

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à La Roquebrussanne le 17 mai 2005

Introduction

Jean-Paul CAPORALI (Maire de La Roquebrussanne) est heureux d'accueillir cette réunion de proximité à La Roquebrussanne et souhaite que débat public sur la LGV PACA se déroule dans un climat serein.

Présentation du débat public et bilan du débat à mi-parcours

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle en introduction les règles du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant la CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. L'objectif de la Commission n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Il présente un point sur l'état d'avancement du débat à mi-parcours. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV répond à un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, la demande est forte d'un passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, mais des inquiétudes se manifestent dans la vallée de l'Huveaune et la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, une opposition de principe s'exprime, caractérisée par le refus voir arriver un afflux de touristes, une très forte inquiétude sur la pérennité des vignobles, une contestation de la gare de Cuers et une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous (le projet répond à un besoin de désenclavement), mais certains critiquent le manque d'ambition du projet et souhaitent voir la LGV se prolonger jusqu'à la frontière italienne. Il est également demandé un raccordement direct à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

La CPDP ayant demandé que soit réalisée une étude complémentaire, un appel à consultation a été lancé auprès de trois bureaux d'études européens. Cette étude portera sur la méthode utilisée par RFF pour déterminer les possibilités d'amélioration de la ligne existante Marseille-Vintimille. Par conséquent, le débat public sera prolongé jusqu'au 8 juillet 2005 et les trois réunions de synthèse se dérouleront les 5, 6 et 7 juillet 2005.

Robert GIRAUDO (Association de protection de l'environnement) dénonce la « propagande » du Conseil Général au sujet du financement du projet alors que celui-ci n'a pas encore été arrêté. Par ailleurs, il estime que le débat public serait plus riche si les maires apportaient une information transparente. Il signale que les maires des Arcs et de Draguignan ont refusé d'ouvrir les locaux municipaux aux associations qui souhaitaient organiser des débats.

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle que des expositions et des informations sont proposées dans les municipalités avant la tenue des réunions publiques. Cela étant, il n'est pas possible de contraindre les maires à donner accès aux salles.

Bernard FONTAINE (Conseiller Municipal, Garéoult) regrette que la question du tracé du TGV soit évacuée du débat public alors que, selon lui, cet aspect devrait être inséparable des deux autres questions essentielles que sont le principe du TGV et son financement.

Philippe MARZOLF (CPDP) précise que le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques de la LGV. Il rappelle que dix à quinze ans d'études sont nécessaires pour élaborer un projet de cette ampleur. Par ailleurs, si les tracés eux-mêmes ne sont pas mis au débat, les vingt scénarios de passage de la LGV font l'objet d'une présentation détaillée.

Suzanne LAUGIER note que de nombreux habitants n'ont pas reçu les documents d'information sur le projet de LGV. Dans la mesure où les contribuables financent ce débat, les documents d'information ne devraient pas être mêlés aux publicités. Par ailleurs, elle considère que le système des questions/réponses ne permet pas véritablement au débat d'exister.

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle que les coûts du débat public sont partagés entre RFF, la Région, les trois départements et les trois agglomérations principales (Nice, Toulon, Marseille) pour un budget général de 2 à 2,3 millions d'euros. Il serait trop coûteux de faire parvenir des informations dans la boîte aux lettres de chaque habitant de la région. Enfin, le débat existe véritablement lors des réunions publiques car les participants peuvent échanger librement avec le maître d'ouvrage et les interpellateurs.

Présentation du projet Réseau Ferré de France

Michel CROC (RFF) précise que ce projet a été mis au point avec la région, les conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

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.

Bernard GYSSELS (RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

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 permettra ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seront 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 Vintimille, 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.

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, est deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires. Il détaille ensuite les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles :

- 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 : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie. Dans ces trois scénarios, l'agglomération toulonnaise est desservie par deux gares, la gare actuelle de Toulon centre et une gare nouvelle au nord de l'agglomération connectée à la ligne existante et reliée à Toulon centre par des TER fréquents.

Bernard GYSSELS résume ainsi la problématique de l'implantation de la gare de Toulon Nord : *« Contourner le centre de l'agglomération permet de proposer des temps de parcours compétitifs pour l'est du Var et les Alpes-Maritimes, tout en économisant d'importants travaux. Rapprocher la gare nouvelle du centre de l'agglomération permet d'augmenter la fréquentation des trains, mais pénalise les temps de parcours vers l'est de la région et augmente les coûts. »*

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs 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 à l'arc méditerranéen.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires sont attendus, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la grande vitesse, la SNCF a étudié l'opportunité de construire plusieurs gares sur la ligne nouvelle : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice St Augustin, Marseille Blancarde.

Lise MERMILLOD (RFF) décrit le nouveau service qui pourra être proposé grâce à la LGV PACA, les trains intercités à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région, qui permettrait de proposer un Toulon-Nice en 55 minutes contre 1 h 40 aujourd'hui. Elle souligne que la LGV permettra également de développer l'offre TER et de proposer un train toutes les 7 à 15 minutes entre les grandes agglomérations de la région aux heures de pointe. Enfin, elle met en avant les bénéfices du train comparés aux autres modes de transport. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. « Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de passagers aériens reportés chaque année de l'avion sur le train et 5 000 automobilistes chaque jour qui délaisseraient leur voiture au profit du train. »

Bernard GYSSELS (RFF) apporte une réponse concernant la consommation électrique de la future LGV. RTE a indiqué que quatre sous-stations devront être construites : une dans les Bouches-du-Rhône, deux dans Var et une dans les Alpes Maritimes. Les différents couloirs étudiés étant proches du réseau 225 000 volts, les ouvrages de raccordement ne seront que de faible longueur. Par ailleurs, selon RTE, ces sous-stations consommeront 1 % de la consommation électrique actuelle des départements des Alpes-Maritimes et du Var.

Prise en compte du contexte environnemental de votre région

Isabelle RAULT (Cabinet HANROT & RAULT) présente une synthèse sur les enjeux de paysage, de territoire et d'environnement qui devront être pris en compte dans le cadre du projet de LGV.

La région est identifiée au niveau européen pour la qualité de son territoire et l'équilibre existant entre les unités urbaines, géographiques et naturelles. Il s'avère que cet équilibre est principalement menacé par l'expansion périurbaine qui colonise les secteurs agricoles et naturels. Si la LGV est une bonne solution de transport, elle n'apporte pas de garantie sur le maintien de la qualité territoriale.

De ce fait, un certain nombre de précautions doivent être prises en fonction des contraintes territoriales.

- Le bassin de Saint Maximin étant touché par une forte expansion urbaine et routière, le tracé de la LGV devra tenir compte des problèmes de jumelage d'infrastructures et de protection des unités d'habitation.
- Sur le plateau de l'Issole, le territoire est organisé en fonction de l'agriculture et de l'irrigation. Le tracé de la LGV devra également protéger la topographie et des unités d'habitation. Dans ce contexte, le principe de remblai-déblai et l'installation des infrastructures sur l'ubac devront être privilégiés.
- A Cuers, l'environnement est particulièrement contraint d'un point de vue topographique du fait de l'urbanisation toulonnaise. Des précautions différentes devront être prises en fonction de l'implantation des gares, en frange urbaine ou en centre ville.

En conclusion, elle souligne l'importance de l'implantation des gares et l'utilité des jumelages d'infrastructures pour concentrer les nuisances et les investissements.

Intervention des Interpellateurs

Jean-Paul CAPORALI (Maire de La Roquebrussanne) signale qu'il a présenté en conseil municipal une motion sur la défense de la qualité de l'environnement et des sites. Il indique que les associations ont pu se réunir dans la salle municipale de La Roquebrussanne. Pour sa part, il se battra pour que la LGV ne passe pas par le canton et le village de La Roquebrussanne. Cela étant, il reconnaît l'importance d'une ligne à grande vitesse pour la région notamment en regard de la construction européenne. Elle permettra d'accroître le trafic des marchandises, la desserte TER et de diminuer les accidents de la route. Il n'en reste pas moins que cette ligne ne devra pas menacer le patrimoine culturel et naturel de la région. Par ailleurs, il estime que la ligne devra être financée par d'autres fonds que ceux de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Enfin, il souhaite que la ligne Carnoules-Gardanne soit remise en service.

Louis-Marie GIACOBBI (Professeur agrégé de géographie) demande comment il est possible d'allier le développement durable et l'avenir du département du Var. Il note que les responsables politiques et économiques veulent développer le tourisme à tout prix alors que cela constitue une menace évidente pour le littoral. Par ailleurs, il attire l'attention de RFF sur le fait que le prix de l'hectare est beaucoup plus bas dans le Var qu'en Champagne Ardennes. Enfin, il ne juge pas souhaitable que l'arrivée de la LGV transforme le Var en nouveau Lubéron.

Josette PONS (Députée, Conseillère générale) déclare que la politique de développement du territoire du Conseil Général vise à protéger les filières agricoles sur le long terme. Selon elle, le développement du tourisme n'est pas incompatible avec la protection de l'agriculture (tourisme vert, agritourisme).

Alain SEGUIN (SCNF) présente la répartition des motifs de déplacement en TGV au mois de mars 2003 à Toulon :

- 31 % pour motifs professionnels ;
- 40 % pour affaires personnelles ou privées ;
- 21 % pour loisirs et séjours ;
- 7 % dans le cadre d'un aller-retour domicile/travail ;
- 1 % dans le cadre d'un aller-retour domicile/école

Louis-Marie GIACOBBI (Professeur agrégé de géographie) note que 95 % des touristes qui se rendent dans le Var viennent sur le littoral. Aux alentours du 14 juillet, le Var compte 3 millions de personnes alors qu'il n'y a que 800 000 résidents. Il demande où iront s'installer les nouveaux habitants.

Michèle CHAIX (Stop Nuisances Cuers) note que Monsieur CAPORALI n'est pas opposé à la LGV mais n'en veut pas sur son propre territoire. Elle se demande comment il sera possible de faire passer la LGV sur le littoral sans provoquer de dégâts. Par ailleurs, elle souhaiterait savoir à quelle date sera connu le scénario proposé par TPM.

Philippe MARZOLF (CPDP) indique que l'étude de TPM n'a pas encore été transmise.

André GILLET (Conseiller Technique à TPM) assure que cette étude sera prochainement transmise à RFF de manière officielle.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var) signale que Michel VAUZELLE, dans un article récent, a fait état de son mécontentement vis-à-vis de la SNCF. Dans le même ordre d'idées, elle a noté que de nombreuses promesses étaient faites en matière de TER lors des réunions de proximité du débat public. Elle souhaiterait savoir si les engagements pris dans le cadre de la DUP pour le TGV méditerranée ont été tenus. Concernant la LGV, elle demande si RFF sera effectivement en mesure de décider de l'attribution des sillons. Enfin, elle demande qui financera l'entretien des lignes et des gares existantes.

Michel CROC (RFF) indique que le recto de l'article de Michel VAUZELLE faisait état de l'engagement de la Région en matière de TER et déplorait la mauvaise utilisation des crédits. Aujourd'hui, les sommes issues des péages que payent les trains ne suffisent pas à assurer l'entretien du réseau. En 2008, ces difficultés devraient être résolues. Par la suite, la Région choisira l'opérateur (SNCF ou autre) TER et la nature du service mis en place.

Bernard GYSSELS (RFF) signale que la DUP sur le TGV méditerranée ne comportait pas à sa connaissance d'engagement sur le TER.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var) souhaiterait obtenir une réponse très précise sur ce point.

Gérard FABRE (Maire de Garéoult) reste circonspect sur la présentation de la LGV, mais ne juge pas opportun de s'opposer à la modernité et au développement du département. Selon lui, la mise en place de réseaux de communication intégrés à l'arc méditerranéen est un gage pour l'avenir de l'emploi dans la région. Pour autant, la modernité doit être canalisée et les collectivités locales doivent peser de tout leur poids dans la mise en œuvre du projet. Concernant le tracé, le projet présenté par RFF aurait, selon lui, des conséquences assez désastreuses en termes de topographie et de climatologie, notamment dans la vallée de l'Issole. Le Conseil Général du Var et la communauté d'agglomérations de TPM procéderont à des études complémentaires afin de privilégier l'itinéraire Marseille-Toulon sud et Nice.

Madame GRAS (Protection du site Brignolais) déclare que le tracé de la LGV est déjà arrêté et passera vraisemblablement par Brignoles. Elle craint que l'on alerte artificiellement des personnes, qui, finalement, ne seront pas impactées par le tracé. Elle demande qui a mandaté le cabinet HANROT & RAULT pour effectuer l'étude qui vient d'être présentée.

Philippe MARZOLF (CPDP) indique que la CPDP a demandé cette étude dont le financement est assuré par RFF.

Madame GRAS (Protection du site Brignolais) précise que le Var n'est pas opposé par principe au TGV, mais considère que le projet de RFF n'est pas valable. Elle demande si cette ligne est vraiment nécessaire dans la mesure où Toulon est relativement proche d'Aix-en-Provence et où la ligne Rhin permettra d'accéder facilement à Nice.

Jean-Claude MANRIQUE (Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume, Mont Aurélien, Val d'Issole) demande pourquoi des milliards doivent être dépensés pour construire un TGV entre Paris et Toulon alors qu'il est d'ores et déjà possible de passer par Marseille. Selon lui, il n'est pas nécessaire de dépenser autant d'argent pour que les touristes gagnent une heure en venant de Paris.

Michel CROC (RFF) souligne que le projet de LGV est plus global.

Jean-Claude MANRIQUE (Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume, Mont Aurélien, Val d'Issole) considère que l'amélioration du réseau TER est bien plus importante que le projet de LGV.

Philippe MARZOLF (CPDP) assure que la préoccupation du public concernant les TER a bien été notée.

André GILLET (Conseiller Technique TPM) indique qu'une réflexion a été menée dans le cadre du SCOT de l'agglomération toulonnaise. D'après les différents scénarios en présence, la gare intitulée Toulon nord serait éloignée des principaux pôles de l'agglomération toulonnaise. Alors qu'il est nécessaire de favoriser l'implantation de nouvelles industries, cet emplacement risque de renforcer l'étalement urbain et de contribuer à la hausse du prix des terrains. En revanche, une gare située entre La Pauline et la prison de la Farlède serait plus accessible et permettrait de desservir la zone d'activité économique et l'université.

Jean-Claude MANRIQUE (Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume, Mont Aurélien, Val d'Issole) signale qu'à Cuers, André GILLET avait indiqué que, pour mener une étude sérieuse, l'étude des fuseaux était insuffisante.

André GILLET (Conseiller Technique TPM) indique qu'à l'intérieur des fuseaux présentés dans le cadre du débat public, des hypothèses de tracés sont émises. Il reconnaît cependant que TPM a présenté des hypothèses plus détaillées en matière de tracé.

Monsieur AGUILLON s'étonne que les élus prennent si peu part au débat public et se demande s'ils subissent des pressions.

Gérard FABRE (Maire de Garéoult) assure qu'il ne subit aucune pression.

Marylène FORA (Protection du site brignolais), comme Monsieur VAUZELLE, estime que l'argent donné à la SNCF est mal utilisé. Par ailleurs, elle signale que les voies libérées n'ont pas été consacrées au ferroutage et que le meroutage semble une solution plus porteuse actuellement. Enfin, elle estime que le débat public, qui devrait porter sur l'opportunité de la LGV, présente en réalité des tracés qui ne contribuent qu'à diviser la population. Enfin, elle souligne que les territoires ne sont pas isolés, mais reliés les uns aux autres et que la LGV aura des retombées sur tous les villages du Var. Selon elle, cette modification de l'intégrité du territoire risque plutôt de nuire au tourisme que de le favoriser.

Alain SEGUIN (SNCF) assure que le TER s'est développé et continuera de se développer dans les prochaines années malgré la saturation des infrastructures. Il précise que le financement du Conseil Général intervient en compensation du bilan lié au trafic TER. Concernant la régularité des TER, il signale que le plan MISTRAL, mis en place 15 jours plus tôt, commence à produire ses premiers effets.

Lise MERMILLOD (RFF) précise que la nouvelle ligne permettra uniquement de développer le trafic marchandises de proximité et ne s'inscrira pas dans le ferroutage européen. Par ailleurs, elle signale que les temps de parcours entre Turin et Nice ne sont pas très performants. Enfin, elle

reconnait que le merrouitage se développe et devrait permettre de capter les deux tiers du trafic de poids lourds de l'A8.

Christian MOULIN (Association de Sauvegarde du Pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien – Plateau de l'Issole) estime que les transports en commun doivent évoluer afin de régler les problèmes quotidiens des habitants, et qu'un plan d'aménagement du territoire est nécessaire. Il fait remarquer l'absence des décideurs politiques lors des réunions de la CPDP, ce qui fausse le débat. De son point de vue, un gain en termes de minutes pour les déplacements personnels ou en famille ne justifie pas la construction de la LGV.

Par ailleurs, le relief de la région PACA ne se prête pas aux contraintes des lignes à grande vitesse. En outre, le projet présenté ne comprend pas de plan de financement et ne tient pas compte de nombreux problèmes : logements, emplois supprimés, économie agricole, risques d'effondrements de terrain et de modifications du réseau hydrologique, habitations limitrophes, viticulture. Il demande quels dédommagements sont prévus pour les personnes impactées. Il considère qu'aucun argument valable n'a été avancé dans le cadre du débat public et réitère son opposition à la LGV, qu'elle passe sur le plateau de l'Issole ou ailleurs.

Bernard GYSSELS (RFF) indique que des indemnités sont prévues pour les exploitants agricoles dans le cadre d'un protocole spécifique.

Christian MOULIN (Association de Sauvegarde du Pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien – Plateau de l'Issole) demande quelle attitude les vignerons doivent adopter dans la mesure où ils ne savent pas ce que leurs terres vont devenir.

Bernard GYSSELS (RFF) n'a pas de réponse précise à apporter à cette question puisque les scénarios ne sont pas arrêtés. Il indique que des études préliminaires seront réalisées en concertation avec tous les partenaires.

Alain VEAU (Association de sauvegarde du Pays de Sainte-Baume) estime que la LGV ne réglera pas les problèmes de déplacement de la région et réclame une étude sur la construction des TER.

Lise MERMILOD (RFF) signale que les coûts d'aménagement de la ligne Marseille Vintimille sont inclus dans le projet. Elle n'a pas de réponse à apporter sur les coûts d'exploitation et de mise en service de la ligne LGV.

Philippe MARZOLF (CPDP) signale que le Conseil Régional a l'intention de doubler le nombre de TER d'ici à 2012.

Alain SEGUIN (SNCF) explique que la SNCF n'a pas encore été formellement saisie par le Conseil Régional pour réaliser une étude de conventionnement sur une nouvelle desserte TER.

Letizia CAMIER (La Roquebrussanne) demande si un état des lieux a été réalisé avant l'étude présentée par RFF. Elle demande également si une concertation existe entre le secteur ferroviaire et aérien.

Alain SEGUIN (SNCF) indique qu'il n'y a pas de concertation à sa connaissance entre le fer et l'aérien pour le partage du trafic.

Michel CROC (RFF) indique que les engagements pris dans le cadre de la DUP en matière de TER ont été financés plus lentement que prévu. En 2012, tous les engagements pris à cette époque auront été tenus.

Lise MERMILLOD (RFF) indique que, sur la ligne de Toulon, circulent tous les jours : 10 trains fret, 14 TGV et 64 TER.

Jean-Claude LHOMMEAU (Comité Local d'Initiative Public) considère que la LGV n'est pas la réponse appropriée au développement souhaité par les habitants de la région. La LGV, proposée par RFF et les responsables politiques, occupe de nombreux terrains et suppose l'installation d'une infrastructure portant atteinte à l'environnement. Par ailleurs, il relève que le financement du projet reste flou et risque d'être uniquement supporté par les contribuables de la région. En réalité, c'est l'Europe qui devrait payer cette ligne et en supporter ses conséquences. Il a remis un cahier d'acteur sur l'hydrologie du plateau d'Issole qui montre que les nappes phréatiques seront coupées alors qu'une des rivières alimente la ville de Toulon. Concernant l'environnement, il souhaite que le cadre de vie des varois ne soit pas détruit en quelques années. Il juge impossible que RFF mette en place un projet contraire à la loi française en matière de protection environnementale. En lieu et place de la LGV, il demande que les réseaux existants soient modernisés et que l'accent soit mis sur le réseau TER.

Alain TRUPHEMUS (RFF) indique que ces aménagements complémentaires auraient un coût de 2 milliards d'euros et comporteraient également des inconvénients pour les habitants.

Christian BEZUIT reconnaît que ces aménagements seraient moins coûteux que la LGV, mais ne permettraient pas d'accéder à la grande vitesse.

Lise MERMILLOD (RFF) rappelle que le financement du projet n'est pas encore arrêté, mais sera partagé entre RFF, la SNCF et l'Etat et les collectivités locales. Par ailleurs, le montant des contributions des collectivités locales sera d'autant plus faible que la rentabilité économique du projet sera forte (trafic longue distance à grande vitesse).

Jean-Claude LHOMMEAU (Comité Local d'Initiative Public) demande comment un tracé peut être imaginé en l'absence de plan de financement.

Gérard FABRE (Maire de Garéoult) estime que DATAR devrait participer au débat afin d'apporter des éléments sur les retombées économiques de la LGV.

Michel CROC (RFF) précise que les collectivités locales décideront de l'ampleur à donner à la dimension d'aménagement du territoire dans le cadre de la LGV.

Jean-Paul CAPORALI (Maire de La Roquebrussanne) remercie participants et organisateurs pour le bon déroulement de cette réunion de proximité.

Les opposants à la LGV entonnent une chanson sur la musique d'Un petit âne gris d'Hugues Auffray.