

Le débat public sur la LG.V. n'a rien d'une consultation, c'est une obligation, une formalité. J'ai assisté à 3 débats sur TOULON et j'en déduis que les promoteurs du projet attendent patiemment la fin des débats publics pour continuer la mise en place de leur projet et le voir se réaliser aidés en cela par les politiques de tous bords de la Région PACA. Mr FALCO l'a bien annoncé avec fracas et insolence le 14 mars 2005 seule réunion où il était présent « ...de toute façon nous la ferons cette ligne...qu'est ce que vous êtes vous...moi je suis élu... vous avez les élus que vous méritez ». Force est de constater que la mobilisation est grande pour nous faire avaler de force l'étude de RFF

La Région est pour, les préfets aussi, les conseils généraux idem et TPM aussi ; face à la multitude du refus c'est leur loi qui va nous être imposée.

Ceci est le résultat d'une démocratie bafouée à tout les échelons. Chaque fois que l'on demande aux gens de s'exprimer, c'est pour mieux les faire taire et leurs imposer le point de vue politique.

Dans la revue du Conseil du VAR page 5 : le Conseil Général du VAR soutien l'activité Agricole par son appui à la Chambre d'agriculture et aussi avec des aides spécifiques comme la dotation jeunes agriculteurs. Mr LANFRANCHI ignorerait-il l'impact foncier de la LGV dans le VAR ? ...En libérant la ligne ferroviaire existante la LGV crée l'opportunité d'accroître le fret : c'est faux, au regard des projets de multiplications des TER (voir RER.....) sur la voie existante qui nécessitera des aménagements.

En 2020 il faudra 3H25 pour relier MARSEILLE à NICE par autoroute..... ESCOTA n'aurait pas envisagé une extension de son réseau.

Pourquoi RFF ne poursuit pas l'étude de l'aménagement de la ligne existante car il faudra sûrement la reprendre et la réaliser ?

Le coût du projet se verra sûrement dépasser et le financement sera une charge supplémentaire pour les générations à venir (à rajouter au déficit National : le 1^{er} tube de TOULON, le 2^{ème} à venir, le tram de TOULON, plus les projets sans fin, sans fond (s), sans gloire car leurs zélés défenseurs ne seront plus.....responsables).

Je réaffirme la pensée de la majorité silencieuse du VAR en comparaison de la minorité politique agissante aidée par une multitude d'associations 1901 qui donnent l'apparence de n'avoir été créées que pour défendre le projet. (les présidents de ces Associations pourraient bien être les mêmes personnages politiques.....

- Quel est l'intérêt de gagner 20 minutes sur MARSEILLE-NICE pour un VAROIS ? et les NICOIS après un aéroport, ils veulent une LGV ! Pour gagner ¼ d'heure sur NICE-PARIS ? que l'on a perdu sur ROISSY – PARIS centre !
- Les VAROIS voient déjà l'inutilité d'une gare excentrée à TOULON qui leur fera perdre soi-disant le temps gagné sur la LGV pour gagner TOULON centre.

J'admire la constance des représentants de RFF, leur impassibilité, leur imperméabilité aux arguments des « contres ».

On est dans la logique du demandeur (voir instigateur du projet) non payeur car enfin RFF veut se voir offerte une nouvelle voie pour 15% de son coût.

Mr FALCO voudrait effacer son inefficacité comme secrétaire d'état aux personnes âgées en multipliant de grands projets pour TOULON

Mr ESTROSI... je ne le connais...que par la voix de...Mr de MONTGOLFIER

Les Bouches du Rhône veulent peut-être bien cette nouvelle ligne mais elle ne leur apporte rien.

Le VAR serait et sera le grand perdant de ce projet. Les explications et la position des représentants du tourisme sont fallacieuses car le Littoral est plus que surchargé et le projet conduira à détruire l'intérieur du pays et fera fuir le tourisme de cette zone.

Et, afin que l'ETAT tienne compte de chacune de nos voix, je demande à ce que le débat public se termine par un référendum dans les départements concernés.

- **ETUDE DES CAHIERS D'ACTEURS**

- L'association **TGV PROVENCE CÔTE D'AZUR** (siège à NICE) créé début 2003 composée d'élus et de représentants professionnels parle de **MONACO**. Peut-on savoir à combien s'élèvera la participation des Monégasques à ce projet ? Où en sont les études côté Italien et Espagnol ? Nice a besoin d'un TGV **Direct et sans arrêt** avec PARIS (financement public/privé

- Son but : se servir de sa **position dominante** pour **imposer** la LGV en invoquant des raisons irraisonnées ex : NICE est la ville la plus pénalisée en liaison avec PARIS. Pour NICE PARIS en TGV direct et sans arrêt. Les différents tracés ne doivent pas dépasser 10 minutes..... les clients de la LGV **emprunteront les gares**..... quel que soit leur **position** sur l'itinéraire (lapalissade ou galéjade.....)dynamisme démographique **les retraités pressés**..... Un 3^{ème} aéroport près du Cannet des Maures (d'atar.....) n'est pas réaliste..... concurrence directe avec NICE.....coût prohibitif des liaisons aériennes. Dès que la LGV sera en service les coûts des liaisons aériennes baisseront.....

- Quel sera la participation financière de MONACO qui profitera plus que d'autres de la LGV? C'est NICE qui va imposer CUERS aux Varois au lieu de TOULON gare! Quand à NICE c'est au plus près de ST AUGUSTIN gare..... que devra se situer la nouvelle gare. Mais après NICE pour VINTIMILLE..... 160 km /h suffisent. Les mêmes élus affirment: pas besoin du TGV ce qui diminue les coûts. Et puis on **pourrait se faire un tunnel** entre NICE EST et MONACO.....L'association pose néanmoins une question intéressante en fin d'argumentaire: quand seront abordées les questions du financement..... et peut-être un partenariat public-privé (absence totale de prévision de coût.....).

- L'**ADECOHA** (siège Alpes Maritimes date 3-4-04.....) prétend que la LGV PACA est le chaînon manquant..... or, Espagnols et Italiens n'ayant pu s'exprimer à la réunion de TOULON 14.03.05, nous ne connaissons pas leurs projets, sauf à conclure qu'ils œuvrent pour que l'Europe finance en partie ce projet, de plus pour NICE/GÈNES 160 Km /h c'est suffisant ne faut-il donc pas de LGV côté Italien (à noter que d'autres acteurs parlent de 200km/hPourquoi mixer fret/voyageurs dans l'étude puisque incompatibilité? La maîtrise du trafic poids lourds sur l'A8 devrait se faire de MARSEILLE et TOULON par mer.

- Impératif 1) PARIS-NICE **3H35**
- 2) le coût doit passer au **second plan**
- 3) l'amortissement est **inter-générationnel**
- Dans ces conditions, pourquoi se retenir.....

L' **ADIPA** née en 1976 pose les vrais questions.

L'association **STOP NUISANCES CUERS** créée le 19.11.92 pose également le problème sous les angles principaux et mériterait plus d'attention de la part de RFF et des politiques ainsique ceux qui gravitent dans leur sillage (les affairistes.....)

Dans le N°82 de Métropole,page 3, le trio **FALCO LANFRANCHI ESTROSI** prétend travailler dans l'intérêt des populations en appuyant sur l'impératif de soulager le couloir autoroutier de l'actuel trafic de poids lourds et voitures en prévoyant d'absorber une partiedu fret mais nous regrettons que le fret soit oublié.....

En clair cela confirme qu'il n'y a **pas de fret** sur une LGV. On peut lire sous le titre « un choix historique » le 10 02 05.....3 patrons ont parlés.....**ces 3 élus** représentatifs **parlent et décident** au nom de 2 millions d'habitants (VAR et A.M.) et 20 millions de français accueillis chaque année..... **Ils paient** « on compte sur les collectivités pour financer une

large partie de la LGV or en **démocratie**, qui **paie, décide**. Ces 3 personnes sont la démocratie dans les 2 départements; pour eux **nous ne comptons pas**.

- l'association **REGION PROVENCE ALPES CÔTE-D'AZUR** origine Hôtel de Région; à la lecture du document, MARSEILLE serait **enclavé**.....

Peu d'explication sur les projets espagnols.....rien sur le côté Italien et pour cause, ils n'ont pas l'intention d'améliorer NICE GÈNES pour le moment, leurs efforts portant sur des axes MILAN et TURIN.

- MARSEILLE NICE en 1H10/1H15 ne mettra **jamais** NICE à 3H15 de PARIS:comme l'exige l'ADECOHA!
- L'opportunité du projet n'est pas pertinente surtout si, comme le prétend Mr VAUZELLE les questions du tracé ne sont pas à l'ordre du jour dans cette consultation. De toute façon le temps « **gagné** » en empruntant la LGV sera **perdu** par les déplacements entre gare nouvelle et centre ville « TOULON en particulier ».
- L'association **TGV Développement VAR NICE CÔTE D'AZUR** but: **soutenir et promouvoir** la LGV création: les responsables:
 - Si l'on en croit les promoteurs de cette association, la LGV **respectera** l'environnement, **luttera** contre les pollutions atmosphériques, **apportera** une réponse positive à la réduction des accidents de la route. N'y a-t'il pas une dose de démagogie? Dans le domaine touristique il n'y aurait **que des avantages a venir**....
 - Dans son état des lieux l'association constate un retard dans les infrastructures ferroviaires par rapport aux régions frontalières.... c'est un effet d'annonce car aucune preuve n'est apportée à cette affirmation d'ailleurs en contradiction avec l'exposé d'autres associations
 - Le **GIR** Maralpin créé le 09 09 04 membre de la DATAR siège Alpes Maritimes, reconnaît que:- l' A 8 a eu pour priorité: relié **NICE** au sillon Rhodanien (d'où le déclin de MARSEILLE et TOULON desservies seulement en antenne).
 - La politique du tout automobile à laquelle il a lui-même souscrit en son temps, soulève de nombreuses questions ainsi que des problèmes.
 - La **LGV** doit **desservir les coeurs urbains** autour desquels doivent être restructurées les villes (MARSEILLE et TOULON en font parties et, pourquoi ne pas utiliser les terrains de la gare de la SEYNE pour installer la nouvelle gare?).
 - La nécessité de la mixité frêt / voyageurs sur la LGV (non prévue par RFF et qui augmenterait son coût).
 - La conclusion du GIR de **coupler** la LGV avec la PLM paraît être une **bonne analyse** à condition de faire passer le frêt franco/italien par les alpes.
 - **L'Association le train avenir du Centre VAR** devrait, pour ses projets, **retenir plus d'attention de la part des autres acteurs**.
 - **RFF**: son argumentaire tient plus de la Pub. L'Etat (SNCF, RFF) se désengage de plus en plus du « service public » pour faire retomber sur les régions et les Conseils Généraux (qui s'en flattent) le coût du projet d'intérêt National voir International.
 - La difficulté du réseau ferré existant tient en particulier, dans le report des aménagements nécessaires à sa bonne exploitation (ex: voie de dégagement pour les TER favorisant les TGV et les grandes lignes.....) et sur un plan plus général du tout routier préconisé depuis de nombreuses années par l'Etat unique actionnaire de la SNCF elle même grand transporteur routier.
 - La ligne rénovée, les temps de parcours seront diminués vers NICE; l'exploitation de matériels modernes (voitures à étages par ex.) permettront de transporter plus de passagers sans obligatoirement passer de 500 TER/Jour à800.
 - La SNCF exploite t-elle de manière optimale les capacités de ses lignes? (dans la région bonjour les grèves les plus longues.....les retards....) il y a là matière à voir.

- Ne peut-on légiférer pour réguler les transports routiers? En obligeant un type de transport pour telle matière vers tel circuit! Cela se fait déjà. Pourquoi ne pas obliger les P.L a prendre le bateau à MARSEILLE ou TOULON pour ceux qui vont vers l'ITALIE et L'ESPAGNE.
- On peut regretter que l'Etat ait comme toujours, favorisé les voies ferrées les plus rentables et laissé aux régions le soin de s'occuper des délaissées à condition que cela ne lui coûte rien (ou peu). Tout le réseau français pourrait être par la suite privatisé. (Quand serait-il du service public, argument parfois avancé...peut-être à tort).
- Une ligne ferroviaire dont on ne veut plus s'occuper car on la prétend non rentable, ne bénéficie plus de modernisation; les clients sont donc obligés de repenser leur mode de déplacement et la ligne devient encore moins rentable alors, on supprime quelques trains et ainsi de suite. En exemple: la ligne QUIMPER VINTIMILLE raison du déclin: aucune volonté d'électrification du petit tronçon NANTES BORDEAUX conclusion: diminution de l'offre de transport de la SNCF et moins de correspondance pour satisfaire les besoins des populations comprises entre ces deux villes.
- RFF insiste sur la LGV pour **échapper aux travaux** nécessaires sur la PLM. Il minimise le coût de la LGV (5 Md €) alors que le chiffre qui circule de 8Md € est déjà dépassé. De plus il met peu d'argent dans la corbeille. Un investissement National qui sera supporté en particulier par les populations de la Région PACA (80% par les VAROIS source N°2 journal débat public) au titre des impôts prélevés a) par la région b) par les conseils généraux c) par les agglomérations MARSEILLE TOULON (et TPM) NICE.
- RFF n'est pas solvable, son étude est peu crédible, c'est un projet pharaonique déraisonnable.
- **En conclusion:** à mon sens, il faudrait **obliger RFF** à dévoiler ses études de refonte de la PLM, attendre que les **travaux de rénovation soient exécutés, que son exploitation soit optimisée avant de passer à un référendum sur l'utilité de la LGV** car si nous pouvons nous passer de défigurer le Centre VAR, il faut le faire sans hésitation.
-
- Contribution de **Mr PORREAUX (SIX FOURS)** au débat public: en qualité de simple citoyen responsable.
-
-
-