



LGV PACA

Qui va payer ?



Frédéric-Georges Roux

La Crau, 20 mars 2007



Plan de la présentation

- Une LGV PACA pourquoi ?
- La variante des élus
- La suite du Débat Public : où en est-on ?
- Combien ça va coûter ?
- Quelle rentabilité ?
- Qui va payer ?
- Conclusion



TGV

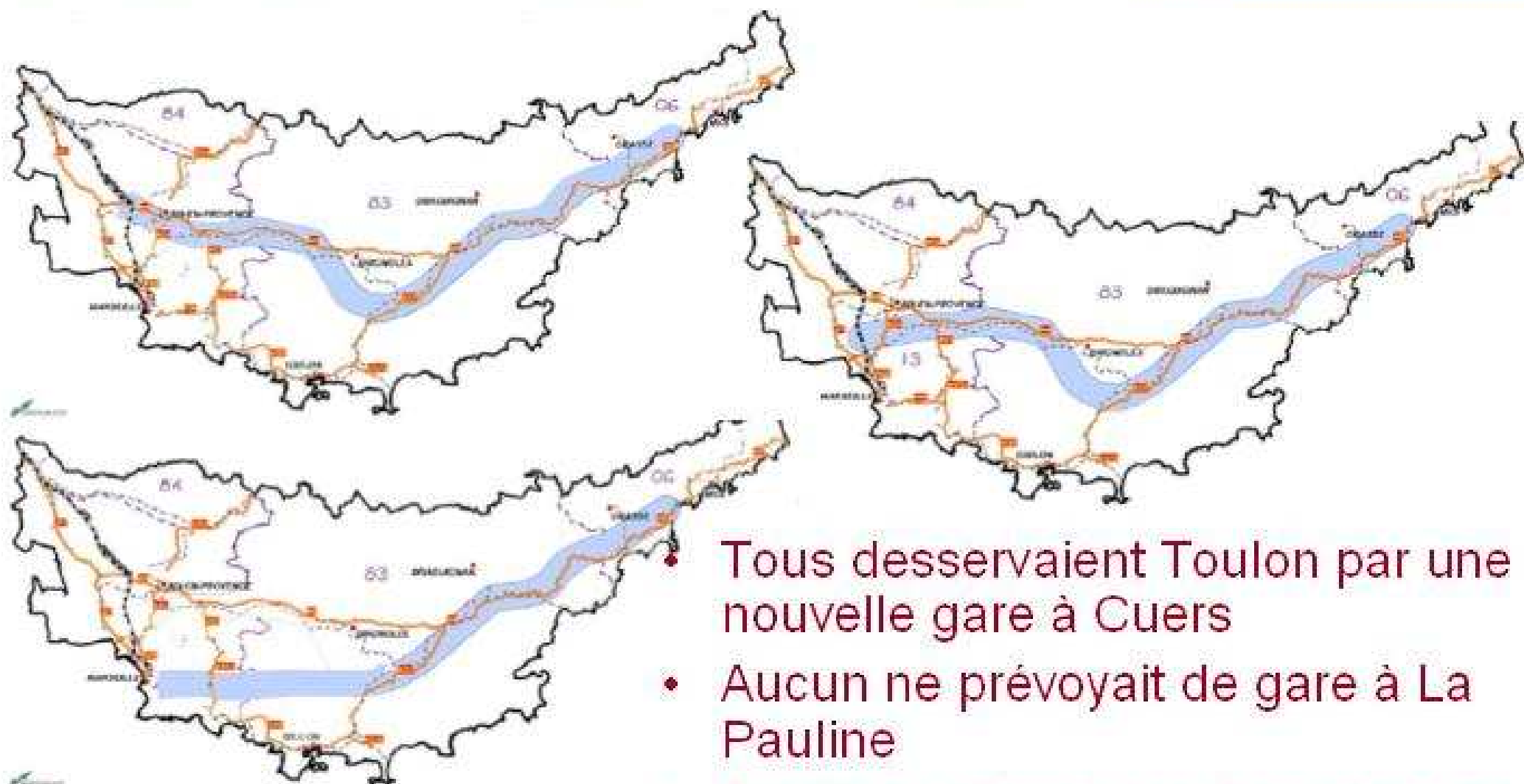
NL

Une LGV Paca, pourquoi ? Aller plus vite à Nice





Trois tracés préférés pour le débat public



- Tous desservait Toulon par une nouvelle gare à Cuers
- Aucun ne prévoyait de gare à La Pauline
- Aucun n'épargne le sillon permien



Mai 2005 : La variante des élus



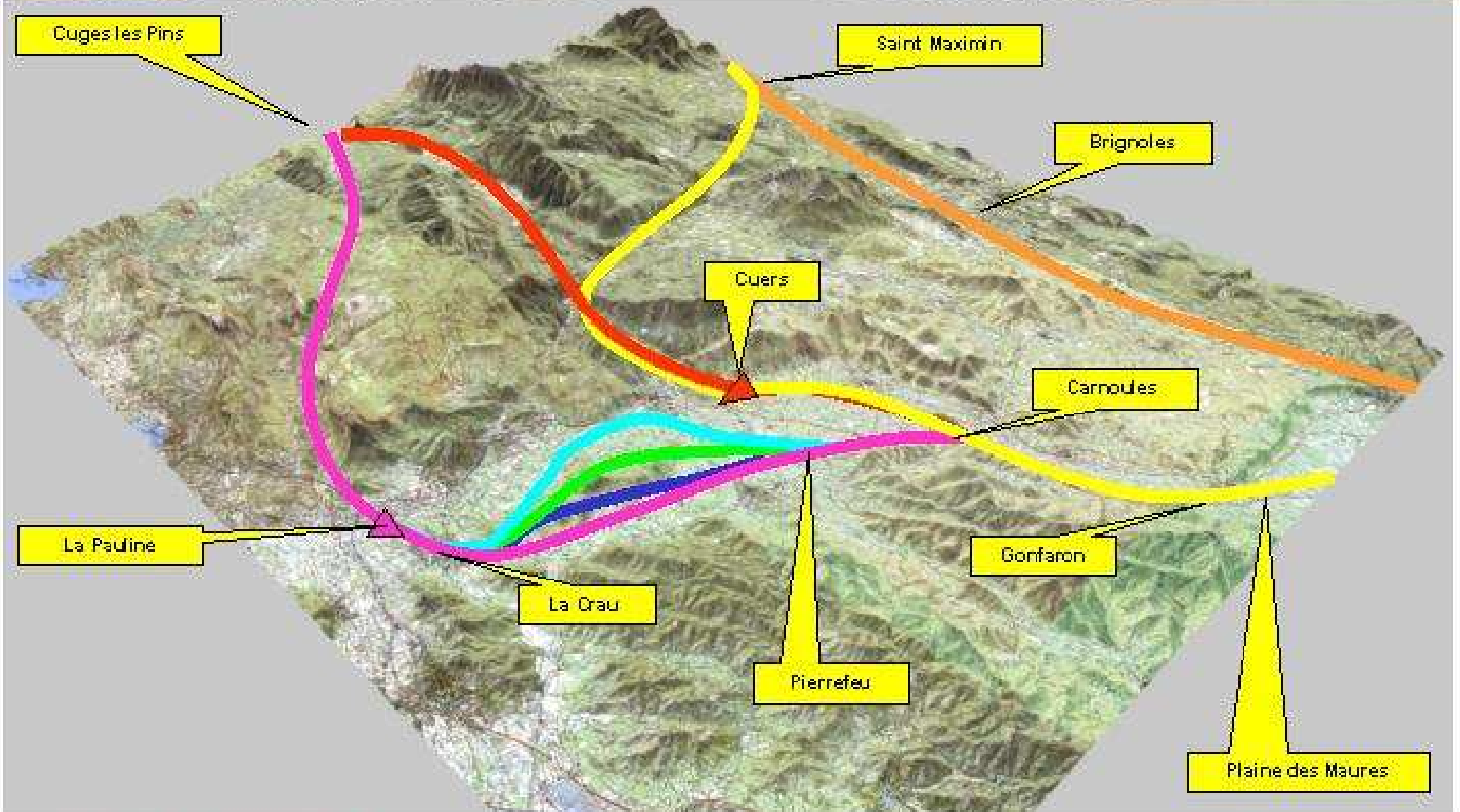


La variante des politiques

- Préférence pour une ligne littorale Aix-Marseille-Toulon-Nice
 - Pas de gare toulonnaise trop éloignée (La Pauline plutôt que Cuers, mais pas Toulon centre)
-
- ➔ Un tracé Marseille-Toulon qui passe par le Revest, descend du Coudon, traverse La Valette, franchit l'autoroute en viaduc au-dessus de la station de La Chaberte
 - ➔ Puis dessert une nouvelle gare TGV Toulon Est à La Pauline ou à la Grande Tourrache
 - ➔ Avec ensuite des variantes pour rejoindre Carnoules, traverser le sillon permien, la plaine des Maures et rejoindre Nice via une nouvelle gare TGV dans la zone du Muy



Des options loin d'être neutres





TGV

SNCF

Suite du débat public : où en est-on ?





Le débat public s'est terminé en juillet 2005

- La CNDP a remis son rapport à RFF (octobre 2005)
- De nombreux Varois ont continué à manifester et exprimer leur opposition au projet
- Les politiques ont continué à affirmer que la décision qu'ils avaient retenue était prise
- La Presse a plutôt confirmé ce choix
- RFF a publié sa décision le 6 décembre 2005



La décision de RFF du 6 décembre 2005

- « Le débat public a montré l'opportunité d'une LGV PACA »
(!!!)
- RFF étudiera plus en détail trois variantes et en comparera les avantages, les coûts, les risques et les nuisances
 - une LGV la plus directe vers Nice (par le centre-Var ou le haut-Var)
 - une LGV des métropoles en chapelet (Aix, Marseille-Toulon-Nice)
 - un tracé alternatif longeant au mieux les « couloirs de nuisance »
- Mais, c'est la variante «les métropoles en chapelet » qui servira de tracé de (p)référence pour les comparaisons (et la prise de décision)



Trois solutions à comparer



Solution 2 : le chapelet littoral



TGV

SNCF

Combien ça va coûter ?





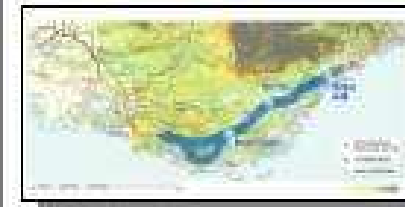
Comparatif multicritère des variantes (estimation)

- Actualisation des études (temps et coûts) publiées par RFF dans le cadre du débat public en extrapolant suivant les nouvelles options
- Les coûts (valeur 2004, hors TVA) comprennent :
 - les investissements d'une LGV jusqu'aux environs de l'Estérel
 - le prolongement en ligne classique sur 60 kms de Antibes à Nice en 3 voies
 - les travaux supplémentaires pour aménager les lignes existantes suivant les variantes
- Ils ne comprennent pas :
 - les coûts des gares TGV nouvelles (à la charge de la SNCF)
 - les coûts des infrastructures nouvelles autour des gares (voies d'accès, parkings, services...)
 - les éventuels (mais statistiquement probables) surcoûts dus à la sous-estimation chronique de tels projets et aux imprévus
 - les coûts financiers (intérêts des prêts, remboursement des dettes)

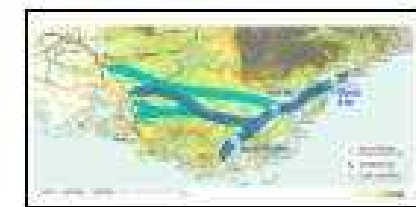


Tableaux pour estimer les temps de parcours

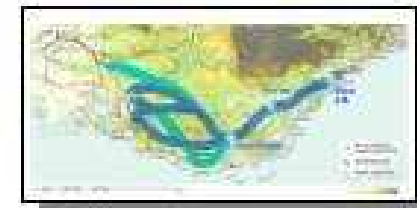
Parcours/Variants	Scénario 1													
	Parcours actuel		Littoral	Sud 516 Basse	Littoral + traversée autoroutière de Marseille	Littoral + traversée autoroutière de Toulon	Littoral + traversée autoroutière de Marseille et Toulon	Sud 516 Basse + traversée autoroutière de Marseille						
Paris / Nice	872 km	4h 51'	947 km	4h 04'	929 km	3h 54'	946 km	3h 54'	936 km	3h 58'	937 km	3h 49'	927 km	3h 45'
Paris / Toulon	814 km	3h 23'	887 km	3h 20'	862 km	3h 25'	811 km	3h 09'	808 km**	3h 20'	802 km**	3h 52'	846 km	3h 25'
Paris / Toulon-Nord	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Parcours/Variants	Scénario 2									
	Parcours actuel		Durée Nord Toulon	Nord Aix Nord Toulon	Nord Arles Nord Toulon	Sud Arles Nord Toulon				
Paris / Nice	872 km	4h 51'	897 km	3h 34'	908 km	3h 57'	906 km	3h 38'	918 km	3h 44'
Paris / Toulon	814 km	3h 23'	836 km	3h 18'	827 km	3h 18'	825 km	3h 18'	837 km	3h 22'
Paris / Toulon-Nord	-	-	788 km	3h 04'	799 km	3h 05'	797 km	3h 04'	809 km	3h 03'
Marseille / Nice	224 km	2h 01'	252 km	2h 21'	227 km	2h 34'	213 km	2h 10'	202 km	2h 00'
Toulon / Nice	157 km	1h 23'	138 km	53' a	138 km	53' a	138 km	53' a	138 km	53' a
Toulon-Nord/Nice	-	-	829 km	37' a	109 km	37' a	109 km	37' a	109 km	37' a
Aix TGV / Nice	243 km	2h 58'	243 km	2h 12'	208 km	2h 05'	192 km	2h 02'	188 km	1h 50'
Marseille / Toulon-Nord	-	-	183 km	17'	118 km	43'	102 km	37'	84 km	36'



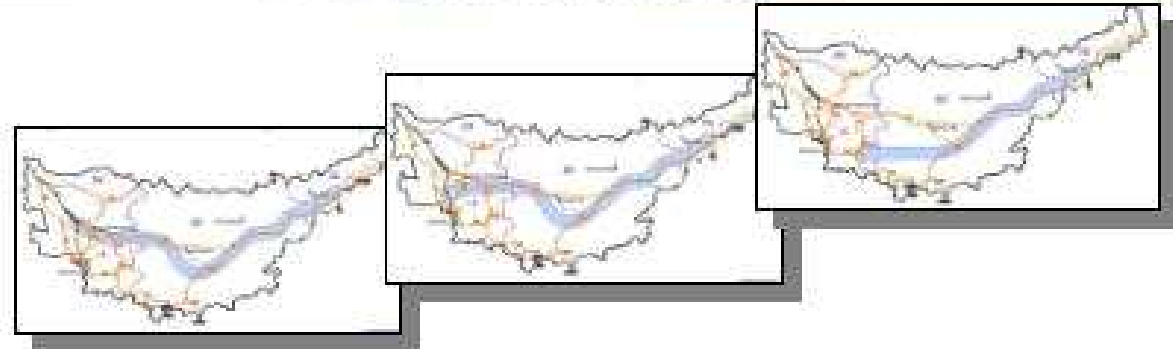
Parcours/Variants	Scénario 2									
	Parcours actuel		Nord Arles Sud 516 Basse	Nord Arles Nord Toulon	Sud Arles Est Marseille Nord Toulon	Nord Marseille Nord Toulon				
Paris / Nice	872 km	4h 51'	907 km	3h 28'	930 km	3h 52'	919 km	3h 49'	938 km	3h 48'
Paris / Toulon	814 km	3h 23'	836 km	3h 08'	795 km	3h 06'	818 km	3h 23'	815 km	3h 26'
Paris / Toulon-Nord	-	-	798 km	3h 06'	-	-	807 km	3h 10'	82 km	3h 14'
Marseille / Nice	224 km	2h 01'	-	-	-	-	-	-	-	-
Toulon / Nice	157 km	1h 23'	-	-	-	-	-	-	-	-
Toulon-Nord/Nice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aix TGV / Nice	243 km	2h 58'	-	-	-	-	-	-	-	-
Marseille / Toulon-Nord	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Parcours/Variants	Scénario 3													
	Parcours actuel		Durée Nord Var	Durée Centre Var	Nord Aix Nord Var	Nord Aix Centre Var	Nord Arles Centre Var	Sud Arles Centre Var						
Paris / Nice	872 km	4h 51'	878 km	3h 34'	886 km	3h 36'	894 km	3h 33'	898 km	3h 36'	895 km	3h 34'	907 km	3h 41'
Paris / Toulon	814 km	3h 23'	872 km	3h 21'	852 km	3h 25'	888 km	3h 30'	864 km	3h 26'	843 km	3h 24'	873 km	3h 30'
Marseille / Nice	224 km	2h 01'	240 km	2h 17'	191 km	2h 19'	213 km	2h 00'	217 km	2h 10'	200 km	2h 08'	182 km	1h 56'
Toulon / Nice	157 km	1h 23'	139 km	49'	132 km	48'	139 km	50'	130 km	49'	132 km	49'	132 km	49'
Aix TGV / Nice	243 km	2h 58'	226 km	2h 08'	232 km	2h 15'	244 km	2h 02'	198 km	1h 03'	180 km	59'	177 km	56'



Extrait pour les 3 variantes préférées du débat public



	Situation actuelle	Nord-Arbois	Sud-Arbois	Sainte-Baume
Paris-Nice	4h51	3h34	3h41	3h45
Paris-Toulon centre	3h29			
Paris-Toulon (Cuers)		3h26	3h26	3h11
Marseille-Nice	2h01	1h08	1h06	0h54
Toulon centre-Nice	1h23			
Toulon (Cuers)-Nice		0h49	0h48	0h37



Tableaux pour estimer les coûts





Situation actuelle

Paris-Toulon Centre en 3h29
Paris-Nice en 4h51
Investissement nouveau : 0
Nuisances nouvelles : 0





La LGV Côte d'Azur

Paris-Toulon Centre en 3h29

Paris-Nice en 3h40

Investissement nouveau : 4 milliards d'euros

Nuisances nouvelles : Durance et Haut Var
ou Centre Var





La LGV des métropoles (le chapelet littoral)

Paris-Toulon Centre en 3h15 + 30 mn
Paris-Nice en 4h00
Investissement nouveau : 9 milliards d'euros
Nuisances nouvelles : Sainte Baume
Coudon, sillon permien





La ligne alternative

Paris-Toulon Centre en 3h29
Paris-Nice en 4h20
Investissement nouveau : 2,5 milliards d'euros
Nuisances nouvelles : Brignoles-Le Luc





Comparatif résumé

	Paris-Nice	Paris-Toulon Centre	Investissement nouveau (milliards d'euros)	Nuisances nouvelles	Commentaires
Situation actuelle	4h51	3h29	0	aucune	La plus ringarde (XIX ^e siècle)
Nice direct	3h40	3h29	4	Durance/Haut Var ou Centre Var	La plus rapide
Métropoles en chapelet	4h00	3h45	9	Ste Baume Coudon Sillon Permien	La plus chère, la moins rapide, pires nuisances
Réutiliser l'existant	4h20	3h29	2,5	Brignoles-Le Luc	La moins chère La moins nuisible



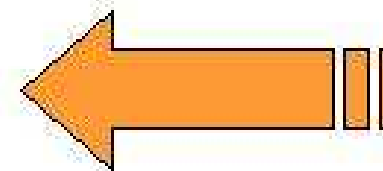
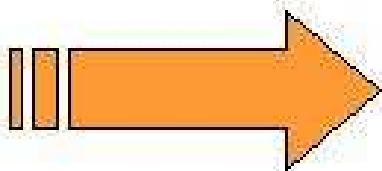
Sans compter les dépassements

Pour la Région, ce coup de froid budgétaire tombe mal. L'économie globale du CPER a en effet été revue à la hausse. Les partenaires doivent ainsi composer avec le renchérissement des devis de certains chantiers à la suite des études techniques et des premières campagnes de concertation :

99 ⇒ 226

Une inflation astronomique (+ 120 %) qui n'a évidemment pas échappé au regard tatillon de Bercy. Désireux de rester dans une « enveloppe constante » dans le contexte de rigueur budgétaire, le Premier ministre a pris prétexte de cette augmentation pour demander au préfet d'examiner « un éventuel report au prochain contrat de plan » des opérations ferroviaires inscrites dans le document.

la palme en la matière revient à la liaison ferroviaire Marseille-Aubagne qui a vu son devis prévisionnel exploser pour passer de 99 millions d'euros à... 226 millions d'euros !





TGV

SNCF

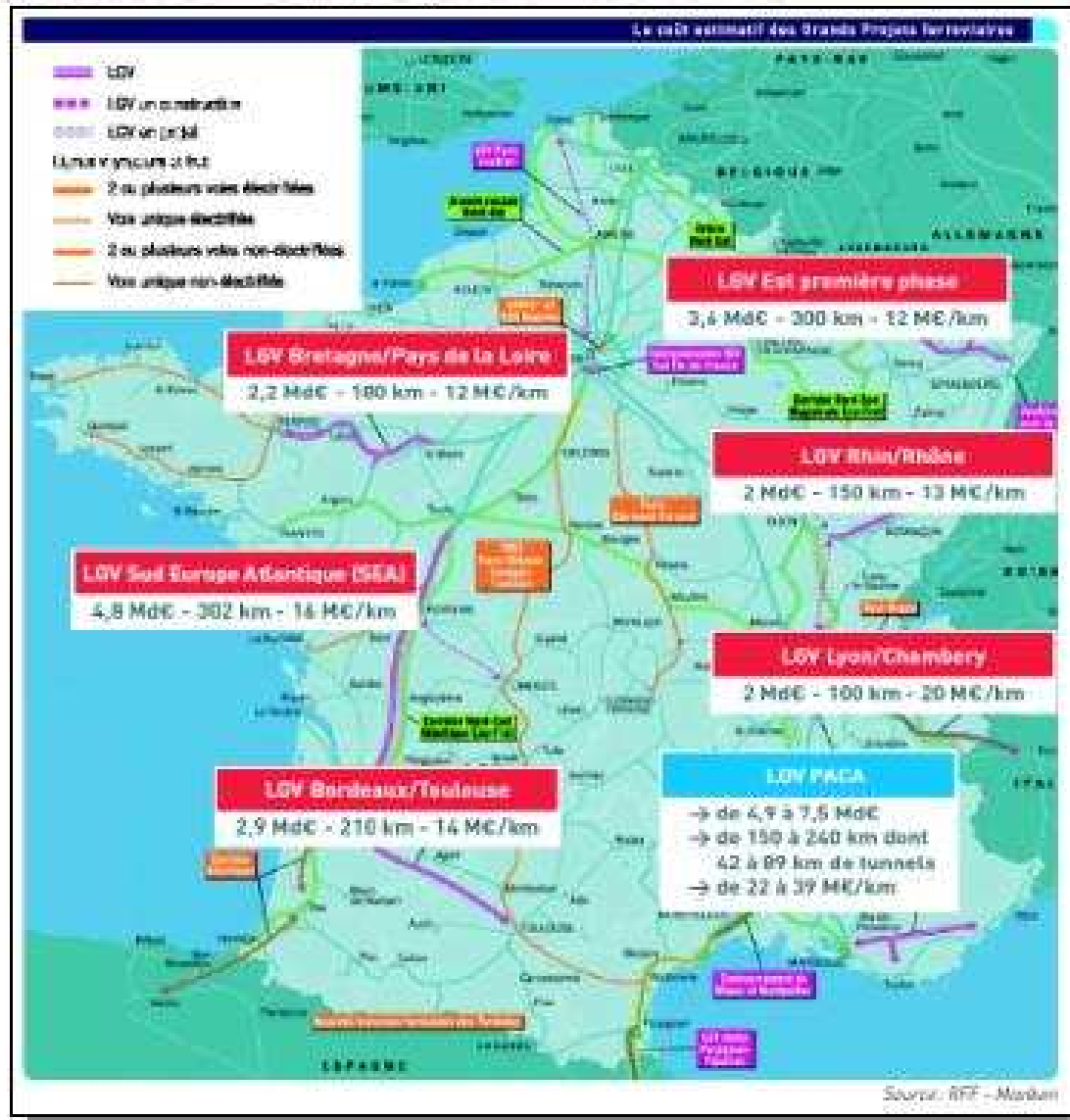
Une ligne à cent lieues de la rentabilité





LGV PACA

un kilomètre 3 fois plus cher



- Toutes les LGV : de 12 à 14 M€ au km
- LGV PACA : de 22 à 39 M€ au km
- et plus de 65 M€ par km à partir de l'Estérel



Une LGV pour combien de voyageurs en plus

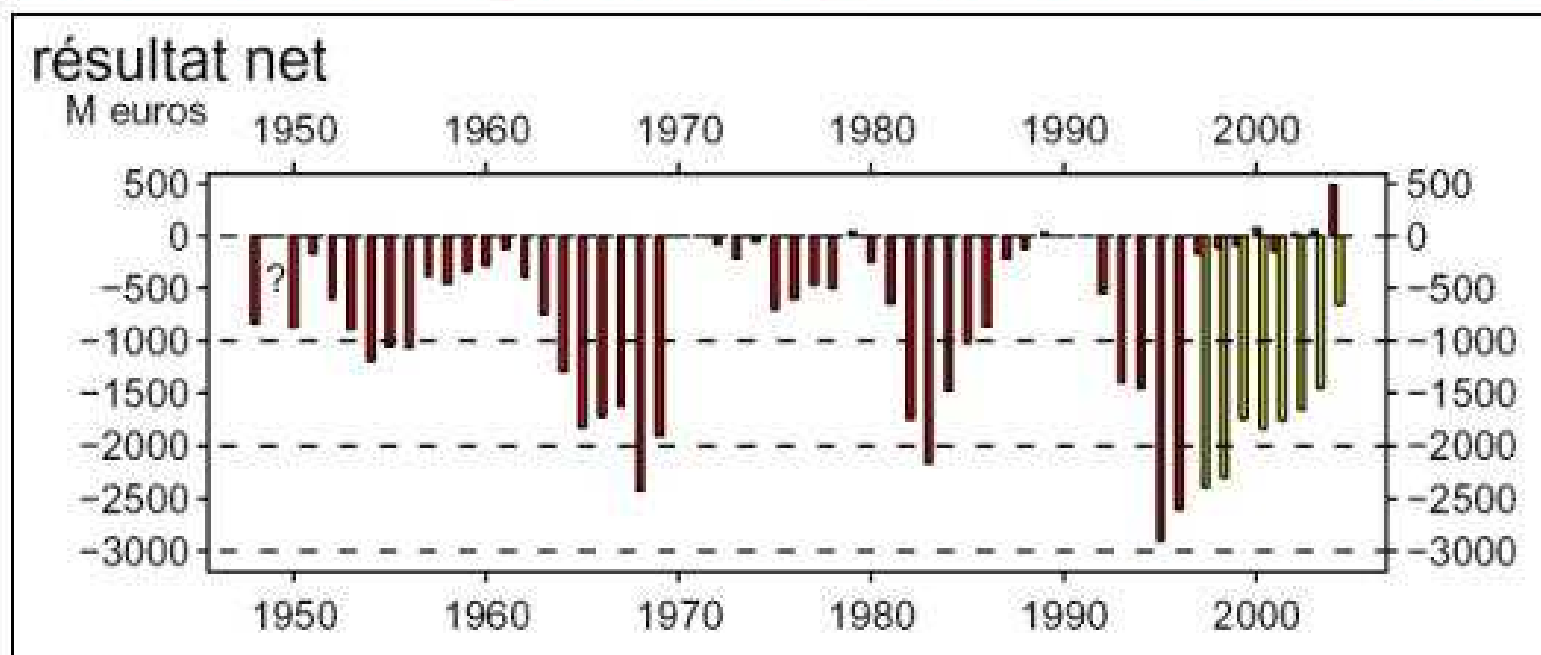


- De 2 à 3 millions de voyageurs par an en plus
- Un prix de billet moyen inférieur à 100 €
- soit 200 à 300 M€ de chiffre d'affaires supplémentaire annuel pour la SNCF (ou ses successeurs)
- Quelle part de ce CA pourra être consacrée aux péages (versés à RFF pour construire, mais aussi pour entretenir les lignes du réseau) ?



SNCF + RFF : une situation économique dramatique

- Le rail français (SNCF + RFF) est dans une situation de faillite économique totale :
 - le résultat net global (malgré les subventions) est négatif
 - la dette financière (plus de 27 milliards d'euros) a atteint un niveau record
 - les subventions à l'exploitation dépassent les 30% du chiffre d'affaires





Quel retour sur investissement ?

- Toutes les LGV rentables ont déjà été construites
- Même si la SNCF consacrait 10% de ce CA supplémentaire pour payer des péages à RFF (20 à 30 M€ par an)
- Même si RFF consacrait la totalité de cette somme pour rembourser l'investissement de la nouvelle LGV PACA
- Même si le taux d'inflation était nul, ainsi que le coût de l'argent

Il faudrait entre 120 et 500 ans pour rentabiliser la LGV PACA



TGV

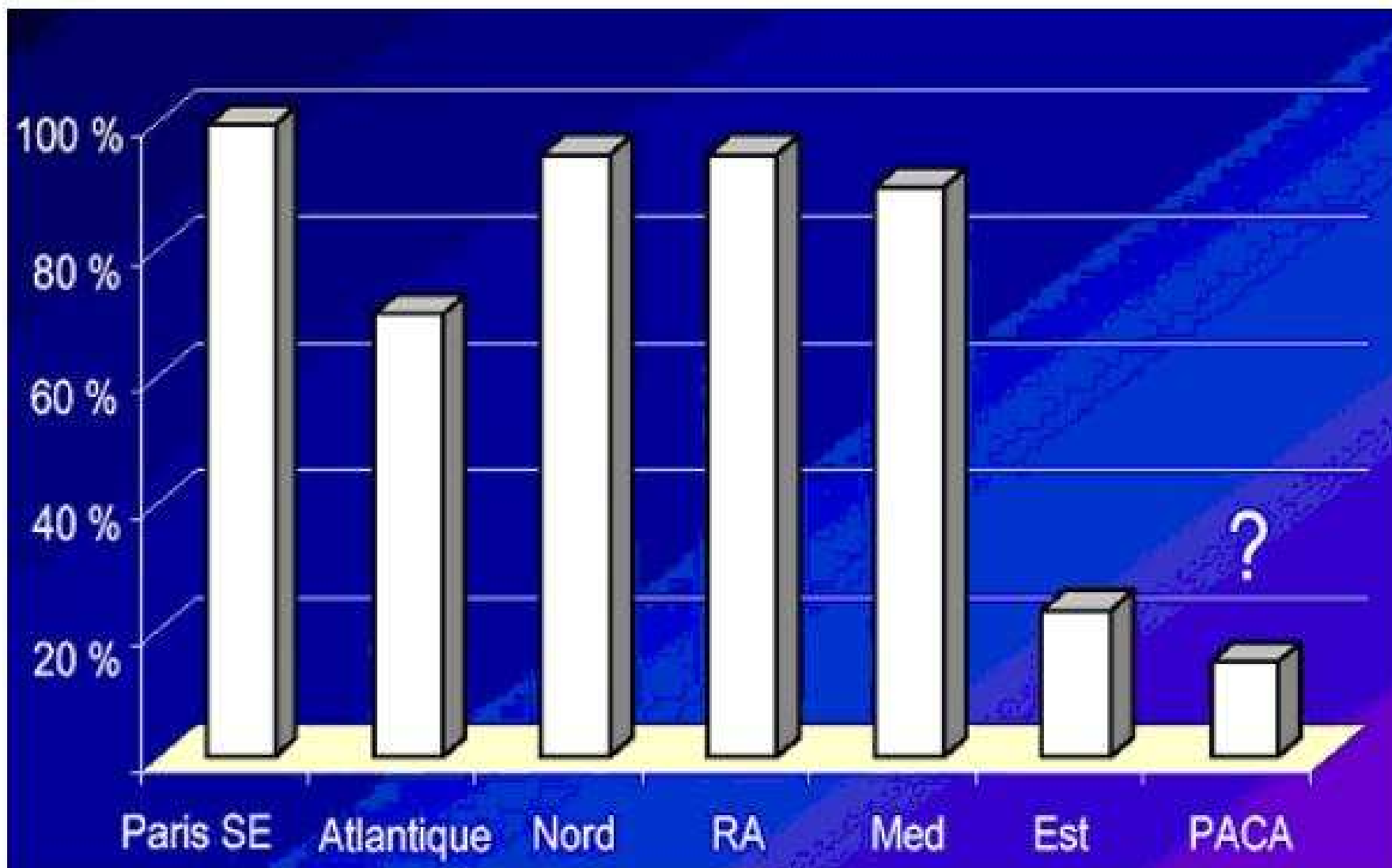
RFF

**Si SNCF + RFF ne peuvent
justifier plus de 15 à 20%
de l'investissement,
qui financera le reste ?**





De l'utilisateur au contribuable financement des LGV





Public ou Privé : le besoin de subventions est incontournable

Taux de long terme du marché
 $\approx 5\%$

+

Prime de risque
 $\approx 3\%$

+

Taux de profit
 $\approx 4\%$

$\approx 12\%$

TRI $< 12\%$: besoin de subvention pour le maître d'ouvrage privé

Intervention du maître d'ouvrage privé sans subv.

TRI $< 8\%$: besoin de subvention pour le maître d'ouvrage public

Intervention du maître d'ouvrage public sans subvention



Qui va payer ? et combien ?

QUI ?

- La SNCF et RFF : de 15 à 20%
- L'État ?
- L'Europe ?
- Un partenariat avec le privé ?
- Les collectivités locales : Région, départements, villes ?

COMBIEN ?

- Estimation initiale de la ligne nouvelle : 8 milliards d'euros
- Dépassements ?
- Gares nouvelles ?
- Infrastructures d'accès et parkings ?
- Pour une LGV qui s'arrêterait à l'Ouest de NICE



8 à 10 milliards d'euros à la charge des provençaux

- PACA : 4,8 millions d'habitants
- 2,5 personnes par foyer fiscal

Alpes-de-Haute-Provence	153 000
Hautes-Alpes	132 000
Alpes-Maritimes	1 064 000
Bouches-du-Rhône	1 906 000
Var	967 000
Vaucluse	529 000

- soit 1,6 millions de foyers fiscaux dans les 3 départements du littoral dont 1/3 n'est pas soumis à l'impôt
- Près de 10.000 euros en moyenne par foyer fiscal (si tous payaient le même montant d'impôts locaux)



TGV

NL

Conclusion





Nous sommes opposés au projet de RFF

- Il n'est pas justifié par des considérations préalables d'aménagement du territoire, de prise en compte des besoins futurs des habitants et des visiteurs dans un cadre de développement durable,
- Les nuisances et les risques potentiels sur l'environnement, le milieu humain, la biodiversité, l'eau, l'agriculture ainsi que le foncier n'ont pas été suffisamment étudiés et font craindre des conséquences telles que le simple principe de précaution nous contraint à réagir négativement,
- Son coût est prohibitif, sa rentabilité inexistante et son financement probable inacceptable : que restera-t-il pour d'autres besoins certainement plus prioritaires ?



TGV

NL

Merci de votre attention

