

Réunion générale de lancement du débat public LGV PACA Mardi 8 mars 2005 à Toulon

Ouverture

Christian FREMONT
Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le projet de LGV engage notre avenir commun pour plusieurs générations voire pour plusieurs siècles. Compte tenu de la croissance du trafic, le transport ferroviaire représente la seule alternative crédible aux transports routier et aérien. A l'échelle nationale, le TGV transforme notre relation au territoire. Il abolit les distances et les remplace par des temps de parcours. Tenu éloignée du réseau à grande vitesse, notre région risquerait d'être marginalisée, alors que se développe l'axe Turin-Lyon-Barcelone qui tangente la région PACA, mais qui ne la traverse pas.

Un tel projet a un coût et un impact sur l'environnement. La bonne insertion de ce projet sera un enjeu majeur que RFF a d'ailleurs largement intégré. De là d'ailleurs découle son coût, qui sera plus élevé que la moyenne des autres projets. Sur ce sujet, nous devons faire preuve de réalisme et de sens des responsabilités, car ce seront essentiellement des financements publics qui seront mobilisés.

Depuis le mois de juin 2003, j'ai réuni un Comité d'orientation qui rassemble les grandes collectivités locales de la région. Dès le début, notre objectif a été de porter ce projet au débat public, pour que les citoyens de la région se l'approprient. Le pari a été tenu dans les délais. Pour éclairer le gouvernement, le débat public est une opportunité unique donnée à tous de comprendre les enjeux, les avantages et les inconvénients des différentes hypothèses et d'en débattre, en dépassant les intérêts particuliers.

Soyez conscients que ce projet est fragile. Au moment de la décision, toute divergence de fond entre les acteurs politiques et économiques de la région serait mortelle pour le projet, comme elle l'a été il y a quelques années pour d'autres projets.

Présentation du débat public

Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière du Débat Public

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante qui veille à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Elle nomme la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), chargée de l'organisation et de l'animation du débat public en toute **indépendance et neutralité**, car la CPDP ne donne pas son avis sur le projet. Son objectif est de permettre une information complète et une

participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce Réseau Ferré de France (RFF).

Les principes de la CPDP sont la **transparence**, tout ce qui a été étudié est mis sur la table, **l'équivalence**, toute personne concernée peut s'exprimer sur le projet et **l'argumentation**, les avis et propositions doivent être argumentés afin d'enrichir le débat. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés respectivement par le Président de la CPDP et le Président de la CNDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera à la fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Nous avons interrogé une centaine d'acteurs de la région pour élaborer les modalités d'organisation de ce débat public. Les premières questions du débat identifiées concernent **l'opportunité** de ce projet pour l'amélioration des déplacements dans la région PACA en 2020, **ses objectifs** et les principales fonctionnalités d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse entre Marseille, Toulon et Nice ainsi que ses **caractéristiques**, avec la comparaison des avantages et inconvénients de chacun des scénarios proposés par RFF.

Les documents d'information recouvrent les dossiers du débat (présentation du débat public, dossier du maître d'ouvrage et cahiers d'acteurs) et le journal du débat, qui comportera cinq numéros. Les moyens de diffusion de l'information et de l'expression du public sont multiples : accueil du public dans les locaux de la CPDP à Marseille, systèmes de questions-réponses, numéro vert, site Internet, cartes T, courriels, tractage dans les lieux publics, expositions, opérations auprès des scolaires et des étudiants. La participation des citoyens se concrétisera grâce à trois réunions générales de lancement, à des auditions publiques, huit réunions thématiques, des ateliers pédagogiques, quinze réunions de proximité et trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

Présentation du projet LGV PACA par RFF

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de Réseau Ferré de France

La décision de doubler le nombre de kilomètres de ligne grande vitesse à un horizon de 20-30 ans a été prise par les pouvoirs publics lors du CIAT de décembre 2003. Ce CIAT prévoit la réalisation à cette échéance d'une douzaine de projets ferroviaires dont la LGV PACA.

RFF est persuadé de l'opportunité de réaliser cette LGV PACA. L'intérêt de ce projet tient à sa double vocation : le développement de la grande vitesse afin de mieux relier cette région aux autres régions européennes et l'amélioration des services ferroviaires quotidiens au sein de la région en apportant la grande capacité.

Ce projet a vu le jour avec le soutien des partenaires ici présents. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour conduire un projet mieux défini, mieux compris, mieux partagé et qui satisfera les attentes du plus grand nombre.

Bernard GYSSELS, Chef de projet du débat public, Réseau Ferré de France

La Région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

L'enjeu de la grande vitesse – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettrait ainsi de gagner une heure sur les trajets entre l'est du Var et Paris et plus d'une demi-heure entre Toulon et Lyon ; les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

L'enjeu de la grande capacité – Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

La réalisation de la LGV PACA prendra en compte l'environnement exceptionnel de la région. Le projet s'attachera à préserver l'agriculture, la biodiversité, la ressource en eau, les paysages naturels et le patrimoine historique.

Afin de mieux desservir la région, vingt scénarii ont été envisagés à partir de trois hypothèses :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes.

Gilles CARTIER, Directeur régional SNCF

Nous cherchons à proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de la population et qui constitue une véritable alternative à la route et à l'avion. A cet effet, différents trains peuvent être envisagés :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et d'Europe.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires sont attendus, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. La nouvelle desserte autorisée avec un scénario deux axes permettra à Toulon de bénéficier de 14 TGV par jour en direction de Paris et de 22 en direction de la province, de l'Europe, de l'Espagne et de l'Italie. Cette desserte s'appuie sur les gares actuelles, mais également sur des gares nouvelles. Trois gares nouvelles sont imaginées : au nord de Toulon, dans l'est du Var et dans l'ouest des Alpes-Maritimes. Nous avons cherché à nous positionner à l'intersection avec les lignes existantes, de manière à avoir une bonne intermodalité TGV/TER.

Interventions des interpellateurs

Robert ALFONSI, Vice-président du conseil régional PACA

Ce soir, nous travaillons pour les jeunes générations. Ayons un vrai débat et écoutons-nous les uns et les autres. Au moment de la décision, nous prendrons nos responsabilités, dans l'intérêt de nos territoires et de nos populations. Les enjeux sont forts pour la région :

- relier l'est de la région au réseau grande vitesse national ;
- relier entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone ;
- permettre de mieux relier entre elles les agglomérations de Nice, Toulon et Marseille.

Grâce à la LGV, les transports collectifs gagneront des parts de marché face à la route. Des voies de chemin de fer supplémentaires offriront des possibilités nouvelles de circulation de TER. Une meilleure liaison entre nos agglomérations régionales permettra une irrigation en profondeur du département. Les études ont préconisé de construire les nouvelles gares. Enfin, pour les agglomérations qui n'ont plus la chance d'être desservies par le fer, des correspondances intelligentes par autocar leur permettront de bénéficier de la grande vitesse.

La LGV constituera pour la population de la région une offre de transport alternative à la voiture et à l'avion : il s'agit d'un enjeu fort dans notre département du Var, dont les infrastructures routières et autoroutières sont surchargées. La réalisation de ce projet suppose une bonne coordination entre la région, le département et les communautés d'agglomération. En outre, le développement des transports collectifs que permettra la LGV contribuera à limiter les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Enfin, il faudra porter la plus grande attention aux conditions d'insertion de la ligne dans l'environnement.

Nous sommes aujourd'hui au début du processus. Le débat public porte sur l'opportunité du projet et sur ses caractéristiques. S'il est décidé de poursuivre le projet, il conviendra d'affiner les études, de retenir des variantes, d'engager la procédure de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et de lancer les travaux. Gardons-nous de brûler les étapes. Le débat sur le tracé viendra en son temps. Je crois au caractère rassembleur de ce projet, dès lors que chacun est convaincu que l'intérêt général est en jeu.

Horace LANFRANCHI, Président du Conseil général du Var

La LGV suscite beaucoup d'espoir, mais aussi quelques inquiétudes. Je souhaite que le débat qui s'ouvre nous permette de faire valoir les attentes, les besoins et les ambitions de notre territoire. Aujourd'hui, nous devons nous prononcer sur trois grandes hypothèses de travail. Notre choix devra être guidé par une triple exigence :

- la constitution du chaînon manquant de l'arc latin au regard de notre ambition affirmée d'ouvrir le Var sur la Méditerranée et de l'inscrire dans les grands courants d'échanges européens ;
- la liaison des trois métropoles régionales et la desserte Paris-province ;
- les contraintes économiques, financières et environnementales.

Nous serions bien inspirés de nous entendre, d'autant que les coûts de l'infrastructure imposent la participation financière de tous. Nous sommes satisfaits de l'évolution de ce dossier et de l'abandon

des scénarii initiaux qui court-circuitaient Toulon. Cela dit, il faut encore veiller à ce que ce que le fret ne soit pas évacué de nos réflexions. D'ici 2020, nos autoroutes seront saturées de poids lourds.

Le département du Var, qui s'est engagé dans une politique de développement durable, sera le garant de la protection de l'environnement et sera attentif à ce que la LGV mette en valeur le territoire et ne le détruise pas. Chaque fois que nécessaire, des tunnels devront être percés.

Toulon a besoin d'un effet d'entraînement. Ce ne sont pas les différences de coût entre l'un et l'autre projet qui doivent être décisives pour notre choix. Les exigences d'équilibre financier doivent être pesées à l'horizon 2020, 2030, 2040. Ne laissons pas passer la chance de nous inscrire dans ce courant d'échange européen, porteur d'avenir, de richesse et de progrès.

Hubert FALCO, Président de la Communauté d'agglomération TPM

C'est parce que les élus de notre région ont parlé d'une même voix que le CIADT a pris la décision de donner son accord à l'étude d'une LGV Marseille-Toulon-Nice. Pour la première fois, Toulon fait partie du jeu régional à égalité avec ses partenaires.

Le débat public est ouvert. Nous avons à nous prononcer sur des scénarii, mais nous avons aussi la possibilité d'être force de proposition, car le choix qui sera fait engagera l'avenir de notre territoire pour des décennies et que les collectivités locales seront appelées à cofinancer le projet pour une large part. Cette LGV Marseille-Toulon-Nice sera un outil majeur de valorisation de notre territoire. Je souhaite que les élus de Toulon se prononcent pour l'installation de cette LGV. Nous soutenons le projet de LGV PACA qui permettra d'amener le TGV vers le Var et les Alpes-Maritimes, tout en libérant des capacités de transport sur la ligne classique pour développer les TER.

Cependant, la famille de tracés qui sera choisie ne sera pas neutre sur la qualité de service et sur l'impact du projet pour le développement de l'aire toulonnaise. Pour que ce nouvel axe remplisse son rôle de chaînon manquant sur l'axe ferroviaire méditerranéen, le projet devra intégrer la connexion au réseau italien par une liaison entre Nice et Sanremo, point de départ de la LGV vers Gênes, ce qui permettra de mobiliser des fonds européens. Par ailleurs, pour que ce projet ne divise pas notre région, il faudra privilégier les solutions de dessertes qui relieront Marseille, Toulon et Nice.

La gare TGV de Toulon ne pourra pas demain être positionnée en centre ville. Il nous reste à trouver au sein de l'agglomération le positionnement le plus pertinent pour la nouvelle gare. L'une des exigences que nous voulons faire valoir pour notre ville est de conserver demain le niveau de desserte actuel de la gare en centre ville. Notre ville a subi d'importants retards en termes d'infrastructures de transport. La création de la LGV offrira à Toulon les communications dont elle a besoin pour son développement. Ce projet est capital pour notre avenir et l'avenir de la région PACA se joue en partie chez nous (projet ITER, pôle de compétitivité « mer »...). Donnons à nos territoires les moyens de jouer les synergies nécessaires avec Marseille et Nice et veillons à ce que le tracé choisi leur apporte l'ouverture dont ils ont besoin sur l'arc latin. Le Var ne doit pas être un territoire de transit. Notre département doit bénéficier de deux gares TGV. Enfin, le tracé retenu ne devra pas menacer la préservation de nos espaces naturels exceptionnels.

(A l'adresse des opposants au projet qui manifestent bruyamment dans la salle) Vous avez toujours été contre tout ! Vous êtes des destructeurs ! D'ailleurs, vous n'avez jamais été élus. Nous voulons un TGV pour Toulon et pour le Var, pour nos enfants et nos petits-enfants.

Pierre QUILLIET, président de l'association des voyageurs du Moyen-Var, FNAUT PACA, présente la position de sa fédération en s'appuyant sur un diaporama. La FNAUT PACA est opposée à des gares TGV situées en dehors des pôles : elle veut que Toulon Centre et Marseille Saint-Charles profitent de la nouvelle ligne à grande vitesse. La FNAUT PACA forme le vœu que la nouvelle LGV soit construite pour les voyageurs et non pour un quelconque lobbying.

Jean-Louis BANÈS, Président de la Fédération départementale de Var Nature Environnement (VNE)

VNE approuve pleinement le principe de LGV, car cette ligne permet de limiter la consommation d'énergie et la pollution due à la circulation automobile. Cependant, VNE veillera à ce que les infrastructures choisies ne portent pas atteinte à la faune, à la flore et au patrimoine. L'acceptation de la LGV passe donc par la démonstration préalable d'un bilan global optimisé. Pour choisir entre les différentes options, VNE prendra en compte les critères suivants :

- importance du report de l'aérien et du routier sur la LGV (gares LGV à proximité des centres urbains le plus peuplés, intégration dans le réseau de transports collectifs) ;
- réduction des délais de mise en œuvre (réduction des émissions de gaz à effet de serre).

L'adoption d'une échelle de valeurs à 5 niveaux devrait permettre d'optimiser le choix du tracé, mais il est évident que des réactions de rejet seront difficiles à éviter, compte tenu du nombre de conflits potentiels (Natura 2000, zones viticoles, zones d'urbanisation dense). La solution du tunnel permet de supprimer le problème de passage dans les zones sensibles. Par ailleurs, VNE veut bien que la LGV s'adresse en priorité aux voyageurs, mais elle souhaite vivement que le dossier fret ne soit pas refermé. Pour VNE, il n'y a qu'un seul scénario possible : le scénario à un axe passant par Toulon Centre. Concernant l'Est Var, VNE milite pour la desserte des villes de Fréjus, St Raphaël mais également de Draguignan.

Jean-Charles PIPINO, Président de l'Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien

Je souhaite pour ma part mettre l'accent sur l'impact du projet sur le monde agricole. Avec la construction de la LGV, ce sont plus de 2 000 hectares de terres agricoles qui seront sacrifiées. Quel que soit le scénario retenu, le Var sera décapité et le prix du foncier interdira l'installation de jeunes agriculteurs. Le coût de la LGV a été estimé entre 7 à 8 milliards d'euros, soit 5 000 euros par foyer fiscal varois : encore une fois, je demande que l'on réfléchisse avant de se lancer dans une opération aussi destructrice pour l'environnement et pour le département.

Jean-Marie BERTRAND, fait valoir que RFF concerte et fait en sorte de choisir un tracé qui protège au maximum les terres agricoles. A l'appui de ses propos, il cite l'exemple de la LGV Est, qui a tangenté le vignoble de champagne au sud de Reims. En concertation avec la profession, RFF a mis en place une organisation foncière pour pouvoir redistribuer des terrains viticoles entre les viticulteurs.

Philippe MARZOLF signale que la CPDP réfléchit à l'organisation d'un atelier pédagogique sur le financement.

Jean-Pierre SERRA, président du Comité départemental du tourisme du Var

Le Var est la première destination touristique française après Paris : notre département accueille chaque année 10 millions de touristes. Le tourisme dans le département génère 15 000 emplois

directs à l'année et 30 000 emplois directs saisonniers, auxquels il faut ajouter plus de 40 000 emplois en périphérie. La construction d'une LGV est essentielle pour le tourisme varois, pour deux raisons. D'une part, elle permettra de redéployer l'activité touristique sur l'ensemble de l'année : en effet, la réduction des temps de trajet permettra de rendre la destination Var attractive pour des courts séjours. D'autre part, elle permettra à l'activité touristique d'irriguer l'ensemble du territoire varois, grâce à la construction de deux nouvelles gares, l'une au nord de Toulon et l'autre dans l'est du Var. Pour toutes ces raisons, la LGV est essentielle pour préserver les emplois.

Loïc de SALENEUVE, vice-président de la Chambre Départementale d'Agriculture du Var

Le monde agricole a peur de cette nouvelle ligne. D'abord, son emprise déstructurera des exploitations de façon irrémédiable. Ensuite, les deux nouvelles gares du Var seront dévastatrices pour les terres agricoles. Je voudrais que l'on soit clair avec nous : nos décideurs ont-ils opté pour le tout béton ?

Question du public

(les questions sont posées par écrit, afin de recevoir ensuite une réponse par écrit, et présentées oralement par ordre d'arrivée au secrétariat général)

Monsieur PERNOUD (Le train avenir du Centre var) est choqué qu'une étude d'aménagement du territoire n'ait pas été réalisée pour éclairer le choix du tracé de la future LGV. Pour sa part, il plaide pour un tracé passant par le Centre Var dans la mesure où, en 2020, le littoral sera saturé et l'intérieur du département sera le seul lieu où la qualité de vie sera préservée. Dans cette perspective, il milite pour une réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne.

Bernard GYSSELS est prêt à approfondir l'hypothèse de tracé entre le nord d'Aix et Saint-Maximin. Concernant la ligne Carnoules-Gardanne, il rappelle qu'elle est actuellement fermée au trafic. Elle est à voie unique et traverse des zones urbanisées de centre ville. L'infrastructure actuelle ne permet pas le passage de train de voyageurs entre Marseille et Vintimille sans augmenter de façon rédhibitoire les temps de parcours. Pour le fret, il faudrait emprunter la ligne Aix-Gardanne. Les temps de parcours par rapport à l'axe littoral seraient sensiblement majorés. Bernard GYSSELS souligne que, si la LGV passait sur cette ligne intérieure, le coût serait élevé et les villes de Toulon et de Hyères ne seraient pas desservies. Bernard GYSSELS pense que la ligne à l'intérieur des terres peut servir d'itinéraire alternatif en cas d'obstruction de la voie littorale. Cette ligne serait plutôt réservée à un trafic de type TER.

Monsieur PERNOUD précise que sa suggestion n'est pas de faire passer la LGV sur Carnoules-Gardanne, mais de faire passer sur cette ligne des TGV normaux en attendant la construction de la LGV dans 20 ans. Par ailleurs, il n'est pas favorable à la construction d'une gare pour la LGV au nord de Toulon, car il faudra du temps pour revenir en centre ville.

Monsieur THIERY, adjoint au maire de La Roquebrussanne, fait remarquer que la nouvelle LGV sera financée à 80 % par les Varois et qu'à ce titre, il revient aux Varois de décider de son tracé.

Jean-Marie BERTRAND apporte des éléments sur les modalités de financement des lignes nouvelles, en prenant l'exemple de la LGV Est. Celle-ci est financée à 20 % par RFF, 15 % par l'Europe et les pays voisins, 25 % par les collectivités territoriales et 40 % par l'Etat.

Monsieur THIERY s'interroge sur la vocation du projet. Il pense que la nouvelle ligne doit profiter à l'ensemble du Var et donc emprunter un tracé qui passe par le Centre Var.

Bernard GYSSELS rappelle que le projet a une double vocation : la grande vitesse et la grande capacité. La réalisation d'une LGV permettra de développer les TER sur la ligne classique.

Frédéric MARSAL (La Garde) est opposé à ce projet, pour plusieurs raisons. D'abord, il constate que son coût au kilomètre (20 millions d'euros) est « *exorbitant* » : la LGV PACA coûtera au kilomètre 30 fois plus cher que le projet de BOLT (ligne qui aménagerait le centre de la France) qui a été abandonné. Ensuite, il préconise de faire passer le fret marchandises entre l'Espagne et l'Italie, non pas par la Provence, mais par le couloir rhodanien et ensuite par la ligne Lyon-Turin. Enfin, pour rapprocher Nice de Paris, il suggère, plutôt que de passer par Toulon, de prolonger le TGV Lyon-Turin et de descendre ensuite sur Nice par train pendulaire ou par TGV en passant par Coni.

Michel CROC, Directeur régional Réseau Ferré de France Provence Alpes côte d'Azur, reconnaît que la technologie pendulaire permet au train de rouler à une vitesse de 10 à 15 % supérieure à celle d'un train classique. Cependant, cette technique ne peut pas être appliquée entre Marseille et Vintimille, parce qu'il n'existe actuellement qu'une seule ligne : faire rouler un pendulaire sur les deux voies existantes diminuerait la capacité de la ligne. Concernant le fret, Michel CROC préconise, pour le fret entre l'Espagne et l'Italie, soit de développer le transport par bateau soit de développer la liaison par le couloir rhodanien et le nord de l'Italie, et de réserver la voie ferrée littorale au fret intra-régional. Enfin, s'agissant d'une ligne grande vitesse qui relierait Nice à Paris en passant par Turin, il fait remarquer que ce ne serait pas une bonne option pour le Var.

Jean-Paul MENARD (FNAUT PACA-AAR, Cagnes-sur-Mer) milite pour que les nouvelles gares de la LGV soient connectées au réseau ferré régional : c'est la raison pour laquelle il souhaite que la LGV desserve la gare de Toulon Centre.

Bernard GYSSELS fait valoir que la gare de Nord-Toulon sera complémentaire à celle de Toulon centre : une deuxième gare offrira plus de choix aux voyageurs. Il souligne que le futur emplacement de la gare nouvelle n'est pas encore décidé. Il rappelle que RFF s'est fixé comme hypothèse de travail de positionner cette nouvelle gare à l'intersection du réseau ferroviaire existant, afin que les TER puissent la desservir.

Alain PARTIOT (Toulon) demande également que la LGV s'arrête à Toulon Centre. Il craint que la nouvelle gare ne soit mal desservie par les transports en commun.

Gilles CARTIER met en avant le fait que, pour que les Alpes-Maritimes soient reliées au reste du réseau avec des trains à grande vitesse, il faut trouver un tracé qui aille « *au plus vite* ». Dans cette optique, il est impossible d'imaginer que la LGV desserve le centre de la ville de Toulon. Par contre, les TGV, les trains grandes lignes et les TER continueront à desservir la gare centrale de Toulon.

Bernard VÊQUE, conseiller municipal à La Roquebrussanne, signale que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune est passée en enquête publique le 16 mars et que pendant toute sa préparation, les membres associés de l'Etat ont insisté sur la nécessité de préserver la plaine de La Roquebrussanne, ses vignobles, sa faune, sa flore, et qu'à aucun moment la possibilité du passage de la LGV dans la plaine de La Roquebrussanne n'a été évoquée.

Philippe MARZOLF assure que le centre d'information de la rue Picot est ouvert aux heures de bureau et précise qu'il est préférable de téléphoner avant de se déplacer.

Monsieur MARZOLF clôture la réunion en remerciant tous les participants et en précisant que 746 personnes étaient présentes ce soir, 120 questions ont été posées par écrit dont 10 oralement et que le temps de parole du maître d'ouvrage a été de 32 minutes 30 secondes et celui du public et des interpellateurs de 39 minutes.