

## Audition publique du débat public LGV PACA à Toulon le 14 mars 2005

### **Jean-Marc MAURIC, membre du Conseil d'administration de la Confédération paysanne du Var**

La Confédération paysanne, par la voix de M. MAURIC, fait part de son opposition à la construction de la LGV PACA au nom de la défense du patrimoine agricole. La Confédération paysanne s'inscrit dans une optique de souveraineté alimentaire et de protection des paysages du département du Var, où les terres agricoles ne représentent plus que 12 % du territoire. M. MAURIC l'affirme : « *Les agriculteurs varois n'acceptent pas de payer des impôts pour financer un projet qui va détruire leur outil de travail et qui va profiter aux Parisiens et non aux habitants de la région.* »

La Confédération paysanne préconise le développement du cabotage entre Barcelone, Gênes, Rome, etc., le développement de l'axe ferroviaire Lisbonne-Kiev via Lyon-Turin, la création d'une ligne classique Aix TGV-Carnoules pour le fret, le TER et le TGV Paris-Nice.

Olivier KLEIN demande à M. MAURIC s'il connaît la manière dont, sur d'autres projets d'infrastructures, l'impact sur les terres agricoles a été géré.

Jean-Marc MAURIC est ouvert à toutes les solutions, mais il pense que l'impact de la LGV sera globalement négatif.

Hervé de TREGLEDET, directeur de la stratégie et du développement de RFF, cite l'exemple de la concertation qui a été nouée par RFF avec le syndicat général des vignerons de Champagne. Cette concertation initiée très en amont entre RFF et la profession viticole a permis d'optimiser le tracé de la LGV est-européenne pour réduire l'impact de la ligne (de 35 à 14 ha pris sur le vignoble) et de prévoir des compensations : toutes les difficultés soulevées par la profession ont été réglées.

Jean GONELLA (FARE SUD) évoque les menaces multiples qui pèsent sur les terres agricoles de la région et enjoint les élus à mettre en œuvre une véritable politique de maîtrise foncière : « *Il faut se battre pour décider que, désormais, plus aucune terre agricole ne sera rendue constructible* ».

Christian, un paysan, pense que la LGV défigurera les paysages de la région et que la construction d'une gare à Cuers provoquera des « *embouteillages monstres* » entre Cuers et Toulon.

Jean-Marc MAURIC remarque que les touristes qui emprunteront la LGV ne verront même pas les paysages puisque la moitié de la ligne sera en tunnel.

Alain MITON, habitant du Var, demande si l'agriculture de la vallée du Rhône a souffert de la construction du TGV Méditerranée.

Jean-Marc MAURIC répond que la vallée du Rhône n'est pas soumise à la spéculation foncière comme la région PACA.

Philippe MARZOLF invite ceux qui sont intéressés à participer le 18 avril à Toulon à la réunion thématique consacrée au retour d'expérience des agriculteurs de la vallée du Rhône.

Jean-Charles PIPINO ne souhaite pas que les agriculteurs du Var et des Bouches-du-Rhône soient traités comme ceux de la Drôme et du Vaucluse. Dans ces départements de la Vallée du Rhône, assure-t-il, les extensions de terres AOC n'ont pas profité à tout le monde, avec les conséquences que l'on sait sur le revenu agricole.

### **Pierre QUILLIET, Président de l'Association des Voyageurs du Moyen-Var, FNAUT PACA**

La FNAUT PACA propose le tracé suivant. La LGV traverserait en souterrain Marseille sans gare à la Blancarde, puis à partir d'Aubagne, qui serait traversée en souterrain également, la ligne se dirigerait vers le plateau de Signes au nord de Toulon. Elle rejoindrait ensuite le sillon permien à Cuers et suivrait l'autoroute en direction des Arcs. Pourquoi pas des sections en viaduc au-dessus de l'autoroute ? Aux Arcs, elle s'arrêterait dans une gare commune TER, TGV, transport urbain, transport interurbain, et enfin, traverserait l'Estérel pour rejoindre suivant le tracé RFF la gare de l'ouest des Alpes-Maritimes et la ligne classique aux abords d'Antibes.

Cette proposition permet de satisfaire les exigences de Nice et des Alpes-Maritimes en reliant Paris-Nice en 3 h 40 sans passer par les centres villes de Marseille et de Toulon, gardant ainsi l'« esprit TGV ». Elle permet en outre aux TGV province-province comme Nice-Genève, Nice-Strasbourg, Nice-Toulouse d'achever leur remplissage en gare de Toulon centre et de Marseille St Charles. Elle permet en plus le développement de TER grande vitesse, qui s'arrêteraient à toutes les gares de Provence. Enfin, elle favorise le transfert modal de la route vers le fer en privilégiant les gares de centre ville sur les gares décentrées.

Michel CROC, directeur régional de RFF, répond que les solutions de ce type figurent dans le dossier, mais qu'elles n'ont pas été approfondies car elles ne présentent pas tous les avantages énoncés par le représentant de la FNAUT.

Frédéric MARSAL, de La Garde, est contre la LGV, qui lui paraît un investissement inutile, dans la mesure où le TGV Paris-Toulon roule déjà à une vitesse moyenne de 235 kms/h. Il préconise une liaison à grande vitesse Paris-Nice qui passerait par Lyon, Turin et Coni.

Robert GIRAUDO, habitant de Vidauban, souhaite que, pour la clarté des débats, soit rajouté au temps de trajet en train le temps de trajet en voiture pour rejoindre le centre ville : « *Si une gare est construite à Cuers, non seulement on détruit la campagne mais en plus le temps de parcours est allongé* ».

Robert BENEVENTI, maire d'Ollioules et vice-président de TPM, demande à RFF de réétudier le projet de la FNAUT et par la même occasion la proposition de TPM qui en est très proche. Comme le représentant de la FNAUT, il est opposé à la construction de gares nouvelles en pleine campagne, car ces gares détruisent des terres agricoles et ne sont pas multimodales.

Pierre QUILLIET cite le cas de Lyon Part-Dieu et de Lyon St Exupéry : tous les TGV sauf un s'arrêtent à Lyon Part-Dieu car les usagers du train veulent s'arrêter en centre-ville.

Michel CROC fait valoir que les gares nouvelles de la LGV PACA sont toutes situées au croisement de la ligne existante : elles auront toutes des correspondances TER directes.

Olivier MARCUCCI (Agglomération de Nice - CANCA) fait part de la délibération prise par l'agglomération de Nice Côte d'Azur. L'agglomération de Nice Côte d'Azur souhaite la création d'une liaison Nice-Paris en 3 h 30 voire 3 h 40, une connexion au réseau actuel ferroviaire à proximité de Nice, la création d'une gare sur le site du pôle multimodal de St Augustin autorisant aussi bien l'accès de la LGV à l'est du département dans l'attente d'une liaison à grande vitesse avec l'Italie, que la desserte de l'aéroport international Nice Côte d'Azur. L'agglomération de Nice Côte d'Azur souhaite le raccordement au réseau européen de la grande vitesse tant au sud qu'au nord, des délais raisonnables et une rentabilité à sauvegarder.

**Guy GASPERINI, Président du Syndicat des Vins des Côtes de Provence**

**Michel BOUISSON, Président de l'ADIPA (Association de Défense des Intérêts des Propriétaires Agricoles) de Puget Ville**

**Eric PASTORINO, Secrétaire général de la Fédération des Caves Coopératives du Var**

Les représentants de la profession viticole dénoncent les conséquences dramatiques pour l'agriculture varoise de la construction d'une LGV : destruction de terres viticoles AOC, qui ne sont ni transposables ni reproductibles, disparition de caves coopératives, dénaturation des paysages, urbanisation galopante, spéculation foncière, impossibilité pour les jeunes agriculteurs d'acheter des terres agricoles... Selon Guy GASPERINI, « *Quand on sait que moins de 12 % de la superficie du département du Var est encore à usage agricole et essentiellement viticole, vous comprendrez la nécessité de préserver à tout prix ces espaces vitaux pour le bien-être de tous et des générations futures : la LGV doit donc éviter les terres viticoles.* »

Olivier KLEIN s'adresse aux professions viticoles, au maître d'ouvrage et aux élus locaux : est-il possible d'allier un projet d'infrastructure avec la maîtrise du foncier ?

Eric PASTORINO demande l'appui des maires, qui sont en première ligne pour la maîtrise du foncier : « *On peut avoir la maîtrise du foncier à condition d'avoir une réelle volonté* ».

Hervé de TREGLEDET (RFF) insiste sur le fait que les questions foncières doivent être prises en compte très en amont.

Jacques MATTEODO, retraité de la DGA, constate que son projet dénommé « version 2A » répond à toutes les doléances qui ont été exprimées, en particulier sur Cuers, et qu'il a comme autre avantage d'être moins coûteux que les autres.

Philippe MARZOLF répond à M. MATTEODO que sa contribution a été reçue, transmise à RFF et mise en ligne sur Internet.

Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, indique que, dès que la décision est prise sur un tracé, le maître d'ouvrage met en place une structure de concertation pour travailler avec la profession agricole et avec les maires : « *on trouve toujours des solutions qui tendent à réduire l'impact annoncé au départ.* »

Jean-Charles PIPINO, président de l'association de sauvegarde des pays de la Ste Baume, souhaite que soit abordée la question de la modernisation du matériel roulant.

**Michèle CHAIX, Présidente de l'Association Stop Nuisances Cuers**

L'association Stop Nuisance Cuers est opposée à la construction d'une gare à Cuers et à un passage par la vallée nord de Cuers, scénario Sud Ste. Baume, qui détruirait les paysages de la vallée et la viticulture et aurait pour conséquence une augmentation du trafic routier entre Toulon et la gare. L'association propose de revoir l'étude de la ligne classique Marseille-Nice, avec tous les aménagements qui sont indiqués dans le dossier du maître d'ouvrage pour la desserte régionale. Elle suggère de s'inspirer du métro lorrain, qui réussit à transporter rapidement le voyageur quotidien.

L'association demande une électrification de la ligne Carnoules-Gardanne et une connexion de cette ligne avec la ligne TGV Méditerranée, afin de pouvoir libérer des sillons sur la ligne littorale. Elle s'étonne que le département des Alpes-de-Haute-Provence n'ait pas été du tout consulté et signale que le Président de la chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes de Hte. Provence demande que la future LGV tienne compte du développement sud du département (projet Iter à Cadarache). Enfin, l'association préconise, pour le fret avec l'Italie, le merroutage.

Bernard GYSSELS répond que faire circuler le programme TER sur la ligne Marseille-Vintimille nécessiterait des investissements importants. Cela dit, il se tient à la disposition de ceux qui le souhaitent pour organiser des réunions spécifiques et étudier dans le détail les solutions alternatives.

Monsieur FONTAINE, professeur à l'université de Toulon, propose de séparer les variables :

- faire payer par la péréquation nationale une ligne pour relier rapidement Paris à Nice ;
- s'occuper d'améliorer la desserte par TER et par train corail du Var, en créant une 3<sup>ème</sup> voie sur la ligne PLM.

Max RICHARD, de St Maximin, constate que les réponses de RFF sont floues et a le sentiment que RFF veut éviter le débat.

Michel CROC se défend d'éviter le débat et s'engage à apporter des réponses précises, oralement ou par écrit.

Une participante attire l'attention de RFF sur le risque géologique : le Var et les Alpes-Maritimes sont riches en gypse, une roche friable, qui est responsable de nombreux effondrements.

Georges CONDÉ, de Toulon, préconise d'organiser un référendum dans le Var sur la question : « *voulez-vous la LGV dans le Var ?* »

Philippe MARZOLF répond que le débat public a vocation à recenser les différents arguments pour éclairer la décision du maître d'ouvrage. La CNDP n'a pas pour méthode de faire des référendums.

Georges CONDÉ fait remarquer que les maires peuvent organiser des référendums d'initiative populaire. Par ailleurs, il s'interroge sur les modalités de financement du projet de LGV PACA.

Olivier KLEIN indique qu'une réunion publique sera consacrée à la question de financement le 25 mai à Marseille.

Nicole MANERA, de la Roquebrussanne, pense que le coût calculé par RFF ne tient pas compte du coût des gares, des tunnels et des expropriations. Par ailleurs, elle a entendu dire que RFF envisageait de contracter un emprunt sur 50 ans : elle souhaite en avoir la confirmation.

Michel CROC répond que tout est pris en compte dans les 5,1 à 5,6 milliards d'euros, sauf le matériel roulant.

Un participant demande comment RFF a pu calculer le coût des expropriations.

Michel CROC répond que le calcul a été fait à partir de la valeur actuelle des terrains.

Madame CHAIX sollicite des précisions sur le prix moyen actuel pris pour base par RFF.

Michel CROC indique que RFF répondra par écrit à ces questions précises.

Jean-Charles PIPINO rappelle qu'en 1990, sur le Valence-Marseille, l'Union juridique régionale Rhône-méditerranée a contraint RFF à multiplier l'indemnisation des expropriations par 10.

Michel CROC souligne que les investissements d'infrastructures s'amortissent sur la longue durée : c'est la raison pour laquelle l'investisseur contracte des emprunts sur la longue durée.

Hervé DE TREGLEDET (RFF) cite les propos du président du syndicat général des vignerons de Champagne, à l'issue de la conclusion du protocole d'accord avec RFF en mai 2002 : « *Des solutions techniques ont été recherchées pour épargner le terroir. Belle réussite collective* ».

Monsieur LHOMMEAU de Garéoult, se demande comment RFF peut ignorer la charte de l'environnement qui a pourtant force de loi.

Michel CROC affirme que les études d'impact de RFF prennent en compte le protocole de Kyoto.

Un participant fait valoir que les viticulteurs champenois, du fait de leurs accointances politiques, avaient des moyens de pression que les viticulteurs varois n'auront pas.

### **René DEFURNE, Président de l'Association des Usagers de la Gare Les Arcs Draguignan**

L'Association des Usagers de la Gare Les Arcs Draguignan estime opportunes la création d'une LGV et l'implantation d'une gare dans l'est du Var. La création d'une nouvelle ligne libérera la ligne actuelle, qui sera réservée aux TER et au fret. L'augmentation des fréquences des TER fera du TER une véritable alternative à la route. La région Nord-Pas-de-Calais a fait la démonstration de l'utilité sociale du TGV régional. En outre, la LGV PACA permettra d'éviter la construction d'un 2<sup>ème</sup> aéroport dans le Var.

Mme CHEVRET, de Cuers, a lu dans les documents de RFF que les financements sont calculés HT.

Michel CROC répond que, comme la construction d'une LGV est un investissement, la TVA est récupérée par RFF et payée par celui qui achète le billet.

Mme CHEVRET reproche à la SNCF le manque de clarté sur les temps de parcours.

Mme ARCHAMBAULT confirme que la SNCF affiche le meilleur temps de parcours : 3 h 40 pour un Paris-Nice sans arrêt. Cependant, elle souligne que beaucoup d'autres trains s'arrêteront dans les nouvelles gares de la LGV (7 à 8 minutes par arrêt).

Michel CALESO, de Villeborne, signale que l'aéroport de Hyères tourne à 50 % de sa capacité.

Michel CROC répond que RFF réalise une étude des conditions de réouverture de la desserte de l'aéroport de Hyères.

Jean-Charles PIPINO rappelle les conclusions de la DATAR : « *la LGV, dans son offre de temps, ne résoudra en rien le problème de l'aéroport de Nice* ».

Michel CROC fait observer que la sensibilité au temps de parcours évolue au fil du temps. Si aujourd'hui, la SNCF offrait un Paris-Nice en 3 h 30, la moitié des voyageurs opterait pour le train et l'autre moitié choisirait l'avion. Dans 10 à 15 ans, la SNCF estime qu'en offrant un Paris-Nice en 3 h 40, elle aura le même partage.

Christian MOULIN, de La Roquebrussanne, a participé aux études de terrassements sur la plaine de la Galore pour le TGV Méditerranée. Il témoigne que « *tout a été massacré pour permettre le passage de la ligne TGV* ».

Bernard GYSSELS assure que, sur le TGV Méditerranée, tout a été fait pour assurer l'insertion paysagère de la ligne, la protection phonique et la protection des eaux souterraines et de surface.

Un représentant de l'association des usagers de la gare des Arcs demande à RFF quelles dispositions il compte prendre pour que l'axe central Paris-Lyon puisse accepter un nombre de trains beaucoup plus important.

Michel CROC répond qu'à l'horizon du projet, la signalisation européenne qui aura été mise en place permettra le passage de 15 trains à l'heure (contre 12 aujourd'hui). Il ajoute que, plus le réseau TGV se développe, moins le tronçon Paris-Lyon est sollicité. Les calculs faits par RFF montrent qu'à l'horizon 2020, cela fonctionne.

### **Jean-Claude PERNOUD, Président de l'Association Le Train Avenir du Centre Var**

L'Association Le Train Avenir du Centre Var écarte le tracé littoral (pas de gain de temps substantiel pour le Paris-Nice, coût prohibitif, etc.) ainsi que les autres tracés qui, de près ou de loin, envisageraient de traverser le Centre Var pour venir sur une gare à Cuers, La Pauline ou Carnoules (dégradation de l'environnement et des terres agricoles, notamment AOC, allongement de la desserte de Toulon...). L'Association propose que la ligne nouvelle longe la Durance en direction du Muy-Les Arcs, au nord de la Ste Victoire et traverse le département du Var par le Nord. Ce tracé présente de multiples avantages : il assure une protection optimale de l'environnement, des terres agricoles et du patrimoine, offre une desserte rapide de Nice, prend en compte le développement futur de Cadarache à la suite de l'implantation du projet Iter, permet d'irriguer une région qui, dans vingt ans, sera la seule du département à offrir des conditions de vie correctes (le littoral est déjà saturé et le centre Var connaît une croissance démographique rapide). L'Association demande la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne et son électrification : cette ligne permettrait, entre autres, une liaison rapide Paris-Nice avec 4 TGV par jour.

Michel CROC (RFF) indique que le scénario préconisé par Monsieur PERNOUD a été étudié par RFF (étude n°9). Il pense qu'Iter est un très beau projet, mais il n'est pas sûr que le nombre d'emplois créés justifie une gare TGV. Au sujet de la réouverture de la Carnoules-Gardanne, Michel CROC donne des éléments de coûts. La réouverture de la ligne Grasse-Cannes a coûté 54 millions d'euros (pour un budget initial de 48 millions d'euros) : le trajet Carnoules-Gardanne est 3 fois plus long.

André GILET, conseiller à TPM, invite à tenir compte du fait que les déplacements ne cessent de s'accroître, du fait de l'allongement des distances domicile-travail et des nouvelles habitudes de consommation (succès des magasins d'usines) : l'INSEE prévoit que la mobilité va croître de 50 % dans les 20 années à venir. M. GILET souligne également la nécessité de prendre en compte la croissance démographique prévue par l'Insee (500 000 à 750 000 habitants supplémentaires dans le Var avec ou sans LGV). Pour sa part, il pense que la construction d'une LGV passant par le littoral est la solution la plus économique et la moins destructrice pour l'environnement pour faire face à l'augmentation de la mobilité et à la croissance démographique.

Monsieur MACARIO, de Vidauban, fait remarquer que ce sont les habitants du centre Var qui payent le plus lourd tribut au TGV.

Un habitant de St Maximin ne voit pas en quoi la LGV contribuera à faciliter les déplacements dans le Var : il plaide pour développer le transport régional avant le transport national et européen.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que le projet de LGV est un projet de grande vitesse **et** de grande capacité : il permettra de donner de la capacité pour faire circuler des trains Intercités, des TER, des trains longue distance en direction de Paris, mais aussi de l'Italie, du Languedoc et de l'Espagne.

Monsieur PERNOUD invite à ne pas se tromper de cible : la région souffre d'une insuffisance en matière de transports régionaux : il faut « *botter les fesses* » au Conseil régional, à qui incombe cette responsabilité, pour qu'il accélère le programme de développement des TER.

Une habitante de Garéoult préconise non pas de construire une nouvelle ligne, mais de recourir à la technologie du pendulaire, qui permet de gagner en vitesse, pour un coût bien moindre.

Michel CROC (RFF) confirme que la technologie pendulaire permet d'augmenter la vitesse de l'ordre de 20 à 30 %, mais fait savoir qu'elle ne résout pas le problème de la région, qui est la saturation de la ligne existante.

### **Jean-Charles PIPINO, Président de l'Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte-Baume – Mont-Aurélien**

Pour Jean-Charles PIPINO, ce projet est mauvais parce qu'il ne profitera pas aux habitants de la région. Outre les griefs déjà évoqués par les intervenants précédents (spéculation foncière, éloignement d'un certain nombre de villes de la région de l'offre ferroviaire, dénaturaion des paysages, destruction de la viticulture, etc.), Monsieur PIPINO insiste sur le fait que le projet de LGV n'a aucun financement : « *Comment peut-on se lancer dans de tels travaux sans savoir comment ils seront financés ?* ». Monsieur PIPINO demande que ce projet soit définitivement écarté et que l'on donne, enfin, la parole aux citoyens de la région pour qu'ils écrivent le cahier des charges du transport dont ils ont besoin.

Robert GIRAUDO de Vidauban, insiste sur un point : le projet viendrait dénaturer des espaces protégés, et parmi eux la Plaine des Maures, qui abrite des espèces endémiques : « *Le Président de la République lui-même fustige les pays pauvres, qui ne protègent pas leurs espèces endémiques. Pouvons-nous reprocher aux autres de ne pas faire chez eux ce que nous ne sommes pas capables de faire chez nous ?* ».

Bernard GYSSELS (RFF) indique que RFF a procédé à l'étude de l'état initial sur tous les couloirs : tous les enjeux environnementaux sont pris en compte par RFF.

Un journaliste indépendant s'interroge sur la rentabilité du projet de LGV.

Michel CROC confirme que RFF a calculé la rentabilité socioéconomique du projet, qui prend en compte un ensemble de paramètres, dont les gains de temps et la pollution évitée. Le projet LGV PACA, qui se situe aux alentours de 5 % de rentabilité, est donc rentable, sachant que le plancher a été fixé récemment à 4 %.

Mme CHEVRIER souhaite savoir si la région a publié un document par lequel elle s'engage à développer les TER. Par ailleurs, elle se demande pourquoi la région a besoin d'une LGV pour développer l'offre TER.

Une représentante de la SNCF indique que le Conseil régional a publié un schéma directeur des transports. Elle ajoute que la Région voudrait bien rajouter des TER, mais que la saturation actuelle de la ligne Marseille-Vintimille ne le permet pas.