



Collectif StopLNPCA

Dossier de Presse



Ce dossier s'adresse aux journalistes, élus, professionnels et citoyens soucieux de **préserver notre territoire** face à **un projet injustifié**.

Il vise à alerter, informer, et proposer des **alternatives concrètes et réalistes**.

Le Collectif StopLNPCA

Le collectif StopLNPCA, constitué en Mai 2025, regroupe citoyens, élus, associations, entreprises et habitants des territoires traversés par le projet.

Il agit pour proposer des alternatives durables, équitables et concertées à la ligne nouvelle PACA.

Ses objectifs sont :

- **Informé et sensibiliser** la population sur les impacts de la LNPCA
- **Défendre les intérêts** des différents acteurs locaux impactés par ce projet
- **Annuler définitivement les phases 3 et 4** du projet actuel
- **Proposer des alternatives** de transport au service de l'ensemble des territoires, respectueuses de l'environnement et des finances publiques

Le Collectif StopLNPCA peut être contacté :

- par mail : stoplnpca@gmail.com
- par téléphone : 06 8195 7519, Philippe ELIE, porte-parole du Collectif StopLNPCA

Signez notre pétition :



Sommaire

01	<u>La LNPCA en 10 points</u>	7
02	<u>Synthèse</u>	9
03	<u>Une gabegie budgétaire hors de contrôle</u>	11
	Les besoins budgétaires de notre pays concernant :	
	La santé	12
	La sécurité	13
	L'éducation	14
	Un budget qui explose sans explication	16
04	<u>Une gouvernance qui interroge</u>	19
	Un découpage en quatre phases pour imposer le projet	20
05	<u>Un projet d'un intérêt discutabile et économiquement destructeur</u>	21
	Diminution du temps de trajet : une imposture	21
	Un projet au service des grandes métropoles, au détriment des autres	22
	La suppression de la desserte TGV de Saint-Raphaël	22
	Un préjudice important porté à Estérel Côte d'Azur Agglomération	23
	L'incapacité de la SNCF d'entretenir efficacement le réseau existant	24
06	<u>Un gâchis humain, patrimonial et environnemental</u>	27
	Le témoignage des propriétaires directement impactés par la LNPCA	27

La LNPCA en 10 points

- 1** 14,6 Milliards € pour 15 minutes gagnées
- 2** +23% de surcoût dès 2024
- 3** 1 200 parcelles menacées dans l'Est Var
- 4** Gare TGV de Saint-Raphaël supprimée
- 5** 2 000 ha de nature sacrifiés
- 6** Aucun fret, ni desserte locale prévus
- 7** Tourisme menacé : -300 000 visiteurs / an
- 8** Taxes locales en hausse pour le financer : 60 Millions €
- 9** Découpage en 4 phases pour imposer la ligne haute vitesse
- 10** Alternatives existantes : ERTMS, rénovation des lignes

Le développement du train dans la Région PACA a historiquement joué un rôle prépondérant dans son développement économique, en reliant les territoires enclavés, en assurant le fret ferroviaire et en facilitant l'accès aux visiteurs sans saturer les infrastructures routières.

Malheureusement, le projet de la LNPCA, au coût pharaonique et non budgété, imposé au mépris de la population et de ses élus, entraînant des conséquences néfastes pour l'économie locale, constitue une véritable imposture :

- **Un coût colossal pour un gain dérisoire** : la LNPCA, dans son ensemble, représente un budget de 14.6 Milliards d'Euros pour un gain de temps de seulement 15 minutes sur le trajet Marseille – Nice, alors qu'un train allait 25 minutes plus vite en 1970 sur le même trajet. Tout ça pour ça !
- **Il s'agit avant tout d'entretenir et moderniser le réseau existant**, comme le réclame le PDG de la SNCF JP Farandou : ce gain de temps provient essentiellement du déploiement obligatoire de la norme européenne ERTMS qui permet de fluidifier et d'optimiser le trafic sur les lignes existantes. Plutôt que de construire une nouvelle ligne, accélérons le déploiement de l'ERTMS, et mettons un terme à la fermeture des lignes et des dessertes locales.
- **La LNPCA ne concerne que les Métropoles Marseille, Toulon et Nice et ignore le transport du fret** : Les territoires enclavés le resteront, les habitants devront continuer à utiliser leur véhicule, saturer les réseaux routiers, et contribuer à la pollution. Par ailleurs, la LNPCA ne concerne que le transport de passagers, alors que le transport de fret routier contribue lourdement à la saturation des routes et à la pollution.
- **Le tracé dans l'agglomération Esterel Côte d'Azur entraîne un gâchis économique et patrimonial** : 1200 parcelles menacées, incluant des particuliers, des hébergements de loisirs, des sites archéologiques. La fermeture de la gare TGV de Saint Raphael aura un impact direct sur la fréquentation touristique, alors que le territoire doit financer la LNPCA par des taxes qui lui sont imposées.
- **Un désastre environnemental** : la LNPCA créera une immense balafre au sein même du massif de l'Esterel, alors qu'il constitue le joyau de notre territoire, classé et protégé, abritant une biodiversité reconnue.

Le découpage du projet en quatre phases laisse à penser que les promoteurs de la LNPCA se concentrent sur la réalisation des deux premières, concernant la construction de gares à Marseille, Toulon et Nice, **pour imposer ultérieurement la construction de la ligne à haute vitesse**, dont le budget n'est pas assuré et dont les nombreux impacts négatifs sont ici décrits.

Nous demandons **l'arrêt du projet de ligne à haute vitesse** tel qu'il est défini dans la LNPCA, afin de :

- **Rénover les infrastructures ferroviaires existantes** et mettre en place des solutions de mobilité durable, dans le cadre d'un **dialogue avec la population et ses élus**
- **Accélérer le déploiement de la norme ERTMS** qui permet d'augmenter la fréquence des trains régionaux et leur ponctualité
- **Réouvrir des lignes et des gares** pour désenclaver les territoires et développer le train du quotidien

Une gabegie budgétaire hors de contrôle

D'autres pays comme l'Italie ont opéré une réduction drastique de leurs dépenses, la France continue de dépenser sans compter.



La situation catastrophique des finances de notre pays est maintenant connue de tous. Le ministre de l'Economie Eric Lombard reconnaît lui-même qu'une **mise sous tutelle** des créanciers de la France et du FMI n'est plus exclue (La Tribune, le 9 juin 2025).

67 Milliards d'euros : ce chiffre colossal représente le poids des seuls intérêts de la dette publique cette année. Surtout, le dérapage de nos finances publiques est tel que l'on tend vers les 100 Milliards d'euros, selon le ministre de l'Economie.

Par ailleurs, **la situation financière de la SNCF est elle aussi préoccupante.** Son PDG Jean-Pierre Farandou demande 1 Milliard d'euros par an pour entretenir le réseau ferroviaire existant. Il déclare « **il faut prendre les décisions maintenant, on est à un moment critique.** Si on ne le fait pas, c'est la spirale négative des 4 000 km de lignes abimées dès 2028, 10 000km en 2032 » (BFM TV, le 22 mai 2025).

La France se positionne comme le **3^{ème} pays le plus endetté de la zone Euro**, derrière la Grèce et l'Italie. Il faut souligner que l'Italie a procédé en l'espace de cinq ans à une réduction drastique de son déficit, la plaçant maintenant au même niveau que la France : l'Italie a même enregistré un excédent des comptes publics au 4^{ème} trimestre 2024.

La Cour des Comptes a beau marteler dans son rapport publié le 13 février « l'année 2025 est déterminante pour enfin amorcer une trajectoire de redressement des finances publiques », **la France continue de dépenser sans compter :**

la LNPCA est un exemple particulièrement criant.

14.6 Milliards d'euros, dont les deux tiers sont consacrés à la ligne haute vitesse Marseille-Nice.

Ce chiffre astronomique doit être comparé aux besoins budgétaires concernant les sujets prioritaires du gouvernement et qui impactent la vie quotidienne des Français.

La santé



Le déficit de l'hôpital public s'élève à 3.4 Milliards d'euros en 2024 (2.4 Milliards en 2023).

Selon la DREES (Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques), environ 1300 lits ont été supprimés en 2023, soit une baisse de 4.2% de leur parc total.

Le budget alloué à la LNPCA permettrait de remettre l'hôpital public à l'équilibre pendant 4 ans.

En considérant qu'un lit d'hôpital coûte environ 400 000 Euros par an à l'Etat, 520 millions d'euros, soit seulement 4% du budget de la LNPCA, auraient permis d'éviter la suppression des lits en 2023.

La sécurité



Le manque d'effectifs dans la police est souvent souligné : l'Etat dépense 100 000 euros par an par policier national.

Le budget de la LNPCA permettrait donc de financer près de **30 000 nouveaux policiers pendant 5 ans**, à comparer à l'effectif de 150 000 policiers nationaux en 2024.

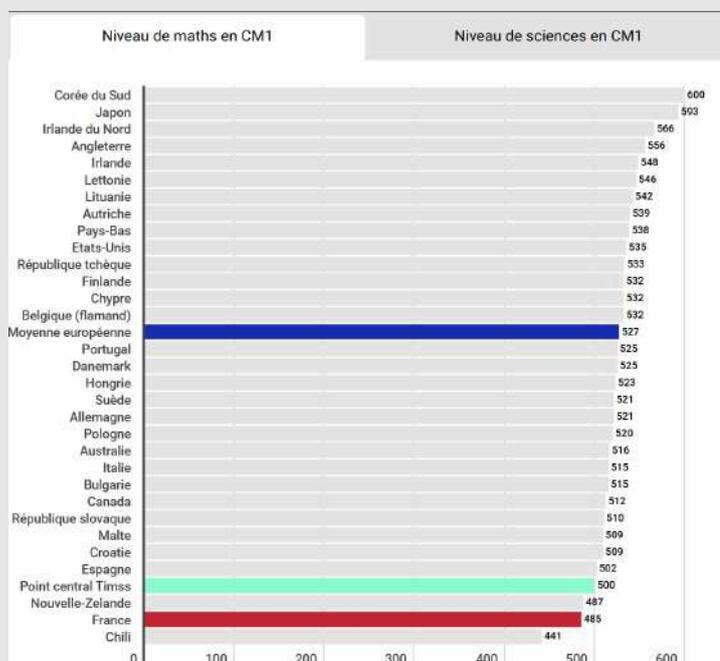
Le coût d'une place de prison est d'environ 200 à 250 000 Euros.

Les prisons construites récemment à Lutterbach et Caen représentent un coût d'environ 150 à 160 Millions d'euros.

Le budget alloué à la LNPCA permettrait de construire environ 5600 nouvelles places, soit une **augmentation de près de 10% de la capacité actuelle**.



L'éducation



La France est avant-dernière des pays de l'OCDE, et bonne dernière de l'Europe, pour le niveau en mathématiques et en sciences des élèves de CM1 et 4^{ème}.

A l'entrée en 6^e, seulement un peu plus de la moitié des élèves peuvent lire cent vingt mots par minute, soit le niveau attendu, et pas plus d'un élève sur deux maîtrise la compréhension de l'écrit.

Le sureffectif en classe, la faible rémunération des enseignants, les lacunes sur les enseignements de base ont été soulignés à maintes reprises. A titre de référence, le coût annuel pour l'Etat d'un enseignant est d'environ **38 000 euros**, toutes dépenses comprises.

Le budget alloué à la LNPCA permettrait de **revaloriser** le métier d'enseignant (+200€/mois et une meilleure formation), de **réduire les effectifs par classe**, surtout en éducation prioritaire, pour un meilleur suivi des élèves, d'investir massivement dans les fondamentaux (lecture, écriture, maths) dès le primaire.

Enfin, ce budget permettrait de **rénover les bâtiments scolaires** pour améliorer le bien-être et les conditions d'apprentissage : de nombreux établissements doivent fermer en cas de fortes chaleurs par suite de leur faible isolation thermique ou de l'absence de climatisation.

Ces exemples illustrent l'impact positif que pourrait avoir le budget alloué à la LNPCA sur la dégradation inexorable des services publics qui amplifie la frustration de la population, contribue au développement de l'insécurité et mine l'avenir de notre pays en laissant l'éducation de nos enfants se dégrader.

Un budget qui explose, sans contrôle, sans explication

Le coût des phases 1 et 2 du projet est estimé à 3.6 Milliards d'euros, aux conditions économiques de 2020. Or, une note de la Région en date du 20 février 2024 précise un budget de 5.7 Milliards d'euros pour ces mêmes phases, soit 2 Milliards d'euros supplémentaires. Aucune explication à cette augmentation n'a été fournie, aucune réponse à nos questionnements légitimes n'a été apportée.

 **+23 % d'augmentation en 2024**

Alors que le projet n'en est qu'à ses prémices, le budget pour 2024 a augmenté de 23%, selon le bilan financier de la SLNPCA (Société Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).



20 % du financement non assuré par l'Europe

De plus, 20% du financement total du projet doit provenir de l'Union Européenne : dans le rapport annuel présenté lors du conseil d'administration de la SLNPCA le 18 mars 2025, le niveau de financement européen est qualifié de « très ambitieux » du fait du budget limité de l'UE au titre de son MIE (Mécanisme d'Interconnexion en Europe) et de la portée non transfrontière du projet.

Il reviendra donc aux Collectivités Locales de compenser ce désengagement, au détriment de la population et des entreprises locales.

Enfin, dans le **procès-verbal du conseil d'administration de la SLNPCA en date du 18 mars 2025**, son directeur parle de « l'engagement maximum de 40% des collectivités, qui une fois atteint, sera potentiellement à moduler selon les financements européens ».

Ainsi, ce sont les collectivités territoriales qui devront combler les manques de financement et les dérapages budgétaires du projet.

A ce sujet, Madame La Vice-Présidente de la commission des investissements de la SLNPCA évoque elle-même, lors du conseil d'administration du 19 mai 2025, la multiplication des dépenses imprévues et « décrit une sorte de **prise d'otage qui ne laisse pas le choix aux collectivités** ». Elle s'oppose à « de nouvelles taxes pour les citoyens comme les taxes de séjour ou de bureaux ».



Par ailleurs, ces projets d'infrastructure ont toujours des budgets initiaux largement sous-estimés. Ainsi, le **TGV Est européen, le CDG Express, le GPSO et le Lyon-Turin ont des budgets qui ont en moyenne dérapé de plus de 50%**.

Cet accroissement prévisible, ajouté à l'augmentation de 23% déjà intervenue, alors qu'aucun travaux n'a encore été réalisé, laisse envisager un **budget final probablement supérieur à 30 Milliards d'euros**.

Le projet de la LNPCA repose sur deux instances :

- Le Comité de Pilotage (Copil), instance centrale dans le processus de décision, présidé par le Préfet de Région et par le Président de la Région Sud.
- La Société de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur (SLNPCA) : c'est un établissement public (SLNPCA), qui est décisionnaire sur le financement du projet, qu'il s'agisse des financements locaux (taxes locales) ou ceux issus des budgets des collectivités. Le conseil d'administration de la LNPCA est composé des représentants des onze collectivités territoriales signataires du plan de financement. La SLNPCA est présidée par le Président de la Région Sud.

Le Président de Région Renaud Muselier est donc omniprésent dans la gouvernance du projet, en tant que Président de Région et Président de la SLNPCA.



Or, il apparaît que pour Esterel Côte d'Azur Agglomération, qui n'a pas signé le plan de financement de la LNPCA et ne participe donc pas à la SLNPCA, les subventions régionales ont brutalement chuté de 90% sur la période 2022-2024.

Il semble donc que l'adhésion d'une collectivité territoriale à la SLNPCA constitue la condition pour continuer à recevoir les subventions de la Région.

Cette situation interroge donc sur le positionnement de Renaud Muselier : Président de Région, ou Président de la SLNPCA, et évoque ce qui ressemble fortement à un conflit d'intérêts.

Un découpage en quatre phases pour imposer le projet

Enfin, le projet a été découpé en quatre phases pour vraisemblablement le rendre acceptable : seules les deux premières phases, concernant la construction de gares et de réseaux dans les Métropoles Marseille, Toulon et Nice, ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, qui fait actuellement l'objet d'un recours, pour un coût évalué à 3.6 Milliards d'Euros.

Les deux dernières phases portent sur la construction de la ligne à haute vitesse, et représentent la majeure partie du budget.

Aucune déclaration d'utilité publique n'a été engagée sur ces phases, le budget associé n'est pas assuré, le tracé n'est pas encore précisément défini : cela démontre clairement la volonté des promoteurs de la LNPCA de réaliser les phases 1 et 2, pour imposer ultérieurement les phases 3 et 4 et ainsi mettre les habitants et les élus devant le fait accompli.

Un projet d'un intérêt discutabile et économiquement destructeur

Diminution du temps de trajet : une imposture



Le principal objectif de la LNPCA : desservir plus rapidement les grandes métropoles de la Région PACA

Deux chiffres illustrent le décalage entre le coût pharamineux de ce projet et son utilité très discutabile.

- **14** : plus de 14 Milliards d'euros de budget, chiffrage de 2024 qui augmentera certainement, comme évoqué précédemment
- **15** : 15 à 20 minutes gagnées sur le trajet Marseille- Nice

La minute gagnée revient donc à 930 millions d'euros : un montant qui illustre cruellement le coût exorbitant de ce projet.



En fait, le gain de temps ne provient pas de la création de la nouvelle ligne LNPCA. Il provient pour l'essentiel du déploiement de la norme européenne ERTMS (European Railway Transport Management System) qui permet d'optimiser et de fluidifier le trafic sur les liaisons ferroviaires existantes.

En d'autres termes, les promoteurs de la LNPCA utilisent les atouts de la norme ERTMS pour convaincre de la validité de leur projet. Or, le déploiement de ERTMS est totalement décorrélié du projet LNPCA : la réglementation européenne impose le déploiement d'ERTMS en France comme dans tous les pays européens.

Un projet au service des grandes métropoles Marseille / Toulon / Nice, au détriment des autres

La LNPCA permet de financer des réaménagements des gares de Marseille, Toulon, Nice, Cannes lors des phases 1 et 2 du projet.

La ligne nouvelle n'est pas une ligne à haute vitesse du fait de ses caractéristiques, qui plafonneront la vitesse à 250 km/h. Cette performance est insuffisante pour justifier la taxation par la SLNPCA, une société de projet dédiée à la grande vitesse.

Par ailleurs, ce gain de temps, déjà réduit compte tenu de l'ampleur des investissements, ne bénéficie qu'aux personnes effectuant le trajet Marseille-Nice, soit **seulement 18% environ des personnes utilisant le train dans notre région.**

La suppression de la desserte TGV de Saint-Raphaël



Pour **82% de la population de l'agglomération**, la LNPCA n'apporte rien, voire au contraire des inconvénients supplémentaires : en particulier, la desserte TGV directe pour la gare de Saint Raphael disparaît : les personnes devront effectuer un changement à la future gare du Muy, et emprunter un train régional. L'impact économique et touristique pour le territoire est particulièrement important, nous le détaillons ci-dessous.

Un préjudice important porté à Estérel Côte d'Azur Agglomération

L'activité principale de l'agglomération est le tourisme.

En 2023, près de **1.5 millions de voyageurs sont passés par la gare de Saint Raphaël**, dont 610 000 par le TGV, chiffre en hausse depuis de nombreuses années. 65% des personnes prenant le TGV le font pour des raisons touristiques, soit environ 400 000 touristes venant par le TGV par an.

La fin du TGV à Saint Raphaël aurait un impact direct sur cette présence touristique qui génère près de 720 millions d'euros de dépenses touristiques par an.



Comme si cela ne suffisait pas, les communes de l'agglomération et leurs visiteurs subissent une **augmentation de 34% de la taxe de séjour**, dont la raison d'être est de participer au développement de l'accueil des voyageurs et de l'activité touristique.

Dans le cas de la LNPCA, cette taxe devient un impôt déguisé, imposé pour financer la LNPCA alors que notre desserte va s'en trouver fragilisée.

Cette taxe s'accompagne d'**une taxe sur les bureaux imposée par la Région**, qui représente onze Millions d'euros globalement.

Au total, c'est donc plus de 60 Millions d'euros de taxes affectées au financement de la LNPCA au détriment de l'agglomération, déjà lourdement menacée par le projet.

L'incapacité de la SNCF d'entretenir efficacement le réseau existant

Nous avons évoqué plus haut les déclarations de M. Farandou, PDG de la SNCF, déclarant son incapacité à entretenir efficacement le réseau existant, et anticipant l'explosion du nombre de lignes abimées dans les prochaines années.

L'absence d'une maintenance régulière se traduit depuis plusieurs années par deux tendances préoccupantes, dont les utilisateurs font quotidiennement les frais :

L'augmentation du temps de trajet et la baisse de la ponctualité :

Sur le segment Marseille-Vintimille, les temps de trajets se sont accrus de façon très importante :

- En 1963 : 2 heures 18
- En 1978 : 2 heures 06
- En 2024 : 2 heures 46

Christophe Castaner, alors secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, déclarait le 15 mars 2018 « un train qui allait de Marseille à Nice en 1970 allait 25 minutes plus vite qu'un train aujourd'hui [...] On a quand même une vraie anomalie dans le fonctionnement de notre système ».

La rétractation du réseau ferroviaire existant :

L'exemple des Bouches du Rhône illustre cette tendance de façon criante, alors que la démographie et donc les besoins en transport explosent.

Avec 151 gares sur son territoire au plus fort des réseaux ferroviaires, la région ne compte plus en 2024 que 48 gares ouvertes, un nombre donc divisé par 3, faisant de ce département un territoire massivement dominé par le transport routier de voyageurs.

De nombreuses lignes ont été fermées (par exemple Aix – Rognac, Gardanne – Trets prolongée vers Saint Maximim, Brignoles et Carnoules) , alors qu'elles constituaient des itinéraires potentiels de détournement.

La priorité accordée aux lignes haute vitesse se fait donc clairement au détriment des dessertes locales, la SNCF n'ayant pas la capacité financière d'entretenir son réseau existant et financer le coût de lignes nouvelles.

L'impact économique, social et environnemental est évident :

- **L'enclavement croissant de territoires ruraux**, avec les conséquences que l'on connaît : désertification, déserts médicaux, fermetures de classes, absence de services publics
- **Le recours obligatoire à la voiture**, entraînant des coûts de plus en plus importants pour les habitants, et un impact environnemental, émissions de CO2 en particulier.



Un gâchis humain, patrimonial et environnemental

En ne considérant que l'agglomération Estérel Côte d'Azur, **plus de 1200 parcelles sont menacées** par le projet (pour mémoire, la LNPCA implique onze agglomérations au total).

Au-delà de l'expropriation pure et simple, la valeur du patrimoine des particuliers sera dépréciée de 30 à 50% par le voisinage de la ligne de train à haute vitesse. La viabilité économique même des hébergements et centres de loisir serait remise en question, comme le démontrent les témoignages ci-dessous, recueillis auprès des propriétaires directement impactés par la LNPCA.



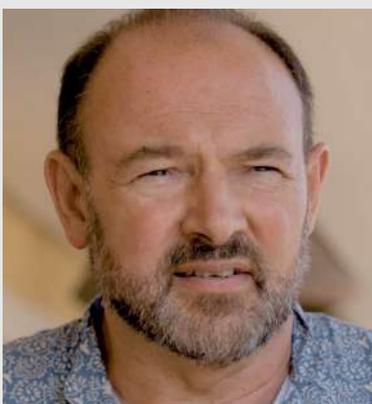
Renaud de Saint Seine,
Viticulteur, propriétaire du Domaine de Cabran

“Ici, c’est la terre de mes parents, de mes grands-parents. Chaque vendange, c’est une histoire de famille. Et demain ? On veut raser des siècles de travail, de passion, de transmission. Pour une ligne que personne ici n’a demandé.”



Michel Nore
Président du Syndicat de l'Hôtellerie de Plein Air du Var

La LNPCA, c’est plus de taxes, taxes de séjour, taxes sur les bureaux, plus de béton, moins de touristes, cela va entraîner la disparition de nombreux établissements, en particulier des campings.”



Hervé Le Prince
Trésorier du Club Hôtelier Estérel Côte d'Azur

“Les groupes que nous accueillons viennent souvent en train. Si la gare TGV de Saint Raphael disparait, nous devrions certainement fermer en basse saison, soit 30 emplois à l’année menacés dans notre hôtel”.



Guy Diouloufet

Propriétaire exploitant du domaine oléicole Diouloufet

“Depuis six générations, nous exploitons et avons investi dans ce moulin. On nous exproprie, on nous arrache nos terres, et pour quoi ? pour gagner quelques minutes.”



Christophe Defert

Propriétaire du Camping de la Bastiane

“Ici, c’est plus qu’un camping. C’est un lieu de vie, de partage, de nature. Chaque été, des familles viennent chercher le calme, les cigales, les étoiles. Mais avec ce projet, c’est fini...On parle de tourisme durable... et on le détruit. “



Denis Follereau

Président de l’association Vivre et Agir aux Esterets du Lac

“Ici, c’est une communauté. Des familles, des souvenirs, des vies entières construites pierre après pierre.

Et demain ? Une ligne à grande vitesse en plein milieu. On nous arrache notre chez-nous. Ce n’est pas juste un tracé sur une carte. C’est notre vie qu’on raye d’un trait.”



Yvanna Cravero

Présidente de l’Association ABI (Agir, Bien Informer)

" L’Estérel, c’est un joyau. Une terre rouge, vivante, symbole de notre territoire. Et pourtant, on veut tracer une ligne à grande vitesse... en plein cœur de ce sanctuaire. 2000 hectares sacrifiés. Des espèces menacées. Des écosystèmes détruits. "



Fabienne Aubey
Vice Présidente de l'Association des
Commerçants de Saint-Raphaël

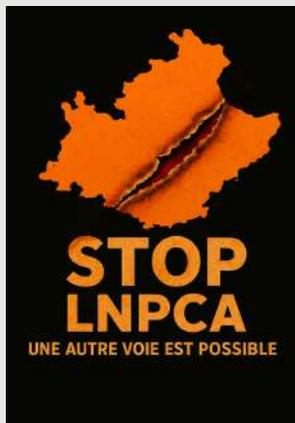
“Plus d’un million de visiteurs arrivent chaque année à la gare de Saint Raphael. Plus de TGV, ce sera moins d’attractivité pour nos commerces. Nombreux sont ceux qui ne survivront pas, l’impact social sera très important.”



Philippe Elie
Porte-parole du Collectif StopLNPCA

“Ce projet est une menace pour notre économie, notre environnement, notre patrimoine, pour nos vies. Agriculteurs, commerçants, élus, visiteurs, jeunes, familles, nous sommes unis. Nous ne laisserons pas notre territoire être sacrifié. Pour notre terre, pour notre avenir.”

Signez notre pétition :



Collectif StopLNPCA

Contact Presse :

Philippe ELIE

stoplnpca@gmail.com

Tel 06 8195 7519