

Bonjour,

je viens de lire votre article <http://paca.eelv.fr/2011/11/28/15-questions-sur-la-lgv/> En tant que formation politique, ça ne vous pique pas un peu les mains d'asséner autant de contrevérités contre le projet de LGV PACA ??

Et d'abuser à ce point de manœuvres simplificatrices ?

"Combien de temps les toulonnais vont-ils gagner pour aller à Paris? 20 minutes c'est à dire 1 milliard la minute gagnée : 3h30 au lieu de 3h50"

Vous oubliez de dire que 20 milliards, c'est de Marseille à Vintimille !!! et pas seulement de Marseille à Toulon, et que cela comprend la diamétralisation de Marseille avec une gare souterraine. Et LGV ou pas, rien que cela ne pourra pas coûter que quelques millions d'euros.

Puisque vous êtes contre la LGV, pourquoi ne pas revendiquer que pour vous, 2h30 pour aller de Marseille à Nice, c'est très bien ainsi ?

Vous oubliez aussi de dire que sur ces 20 milliards, 5 milliards sont consacrés au réseau classique, c'est considérable, il n'en aura jamais été fait autant pour la région, et vous, vous faites la fine bouche.

Et que tous les projets de réouverture dont vous parlez sont prévus, et qu'il ne s'agit pas de les opposer à la LGV, il faudrait plutôt les opposer au projet d'élargissement autoroutiers en cours !

"85% des usagers de la SNCF utilisent le TER, 15% le TGV."

Cette statistique est particulièrement manipulatrice, car elle mesure les choses au passagers, elle accorde le même poids à un trajet Antibes-Nice qu'à un trajet Antibes-Paris.

Ce qui aurait de sens, c'est de regarder la proportion de trafic en pax.km Mais alors là, vous constateriez que la proportion de trafic "grande lignes" s'approche des 40%.... mais évidemment cela ne va pas dans le sens de votre démonstration. Et tant pis pour les gens dont la famille est éloigné et qui dans votre projet, n'ont a priori pas le droit à la mobilité (enfin si, ce droit, ils le prennent sans rien vous demander en fait, en prenant l'avion ou la voiture, car toute personne censée ne peut décemment pas prendre 2h30 dans un train pour aller seulement de Marseille à Nice)

"Le TER est un projet annexe pour RFF. D'abord la LGV et s'il reste de l'argent, le réseau secondaire pourra en bénéficier"

C'est un procès en mauvaise foi, la LGV est précisément là pour libérer le réseau classique des TGV afin d'y mettre beaucoup plus de train du quotidien qu'il ne peut en exister actuellement

"L'amélioration de ce réseau bénéficiera au TGV qui pourra accéder à la LGV marseillaise plus vite."

Mais par quel miracle ??? Sur le réseau actuel, le TGV est au maximum de ses possibilités, ce n'est pas une mauvaise volonté de RFF ou la SNCF, c'est une question de géométrie du tracé et de capacité de la ligne. Quand bien même les TGV pourrait aller plus vite (technique pendulaire ou autre) que du coup, cela réduirait la capacité de la ligne puisqu'ils rattraperaient alors encore plus rapidement les TER.

"Quelles sont les alternatives à ce projet? Le doublement des voies actuelles sur les emprises de RFF où c'est nécessaire"

Le problème, c'est que sans LGV, cela est nécessaire... partout.... et qu'il est impossible de le faire dans les emprises ferroviaires actuelles. Au bilan un tel scénario 0 est nettement plus destructeur que la LGV. Mais c'est malheureusement

ce que tout les "contre la LGV, pour le TER" s'obstinent à ne pas voir. Malheureusement, la planète, elle, n'attendra pas de tels aveugles.

Et il est regrettable que des écologistes, censés avoir la meilleure compréhension de l'avenir, ne voient pas cela...

"La réouverture de la ligne Carnoules – Aix permet aux varois du centre d'accéder au rail et ouvre un nouvel axe pour les TGV se dirigeant vers les Alpes Maritimes."

Ce scénario a déjà été étudié en 2008. D'une part, vous ne parlez même pas de la façon dont vous envisagez la connexion de Aix à la LGV : quel village souhaitez-vous sacrifier ?

En outre, il faut alors doubler Gardanne-Brignoles... ce qui ne se fera pas sans impact sur le bâti. Pire pour obtenir des vitesses d'au moins 100km/h (dur de demander moins à un TGV), le tracé doit être rectifié en plusieurs endroits. Au final, cette solution s'avérait aussi couteuse que le tracé CDA, plus destructrice, mais avec des gains de temps moins bon.

Et c'est cela que vous remettez sur la table. C'est affligeant !

"Aucune expropriation n'est nécessaire et aucun tunnel majeur ne doit être percé. Un projet qui se compte en millions, pas en milliards."

Là vous mentez effrontément. Croire qu'on pourra doubler le réseau actuel avec quelques millions est une lubie.

"Le TGV ne sert à relier que les villes de province et Paris dans un axe nord-sud" vous êtes en retard d'un siècle, le TGV ne sert pas qu'à relier Paris, il sert à relier toute la France, et bientôt la majeure partie de l'Europe pour lesquelles des trajets en 7 ou 8h sont moins polluant que l'avion.

D'ors et déjà, depuis Marseille, il y a plus de TGV vers Lyon que vers Paris.

A l'ouverture de cette LGV PACA, entre Marseille et Toulon, il circulera 5 TGV par heure dont:

- 2 TGV à destination de Paris
 - 2 TGV à destination de Lyon
 - 1 TGV à destination de Bordeaux ou l'Espagne
- et parmi eux 1 TGV par heure reliera aussi l'Italie.

Donc Paris, c'est seulement 1/3 de la future desserte, dès l'ouverture !

Mieux à long terme, entre Marseille et Toulon, il circulera 8 TGV par heure dont:

- 3 TGV à destination de Paris
 - 2 TGV à destination de Lyon
 - 3 TGV à destination de Bordeaux ou l'Espagne
- et parmi eux 2 TGV par heure reliera aussi l'Italie et 1 qui reliera Menton
- Donc Paris sera à peine plus que 1/4 de la desserte à long terme.

"Le scénario 5 d'EELV"

Vous n'avez pas le monopole du 5e scénario.

Le 5e scénario, c'est celui qui épargne le sillon permien, qui est réellement le + rapide, le -cher, le + maillé, le + proche des centre, mais il se base sur une LGV en "étoile" autour de Cuges/Signes avec une branche vers Marseille, une branche vers Toulon et une branche vers Brignoles/EstVar/Nice.

Il résout réellement les problème de la région, bien mieux que les 4 scénarios soumis à la concertation ou que la lubie du scénario 0.

J'arrête là mes commentaires car tout le reste est à l'avenant. Il est regrettable que ce soit les écologistes qui en prônant des solutions totalement irréalistes (et beaucoup plus coûteuses qu'une LGV, ne vous en déplaise) soient finalement les 1ers partisans du tout bagnole et du tout avion.

Il est également navrant de savoir qu'un des vôtres est vice-président au transport de la région.

Votre tract poubelle est également une insulte à toutes les associations et particuliers, qui depuis le début de cette concertation ou même le débat public, s'impliquent activement dans ce projet, font des propositions constructives, et témoignent ainsi d'une véritable écologie... pour qu'au final tout cela soit décrédibilisé par ce genre de tract où le "méchant RFF appuyé par le méchant Etat UMP n'aurait finalement pour seul but que la destruction de la Provence et sa ruine de 20 milliards d'euros pour gagner 20 malheureuses minutes". Vous perdez votre temps, vous en faites perdre aux autres. Mais le plus grave, c'est que vous en faites perdre à la planète.

Alors sans doute que ce que je vous dis là revient à "pisser dans un violon". Sans doute serais-je catalogué comme "agent de RFF en charge de la propagande" (sachez qu'il n'en est rien que je ne travaille ni à la SNCF, ni RFF, mais que je suis juste un usager du train). Mais on verra bien si de la part de personnes si soucieuses de transparence, de dialogue etc... Vous daignerez y répondre ou à minima, publier cette réponse sur votre site.

Un participant à la concertation dans les Alpes Maritimes,
Rémi QUINTON