

15 questions sur la LGV

- Quand vont débiter les travaux proposés par RFF et la majorité UMP?

A la fin de l'année, le projet global sera acté et le tracé arrêté. Les travaux devraient débiter en 2014 pour s'achever en 2040. La concertation qui devait durer jusqu'aux prochaines élections a été réduite pour se terminer fin 2011. A partir de 2012, l'enquête d'utilité publique précisera la bande de passage de la ligne et les expropriations nécessaires.

- Combien vont coûter les travaux?

20 milliards d'€, 20 000 000 000... c'est-à-dire 60 ans de budget de la ville de Toulon. A l'heure où la ville et le département connaissent des difficultés financières et où l'Etat n'arrive plus à trouver de nouvelles recettes et réduire le déficit, cette dépense pharaonique est inutile et catastrophique pour nos finances publiques et personnelles. Les contribuables varois seront lourdement mis à contribution et la dégradation budgétaire sera accentuée.

- Pourquoi les autres régions ont une LGV et pas nous?

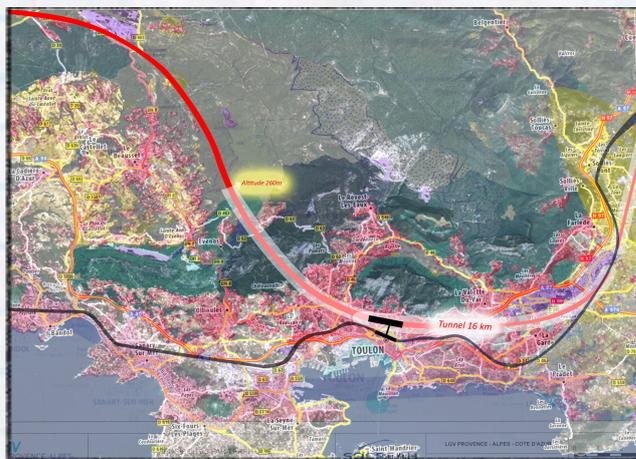
Les LGV ne sont plus nécessaires aujourd'hui. Il faut développer la mobilité, pas la rapidité. Toulon a déjà le TGV et la LGV actuelle arrive jusqu'à Marseille. Les contraintes naturelles de notre région empêchent la réalisation d'une LGV à Toulon à un faible coût.

- Combien de temps les toulonnais vont-ils gagner pour aller à Paris?

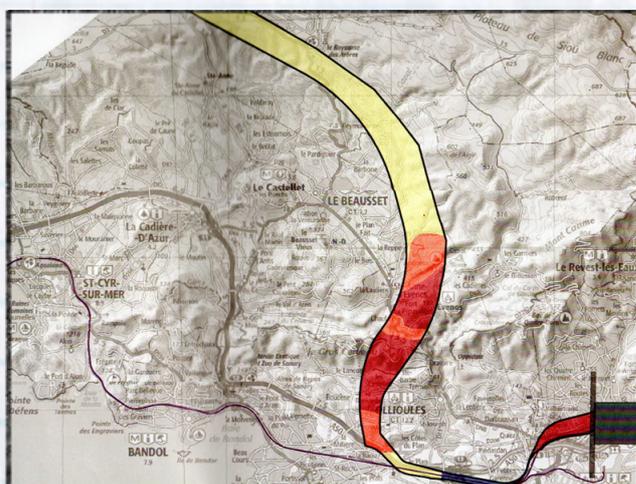
20 minutes c'est à dire 1 milliard la minute gagnée : 3h30 au lieu de 3h50. La dépense est donc inutile. Il serait préférable que RFF entretienne et rénove la ligne actuelle afin que les TGV et les TER soient à l'heure.



Les tracés de RFF



TRACE PROPOSÉ PAR RFF PASSANT PAR LE BEAUSSET, EVENOS, UN TUNNEL DE 16KM SOUS TOULON, LA GARDE ET LE SILLON PERMIEN.



AUTRE TRACE PROPOSÉ PAR RFF PASSANT PAR LE BEAUSSET, LE LAOC, BANDOL, OLLIOULES, LA SEYNE, UN TUNNEL DE 18KM SOUS TOULON ET LE SILLON PERMIEN.



15 questions sur la LGV (Ligne à Grande Vitesse)

- Quels sont les passagers intéressés par ce projet?

85% des usagers de la SNCF utilisent le TER, 15% le TGV. Pourtant, ce dernier capte 80% des investissements. Résultat: un réseau secondaire-TER dégradé, des trains retardés ou annulés, des fréquences trop faibles pour abandonner sa voiture et des billets TGV de plus en plus chers. + mobile, + souvent et à l'heure sont la priorité!

La LGV PACA va empêcher les rénovations nécessaires de la ligne Méditerranée et les usagers du TER seront les premiers touchés. La dégradation du service découragera les utilisateurs qui se tourneront vers la voiture... Et cela augmentera les embouteillages!

- Où serait située la gare de Toulon?

3 emplacements possibles: la Seyne, la Pauline à la Garde ou en souterrain au niveau des Lices. Toulon avait le TGV, avec la LGV on le perd et il faudra parcourir plusieurs km en voiture sur un axe embouteillé pour prendre le train. Les deux premiers emplacements ont provoqué l'ire des maires du Revest, de la Garde et de la Valette. Pourtant tous UMP, ils reconnaissent l'absurdité du projet qui risque de défigurer leur ville avec des viaducs monumentaux, causer des désagréments importants avec le percement de tunnels et provoquer une nouvelle pollution sonore. N'osant pas s'opposer au projet de M. Falco, ils préfèrent le projet de la gare souterraine à Toulon.

Seuls le Maire de Toulon et les deux députés de la ville voient d'un bon œil l'arrivée de la LGV. Ils oublient de préciser qu'un tunnel de 18 km est nécessaire. 6 fois plus long que le tunnel routier qui a mis près de 20 ans à être creusé.

- Quels sont les sites naturels traversés par la LGV?

Si la gare est placée à l'est, un viaduc traversera le Beausset, les vignobles de l'AOC Bandol, un tunnel passera sous le Mont Caume, un viaduc traversera le lac du Revest puis un tunnel traversera le Coudon pour sortir à la Garde.

Si elle est placée à l'ouest, le viaduc passera au ras du Castellet, les vignobles de l'AOC Bandol puis la ligne empruntera un tunnel de 18km entre La Seyne, Toulon et La Garde.

Si elle est à Toulon, un viaduc traversera le Beausset, un tunnel passera sous le Mont Caume, les 4 Chemins des routes, Valbourdin et Claret. Arrivé à la gare située sous le Parc des Lices, à Toulon, le tunnel se prolongera jusqu'à La Garde. Un tiers des toulonnais seront directement impactés par ces travaux avec des risques d'effondrement pour les immeubles situés au-dessus du chantier.

La LGV se prolonge dans le sillon permien (Solliès, la Farlède, la Crau) détruisant la viticulture et l'agriculture locales et entraînant de nombreuses expropriations.

- Pourquoi RFF propose des projets si onéreux?

Car ce n'est pas lui qui paie. Il présente une facture, aux collectivités et à l'Etat de trouver le financement : les contribuables tout simplement. RFF peut également établir des partenariats public-privé. Une entreprise paie une partie des travaux, en échange elle en a la propriété pendant plusieurs décennies. Au plus les travaux sont chers, au plus la concession est longue. Comme le prêt contracté par l'entreprise est garanti par l'Etat, peu importe le montant.

- Qui sont les instigateurs de ce scénario?

Hubert Falco et la droite provençale ont imposé ce scénario. RFF et les Alpes Maritimes préféreraient le scénario du centre Var, qui était tout aussi absurde. TPM a besoin d'un tramway, pas d'une LGV !

- Quelles sont les caractéristiques du tunnel sous Toulon et quels sont les risques?

Le tunnel mesurera entre 16 et 18 km. Pour rappel, le tunnel routier mesure seulement 3 km et Bouygues a mis près de 20 ans à le percer. Aucun toulonnais n'a oublié les désagréments engendrés. Au moment où nous voyons le bout du (second) tunnel, Hubert Falco et les députés UMP veulent nous imposer un tunnel pharaonique nécessitant plusieurs décennies de nuisances et de pollution.

- Quelles sont les alternatives à ce projet?

Le doublement des voies actuelles sur les emprises de RFF où c'est

nécessaire et la réouverture de la ligne Carnoules - St Maximim - Aix permettraient de régler les problèmes.

La modernisation de la ligne permet d'augmenter la fréquence des trains (TER, Fret, TGV), de gagner du temps (les TGV peuvent dépasser les TER) et de diminuer l'utilisation de la voiture.

La réouverture de la ligne Carnoules - Aix permet aux varois du centre d'accéder au rail et ouvre un nouvel axe pour les TGV se dirigeant vers les Alpes Maritimes. Les Niçois gagneront du temps pour rejoindre la capitale, les varois aussi.

Les travaux nécessaires se feront sur les emprises actuelles de RFF. Aucune expropriation n'est nécessaire et aucun tunnel majeur ne doit être percé. Un projet qui se compte en millions, pas en milliards.

- Entre le projet EELV et RFF, qu'est-ce que cela change pour le TER?

Le TER est un projet annexe pour RFF. D'abord la LGV et s'il reste de l'argent, le réseau secondaire pourra en bénéficier. Pour EELV, les trains sont complémentaires et il ne faut pas opposer les différents usagers. Il est impératif d'améliorer le quotidien des millions de travailleurs et passagers qui se déplacent localement. L'amélioration de ce réseau bénéficiera au TGV qui pourra accéder à la LGV marseillaise plus vite.

- Si la LGV ne se fait pas, Toulon sera enclavé?

Le TGV ne sert à relier que les villes de province et Paris dans un axe nord-sud. Le projet alternatif permet aux niçois et aux varois de se rendre sur la capitale plus vite. La ligne méditerranéenne rénovée et agrandie permettra d'augmenter la fréquence et la vitesse des trains Intercités-Corail entre les métropoles du sud.

- Est-ce la fin de l'arc méditerranéen Gènes- Barcelone?

L'axe Gènes - Barcelone est souvent mis en avant par l'UMP et RFF pour faire accepter cette ligne LGV. La connexion entre Nîmes et Marseille n'a jamais été prévue, Vintimille - Gènes est à l'arrêt et l'Union Européenne a annoncé qu'elle ne financera pas cette ligne.

Le projet alternatif d'EELV permettra d'améliorer le Fret et évitera de défigurer les côtes méditerranéennes qui attirent tant de touristes.

Le Scénario proposé par EELV



Des lignes nouvelles pour un réseau ferroviaire performant.

Le scénario 5 d'EELV s'appuie sur la modernisation des voies actuelles, des passages doublés au niveau des gares, si nécessaire, et la réouverture des lignes Aix-Carnoules et Draguignan-les Arcs. Le projet d'EELV répond ainsi aux besoins du plus grand nombre à moindre frais.

+ proche des centres-villes : les gares actuelles sont maintenues et des nouvelles sont ouvertes.

Cela permettrait de garder l'activité dans le cœur des villes. De nouvelles gares actuellement abandonnées sont réouvertes (Carnoules, Brignoles, St Maximin, Draguignan) ce qui favorisera l'économie locale et un développement durable.

+ rapide : un gain de temps pour les trajets régionaux et nationaux.

La rénovation et la modernisation de la ligne sur les emprises de RFF ou enfouies sous terre permettent de gagner 10 mn sur un Toulon – Paris, de diminuer le nombre d'incidents entraînant des retards réguliers et d'augmenter la fréquence des TER au quart d'heure.

+ économique

Alors que les projets actuels coûtent plusieurs dizaines de milliards d'euros, la rénovation des lignes et son doublement se compteraient en millions. Il n'y aucun travaux d'envergure à entamer, aucun ouvrage complexe à réaliser et aucune expropriation à orchestrer.

+ maillé : une nouvelle ligne, + de gares.

La réouverture des lignes Carnoules – Brignoles – Saint Maximin – Trets – Gardanne – Aix ainsi que Draguignan – Les Arcs permettront à des centaines de milliers d'habitants d'accéder au rail et favoriseront les transports en commun. L'augmentation de la fréquence des trains incitera de nombreux citoyens à abandonner leur voiture pour le rail. Le RER varois

diminuera les embouteillages et la pollution. (carte départementale des lignes et des gares)

+ 3 lignes au lieu d'1, c'est 3 fois plus de performance au quotidien.

Les TGV actuels pourront doubler facilement les TER et les Trains de Marchandises sur la double voie méditerranéenne. Les TGV à destination de Nice pourront utiliser la ligne Aix - Carnoules pour gagner du temps et diminuer les arrêts. Draguignan et les Arcs seront de nouveau reliés par le rail. Les fréquences de TER pourront augmenter et l'offre de fret par rail s'améliora, ce qui diminuera le nombre de camions sur la route.

Nous avons besoin de plus de trains dans le Var, pas d'une LGV

EELV souhaite + de Trains dans le Var mais pas une Ligne à Grande Vitesse. Les varois ont besoin de déplacer plus facilement, plus régulièrement, plus économiquement, pas forcément plus vite et plus cher. Si l'UMP remet les changements de fond à plus tard, c'est la certitude d'arriver trop tard.

20 ans de travaux pour 20 minutes gagnées.

20 ans de travaux seront nécessaires pour creuser un nouveau tunnel de 16 km sous Toulon alors que le tunnel routier sous la ville n'en mesure que 3... Malgré les souffrances et les désagréments subis depuis 1990, l'UMP et Mr Falco souhaitent nous en remettre pour 20 ans. Comme cela s'est produit, des effondrements d'immeubles sont à prévoir ; des expropriations et des démolitions sur des kilomètres aux entrées et sorties des tunnels (Valbourdin, St Roch, Claret, Montéty, St Jean du Var) devront s'opérer et des embouteillages monstres vont perdurer durant ces décennies. Les Varois et les Toulonnais en ont assez, il faut abandonner la LGV.

Une catastrophe écologique et sanitaire

Des paysages sacrifiés, des villes transpercées, des réserves d'eau en danger. La commune du Beausset, les

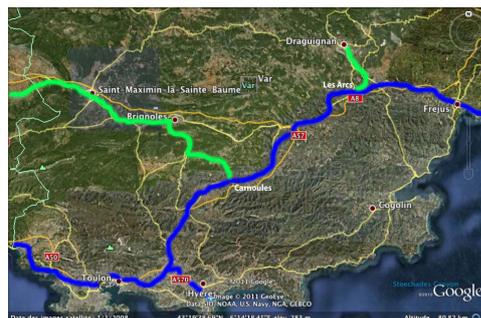
sites naturels de Siou Blanc, du Mont Caume, du Baou, du lac du Revest, du Coudon, du Faron et du sillon permien seront à jamais défigurés pour un gain de temps faible et un coût astronomique. Toutes ces destructions pour quelques minutes alors que nous avons déjà le TGV. Le Var doit être préservé, pas bétonné.

+ de TER et un Tramway pour + de mobilité

15% des utilisateurs du train sont concernés par le projet LGV. 85% des clients SNCF utilisent le TER comme moyen de transport pour aller à leur travail ou se rendre chez des proches. La LGV n'améliorera pas leur quotidien et surtout engloutira tous les fonds disponibles pour rénover l'existant et proposer une véritable offre de transport. TPM n'aurait plus d'argent pour financer le Tramway mais en trouverait pour la LGV? Hubert Falco et l'UMP doivent choisir entre les transports locaux pour diminuer les embouteillages ou la LGV qui va en créer.

Voter EELV pour stopper la LGV

Malgré les concertations et les réunions publiques, il n'y a qu'un seul moyen d'arrêter ce projet délirant et inutile : voter EELV en 2012. Tous les autres partis se sont positionnés en faveur du projet LGV de RFF. Au sein d'une probable coalition, nous nous engagerons à abandonner ce projet absurde et à mettre en place ce scénario 5 qui répond aux besoins de la population, sera sobre et favorisera le développement du Train dans le Var.



Pétition citoyenne : RFF DERAILLE, NON A LA LGV PACA

OUI AU TRAIN DANS LE VAR

En tant que citoyens et citoyennes, nous souhaitons que Réseau Ferré de France (RFF) abandonne le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) en région PACA, prolonge la phase de concertation et propose des solutions qui favorisent en priorité les transports de proximité.

20 milliards d'€ et 20 ans de travaux pour gagner 20 minutes

Prévue pour durer jusqu'en mars 2012, la phase de concertation se trouve amputée de plusieurs mois d'information et s'achèvera le 15 décembre. RFF tente de faire adopter un projet non financé d'environ 20 milliards d'€ aux conséquences désastreuses à la fois sur le plan économique, environnemental et social. Les travaux, qui s'échelonnent sur plusieurs décennies, toucheront le quotidien de centaines de milliers de citoyens et citoyennes, loin de se douter de l'impact néfaste du projet LGV. Cette nouvelle voie ne réduira que de 20 mn le trajet Toulon - Paris et ne règlera pas les problèmes de transports des varois.

Un projet pharaonique, des travaux impossibles, des nuisances durables

Un tel projet serait extrêmement dangereux à la fois pour l'environnement, pour nos finances publiques et ne répondra pas aux besoins de transports de la population :

Les Toulonnais refusent la construction d'un nouveau tunnel de 18 km alors que le tunnel routier ne mesure que 3 km. Ces travaux interminables ont engendré deux décennies d'embouteillages, provoqué des effondrements et asséché les finances publiques. Ils ne souhaitent pas renouveler cette expérience hasardeuse pour un tunnel 6 fois plus long dont ils ne bénéficieront pas mais dont ils subiront les nuisances.

Les varois refusent les projets de viaducs et tunnels sur le Sud Ste Baume, la Seyne, le Revest, la Valette, la Garde, le sillon permien et l'Est Var qui sont nuisibles sur le plan environnemental, qui mettront en péril la biodiversité, qui auront un impact négatif sur l'eau et sur les exploitations agricoles et qui engendreront une pollution sonore.

Signez pour arrêter la LGV – Une signature pour la réouverture des gares

Le projet de LGV que tente de faire adopter au plus vite RFF ne répond pas aux besoins des habitants. Les citoyens veulent des trains plus proches, plus régulièrement et plus économiques. La priorité est, plus que jamais, le développement du réseau de proximité en Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Pour cela il faut rénover la ligne actuelle, améliorer le maillage des trains express, rouvrir des gares et remettre en service certaines voies abandonnées.

Nous ne pouvons accepter de subir encore 20 ou 30 années de travaux et d'embouteillages tout en risquant des hausses d'impôts massives pour financer un projet de LGV inutile car le TGV est déjà là. Tout cela ne doit se faire qu'en consultant les populations concernées.



VERBATIM Cécile DUFLOT

« Sur la question des nouvelles LGV, nous on a une position qui est une position très pragmatique. Parce qu'aujourd'hui il y a une inflation des projets de LGV dont simultanément tout le monde sait, y compris la SNCF, évidemment RFF, et même le Ministère des Transports, qu'ils ne se feront pas.

Mais il y a une course, à la carotte, auprès des élus, et notamment des maires, et à qui on fait miroiter ces projets de LGV pour justifier le fait qu'on n'améliore pas les lignes existantes. Aujourd'hui la priorité des priorités c'est aménager et améliorer le réseau secondaire, améliorer les lignes existantes.

Donc aujourd'hui ce que défendent les écologistes, c'est la sobriété de l'investissement, c'est-à-dire d'avoir une évaluation de l'efficacité de l'argent public dépensé, et de ne pas faire semblant et de multiplier l'argent pour des études de lignes LGV qui vont encore parcourir la France, qu'on ne fera pas. Ça serait mensonger de dire le contraire.

Et d'ailleurs, c'est très intéressant d'entendre Guillaume Pépy (PDG de la SNCF) qui lui-même, a eu le courage de dire : disons maintenant, arrêtons de faire semblant de travailler sur des projets de LGV inadaptés et travaillons concrètement sur l'amélioration du réseau secondaire, sur le maillage avec les gares LGV existantes, sur le développement du réseau TER, sur les trains qui ne sont pas des trains à grande vitesse mais qui ont été sacrifiés pendant des années au profit de la grande vitesse.

Il est évident que, aujourd'hui, la priorité n'est pas, la construction de nouvelles lignes LGV.»

Signez cette pétition sur le site petitions24.net, ou sur var.eelv.fr ou directement ci-dessous:

Nom:

Prénom:

Mail:

Signature:

Contact: vareelv@gmail.com ou sur var.eelv.fr