contraire au développement durable.

Certes, on pourrait penser que la libération des sillons autoriserait un meilleur service régional. Mais hélas, nombreuses sont les raisons de douter de la réalité de ce « meilleur » service :

Parallèlement aux lignes LGV existantes : les TER se raréfient, les trains corail ont disparu obligeant les usagers à aller chercher loin des TGV susceptibles de les mener à destination et pour un coût de billet amplement majoré.

- **Lors de la construction du TGV Méditerranée**, le TER prévu pour relier la gare LGV d'Aix à la ville d'Aix d'une part, à l'aéroport de Marignane, d'autre part, n'a jamais vu le jour. (Source RFF)

- **À propos du projet LGV PACA** : l'amélioration souhaitée pour le réseau régional reste hypothétique. En témoigne le compte rendu du COPIL du 17 janvier 2011 : « réseau conventionnel à l'horizon 2040 (dans 30 ans!)

A ce stade du projet, ces aménagements prévisionnels ne représentent pas un engagement de réalisation mais permettent seulement d'avoir une vision large des enjeux d'aménagements du réseau conventionnel liés à la performance et aux objectifs du système ferroviaire à l'horizon 2040

Il est vrai que ce document était à diffusion restreinte.

- La Région Aquitaine a annulé une commande de 600 TER pour financer la LGV.
- Enfin, pour la desserte de **Saint Raphaël et de Cannes** qui se fera en cul de sac, le nombre de TGV sera sensiblement réduit et ceux-ci circuleront surtout en dehors des période de pointe, les usagers étant majoritairement des seniors (!!!). Les plus jeunes devront sans doute faire une demie heure de voiture pour rejoindre une gare LGV desservie aux heures de pointe.

3. Quels sont donc les avantages de ce projet pour les habitants de la Région PACA ?

À entendre les tenants :

*On pourra aller directement prendre l'avion à Roissy (!!) (pt. de la CCI du Var). Les habitants seront heureux de le savoir.

*Il n'y aura pas d'A8 bis. En réalité, il y a bien longtemps que le projet en a été abandonné !

*Il n'y aura pas d'aéroport au beau milieu de la plaine des Maures : personne n'y croirait pas d'autant que l'aéroport d'Hyères est en difficulté majeure.

*Il y aura de l'emploi : alors là, parlons-en !

- Lors des travaux, **les « grands » du BTP ont leurs propres salariés** (environ 6000) qui arrivent le lundi matin, la plupart avec leur tente ou leur caravane et repartent le vendredi soir. Les habitants sont cordialement invités par le maître d'œuvre à héberger ces itinérants.
- À peine 10% (c'est à dire 4 à 600 emplois) sont des emplois locaux.
- Beaucoup des salariés de ces grands groupes sont maintenant originaires d'Europe de l'Est, mais le montant de leur salaire n'est pas connu.
- **Les emplois, ce seront ceux des carrières** éventrant des paysages exceptionnels ou **des centrales à béton**, cause, elles aussi, de pollutions multiples.
- Quant aux **commerçants** de Fréjus, Saint-Raphaël ou Cannes, ils ne pourront que constater la diminution de leur clientèle, ce qui entrainera la suppression de leurs collaborateurs, voire la cessation de leur activité.
- Et que dire des **entreprises ou des paysans et sylviculteurs qui perdront à la fois leur habitation, leur outil de travail et leur patrimoine ?**

Ce sont 2 à 3000 ha de terres nourricières de grande valeur agronomique et la plupart en zone AOP et IGP qui disparaîtront de cette région qui n'en a déjà que 7% ainsi que les emplois et les patrimoines qui vont avec.

*Il y aura plein de TER : en fonction de ce qui a été dit plus haut, les promesses n'engagent que ceux qui y croient et les projections de RFF montrent une diminution de leur nombre.

*Vos enfants pourront aller faire leurs études à Paris !!

*Il n'y aura plus de poids lourds sur les routes :

- lors des travaux (au moins 4 ans) ce sont **des milliers et des milliers de poids lourds qui circuleront sur les routes, jour et nuit**, y compris les camions citernes venant approvisionner les engins de chantier.
- la volonté de mettre sur les rails la majeure partie du **fret routier** (demande de l'Europe conditionnant sa participation financière) est une triste certitude.

Mais, pour des raisons de coût supplémentaire et de dégradation rapide des voies de la LGV, **le fret lourd ne circulerait QUE sur les voies existantes actuelles, la nuit**. Or, 52% de ce fret est constitué par des **matières dangereuses** : hydrocarbures, gaz, produits chimiques. La voie classique passe dans des zones extrêmement urbanisées. Ces trains de 30 ou 40 wagons citernes feront ainsi courir un risque vital considérable aux riverains.

Cela ne vient guère à l'esprit de nos brillants « *dottore en fret* », pas plus d'ailleurs que la possibilité des 60 km de pipeline nécessaires pour remédier à ce problème (évitant d'ailleurs ainsi les retours « à vide » tout aussi dangereux) ou plus largement la question de **gérer le fret dans le cadre d'une production locale autant que faire se peut**.

Pour exemple, un accident de train de matières dangereuses au Canada, a nécessité l'évacuation de 400 000 personnes, et tout récemment, un accident semblable en Italie a fait une trentaine de morts.

Donc, en dehors de voir passer des trains à 300 km/h (les écrits de RFF le confirment) en se bouchant 60 fois par jour les oreilles, dans un terroir saccagé et les poches vides, il paraît impossible à la grande majorité des habitants de trouver un quelconque avantage à ce projet. Au programme également:

Les expropriations et le foncier :

- **Jusqu'à 25 mètres de chaque côté de la ligne**, soit en comprenant les voies, une bande de 100m., en moyenne, c'est l'expropriation.

Celle-ci se fait **au prix fixé par le service des Domaines**. Pour exemple récent aux Arcs sur Argens, lors de la création de la zone logistique des Bréguières en 2008, le prix a été fixé à 7,5 euros du m² nu et à 17000 euros du m² pour la maison (pas pour ses dépendances).

La perte de patrimoine est alors de 40 à 60%, d'avantage encore, en zone inondable.

En comparaison, le prix du terrain à bâtir, en Lozère (conseil d'aller y habiter pour ceux qui ne veulent pas de la LGV, donné par un député-maire) ce prix, donc, tourne autour de 20 euros par m².

- **À distance des gares LGV**, les prix du foncier explosent constituant *un système d'épuration sociale* au détriment des populations autochtones pour lesquelles le foncier devient très rapidement, totalement inaccessible.

Il faut aussi signaler **la difficulté à augmenter la capacité d'accueil de la région qui ne pourrait se faire qu'au détriment de la qualité de vie des habitants, tant la gestion en eau potable, en alimentations électrique sont restreintes et celle des eaux usées et des déchets, catastrophique**.

- **À partir de 26 m. de la ligne, ce sont donc les riverains**. Leur perte de patrimoine est là aussi considérable en raison des nuisances qu'ils ont à subir :

Le bruit :

La tolérance légale est de 60 à 65 db. le jour (de 6h à 22h), et 55 à 60 db. la nuit.

Mais pas pour les bruits ferroviaires. Un arrêté ministériel de novembre 1999 autorise à ne compter que la moyenne – et non les pics d'urgence - des bruits engendrés par les trains sur une période donnée

Or un AGV (automotrice à grande vitesse) qui passe à 300 km/h émet un bruit de 94db, c'est à dire celui d'un airbus A 300 qui décolle

Le décibel n'est pas une mesure mais un calcul qui tient compte du vent et des autres sources de bruit, par exemple le bruit de l'autoroute. Et si celui-ci est considéré comme plus important que celui de l'AGV, ce dernier n'est pas comptabilisé ! Il n'est donc pas retenu pour la décision d'une protection contre le bruit : mur acoustique, merlon, isolation des façades.

Selon les spécialistes, les bruits ne s'additionnent pas en totalité. Peut-être, mais 50 enfants dans un cour de récréation font-ils le même bruit qu'un seul ?

Un rapport des Ponts et Chaussées de 2003 a montré que le long des 84 km de ligne TGV Méditerranée dans la Drôme, **la nécessité de protections acoustiques pour 270 habitations** et pour un coût moyen de 100 000 euros par habitation.

Seules 117 maisons nécessitant des travaux d'un montant de moins de 60 000 euros ont été retenues.

Au chapitre des **désordres sanitaires dus au bruit**, il faut noter : une perte plus ou moins intense de l'audition et de la concentration, des troubles du rythme cardiaque des troubles respiratoires voire digestifs, de l'insomnie, de la fatigue, de l'irritabilité, du stress et même de la dépression chez un sujet fragile.

Les nuisances électromagnétiques

Un champ magnétique n'est arrêté par aucun obstacle. Outre ceux créés par les lignes à haute tension nécessaires à l'alimentation de la LGV, plus un train va vite, plus sa puissance est grande et plus il crée un champ électromagnétique intense.

Bien qu'il existe une norme européenne à ne pas dépasser, elle n'est pas appliquée en France.

Même si ces champs électromagnétiques altèrent gravement les ordinateurs, les téléphones ou les pacemakers, même s'ils sont susceptibles d'atteintes graves à la santé (leucémies), **RFF entend nier ces nuisances et s'exempte ainsi de toute étude d'impact**. Le Grenelle de l'Environnement contraint pourtant à une étude d'impact pour les lignes THT nouvelles.

Les fissures des maisons

Liées aux vibrations des brise roches, des tirs d'explosifs et du passage des trains, mais RFF ne s'en sent jamais responsable.

Les embarras routiers

Dire qu'ils vont faire un enfer de la vie des habitants permanents mais aussi des estivants sous estime la réalité quand on est déjà, quotidiennement, confronté à ces bouchons.

Qu'il s'agisse des norias de poids lourds, camions et autres engins de chantier, nuit et jour pendant les travaux, puis ensuite des voyageurs voulant accéder aux gares LGV, c'est la démonstration, une fois encore que les économies en émission de CO2 et en hydrocarbures ne seront pas au rendez-vous.

De surcroît, il est difficile de supposer qu'une famille de touristes préférera le train à la voiture en raison du prix des billets et du manque de mobilité sur place.

Les plus gros embouteillages, en période estivale, sont dans la Drôme et non dans le Var, encore moins à Nice.

Les désordres hydro géologiques

La région PACA est déjà une région où les ressources en eau sont à la limite de l'insuffisance et leur gestion défailante.

La géologie de la région est proche de la motte de gruyère (karsts) en certains points, de la crème renversée (limons, tourbe, vases) ailleurs et de la carapace de gros crustacé (rhyolites), notamment dans l'Esterel.

Tirs d'explosifs, emploi de brise roche, remblais, tranchées, glissement de terrains **assècheront nombre de sources, de nappes souterraines et de forages privés mais aussi éventuellement publics**. C'est une certitude déjà observée ailleurs.

Les injections profondes de béton, la mise en communication avec des poches de gaz parfois toxiques ou de reliquats encore plus toxiques d'exploitations minières, la fissuration de la

membrane de la décharge de Bagnols par exemple, viendront **polluer fleuves, rivières et nappes phréatiques**.

Cependant, RFF se préoccupe fort peu des risques hydro géologiques. Certes, il vient de commander 39 sondages, mais dans des zones tout à fait ponctuelles. Il « verra » au fur et à mesure des travaux....!

Quant aux sites **Natura 2000**, à nos sites naturels exceptionnels en faune et en flore, nos magnifiques paysages : seule une expression triviale peut résumer ce souci : RFF et tous les tenants du projet « n'en ont rien à cirer » !

Incendies et inondations

On ne peut omettre l'impact de la LGV sur ces deux types de phénomènes fréquents en région PACA :

- **En cas d'incendie**, la LGV peut constituer une barrière infranchissable pour les pompiers et les secours, surtout dans ces zones boisées souvent accidentées. Il est de plus impératif de couper l'alimentation électrique du secteur concerné par l'incendie afin de permettre les interventions de ces secours.

Quels seraient alors les risques encourus par les passagers d'un train immobilisé dans cette zone ?

- **Deux zones inondables d'aléa fort, voire très fort**, sont concernées par des viaducs LGV de grande taille.

Au nom de la sécurité des personnes, l'arrêté préfectoral interdit à tout propriétaire privé d'édifier le moindre muret dans ces zones hautement et gravement inondables.

Comment comprendre alors que ce même arrêté préfectoral y autorise une infrastructure publique comportant 60 à 80 piles de viaduc dont chacune d'entre elles correspond à une barre d'immeuble de 60 m. de long et d'une hauteur de 5 à 7 étages ? Inconscience ou fait du prince ? Le résultat est le même : **de tels ouvrages mettraient en danger la vie des habitants de ces zones inondables soumises à des crues torrentielles.**

4. ÉVOLUTION DE LA SITUATION

Depuis le **débat public de 2005**, nombre d'associations ont pu se rendre compte de l'importance des nuisances engendrées par ce projet.

Le Grenelle de l'Environnement I de 2009 indiquait que la liste des grands travaux « *pourrait porter sur* » ce qui ne représente **donc pas une obligation de créer une LGV**. Bien plus, il affirmait *qu'une solution alternative moins onéreuse et d'efficacité analogue pouvait être proposée*.

La solution alternative utilisant les voies existantes avait été rejetée en 2 pages par RFF lors de ce débat public puis avait fait l'objet d'une étude presque aussi succincte de la part d'un cabinet indépendant qui concluait comme RFF.

Trente de ces associations ont demandé en 2011 au Conseil Régional PACA de faire effectuer une étude comparative du projet LGV et de la solution des voies existantes, par des experts indépendants (pièce jointe).

Un refus leur a été opposé motivé par le fait que ... *le Conseil régional PACA n'était pas le maître d'ouvrage !*

Cependant, ce même Conseil Régional a demandé alors à RFF (ce qui n'est pas un gage d'impartialité) d'effectuer l'étude d'un « **scénario O** » moins ambitieux que celui demandé par les associations. Le rapport que lui a rendu RFF était si indigent que le Conseil Régional l'a refusé. Il semble que, depuis lors, l'étude de ce scénario O soit passée à « la trappe ».

En 2011 une « **charte de concertation** » a été élaborée puis signée entre les « acteurs de la concertation » et RFF. Elle stipulait que la concertation avec la population s'étendrait de juillet 2011 à fin mars 2012. L'encre de ce contrat n'était pas encore sèche que RFF reniait déjà sa signature en réduisant le temps de concertation à 4 mois au lieu de 9.

Cette concertation a eu lieu finalement de la mi-septembre à la mi-novembre ! Sauf dans le département des Alpes Maritimes où elle s'est un peu prolongée.

Il faut parler en réalité de **simulacre de concertation** :

Certes RFF peut se targuer d'avoir fait 149 ou 150 réunions (nous n'en avons pas le détail) mais la très grande majorité de ces réunions ne comportait que 25 ou 30 personnes, bien souvent les mêmes d'une réunion à l'autre et bien souvent acquiescées à RFF.

Les documents produits par RFF étaient d'une telle indigence et si peu actuels (certaines cartes devaient dater de 1990), les informations arrachées si vagues et si peu pertinentes **que la colère des habitants s'est levée devant un tel mépris et une telle arrogance**. Même les critiques raisonnables et judicieuses étaient omises des comptes rendus.

Il paraît impensable que les citoyens aient payé à RFF **221 millions d'euros** (135 Millions entre 2005 et 2009, source : comptes du CR PACA, puis 86 millions à partir de 2010) **pour des études aussi consternantes**. Les justificatifs de ces dépenses pour ces études seraient aussi les bienvenus. Car à part l'embauche de conseils en communication et les repas offerts aux journalistes (source RFF) nous n'en savons rien.

La colère engendrée par cette attitude si peu démocratique s'est manifestée par la présence dans certaines réunions de milliers d'habitants scandalisés par les méthodes de RFF.

Le préfet de région a alors demandé (en infraction avec la loi Barnier) aux préfets départementaux de **stopper immédiatement la campagne d'information des habitants**, ce que ceux du Var et des Bouches du Rhône se sont empressés de faire, même dans les endroits où il n'y avait eu aucune agitation.

Ce même préfet de région a demandé à RFF de **poursuivre, de façon totalement occulte, les études sur ce projet, en changeant le nom de celui-ci**.

C'est ce déni de démocratie qui a conduit à la naissance de :

5. la coordination régionale contre le projet LGV PACA

Celle-ci est actuellement constituée de plus d'une centaine d'associations des trois départements concernés par la LGV et reçoit l'appui d'un nombre croissant d'élus locaux et régionaux.

Ses objectifs sont :

D'informer la population pour pallier la carence dont s'est rendu coupable RFF et de dénoncer, avec l'aide d'experts, l'incohérence de ses arguments.

Mais surtout de

De répondre aux réels besoins des habitants de la région en matière de transports ferroviaires, sans saccager pour autant leur cadre de vie et leur qualité de vie en demandant un véritable réseau régional efficace et bien maillé qui serait basé sur la modernisation des voies existantes, à savoir :

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....

Nombreux sont les organismes ou les élus (et non des moindres) qui partagent cette vision des besoins essentiels en matière ferroviaire dans le contexte actuel :

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 2011 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 2011 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.

ET TOUT À FAIT RÉCEMMENT :

Les assises du ferroviaire organisées en septembre 2011 à la demande du ministère de l'environnement ont appelé les décisionnaires à stopper en urgence les investissements dans les projets LGV, arguant de la nécessité absolue et immédiate de rénovation et de modernisation des voies existantes et de la priorité des TER sur la très grande vitesse.

La Cour des Comptes, en janvier 2012 critique vertement les engagements du Grenelle en matière de LGV, estimant leur financement irréalisable et revient sur la nécessité de rénover et moderniser le réseau actuel.

Enfin, la France disposant déjà d'un **réseau de 30 000 kms de rail pour lequel l'Etat** (via les Conseils régionaux) **indique ne pas avoir 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.**

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. »

**Ainsi donc la conclusion s'impose :
la LGV, CE N'EST NI ICI NI AILLEURS !**

MLMB (juin 2012)