



PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE EN PACA LE JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC

n°4
juin 2005

BILAN DE VOTRE PARTICIPATION

6 339 participants aux réunions

9 550 envois de documents

1 163 questions posées

55 cahiers d'acteurs publiés

Renseignements : N° Vert 0 800 13 83 06

A quelques jours de la fin du débat...

Suite à la réunion de bilan à mi-parcours avec les acteurs, le 3 mai à Marseille, la CNDP a décidé de commander un dire d'expert complémentaire sur les études réalisées par RFF : il doit déterminer la validité des études effectuées par RFF sur l'amélioration des lignes existantes (Marseille-Vintimille, Carnoules-Gardanne) et l'opportunité d'approfondir d'autres voies combinant des sections de lignes nouvelles et des améliorations de lignes existantes. Le bureau d'études et de conseil suisse SMA+, qui a été choisi sur appel d'offres, donnera ses conclusions le jour des réunions de synthèse (le 5 juillet à Nice, le 6 juillet à Toulon, le 7 juillet à Marseille) lors d'un atelier spécifique.

→ DES SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR LA LGV PACA

Le 16 juin, une réunion présentant les solutions alternatives proposées par les acteurs a eu lieu à Marseille : une dizaine d'acteurs ont apporté leurs contributions pour des solutions alternatives dans le Haut Var et le Centre Var (Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes de Haute Provence, Association Sauvegarde Environnement Cuges, Association le Train Avenir du Centre Var) ; pour des solutions alternatives réutilisant les lignes existantes (Groupe Les Verts au Conseil Municipal de la Ville de Marseille, Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Roussetain, Confédération paysanne du Var) ; pour des solutions alternatives sur le littoral (SCOT Provence Méditerranée, Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole, Gir Maralpin) ; et pour des solutions concernant les gares existantes ou nouvelles (Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes, Jacques Mattéodo, Association des Voyageurs du Moyen-Var - FNAUT PACA). Enfin Etienne Hannecart, de l'Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie de la Nature et de l'environnement 84 a présenté un exposé sur les nuisances sonores et la loi ferroviaire sur le bruit.

LE MOT DE MICHEL CROC, DIRECTEUR RÉGIONAL DE RFF



Que reprenez-vous du débat à ce stade ?

Le débat est riche ; il démontre un grand intérêt pour le développement des dessertes ferroviaires ; les oppositions qui se manifestent portent plus sur les conditions et les modalités de ce développement, que sur son principe. Quel est le bon "dosage" de grande vitesse à longue distance, de grande vitesse entre les métropoles régionales, de grande capacité pour les déplacements de la vie quotidienne ? Les collectivités, le public et les élus ont beaucoup apporté au projet initial. D'ores et déjà, nous réfléchissons aux nouvelles pistes qui s'ouvrent à nous.

LE JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC Directeur de la publication : Philippe Marzolf Comité de rédaction : Dominique de Lauzières, Annie Canis-Miletto, Olivier Klein, Philippe Marzolf, Didier Corot, Alain Ohrel Rédactrice : Bénédicte Julia Conception-réalisation maquette : SCALP/CBW - www.cbw.fr Crédits Photos : RFF, SNCF, CNDP. "TGV", "TER" et "Corail" sont des marques déposées de la SNCF. Ne pas jeter sur la voie publique.

Réunions de proximité : au cœur

Avec les réunions de proximité, la Commission particulière du débat public a entrepris de sillonner toute la région et de proposer à ses habitants un lieu pour découvrir le projet de la LGV en PACA et débattre de son opportunité. Lors de ces réunions, la Commission a présenté aux participants un premier bilan du débat, fait à la lumière des réunions thématiques et des auditions publiques. Le maître d'ouvrage, quant à lui, proposait aux habitants un éclairage, dans le cadre du projet, sur leur ville ou village. Cette présentation était enrichie par le cabinet Hanrot et Rault (cabinet indépendant mandaté par la CPDP) qui, lui, venait éclairer le contexte environnemental rencontré. En tout, ce ne sont pas moins de 17 réunions qui ont été organisées, certaines ayant été ajoutées, en cours de route, sur demande des élus locaux (La Roquebrussanne, Digne). Ces rencontres ont permis à ceux qui y ont participé de mieux comprendre, territoire par territoire, les spécificités de chacun.

À LA RENCONTRE DES HABITANTS DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Les réunions de proximité ont été l'occasion, pour les élus locaux, les associations, et bien sûr les habitants des villes et villages accueillant le débat public, de donner leur avis et d'exprimer leurs inquiétudes ou leur position.

Dans le département des Alpes-Maritimes, des élus aux associations en passant par la CCI (à l'initiative d'une pétition de 10 000 signatures), l'accord sur l'opportunité de la LGV est presque total. Beaucoup insistent aussi sur la nécessité d'une continuation de la ligne jusqu'en Italie. En revanche, les discussions vont bon train à propos de la 3^{ème} voie Antibes-Nice, d'ores et déjà programmée dans le cadre du renforcement de l'offre TER. Indispensable pour RFF afin de permettre la circulation de TER omnibus, cette 3^{ème} voie accueillerait aussi les TGV du projet. Mais pour l'Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros de Cagnes, la juxtaposition des différents convois sur la troisième voie



en abolirait la performance. Alain Truphemus (RFF) répond que l'objectif de développement de l'offre TER ne nécessite pas le triplement de la voie en totalité entre Cannes et Nice ; 20 kilomètres suffisent. Les études ayant montré que les contraintes étaient moins importantes entre Antibes et Nice, cette section a été choisie. Prolonger la LGV jusqu'à Nice-Saint Augustin, comme le proposent élus et associations ? C'est évidemment plus cher, mais pour RFF, la 3^{ème} voie reste nécessaire. Enfourer 3 voire 4 voies en supprimant la ligne en surface ? Patrick Allemand, en présentant la position de la Région, a déclaré que la réalisation de l'enfouissement se heurterait à des difficultés de financement et que le tramway allégerait le trafic est-ouest. Louis Negre précise

que l'Agence de Déplacement des Alpes-Maritimes effectuera une étude sur l'enfouissement de la troisième voie, en complément de celle de RFF, conformément à la récente demande du Président de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis. Autre point d'achoppement : où se situeront les gares TGV ? Le scénario central de RFF prévoit la construction d'une gare TGV "ouest Alpes-Maritimes" au croisement de la LGV et de la ligne TER Cannes-Grasse tout récemment ouverte. Dans le secteur de Grasse et Mouans-Sartoux, on se demande où une telle construction est possible. Cannes, quant à elle, veut être desservie directement dans le centre ville. Du côté de Nice, élus et les associatifs réclament généralement une arrivée directe à Saint-Augustin, avec une gare intermodale à cet emplacement. Cet aménagement est compatible avec les propositions de RFF. Toutefois, d'autres acteurs, dans l'optique d'un prolongement rapide vers l'Italie, proposent un site plus au Nord (St Isidore). Quel que soit le scénario retenu, chacun s'accorde à l'imaginer essentiellement en tunnel... avec les coûts que cela implique.

Dans le Var, l'opportunité de la ligne LGV n'est pas acquise par tous ; les avis sont partagés. Le Conseil Général du Var et la communauté d'agglomérations de TPM, compte tenu du projet métropolitain développé dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) des 31 communes de l'agglomération toulonnaise, ont renoncé à la préconisation de RFF et de la SNCF d'une gare située à Cuers, au profit d'une gare plus près du centre de Toulon, à La Pauline Grande Tourrache. Une solution de gare a également été proposée à La Seyne. Des élus ou associatifs préconisent eux, un passage par le Haut Var, notamment ceux de Draguignan ou des autres départements de la région PACA. Quoi qu'il en soit, les Varois restent très soucieux de leur cadre de vie, de l'environnement et de leur territoire. Pour Jean-Claude Lhommeau (Comité Local d'Initiative Public, Brignoles), la LGV n'est pas la réponse appropriée au développement souhaité par les habitants de la région. Jean-Marc Mauric (Confédération Paysanne du Var) pense que la LGV détruira des terres agricoles et des paysages naturels, dont certains sont protégés, comme la plaine des Maures. Elle renforcera la spéculation foncière, ne permettra pas de diminuer la pollution (croissance de population dans la région) et ne diminuera pas le nombre de poids lourds sur les routes de la région PACA, tout comme le TGV Méditerranée n'a pas diminué le nombre de camions qui circulent dans la vallée du Rhône. 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. De son point de vue, un gain en termes de minutes pour les touristes et les visiteurs parisiens 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, économie agricole, risques d'effondrements de terrain et de modifications du réseau hydrologique, habitations limitrophes, viticulture. Michel Bouisson, de l'Association de Défense des Intérêts des Propriétaires Agricoles de Puget-Ville, dénonce le double langage que tient la profession agricole : "Comment peut-on affirmer que la profession refusera qu'un seul hectare de vigne soit sacrifié et, en même temps, accepter que la ligne passe dans la dépression permienne ?". Il appelle à la rédaction d'une charte de protection des zones agricoles. La présidente de l'Association de Protection du Site Brignolais déclare : "la création d'une LGV dans le Var n'apportera aucune amélioration pour les Varois, où qu'ils habitent. Elle ne s'accompagnera que d'une somme de nuisances. Pour comble, les Varois devront payer sa construction et son entretien futur".

Dans les Bouches-du-Rhône, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, la communauté d'agglomération du pays d'Aix, la communauté urbaine de Marseille et Toulon Provence Métropole parlent d'une même voix pour une LGV passant par Marseille. Claude Vallette (Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole) fait remarquer que des investissements importants ont été consentis pour construire un tunnel arrivant jusqu'à Marseille. Il ne lui semble pas judicieux de construire un autre tunnel à partir de l'Arbois, sans compter que le

des problématiques territoriales

pays d'Aix "a déjà donné". Concernant l'ambition de Marseille de s'inscrire dans l'Arc Méditerranéen, il fait un parallèle avec Lille et rappelle que Pierre Mauroy a exigé que le TGV passe par Lille et a fait d'Euralille une locomotive économique. Claude Vallette en est convaincu, "la LGV PACA est d'utilité publique et elle correspond à un enjeu fondamental pour la région". Du côté de Cuges, le son de cloche n'est pas le même. On milite pour un scénario passant par Aix, plus rapide et moins coûteux que le scénario passant par Marseille. Lise Mermillod (RFF) fait observer que le scénario par Marseille est effectivement le plus lent pour les TGV Nice-Paris, mais pas pour les TGV province-province. Quant au coût, elle précise que "les trois scénarios approfondis se tiennent à 500 millions d'euros près". Bernard Destrost, de l'association Sauvegarde Environnement Cugeois, propose un itinéraire Nord Aix - Nord Sainte Victoire qui se raccorde ensuite à l'est du Var en retrouvant, comme dans tous les scénarios, le couloir de nuisances de l'A8. Jean-Claude Pernoud, de l'association Le Train Avenir du Centre Var milite pour un débranchement au sud d'Avignon en suivant l'ancienne ligne Nice-Meyrargues. Ces itinéraires auraient l'avantage d'éviter les grands sites naturels, les bassins agricoles et viticoles des AOC, les régions à forte densité de population et permettraient de desservir les départements alpins.

RETOUR SUR LES GRANDES THÉMATIQUES DU DÉBAT

Nombre de thèmes traités, d'inquiétudes soulevées, de questions ont peu changé dans ces réunions de proximité par rapport à ceux que la Commission avait déjà rencontrés lors de ces premières réunions.

La LGV oui, mais des TER d'abord !

Qu'ils soient pour ou qu'ils soient contre le projet, les acteurs du débat ont tous rappelé leur besoin, avant toute chose, d'une amélioration des transports locaux. Ceux qui sont pour voient en la LGV LA solution comme complément de la ligne historique qui pourrait alors se consacrer aux TER ; les contre, refusant le "concept marketing TGV", insistent pour que les investissements portent sur le réseau existant et non sur une ligne nouvelle. La CAPRE, notamment, regrette que "le TGV Méditerranée ait contribué à la décroissance du TER à Arles ou à Tarascon". Jérôme Picavet, d'Environnement Var, appelle de ses vœux "un véritable schéma d'aménagement et une implication des hommes politiques" car il craint que "la construction de la LGV ne consomme toutes les ressources régionales et qu'il ne reste plus rien pour développer les TER". Et en effet, un certain nombre de maires ont peur que la réalisation de la LGV ne retarde les différents projets en cours ou à venir, comme la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, la 3^{ème} voie Antibes-Nice ou le doublement de Marseille-Aix. Alain Truphemus (RFF) répond que le Conseil Régional a développé le nombre de TER, de

280 à plus de 500 TER par jour, et a besoin d'une nouvelle ligne pour les développer encore. Il ajoute que la ligne Cannes-Grasse a été rouverte et que la modernisation de Marseille-Aix et la mise à trois voies de Marseille-Aubagne et de Antibes-Nice seront réalisées avant 2012, "même si ces projets ont pris du retard".

Quant à l'aménagement de la ligne existante, il serait, toujours selon RFF, d'un coût très élevé (2,5 milliards d'euros) et apporterait la grande capacité uniquement, mais pas la grande vitesse (c'est sur ce sujet que porte le dire d'expert demandé par la CNDP). Sur la grande capacité, des programmes sont déjà prévus. Michel Croc déclare que "dans le programme de remise à niveau, des opérations prioritaires ont été sélectionnées (amélioration de Marseille-Aix par exemple) et RFF travaille, avec les collectivités locales, à bâtir la suite du programme". Michel Croc souligne également que de nombreuses solutions alternatives ont émergé du débat et qu'il attend également l'expertise du cabinet suisse, commandée par la CPDP : "si nous pouvons faire mieux en investissant moins : tant mieux".

Non aux gares excentrées !

La plupart des prises de position concernant les gares préconisent des gares au cœur des villes ou au plus près, sur les sites ferroviaires existants. Ces choix permettraient à la fois une restructuration urbaine, une économie d'emprises et la limitation des pollutions générées par des déplacements en voiture vers des gares excentrées, grâce à l'interconnexion avec les transports collectifs : "le report modal du routier et de l'aérien vers le ferroviaire est présenté comme un avantage écologique, mais crée parallèlement une augmentation du trafic", remarque Christiane Dony, de l'association Azurée. Alain Seguin (SNCF) précise que, pour desservir les centres-villes en TGV, il existe d'autres moyens d'y faire passer la ligne TGV : ces moyens consistent à débrancher les TGV de la ligne nouvelle pour aller desservir les centres-villes. La proposition de la Fnaut systématise ce principe. Michel Croc (RFF), quant à lui, fait observer que la décision concernant l'aménagement et la desserte des gares relève d'une responsabilité commune des élus et des transporteurs.

Environnement : à préserver absolument

Là encore l'unanimité se fait pour clamer le caractère exceptionnel de l'environnement de la région et sa nécessaire protection. Pour certains, comme l'exprime André Aschieri, Maire de Mouans-

Sartoux, "les enjeux environnementaux et la préservation des populations doivent primer sur les notions de gain de temps de trajet". Cette préservation nécessaire de l'environnement, du cadre de vie, a également un enjeu économique : l'agriculture, bien entendu, qui pourrait être amputée de zones AOC et aussi le tourisme et notamment le tourisme vert, pris entre deux logiques. Pour certains, en ouvrant la voie à la LGV, "on tuera la poule aux œufs d'or", pour d'autres, il faut faciliter l'accès au Var, sinon les touristes iront ailleurs. Louis-Marie Giacobbi, professeur agrégé de géographie, demande "comment il est possible d'allier le développement durable et l'avenir du département du Var. Les responsables politiques et économiques veulent développer le tourisme à tout prix alors que cela constitue une menace évidente pour le littoral". Lorsqu'une citoyenne de Cuers, Joëlle Roure, s'étonne "que RFF puisse envisager de faire passer la LGV dans des zones Natura 2000", Alain Truphemus (RFF) répond que le projet ne passera dans ces zones que s'il est fait la démonstration qu'il n'existe pas d'autres solutions, que le projet est d'intérêt général et que les précautions adéquates seront prises pour ne pas mettre en péril la biodiversité de ces sites. Il souligne qu'un tiers de la région sera inscrite à terme dans le réseau Natura 2000. Bernard Gyssels, chef du projet, explique que, pour tous les scénarios, RFF a recensé l'ensemble des enjeux environnementaux sur l'aire d'étude (10 000 km²).

LGV PACA : uniquement pour le fret local

Plusieurs demandes concernant l'ouverture de la future ligne au fret ont été faites, notamment par le Conseil de développement de la communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis. Le GIR Maralpin, quant à lui, réclame une mixité au moins pour la traversée de la Côte d'Azur et dans l'optique de répondre à une volonté des ports de Gênes et de Marseille à être reliés entre eux par la voie ferrée. Lise Mermillod (RFF) précise que la nouvelle ligne permettra uniquement de développer le ferroutage de proximité (sur la ligne classique) et ne s'inscrira pas dans le ferroutage européen. Une LGV mixte poserait un problème de non continuité de la performance du côté italien. Enfin, elle rappelle que le ferroutage se développe et devrait permettre de capter les deux tiers du trafic de poids lourds de l'A8. En outre les Italiens mettent l'accent sur le développement d'axes de transit Nord-Sud plutôt que Est-Ouest. Le gros fret passera donc par la future ligne Lyon-Turin ou par la mer.



Échos des réunions

Nous reproduisons ici quelques extraits des 17 réunions de proximité.

Vous pouvez retrouver les synthèses et les comptes rendus exhaustifs des réunions sur le site de la CPDP : www.debatpublic-lgvpaca.org ou sur simple demande en appelant le numéro Vert o 800 13 83 06. Toutes les questions posées en réunion feront l'objet d'une réponse écrite et seront disponibles sur le site internet.



→ **Monsieur Jacquet (Collectif Sud TGV) craint que le travail de la CPDP ne soit pas pris en compte par le ministre, celui-ci étant soumis à de fortes pressions de la part des élus.**

Philippe Marzolf (CPDP) explique que la CNDP remettra un compte-rendu et un bilan à RFF deux mois après la fin du débat. RFF en tient compte pour élaborer les conditions de poursuite de projet et la CNDP exige ensuite du maître d'ouvrage que sa décision soit argumentée.

Cette position sera soumise au comité d'orientation et au ministre au plus tard dans les trois mois qui suivent, et c'est à ce dernier, que, finalement la décision appartiendra.

→ **Elisabeth Novo (Cuers) souhaite savoir comment le public sera informé de l'avancement du projet après le débat public.**

Philippe Marzolf (CPDP) répond que la CNDP est chargée de veiller à la participation du public tout au long de l'élaboration du projet et qu'à ce titre, elle demandera à RFF de tenir régulièrement les acteurs et le public informés de l'élaboration du projet, s'il se poursuit. D'ores et déjà la CPDP a demandé aux acteurs et aux membres du Comité d'Orientation de réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour poursuivre le dialogue : ceux-ci seront présentés lors des réunions de synthèse.

→ **Pour Christiane Dony de l'association Azurée, les décisions prises en débat public n'étant pas toujours prises en compte, elle demande à la CPDP la création d'un comité de suivi.**

La CPDP prend acte de sa demande, qui va dans le sens des objectifs de la CNDP.

→ En réponse à un reproche sur le manque d'information du public, 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 qui sont venus aux réunions ont pu échanger librement avec le maître d'ouvrage et les interpellateurs.

→ **Max Wolfel (Aubagne) souhaite savoir quand le tracé définitif sera décidé.**

Bernard Gyssels (RFF) explique qu'un tracé s'élabore en concertation avec les mairies et les associations sur une période de plusieurs années. Ainsi, huit années de concertation ont été nécessaires pour élaborer le tracé du TGV Méditerranée. Le débat public, rappelle-t-il, se situe au tout début du processus de concertation. A l'issue du débat public, RFF fera part de sa décision, en tenant compte de ce qui s'est dit pendant le débat. Puis, il démarrera des études préliminaires (choix d'un fuseau de 1 000 mètres) et ensuite des études d'avant-projet sommaire (tracés dans un fuseau de 500 mètres). Au moment de l'enquête publique, le tracé est très précis et il est trop tard pour demander des modifications importantes.

→ **Marlène Jacquet (Cuers) a l'impression que "la LGV PACA n'est faite que pour les touristes".**

La SNCF affirme que les touristes ne sont pas majoritaires dans le trafic d'une LGV. Elle explique également que, lorsque le temps de parcours s'améliore, ce sont surtout les parts des déplacements pour motif professionnel et personnel qui augmentent.

→ **Madame Maychmaz, de l'Association Grasseenvironnement, souhaite des précisions sur les infrastructures électriques qui devront être créées.**

En ce qui concerne la consommation électrique de la future LGV, RTE (Réseau Transport Électrique) a indiqué que quatre sous-stations devraient être construites : une dans les



Bouches-du-Rhône, deux dans le Var et une dans les Alpes-Maritimes. Les différents couloirs étudiés étant proches du réseau 225 000 volts, les ouvrages de raccordement ne seraient que de faible longueur. Par ailleurs, selon RTE, la LGV nécessiterait 1% de la consommation électrique actuelle des départements des Alpes-Maritimes et du Var.

→ **Colin Cusack, habitant de Speracedes (06), évoque le problème de l'intégration du projet dans la construction de l'arc méditerranéen.**

Alain Truphemus (RFF) précise que le prolongement de la ligne nouvelle jusqu'en Italie n'est pas une condition sine qua non pour faire partie de l'arc méditerranéen, la notion de ligne transfrontalière n'étant pas une exigence pour que le projet soit d'intérêt européen. Michel Croc ajoute que la traversée de la Côte d'Azur par la LGV n'est pas un programme inscrit parmi les vingt projets d'infrastructures prioritaires, sélectionnés par la Commission Européenne, d'ici à 2020.

→ **Mélanie Macario (Aix-en-Provence) appelle les collectivités publiques à lutter contre la pression foncière en utilisant les zones d'aménagement différé (ZAD).**

André Gillet (TPM) approuve son intervention : "On peut regretter qu'il n'y ait pas eu de schéma directeur plus tôt dans le département. Nous sommes en train de l'entreprendre. Dès que le schéma de cohérence territoriale sera approuvé, des zones d'aménagement différé seront vraisemblablement mises en place."

→ LE FINANCEMENT DES PROJETS DE LGV

A la demande des acteurs du débat, un atelier pédagogique sur le financement des projets de LGV a été organisé par la CPDP à Marseille, le 25 mai. S'il a permis de clarifier certains points, rappelons que le projet est actuellement dans une phase de consultation et "qu'à ce stade, il n'est pas possible de présenter un projet détaillé avec des financements stables" (Claude Gressier, Conseil Général des Ponts et Chaussées). Toutefois, dans le cadre du financement des infrastructures, certains éléments sont récurrents : les enjeux de la maîtrise des coûts, le caractère incertain des prévisions à long terme, les difficultés de la SNCF à s'engager dans la durée, l'obligation pour RFF de maintenir l'équilibre de ses comptes : toutes ces contraintes impliquent, pour le projet de LGV PACA, un niveau élevé de subventions publiques. Au final,

un schéma prévisionnel est ressorti de cet atelier : la contribution de RFF et de la SNCF, les subventions européennes et certaines formes de partenariat public-privé pourraient permettre de financer environ 30 % du projet. Sur les 70 % restants, selon les schémas mis en place sur d'autres projets récents, l'Etat prendrait en charge la moitié (soit 35 % du total) qu'il financerait en partie grâce aux surplus dégagés par les péages d'autoroutes. Il resterait donc 35 % du total à la charge des collectivités locales. Sachant qu'un milliard d'euros d'investissement réparti sur 30 ans, sur un million d'habitants, représente une charge d'environ 60 euros par an et par habitant, ces valeurs représentent un montant significatif comparé aux dépenses consacrées aux transports par les collectivités locales.