

COMMUNIQUE DE PRESSE

La Cour des Comptes rejoint l'argumentaire de la Coordination régionale contre la LGV PACA

La Cour des Comptes vient de remettre son rapport sur les lignes à grande vitesse. Elle dénonce certains états de fait (ci après en italique) et par ce bilan, elle rejoint l'analyse que nous faisons depuis plusieurs années de la ligne LGV PACA, maintenant dénommée LNPCA (ligne nouvelle Provence Côte d'Azur).

1/ « Le TGV n'est vraiment compétitif par rapport à la voiture et à l'avion, en termes de parts de marché du trafic total entre deux villes, que pour des durées de trajet comprises entre une heure trente et trois heures, soit des distances de 350 à 600 ou 700 km ». (extrait du rapport de la Cour des Comptes)

Par sa longueur d'environ 187 kms, la Ligne Nouvelle PCA (17 milliards d'Euros, valeur 2011) ne pourra pas être compétitive, d'autant plus que le projet comporte la création de 5 nouvelles gares dont trois sur 60 km.

Cet argument conforte le projet alternatif des transports de proximité (8 à 10 fois moins cher) que nous avons toujours mis en avant.

2/ « Il est ensuite difficile de parler de « réseau TGV européen » tant sont diverses les pratiques des différents pays du continent en la matière. Dès lors, l'argument d'un réseau européen est rarement pertinent pour justifier la réalisation d'une ligne nationale ».

Par le retrait de Monaco, la Ligne Nouvelle ne pourra pas être raccordée à l'Italie (6 milliards pour 30 km).

Il n'est donc plus question d'une quelconque connexion au réseau européen.

3/ La Cour des Comptes rappelle que le trafic TGV stagne mais que le trafic TER augmente « posant ainsi la question de la répartition de dépenses entre réseau grande vitesse et réseau classique ».

Là encore, comme nous l'avons toujours soutenu, le budget prévu pour la construction de cette nouvelle ligne (17 milliards estimation 2011) est exorbitant.

Nous devons concentrer les investissements sur l'amélioration du trafic TER utilisé par 80% des usagers de la SNCF.

De plus, le dossier de presse de RFF en janvier 2013, prévoyait le doublement des TER, fin 2014 entre Marseille et Toulon, après les travaux de rénovation des lignes (page11 du document RFF).

A quoi servira dans ce cas, la Ligne Nouvelle pour les utilisateurs actuels ?

Enfin, la Région épingle la SNCF, sur les retards et annulations de TER en augmentation chaque année (Marseille-Toulon : 14.8% en 2011 et 31.3% en 2014). Ce qui prouve le manque d'investissement antérieur.

4/ «Contrairement à une idée reçue, le TGV n'est pas majoritairement utilisé par ceux dont le gain de temps est la priorité, c'est-à-dire les voyageurs à titre professionnel : les motifs professionnels comptent seulement pour un tiers dans les motifs de déplacement ».

Une fois de plus RFF en voulant séduire une catégorie de voyageurs « professionnels » par le simple gain de temps au dépend du coût, se trompe lourdement.

En effet, la majorité des déplacements en TGV le sont pour des raisons privées qui par nature n'ont pas d'urgence.

De plus:« La période récente a vu apparaître un changement de comportement d'une partie des consommateurs, pour qui le prix devient plus important que la durée du trajet »

Les usagers ne voudront pas payer le surcoût d'une ligne nouvelle pour un gain de temps qui devient secondaire.

5/ *« le bilan carbone complet des lignes nouvelles démontre qu'il faut de nombreuses années d'exploitation pour neutraliser les émissions de carbone de la construction, en effet, dans le cas de la ligne Rhin –Rhône, ce n'est que 12 ans après sa mise en service que la ligne deviendrait neutre en carbone ».*

Quel sera le bilan carbone pour la Ligne Nouvelle PCA avec ses 60 km de tunnels et ses nombreux ouvrages d'art, et combien d'années faudra t il pour qu'il devienne neutre ?

6/ *« En ce qui concerne le développement économique, il existe un contraste entre l'opinion générale suivant laquelle une LGV est toujours un facteur positif de développement économique et les quelques études scientifiques qui dressent un bilan plus neutre. Selon ces dernières, une région déjà dynamique le reste, avec ou sans LGV. Une région en difficulté le reste aussi et les exemples d'activités qui se développent autour des infrastructures ferroviaires nouvelles correspondent plus à des déplacements qu'à des créations nettes ».*

Nous l'avons toujours affirmé, en prenant exemple sur la situation du grand Est où l'emploi en Alsace et en Lorraine a baissé respectivement de 2.3% et 5%, depuis l'ouverture de la LGV (commission Quinet et Université de Reims) et ou il est noté que les nouveaux entrepreneurs qui s'implantent sont de la région.

7/ *« Les coûts de construction des LGV n'ont pas cessé d'augmenter au cours des 30 dernières années. De 4,8 M€ le km (2003) pour Paris-Lyon, on est passé à 26 M€/km aujourd'hui. ».*

« La dérive entre estimations et réalisations a été en moyenne de 17 % entre la DUP et la mise en service pour les cinq LGV ayant fait l'objet d'un bilan a posteriori. »

« De même, les coûts d'exploitation tendent à être plus élevés que prévu, le double par rapport aux prévisions pour les LGV Nord ou bien Rhône-Alpes Méditerranée. Les prévisions de trafic sont rarement réalisées. En régime de croisière, sur six LGV ayant donné lieu à un bilan de ce type, une seule, Paris-Lyon, a un trafic supérieur aux prévisions, cinq un trafic inférieur dont l'une, la LGV Nord, un trafic inférieur de moitié. En moyenne, les prévisions sont trop optimistes de 24 %. Dès lors, la rentabilité est toujours inférieure aux prévisions et a eu tendance à se dégrader à mesure que les lignes les plus profitables étaient réalisées »

Là encore, nous n'avons eu de cesse de souligner la dérive budgétaire de la Ligne Nouvelle PCA et ses 17 milliards (valeur 2011) pour 185 km soit plus de 90 millions d'euros au km, ce serait le projet le plus cher de France.

En matière de dérive, que dire des membres du Comité de Pilotage du projet (COPIL) qui n'ont pas hésité à ajouter 86 millions d'euros aux 135 millions déjà versés en 2005 pour un financement d'études, jamais justifié.

8/ *« L'investissement dans les LGV est soumis à une évaluation socio-économique dont les résultats, même négatifs, s'effacent fréquemment devant des processus de décision conduisant à des réalisations dont la pertinence est parfois contestable. Cette tendance est renforcée par un recours croissant aux financements des collectivités territoriales. Ces interventions appellent des contreparties pouvant aller à l'encontre de la rationalité de l'investissement dans la grande vitesse, comme l'illustrent les projets les plus récents ».*

Il est à prévoir que nos impôts locaux viennent à la rescousse de ce dossier, oh combien dispendieux par les relais que nos collectivités territoriales prendront pour éponger la dette à venir. **Tous les habitants de la Région PACA devront payer.**

Il y a bien un problème de gouvernance dans la décision de ces grands projets.

9/ « En France, en principe, l'étape-clé du processus de réalisation d'une infrastructure de transport est la déclaration d'utilité publique (DUP) qui conditionne la réalisation du projet. Or l'expérience montre que cette étape est noyée dans le processus d'ensemble où les effets d'annonce successifs finissent par valoir décision ».

Et toujours selon la Cour des Comptes : « la prise de décision est en principe fondée sur de étapes successives mais dans les faits, elle est irréversible »

De surcroît : « la loi de programmation pluriannuelle de finances publiques du 31 décembre 2012 impose pour les gros projets, une contre expertise indépendante. »

Notre demande de contre expertise indépendante, maintes fois réitérée a toujours été refusée, nos observations et propositions systématiquement rejetées.

Qu'en est-il de la concertation auprès des habitants de la région (et de l'avis des élus locaux) ?

Il est à craindre, compte tenu de l'importance des budgets déjà engagés et pour répondre au mieux aux attentes mégalomanes de certains élus, que les résultats de la DUP ne soient pas pris en compte, ce qui entraînera inmanquablement de violentes manifestations d'opposition d'une population qui aura le sentiment à juste titre, de ne pas avoir été entendue (l'actualité nous rappelle quelle conséquence cela peut avoir).

À la lumière de ces quelques arguments objectifs, le projet de LGV PACA ou Ligne Nouvelle PCA n'a plus de **légitimité** et **nous mettons en demeure RFF et les décideurs, d'arrêter ce projet**, les études et les appels d'offre coûteux et dorénavant inutiles, qu'à défaut leur responsabilité serait engagée dans le déclenchement de ces manifestations d'opposition et leurs conséquences potentiellement graves..

**Correspondant
Var**

Didier CADE
318, chemin de Fontanieu bis
83740 La Cadière d'Azur
didier.cade@gmail.com
06.11.97.29.42

**Correspondant
Alpes Maritimes**

Serge JOVER
17, avenue Bellevue
06270 VILLENEUVE-LOUBET
serge.jover@wanadoo.fr
06.86.85.35.21

**Correspondant
Bouches du Rhône**

Alex AMBERTO
16, avenue Maguy Barbaroux
13400 AUBAGNE
amberto.alex@neuf.fr
06.32.87.54..84.