

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

*Ont été auditionnés :*

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

*Pierre QUILLIET, président de l'Association des Voyageurs du Moyen Var, FNAUT PACA*

*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*

*Michèle CHAIX, présidente de l'Association Stop Nuisance Cuers*

*René DEFURNE, président de l'Association des Usagers de la gare des Arcs – Draguignan*

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

*Jean-Charles PIPINO, président de l'Association de Sauvegarde des Pays de la Ste Baume – Mont Aurélien*

*Robert GIRAUDO, APEVV, Association pour la Protection de l'environnement sur la commune de Vidauban et dans le Var*

### **Philippe MARZOLF**

Bonjour à tous. Je suis Philippe Marzolf, président de la CPDP. Je suis accompagné de trois autres membres de la commission : Didier Corot, Olivier Klein et Dominique de Lauzières.

Je vous rappelle le principe des auditions publiques. Les auditionnés se sont inscrits : ils sont une dizaine cette après-midi. L'auditionné à 10 minutes pour exprimer son avis, sa position, ses propositions. Ensuite il y a 10 minutes de questions par la Commission, le public ou le maître d'ouvrage.

Nous allons commencer par Monsieur Jacques Bianchi, le premier auditionné sur le programme, mais j'ai l'impression qu'il n'est pas là.

### **De la salle**

Passez au suivant !

### **Philippe MARZOLF**

Suite à la réunion de lancement de Toulon du 8 mars, j'aimerais rappeler les règles du débat public. C'est un débat public. Les réunions publiques sont donc libres d'accès à tous. Nous ne refuserons jamais l'entrée à personne. En revanche, nous demandons à chaque participant de respecter les règles, sinon le dialogue n'est pas possible.

La principale règle que nous appliquons est le principe d'équivalence : toute personne concernée par le projet peut s'exprimer. C'est un principe fort. Par contre, ce principe implique le respect d'autres règles : le respect des temps de parole, l'argumentation – il faut essayer de dépasser les slogans pour apporter des arguments – et l'écoute réciproque. C'est uniquement en respectant ces règles que tout le monde pourra démontrer que l'on peut avoir un véritable débat, même sur un projet aussi important que la LGV PACA, que la démocratie participative a un sens et que l'on peut arriver à rechercher une solution collective à un problème d'intérêt général. Merci de respecter ces règles d'argumentation et d'écoute de chacun des intervenants.

Monsieur Jacques Bianchi, président de la CCI du Var, n'étant pas arrivé, nous allons passer au deuxième auditionné.

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

Je remercie la CPDP de faire en sorte que l'on puisse s'exprimer et je soutiens pleinement la démarche du débat public. Je pense que toutes les associations soutiennent cette démarche. C'est rare que les associations puissent s'exprimer publiquement. Souvent, les décisions sont prises par les décideurs politiques et les citoyens sont mis devant le fait accompli, même s'il y a une enquête publique, etc. Je crois qu'il faut que l'on soutienne tous cette démarche de débat public.

La Confédération paysanne est un syndicat qui milite pour une agriculture respectueuse de l'homme et de son environnement. Elle est très préoccupée par les conséquences négatives du projet de LGV, dont l'impact global et précis sur l'agriculture de notre département n'a pas vraiment été étudié. En dépit des promesses répétées, le foncier agricole continue de servir de réserve inépuisable pour l'urbanisation, la création de zones industrielles, artisanales, commerciales ou touristiques ou la création de voies de communication. Dans d'autres pays, comme la Suède, les terres agricoles sont considérées comme un espace stratégique : personne n'y touche. En France, on peut faire des zones agricoles stratégiques dans les PLU, mais ce n'est pas encore rentré dans les mœurs. J'espère que cela va rentrer dans les mœurs rapidement.

En France, 60 000 ha de terres agricoles disparaissent chaque année (document de la fédération nationale des SAFER). Aujourd'hui, on fait venir des haricots du Kenya et des tomates du Maroc, mais peut-être que dans 10 ans ou dans 15 ans, il y aura des problèmes avec le pétrole, et finalement on sera bien content d'avoir des terres agricoles ici pour produire des tomates et des haricots. La priorité de la Confédération paysanne est la défense du patrimoine agricole, dans une optique de souveraineté alimentaire et de protection des paysages du département. Nos paysages d'oliviers et de vignes sont le fruit du travail de générations de paysans et contribuent beaucoup à l'attrait de la Provence. Notre démarche n'est pas corporatiste, elle est motivée par l'intérêt général et social.

Les terres agricoles sont sans cesse grignotées, au point de ne représenter que 12 % du territoire de notre département. Certains prônent la substitution ou la compensation. Nous n'acceptons pas cette solution, car une terre agricole fertile, donc avec une grande valeur agronomique, est le résultat d'une lente et complexe évolution biologique. Elle ne peut pas être remplacée par une lande ou par un bois quelconque après un simple défrichement.

L'agriculture varoise reste très fragile malgré les apparences de quelques belles réussites. Si ce projet de LGV se réalise, l'impact sera brutal sur le territoire, avec des effets directs et surtout

indirects. Les exploitations seront déstructurées et ne seront plus viables. Le phénomène de disparition des caves coopératives et des petites fermes qui sont à la base du tissu économique et social rural va s'accélérer. La spéculation foncière va accélérer la disparition des terres agricoles. Les jeunes agriculteurs ne pourront plus acheter de terres. En 1939, il y avait 9 millions d'agriculteurs en France, aujourd'hui, il en reste à peu près 600 000. La diminution du nombre de paysans va entraîner des difficultés financières pour la Mutualité sociale agricole : moins il y a de cotisants, plus les paysans qui restent vont payer cher.

Les agriculteurs varois et provençaux n'acceptent pas de payer des impôts pour financer un projet qui va détruire leur outil de travail.

Dans le triptyque, j'ai lu que l'objectif affirmé est d'« améliorer le développement local économique, touristique et agricole ». Je ne comprends pas comment la LGV va améliorer le développement agricole !

**Philippe MARZOLF**

Ce sont des questions posées par la Commission et non des affirmations.

**Jean-Marc MAURIC**

Je pensais que c'était la position du maître d'ouvrage.

**Philippe MARZOLF**

Ce sont les premières questions que nous avons identifiées.

**Jean-Marc MAURIC**

Au-delà de ces considérations agricoles, la Confédération paysanne n'accepte pas la dérive touristique et immobilière qui sera la conséquence directe de ce projet. Il s'agit d'un choix de société, avec lequel nous ne sommes pas d'accord. La Confédération paysanne considère que cette LGV n'est pas un outil d'aménagement du territoire : la LGV va profiter aux « bobo » 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. Cela éviterait Toulon et Marseille et cela délesterait la voie du littoral qui est saturée.

**Philippe MARZOLF**

Merci de parler dans les micros, parce que les réunions sont enregistrées. Des synthèses et des verbatims des réunions sont mis en ligne sur le site Internet de la Commission.

Quelles solutions alternatives préconisez-vous pour régler les problèmes de déplacement dans la région à l'horizon 2020 ?

**Jean-Marc MAURIC**

Je ne suis pas un technicien, mais je pense qu'il y a des solutions au niveau local. La LGV a vocation à relier Paris, Bruxelles, Londres à Nice, Marseille et Aix. Nous ici, nous allons être pénalisés par ce projet. D'abord, la région va beaucoup investir dans la LGV et ne pourra pas investir dans les TER. Moi, je pense qu'il faut faire quelque chose au niveau des TER. Les lignes ferroviaires existantes sont délaissées, les gares sont abandonnées. Pour revitaliser, je pense que le ferroviaire est une bonne solution. Sur le bassin de St Maximin et de Brignoles, beaucoup de personnes vont travailler sur Marseille, Aix ou Toulon et elles n'ont pas d'offre ferroviaire. Or le bassin de St Maximin est celui qui connaît la croissance démographique la plus importante de France. Tout cela, cela fait des voitures en plus. S'il y a une gare à Cuers, il faudra y aller en voiture : où est la réduction des pollutions ?

**Olivier KLEIN**

D'autres lignes ou autoroutes ont été construites en France. Savez-vous comment a été géré l'impact de ces infrastructures sur les terres agricoles ?

**Jean-Marc MAURIC**

Nous sommes ouverts au dialogue, s'il y a des solutions qui sont bonnes, mais nous pensons que c'est l'opportunité qui n'est pas bonne. Si, dans six mois, la décision est prise de construire une LGV, nous nous battons pour diminuer les nuisances pour les exploitations, mais nous pensons que l'impact est globalement négatif.

**Hervé de TREGLEDET, directeur de la stratégie et du développement de RFF**

Je crois que vous avez fait allusion à l'expérience de terrains viticoles en Champagne. La LGV européenne traverse le vignoble champenois. Une concertation très en amont entre RFF et le syndicat général des vignerons champenois a permis d'optimiser le tracé 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. Ces négociations ont démarré en 1997 et ont débouché sur un protocole d'accord signé en 2002.

**Jean GONELLA, FARE SUD**

Il serait bon que soient mis au débat la saturation de la vallée du Rhône, la liaison Grenoble-Sisteron portant éventuellement création d'une autoroute A51, avec ses rameaux adventices comme une diagonale autoroutière Cadarache-St Maximin, le 2ème contournement autoroutier de Nice, le projet de construire un 2<sup>ème</sup> aéroport Côte d'Azur vers Fayence. De terribles menaces pèsent sur les terres agricoles.

Il faut interroger non pas le débat public ou RFF, mais nos élus, grands et petits : vont-ils avoir enfin une politique de maîtrise foncière ? Qu'ils soient municipaux ou collectivités territoriales, ils ont la maîtrise des PLU. La région PACA est la seule région de France où il n'y a que 17 % de terres agricoles : partout ailleurs, les terres agricoles représentent de 35 à 50 % du territoire. Nous pourrions nous battre pour que nos élus décident que, désormais, plus aucune terre agricole ne sera rendue constructible. Puisque les élus ont la maîtrise du foncier par les PLU, ils ont a priori une certaine maîtrise de la spéculation immobilière, en rendant des terres constructibles ou non, en faisant des réserves foncières...

### **Christian, paysan**

Je fais du tourisme et de l'agriculture et je me pose de nombreuses questions. Est-ce que les touristes viennent ici pour voir une LGV ou pour voir des collines ? Est-ce qu'ils viennent pour se faire bronzer dans une maison Phénix ou pour vivre dans des villages ? Est-ce qu'ils veulent voir autre chose que leur petit chez eux ? Quand les touristes vont arriver à Cuers, où vont-ils aller ? Ils feront la queue pour aller jusqu'à Toulon.

### **Jean-Marc MAURIC**

Les touristes qui emprunteront la LGV ne verront pas le paysage puisqu'ils rouleront à 300 kilomètres/heure et que la moitié de la ligne sera en tunnel.

### **Alain MITON, habitant du Var**

Vous vivez la construction de la LGV comme une menace pour l'agriculture. Qu'est-ce qui vous permet a priori de penser cela ? Vous êtes-vous renseigné sur les dernières expériences qui ont eu lieu en France de construction de LGV. L'agriculture de la vallée du Rhône a-t-elle souffert de la construction du TGV Méditerranée ?

### **Jean-Marc MAURIC**

Dans la vallée du Rhône, toutes les terres sont agricoles (55 % des terres sont agricoles), ce qui n'est pas le cas dans le Var. A Châteauneuf-du-Pape, le prix des terres monte, mais il n'y a pas de spéculation comme chez nous : ce sont des viticulteurs de Châteauneuf-du-Pape qui achètent les vignes. Dans le Var, les terres agricoles sont achetées par des Suisses, des Hollandais, des Anglais, etc. Chez nous, la spéculation sera aggravée par la LGV.

### **Philippe MARZOLF**

Le 18 avril à Toulon, nous avons prévu une réunion thématique, un retour d'expérience avec des agriculteurs de la vallée du Rhône

**Jean-Charles PIPINO, Président de l'association de sauvegarde des pays de la Ste Baume – Mont Aurélien**

Je ne souhaite pas que les agriculteurs du Var et des Bouches-du-Rhône soient traités comme l'ont été ceux de la Drôme, en particulier de la Haute Drôme, et du Vaucluse. Les extensions de zones AOC n'ont pas profité à tout le monde, au contraire : on voit aujourd'hui ce que cela a donné en termes de revenu agricole.

**Philippe MARZOLF**

Nous passons à l'auditionné suivant : Monsieur Pierre Quilliet.

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

La FNAUT PACA est la fédération nationale des usagers des transports, section PACA. Elle est constituée de trois associations : l'association hyéroise du transport ferroviaire, l'association des voyageurs du moyen var et Toulon Var Déplacement.

Le projet tel que nous l'a présenté RFF ne nous satisfait pas tellement. Pour certains, la LGV PACA est un avion sur rail, qui devrait relier Paris à la Côte d'Azur en marquant toutefois un arrêt à la gare des Arcs. Dans un tel objectif, la ligne se détacherait de la LGV Méd au sud d'Avignon, suivrait le cours de la Durance ou le nord de la Ste Baume et atteindrait les Arcs. Une telle solution laisserait de côté Marseille et Toulon à l'écart de l'arc méditerranéen Gênes, Provence, Barcelone. Est-il sérieux d'exclure la 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> agglomérations de France de cet axe méditerranéen ? Il est évident que ni Marseille ni Toulon ne peuvent accepter un tracé qui les mettrait à l'écart du développement. Comme l'a signalé Monsieur Frémont, préfet de la région PACA, seule une solution ayant le consensus de tous permettra la réalisation du projet. Aussi les élus du 06, le président du Conseil général du 06 et Monsieur le maire de Nice acceptent-ils que la LGV passe par Marseille et Toulon à condition toutefois que le trajet Paris-Nice se fasse en 3 h 40, ce qui est possible.

La FNAUT nationale et les associations PACA sont opposées à la construction d'une gare à Cuers, appelée Toulon Nord. Elles veulent que leur proposition soit entendue et étudiée. En effet, notre proposition permet de satisfaire les exigences des Niçois et des habitants des Alpes-Maritimes en faisant Paris-Nice en 3 h 40 sans passer par les centres-villes de Marseille et de Toulon, gardant ainsi l'esprit TGV au sens de certains. Elle permet 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. Notre proposition permet en plus le développement de TER grande vitesse (des TGV qui s'arrêtent à toutes les gares en Provence pour les provençaux). Le transfert modal de la route vers le fer ne peut être attractif que si les centres villes sont desservis afin de faciliter les correspondances avec les transports urbains, suburbains et les TER, en évitant les trop nombreuses ruptures de charge qu'occasionneraient des gares décentrées.

Le tracé que propose la FNAUT PACA est une traversée souterraine de Marseille sans gare souterraine à la Blancarde, puis à partir d'Aubagne, qui serait traversée en souterrain, la ligne à 300-320 kilomètres/h se dirigerait vers le plateau de Signes au nord de Toulon, elle rejoindrait 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, une gare commune TER, TGV, transport urbain,

transport interurbain, et enfin, la ligne traverserait l'Estérel pour rejoindre suivant le tracé RFF la gare de l'ouest 06 et la ligne classique aux abords d'Antibes.

Concernant les gares, la gare traditionnelle de Marseille est la gare St Charles : elle doit le rester pour tous les TGV desservant Marseille car c'est de là que partent tous les TER de l'étoile marseillaise vers la Côte bleue, vers l'étang de Berre, vers le pays d'Aix, vers le Val de Durance, vers Aubagne, sans compter les 2 lignes de métro. C'est à St Charles que l'on construit actuellement à grand renfort de finances publiques une gare routière départementale et interdépartementale, d'où partent également les cars internationaux. Et l'on construirait la gare TGV au loin, introduisant deux ruptures de charge, avec des délais d'attente et de transfert ? Les personnes handicapées, les familles avec enfants et bagages apprécieront. C'est le meilleur moyen de faire utiliser la voiture.

Pour Toulon, une gare décentrée à Cuers entraînera ipso facto un accroissement de la durée des trajets et de la circulation au travers de la ville. La population de la Seyne et au-delà rejoindra Cuers en voiture, de même celle de Hyères à qui on imposerait deux ruptures de charge. La gare routière, à peine inaugurée près de Toulon centre, a-t-elle encore une raison d'être ? Les cars pour St Tropez par exemple partiront-ils de Cuers pour les Parisiens ou de la gare centrale pour les Varois ? N'est-il pas plus sage qu'il n'y ait qu'un seul départ ? Pour desservir Toulon, le TGV sans arrêt ne passant pas à Toulon centre, mais bien plus au nord sur le plateau de Signes, notre proposition prévoit à l'ouest de Toulon un raccordement à 200-220 kilomètres/h à partir de la LGV qui rejoindrait la ligne classique peu avant La Seyne et à l'ouest le raccordement se ferait à la LGV PACA en direction de Nice en utilisant la voie actuelle. Ce tracé permet toujours au TGV de desservir Hyères. Il permet également d'utiliser le port de croisière de Toulon pour faire des TGV croisière vers Disneyland.

N'oublions pas la surface de vignes et de terres agricoles qui sera détruite à Cuers pour construire une gare décentrée. Le parking d'Avignon, agglomération de 200 000 habitants, trop exigu est de 30 ha. Combien en faudra-t-il pour une agglomération de 600 000 habitants, sans compter l'arrière-pays ? 100 ha, soit un carré de 1 kilomètre sur 1 kilomètre. Il ne faut pas sous-estimer les investissements que les départements et les villes devront engager pour réaliser les infrastructures nouvelles ou pour modifier les anciennes afin de rendre accessibles ces gares nouvelles. Ces dépenses ne sont pas incluses dans le budget présenté par RFF, mais nous, habitants de la région, nous aurons à les payer.

Les économies réalisées en ne faisant pas la gare souterraine de la Blancarde et la gare de Cuers pourront être utilisées pour construire des raccordements et moderniser les lignes TER, afin d'améliorer le rabattement sur les gares mixtes TER/TGV. La gare des Arcs doit être gare TER car il serait stupide d'obliger les voyageurs débarquant d'un TGV à emprunter une navette routière pour rejoindre la gare TER vers le Lucques ou St Raphaël. A-t-on pensé aux handicapés, aux familles avec enfants et bagages ? Cette situation est présente actuellement en Avignon et c'est une catastrophe. La gare des Arcs devra être reliée dans le futur à Draguignan par un train-tram qui est plus commode et plus attractif par sa régularité.

### **Michel CROC, Directeur régional de RFF**

Les solutions de ce type figurent dans le dossier, mais elles n'ont pas été approfondies, parce que nous pensons qu'elles n'arrivent pas à réunir tous les avantages qu'a énoncés Monsieur Quilliet. Ce serait bien de pouvoir à la fois passer par la gare St Charles, desservir Toulon en antenne, avoir

suffisamment de trains et aller jusqu'à Nice en 3 h 40, ceci pour un coût de l'ordre de 5 milliards d'euros.

**Frédéric MARSAL, de La Garde**

Je suis enseignant et je fais faire des calculs à mes élèves. J'ai choisi deux exemples :

- Aurillac-Paris, 600 kilomètres en 6 heures, soit 100 kilomètres/h ;
- Toulon-Paris, 900 kilomètres en 3 h 50, soit 235 kilomètres/h : qu'est-ce qu'on attend de plus ?

5 milliards euros, c'est énorme ! La galerie des glaces de Versailles est restaurée pour 12 millions d'euros. Avec 12 millions d'euros, vous n'allez faire que 500 mètres de LGV !

**Philippe MARZOLF**

Quelle est votre proposition ?

**Frédéric MARSAL**

Je suis contre la construction d'une ligne LGV. Marseille et Aix ont déjà le TGV : ce n'est pas elles qui vont nous embêter. Toulon, avec une desserte à 235 kilomètres/h, cela suffit. Moi, je vais défendre Aurillac, Guéret... Le Paris-Nice, je le ferai passer par Turin puis par la ligne Turin-Lyon.

**Philippe MARZOLF**

Avez-vous calculé le temps de parcours d'un Paris-Nice qui passerait par Turin ?

**Frédéric MARSAL**

Je vous ai envoyé aujourd'hui une lettre avec accusé de réception, que vous aurez demain à Marseille.

**Philippe MARZOLF**

Attention aux grèves.

**Frédéric MARSAL**

Je l'ai envoyé par mail à Madame Cadet tout à l'heure. Je pense qu'il n'y aura pas de grève sur le mail.

**Philippe MARZOLF**

Madame Cadet n'est plus secrétaire générale.

**Frédéric MARSAL**

Vous me donnerez votre adresse mail et je vous l'enverrai.

Tout dépend si vous voulez passer par Breil-sur-Roya, Tende puis Cuneo, Coni et rejoindre Turin ou si vous voulez passer par la Ligurie, c'est-à-dire Imperia, Sanremo et ensuite rejoindre Turin.

**Robert GIRAUDO, Association pour la Protection de l'environnement sur la commune de Vidauban et dans le Var**

Je souscris à ce qui a été dit. Pour la clarté des débats, j'aimerais que l'on arrête de dire Paris-Nice en 3 h 40, parce que, au temps de trajet ferroviaire, il faut rajouter le temps de trajet entre la gare de Mandelieu ou de Cuers et le centre-ville de Nice (1 heure à 1 h 30 de route !). Si une gare est construite à Cuers, non seulement on détruit la campagne mais en plus le temps de parcours est allongé.

**Pierre QUILLIET**

Dans notre projet, toutes les gares sont en centre ville.

**Robert BENEVENTI, maire d'Ollioules, vice-président de TPM, responsable du SCOT de l'aire toulonnaise**

Je voudrais demander à RFF s'il ne pourrait pas réétudier le projet de la FNAUT, car les gares construites en pleine campagne détruisent des terres agricoles et ne sont pas multimodales. En plus, les gares de centre ville attireront beaucoup plus de voyageurs. Quant au coût, il doit être rapporté à la clientèle. C'est un investissement à long terme. Si l'investissement est plus élevé, s'il y a plus de clients, la rentabilité se calcule, il peut y avoir un rapport qui reste positif. TPM a une proposition avec une gare à l'est de Toulon, pour favoriser le multimodal TGV, TER, tramway, bus urbains.

**Pierre QUILLIET**

Je cite le cas de Lyon Part-Dieu et de Lyon St Exupéry. Les clients ont choisi. Tous les TGV, mis à part un TGV qui vient du Sud-Est, s'arrêtent à Lyon Part-Dieu car les gens veulent descendre en centre-ville.

**Michel CROC**

Monsieur le président, nous travaillerons bien volontiers avec vous. Comme vous êtes responsable de l'urbanisme, c'est vous qui savez nous dire où mettre une nouvelle gare si on doit mettre une nouvelle gare.

Si je disais qu'une gare nouvelle ne consomme pas d'espace, je serais un menteur.

Quand nous proposons des gares nouvelles, nous ne proposons pas de supprimer les gares de centre ville. Les gares nouvelles de la LGV PACA sont toutes au croisement de la ligne existante : elles auront toutes des correspondances TER directes. Avoir une gare de centre ville et une gare d'agglomération à l'extérieur, cela veut dire répondre à deux façons d'aller prendre le train, cela répond à deux types de dessertes. Les habitants du centre ville vont prendre le train à pied, en tram ou en bus. Les habitants de la périphérie vont prendre le train en voiture ou en TER. Il ne faut pas confondre LGV et TGV. Le propre du TGV est d'aller dans les gares du centre ville. En 2015, 2020, la SNCF, qui est un transporteur dont le but est d'aller chercher les clients là où ils sont, répartira les TGV entre les gares de centre ville et les gares de périphérie en fonction des clients.

### **Monsieur MARCUCCI, représentant de l'agglomération de Nice Côte d'Azur**

Je voudrais vous faire part de la délibération prise à l'unanimité par l'agglomération de Nice Côte d'Azur le 7 mars dernier au sujet de la LGV.

En termes d'argumentation et d'esprit, Nice Côte d'Azur compte 500 000 habitants, qui ont besoin d'améliorer l'accessibilité et de dynamiser le développement économique de la métropole. L'agglomération de Nice Côte d'Azur souhaite mieux relier la Côte d'Azur aux autres métropoles européennes et desservir la principale destination touristique de l'Europe, y compris avec le Var. L'esprit fondamental, c'est aussi de proposer une infrastructure respectueuse du cadre de vie. L'agriculture est un élément important à prendre en compte, une fois que les tracés seront à l'étude. L'agglomération de Nice Côte d'Azur souhaite également définir des tracés et des équipements à des coûts raisonnables.

Fort de ces préalables, Nice Côte d'Azur souhaite la création d'une liaison Nice-Paris en 3h30 voire 3h40, une connexion au réseau actuel ferroviaire à proximité de Nice, la création d'une gare sur le site du pôle multimodal de St Augustin (gare déjà prévue au contrat de plan Etat-région) 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.

### **Gérard TAUTIL, représentant de la fédération provençale du parti occitan et président de l'association pour l'alternative citoyenne**

Je voudrais interpellier Monsieur Beneventi. Il m'en donne rarement l'occasion puisque, dans les conseils municipaux, il ne me donne jamais la parole. Sans polémique aucune, vous avez un double langage concernant le tracé du TGV. Quand vous nous dites que la Pauline sera un succédané de la gare de Cuers, vous nous dites clairement que vous transposez le même problème en un lieu distant de 5 kilomètres de Cuers. Concernant les terres agricoles, vous n'avez de leçons à donner à personne, puisque sur Ollioules, vous avez été primé pour la liquidation des terres agricoles. Je tiens à le dire publiquement, ce n'est pas de la diffamation, c'est un constat.

**Philippe MARZOLF**

Merci de ne pas sortir du sujet.

**Monsieur BENEVENTI**

Excusez-moi, mais Monsieur Tautil a affirmé une série de contrevérités, que je dois reprendre les unes derrière les autres.

Un, pour parler dans un conseil municipal, il faut être élu, ce qui n'est pas le cas de Monsieur Tautil. Monsieur Tautil s'est bien présenté contre moi, mais il a fait tellement peu de voix qu'il n'a pas été élu.

**Philippe MARZOLF**

Ce n'est pas dans le débat.

**Monsieur BENEVENTI**

Je sais, mais j'explique pourquoi je ne peux pas donner la parole à Monsieur Totil. Le conseil municipal n'est pas un débat public.

Deux, les terres agricoles représentent 20 % du territoire d'Ollioules, et non pas 12 % comme dans le département du Var.

Quand quelqu'un affirme des contrevérités, il est très difficile de croire tout ce qu'il peut dire.

Dans mon intervention, je préconisais d'étudier aussi la solution préconisée par Monsieur, parce que la réalisation de la LGV interviendra en 2020 : dans 15 ans, la circulation routière sera saturée, l'air sera pollué et le transport en commun sera de plus en plus nécessaire : c'est pourquoi nous sommes favorables à la LGV.

Je suis d'accord avec l'intervention du représentant de la communauté niçoise. La LGV doit être la colonne vertébrale de la région, elle ne doit pas la couper en 2. Le temps de trajet Nice-Paris est important : il faut en tenir compte. Nous savons que la vitesse d'exploitation peut être améliorée, permettant de gagner de 15 à 20 minutes sur la distance Nice-Paris. Partant, il ne faut pas se priver d'étudier des tracés permettant de mieux desservir les centres villes.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose de passer à l'auditionné suivant, sinon nous ne pourrions pas respecter les délais.

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

En tant que président de l'appellation Côtes de Provence et au nom des Coteaux varois et de toute la viticulture varoise, je voudrais vous faire part des très vives inquiétudes que suscite ce projet. Je

vais m'efforcer de vous en expliquer la nature, sachant que Monsieur Bouisson, au nom de l'association ADIPA, interviendra sur l'un des aspects de ce dossier qui résulterait de l'implantation d'une gare dans le vignoble de Cuers, et Monsieur Pastorino, secrétaire général de la fédération des caves coopératives du Var, rappellera plus particulièrement les enjeux économiques que représente la viticulture dans ce département.

Je vais d'abord vous rappeler ce qu'est une AOC en général et ce qu'est plus particulièrement l'AOC Côtes de Provence et les Coteaux varois. La notion d'AOC repose sur le fait prouvé que le vin tire ses caractéristiques olfactives et gustatives du milieu naturel dont il est issu. La combinaison du sol, du climat et du savoir-faire des hommes qui le mettent en valeur a créé la notion de terroir, qui, elle, n'est pas transposable. De même, le vignoble contribue de façon primordiale à la préservation des écosystèmes en permettant par exemple le maintien du milieu ouvert, c'est-à-dire en limitant le développement excessif de massifs forestiers ou de friches et en préservant de ce fait une biodiversité quelquefois exceptionnelle, comme l'illustre le classement en zone Natura 2000 du vignoble de la plaine des Maures. De plus, il joue un rôle capital dans la lutte contre l'incendie par son effet pare-feu et dans la préservation de l'espace rural. Celui-ci est le contrepoids nécessaire à une urbanisation qui risquerait sans cela d'être encore plus galopante.

Venons-en si vous le voulez bien aux Côtes de Provence et aux Coteaux varois en particulier. La vigne est présente en Provence depuis 2 600 ans, ce qui en fait le vignoble le plus ancien de France. Les Côtes de Provence sont produites par 43 caves coopératives, 355 domaines particuliers sur un peu plus de 20 000 ha répartis sur 84 communes et sur 3 départements. Cette superficie a fait l'objet d'une délimitation parcelle par parcelle au vu de la géologie, de l'hydrologie, de l'altitude et de l'exposition. C'est ce qui nous fait dire que le vignoble AOC est une denrée rare, car toute surface consommée par l'urbanisation ou par des infrastructures de transport est une surface perdue. Au fil des années, certains cépages ont montré leur affinité particulière avec ce terroir et ce climat et ont permis d'exprimer une originalité forte. La première d'entre elle est l'importance que revêt chez nous le vin rosé. Les Côtes de Provence sont en effet la première AOC française et même mondiale de vin rosé de qualité et constitue la référence absolue en la matière. Ceci n'est pas un argument publicitaire, mais la stricte réalité reconnue par les plus hautes instances, notamment l'INAO. Quand on saura que, dans un contexte actuel de crise viticole, la consommation de vin rosé est l'une des rares qui se développe, on comprendra l'importance des enjeux et notre volonté de ne pas voir cassée cette dynamique.

La viticulture d'AOC en France représente 7 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel à l'export, soit l'équivalent de la vente de 600 rames de TGV. J'espère que vous apprécierez ce parallèle.

Je voudrais vous faire part des inquiétudes suscitées par le projet de LGV. Selon les éléments fournis par RFF, 1 kilomètre de ligne consomme 7 ha de terres. Quelles que soient les hypothèses de tracés, la LGV représenterait environ 200 kilomètres, soit, déduction faite de quelque 40 kilomètres de tunnels, environ 1 000 ha de détruits. Quand on sait que le vignoble occupe les terres ayant la topographie la plus favorable comme les plaines, les vallées et les plateaux, on peut raisonnablement penser qu'une très grande partie de ces 1 000 ha concerneraient la viticulture. La première atteinte sera constituée par la disparition pure et simple de surfaces à caractère non transposable et non reproductible. La suppression de surfaces agricoles entraîne automatiquement des modifications de structures d'exploitation, des seuils de rentabilité plus élevés, une augmentation des coûts de production, un surdimensionnement des équipements, etc. Dans le cas d'implantation d'une gare et de ses effets induits, les pertes conséquentes des surfaces des

vignobles d'une cave ou d'un domaine peuvent remettre en cause le financement ou l'investissement dans l'outil de transformation. C'est alors l'avenir global de la structure qui est remis en cause. De même, les unités foncières, amputées, sont plus difficilement exploitables et voient leur coût de production augmenter de façon substantielle. De plus, la suppression d'une superficie importante d'un cépage donné entraîne un déséquilibre dans l'encépagement réglementaire d'une exploitation, pouvant amener des pertes de potentiel de production largement supérieures aux surfaces expropriées. De nombreux domaines ou caves produisent leurs têtes de cuvée à partir de parcelles sélectionnées sur des critères bien précis. La disparition d'une ou plusieurs parcelles de la sélection peut modifier la typicité de la cuvée et donc détourner la clientèle. Les ventes directes de certains caveaux pourront diminuer significativement, de par le simple fait de la modification ou de l'allongement du parcours d'accès, mais aussi de la dénaturation du paysage rural dans lequel ils sont implantés. La ligne entraînera également de fortes nuisances acoustiques. L'agro-tourisme, largement implanté dans le secteur, sera également fortement affecté. Le passage de la ligne entraînera automatiquement des modifications conséquentes du réseau hydraulique (assèchement). De même, en fonction de la hauteur de l'ouvrage, certains courants seront modifiés, entraînant un changement du méso-climat (risque de gel accru, tourbillons de vent, pression parasite anormale). Le réseau routier, notamment les chemins ruraux qui desservent bon nombre de parcelles, sera profondément modifié par le passage de la ligne, créant des allongements de parcours conséquents et des traversées de l'ouvrage avec des engins de gros gabarit de type machine à vendanger. La ligne pourra couper des exploitations en deux et rendre plus difficile l'extension des bâtiments ou l'aménagement des parcelles. Les reliquats de parcelle délaissés poseront des problèmes d'intégration dans le paysage voire des problèmes sanitaires. Lors de la construction de l'ouvrage, les parcelles limitrophes recevront des dépôts de poussières et de ciment dommageables à la récolte sur pied, mais également à la physiologie des souches. De plus, certaines unités culturelles seront modifiées temporairement et nécessiteront des réaménagements ponctuels mais onéreux. Le passage de la ligne dans une exploitation entraînera automatiquement une forte dépréciation de sa valeur.

En conclusion, la première question à se poser est de valider ou non la nécessité de cette LGV dans notre région au regard de la déstructuration qu'elle induirait au plan agricole, mais aussi au plan plus général du cadre de vie sans oublier son coût exorbitant. A supposer que l'on réponde néanmoins favorablement à cette question, j'espère vous avoir fait comprendre l'importance et la gravité des atteintes du projet. 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. Si ce n'était pas le cas, nous défendrons avec acharnement les intérêts de notre AOC et de nos vignerons. Nous en avons le devoir et nous nous en donnerons les moyens.

**Philippe MARZOLF**

Merci pour ces précisions.

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

J'avais préparé un beau discours, mais je vais le mettre de côté et je vais vous parler concrètement d'un problème précis et d'une application réelle de ce qui se passerait si la gare s'implantait sur l'agglomération de Cuers.

Je vais vous parler du canton de Cuers et de l'intégration de la gare sur la commune de Cuers. Voilà la plaine de Cuers, Pierrefeu et Puget Ville. L'ensemble de la plaine couvre 5 000 ha de superficie viticoles, elle compte 3 caves coopératives et 38 domaines d'importance variable, de quelques ha à plusieurs centaines. Il se met en place sur cette zone une sous-appellation régionale : un dossier est en cours d'élaboration pour dénommer ce terroir précis et qualitatif « Pierrefeu ». 543 exploitants vivent sur ce territoire et le font vivre. 1 exploitant, il faut le signaler, ce sont 3 emplois induits.

Imaginons que l'on décide d'implanter la gare sur le territoire de Cuers.

En premier lieu, les lignes. Que se passerait-il ? Dans tous les scénarios proposés, nous, sur le canton de Cuers, nous sommes concernés.

Voilà le plan du canton de Cuers. Toutes les parties colorées sont des espaces de vignes. On a trois scénarios de desserte possible.

Le scénario Sud-Ste Baume passerait par la plaine nord de Cuers, rejoindrait le carrefour de la voie PLM en continuant par la suite vers Nice.

Le deuxième scénario est le scénario un axe ou trois axes, vers Toulon Centre et vers Nice.

Le troisième scénario viendrait de St-Maximin ou Pertuis et rejoindrait le sillon permien.

Selon ces trois scénarios, l'emprise de voie ferrée varierait de 8 à 12 kilomètres linéaires. Quel que soit le scénario retenu, sur le canton de Cuers, entre 50 et 80 ha de vignobles disparaîtraient, selon les calculs de RFF.

En deuxième lieu, la gare. La gare doit être en conjonction avec la ligne PLM, proche des nœuds routiers et des axes de circulation. Alors, un nœud routier, nous en avons un d'évident. Nous avons une liaison principale, la RN 97 et l'A 57, et une liaison nord-sud, la voie rapide Brignoles-Hyères. On peut donc supposer que la gare serait dans le secteur. On peut supposer aussi que la jonction avec la voie PLM se ferait par là. On peut supposer également que, pour que cette gare se réalise, il faut qu'il y ait un espace vierge de construction suffisant. On peut donc situer la gare LGV nouvelle dans ce secteur.

Quelle serait cette gare LGV ? Nous savons qu'elle est prévue à l'horizon 2020 pour un trafic passagers de 2,4 millions de voyageurs, soit autant que les deux autres gares nouvelles prévues. On nous a dit également que la gare serait dimensionnée en fonction du nombre de voyageurs qu'elle accueillerait. Donc, si on part sur une implantation de 15 ha qui seraient nécessaires pour la seule gare, on peut raisonnablement penser que ce chiffre sera très largement dépassé du fait de toutes les annexes qui se grefferont à cette gare : locations, parkings, voiries, hôtellerie, etc. Ainsi on peut conclure que cette zone qui est entièrement viticole actuellement serait amputée de 30 à 70 ha

Ainsi, l'emprise moyenne pour la ligne et pour la gare représenterait 120 ha. Il faut rappeler que, pour la LGV Méditerranée, dans toutes les Côtes du Rhône, 800 ha étaient prévus à l'origine et 40 ha ont finalement été amputées au vignoble des Côtes du Rhône. Nous, si la gare et la ligne s'implantent sur notre secteur, 120 ha disparaîtront.

En plus, tout le canton va s'urbaniser, car le littoral ne pourra pas accueillir toutes les populations nouvelles qui vont nous arriver.

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

Les trois premières diapositives ont pour objet de situer la coopération dans le Var. La fédération des caves coopératives du Var regroupe les 51 caves du Var, soit 5 600 viticulteurs et 17 500 ha de vignes (en appellation Coteaux varois, Côtes de Provence, Bandol et vin de pays). Elle représente 105 millions d'euros de chiffre d'affaires. 60 % des vins varois sont produits en caves coopératives. 370 personnes en vivent, sont employées directement par les caves, et près du double pendant les saisons de vendange. Nous sommes l'un des plus grands départements coopératifs. Nous essayons d'être toujours à la pointe, tant au niveau des investissements qu'au niveau des normes que l'on nous impose depuis quelques années. La coopérative est un courant qui existe depuis le début du siècle. Il a son importance.

En quelques mots, le fonctionnement d'une cave coopérative. Les caves coopératives ont été créées au début du siècle pour mettre en commun du matériel. A l'époque, beaucoup de vigneron n'avaient pas les moyens de l'évolution technique du vin. La cave coopérative permet à beaucoup de petits vignerons de pouvoir continuer à vivre de leur exploitation, à faire des compléments de revenus et à essayer de mutualiser leurs efforts.

Aujourd'hui, les plans d'investissement dans chaque coopérative sont très forts en termes financiers. Ils sont mutualisés et ils sont prévus en moyenne pour dix ans. C'est la raison pour laquelle nous sommes inquiets qu'à un moment, la disparition de certains terroirs viticoles remette en cause la rentabilité de certaines caves coopératives.

Les caves coopératives sont aussi des acteurs fondamentaux de l'entretien de l'espace. Aujourd'hui, nous aimons notre département pour ses paysages. Le Var, ce n'est pas les Alpes-Maritimes ou les Bouches-du-Rhône. L'un des rôles de la coopération est aussi de permettre à des exploitants de pouvoir continuer, en plus de leurs vignes, de cultiver des oliviers, des châtaigniers, etc.

Pourquoi la fédération des caves coopératives s'est-elle positionnée en tant qu'acteur ? Si l'on prend tous les tracés, ce sont 27 caves coopératives qui sont concernées, représentant 11 300 ha de production de vin en AOC ou en vin de table. Les caves touchées par les différents tracés réalisent un chiffre d'affaires de 63 millions d'euros, elles emploient 192 personnes à temps plein et près du double pendant les vendanges. Chaque exploitation, c'est une famille qui vit, et chaque exploitation représente trois emplois à côté. Les emplois annexes, ce sont tous les travaux d'investissement (achat de cuverie, réfection de cuverie), qui font travailler des entreprises varoises pour la plupart.

Le poids social des coopératives, c'est quoi ? La coopérative permet aux petites exploitations d'exister, mais elle est aussi un moyen de faire vivre nos villages. Aujourd'hui, on voit dans beaucoup de nos villages le foncier qui explose, des cités dortoirs puisque les gens ne travaillent pas sur la commune. Si on enlève la viticulture, si on enlève des gens qui font vivre le village, c'est tout le petit commerce qui est détruit. On l'oublie trop souvent, on s'imagine que la coopérative

n'est qu'un grand bâtiment. Non, elle fait vivre des gens qui font vivre le village. Et nos villages n'auraient pas autant de charme s'ils n'avaient pas toutes les commodités, tout le petit commerce que l'on connaît. C'est aussi indispensable pour la cohésion du milieu rural. C'est un cercle de vie entre les générations, cela permet entre les aînés et les jeunes de passer un relais, un savoir-faire, un mode de vie.

En conclusion, la fédération des caves coopératives est aujourd'hui très inquiète, parce que la perte de surface agricole mettrait en péril l'avenir de la coopérative. Avec l'accélération de la pression foncière sur les exploitations, les jeunes agriculteurs ne pourront plus s'installer et les paysages varois seront dénaturés. Nous sommes face à un choix de société : voulons-nous ressembler aux Alpes-Maritimes avec une maison sur chaque m<sup>2</sup> ou préserver la typicité de notre département ?

### **Philippe MARZOLF**

On voit bien l'importance de votre profession et l'inquiétude de votre profession.

### **Olivier KLEIN**

Je m'adresse aux professions viticoles, au maître d'ouvrage et aux élus locaux : est-on capable d'allier un projet d'infrastructure avec la maîtrise du foncier ?

### **Eric PASTORINO**

Ce sont les départements et les mairies qui ont la maîtrise du foncier. On peut avoir la maîtrise du foncier à condition d'avoir une réelle volonté.

### **Philippe MARZOLF**

La question de la pression foncière ressort beaucoup dans ce débat public.

### **Hervé de TREGLEDET, directeur de la stratégie et du développement de RFF**

Les questions foncières doivent être prises très en amont. C'est l'expérience qu'ont tous les maîtres d'ouvrage, qu'il s'agisse de construire une voie ferrée ou une autoroute. Plus la question est prise en amont, plus il est facile de trouver des solutions. J'ai donné tout à l'heure l'exemple du vignoble de champagne, avec des relations qui ont été nouées très en amont avec le syndicat général des vignerons de Champagne. Je pourrais donner l'exemple des caves coopératives du Gard. Il ne s'agit pas seulement d'une préoccupation que le maître d'ouvrage doit avoir à toutes les phases d'étude, mais d'une donnée d'entrée qu'il faut, dès le départ, avoir en tête, au moment où l'on imagine un tracé ou un faisceau de tracés.

### **Monsieur BARTOLI, vigneron**

Au-delà de la LGV, est-on capable de définir les besoins d'infrastructure sur le long terme, afin de planifier le développement et d'intégrer dans cette planification la gestion des espaces ouverts,

naturels et agricoles ? On n'arrive pas à faire cela aujourd'hui. Il faut donner une visibilité long terme à ce territoire pour qu'il y ait une meilleure acceptation sociale et pour stabiliser la spéculation. Il faut remettre la politique d'aménagement dans une logique pérenne et non pas, comme aujourd'hui, répondre au coup par coup. La seule question est : à qui profite la non planification ?

**Monsieur MATTEODO, retraité de la DGA à Toulon**

Mon projet dénommé version 2A répond à toutes les doléances qui ont été exprimées, en particulier sur Cuers. Dans mon projet, on longe la voie PLM entre la voie ferrée et l'A 57, on n'élargit pas sur les terres viticoles. Dans mon projet, il n'y a pas de gare à Cuers. La gare se trouverait entre l'Escaillon et la gare de La Seyne-sur-Mer existante. C'est une gare souterraine, avec en surface une gare de TPM. Ce projet se situe dans une zone à faible impact sur l'environnement. En plus, ce projet coûte moins cher que les autres.

**Philippe MARZOLF**

Votre contribution a été reçue, transmise à RFF et mise en ligne sur Internet.

**Bernard GYSSELS, chef de projet RFF**

Le maître d'ouvrage met en place une structure de concertation dès que la décision est prise sur un tracé pour travailler avec les intervenants : on trouve toujours des solutions qui tendent à réduire l'impact sur les terres agricoles annoncé au départ.

**Michel BOUISSON**

L'impact va au-delà des terres agricoles elles-mêmes : ce sont les conséquences de la construction de la ligne qui sont à prendre en compte.

**Joël TEISSERE, président d'une cave coopérative, vice-président des Coteaux varois**

Le maître d'ouvrage a dit à Toulon qu'il trouverait des terres pour compenser les jeunes agriculteurs : où trouvera-t-il des terres dans un département qui n'a plus que 12 % de terres agricoles ? Comment allez-vous pratiquer ?

**Bernard GYSSELS**

Les groupes de travail se mettent en place avec la chambre d'agriculture et tous les services qui connaissent beaucoup mieux que nous le territoire. Nous mettons en place des structures de travail et nous recherchons des solutions.

**De la salle**

Vous n'en avez pas !

**Eric PASTORINO**

Mettez-vous en rapport avec les maires qui ont la maîtrise du foncier.

**Bernard GYSSELS**

Bien sûr.

**Guy GASPERINI**

Nos terrains AOC ne sont pas transposables : on ne peut pas prendre un terrain dans une forêt pour en faire une AOC.

**Dr Philippe DUVEU, anthropologue à la retraite**

J'interpelle les viticulteurs sur un impact qui n'a pas été évoqué : l'impact de la production viticole sur la santé humaine.

**Philippe MARZOLF**

La question est hors sujet.

**Pierre QUILLIET, FNAUT PACA**

Les viticulteurs ne s'opposent pas à la construction d'une autoroute, alors qu'elle détruit beaucoup plus de terres agricoles qu'une voie ferrée .C'est un moindre mal de construire une voie ferrée que de multiplier les autoroutes et les aéroports.

**Eric PASTORINO**

Chaque chose en son temps. Les viticulteurs sont vigilants contre tous les projets qui détruisent des terres agricoles. Sur le tronçon d'autoroute le plus récent dans le Var, entre Le Cannet et Toulon, des associations de défense se sont montrées, la fédération des caves coopératives a été porteur de projet.

**Jean-Charles PIPINO**

Monsieur Klein, vous avez interpellé les représentants de la chambre d'agriculture et RFF sur la question des infrastructures à mettre en place. Je remarque que, chaque fois que l'on parle transport, on parle infrastructure. On ne se pose jamais la question de la modernisation du matériel

roulant. Aujourd'hui, on parle de la modernisation de la voie ferrée, mais on ne parle pas de la modernisation du train. Moi, je monte dans un train qui circule sur une voie ferrée. Si j'en étais resté à la voiture de mon grand-père, je n'irais pas bien vite sur la route. Aujourd'hui, le citoyen est soumis à une technologie qui n'est pas toujours celle qu'il souhaitait, mais qu'on lui laisse entendre comme étant la technologie qui est inéluctable. Or est-ce qu'on n'a pas aussi des questions à poser sur ce genre de choses ? Je répondrai à Monsieur qui faisait de la provocation sur le vin qu'il y a 30 ans que je ne bois plus d'alcool et je suis un farouche opposant à la LGV.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Messieurs les représentants de la profession viticole. Nous passons à l'auditionné suivant.

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

Bonjour et merci de me donner la parole. Après un exposé aussi brillant, il me sera très difficile de me faire entendre.

Vous aurez une vision partielle de ce qui peut être détruit si on ne se concerte pas et si on ne fait pas attention aux impacts d'une LGV.

Nous sommes sur la commune de Cuers.

Cuers vallée nord est fortement impacté par un scénario Sud-Ste Baume et une gare TGV sur Cuers dans tous les cas. La gare TGV, je la développerai très succinctement, car Monsieur Bouisson l'a très bien fait.

La LGV PACA est-elle nécessaire telle que présentée, surtout avec ce scénario qui nous concerne directement ?

Y a-t-il un réel engagement de RFF de construire la LGV jusqu'à Nice ? Compte tenu des coûts très importants entre le Muy et l'arrivée avant Nice, ne va-t-elle pas s'arrêter avant l'Estérel ?

La LGV est-elle finançable ? A ce jour, à notre connaissance, il n'y a aucun plan de financement.

Vous allez avoir un aperçu de la destruction éventuelle notamment pour nous. Dans le tracé sud Ste Baume, la vallée nord de Cuers disparaît, avec ses beaux paysages : les barres de Cuers, sources de la Foux, un vignoble AOC (120 ha), le caractère encaissé de la vallée (avec une répercussion des nuisances sonores), l'habitat prétendu diffus. La vigne est un coupe-feu : en Provence, il faut y faire très attention. De plus, trois structures à vocation sociale pour handicapés viennent de s'installer dans la vallée, sur un terrain légué à la ville. Ces structures sont les seules du Var. Tout le monde y a participé : EDF, la Caisse d'Epargne, le Conseil général, etc.

Le coût de la ligne est très élevé et risque de l'être encore plus quand on sait qu'il est prévu 28 kilomètres de tunnels, avec tous les imprévus possibles compte tenu de la nature des roches traversées. La région pourra-t-elle supporter un tel coût et assumer en même temps le développement des TER qu'elle nous promet ?

La gare de Cuers se situerait en sortie de la vallée de Cuers Nord : impact catastrophique sur la plaine viticole de Cuers (120 ha avec une cave coopérative viticole St Roch les Vignes qui produit

33 000 hl de vin AOC sur la commune et la vallée en produit à peu près le cinquième), augmentation du trafic routier pour aller à la gare et donc accroissement des émissions de gaz d'échappement. En plus, cette gare de Cuers ne fait gagner aucun temps à l'agglomération toulonnaise, compte tenu de la rupture de charge et du rabattement sur Toulon centre. On a étudié les études de RFF. Il n'y aurait que dans le sens Toulon-Nice qu'il y aurait un gain de temps de 30 minutes. On nous présente la LGV comme s'insérant dans l'arc méditerranéen, mais on s'interroge.

Le CIADT n'a pas retenu le Perpignan-Montpellier. Après Nice, que va-t-on faire de la ligne en allant sur Vintimille ? En plus, elle ne se présente pas du tout pour un aménagement du territoire, parce que la desserte se fait aussi sur une bande quasi littorale. On ne tient pas compte du développement du centre Var et du haut Var.

En solution alternative, nous proposons 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. Ensuite, nous préconisons d'avoir sur cette ligne des moyens de transport très modernes, avec une signalisation à la pointe. On pourrait s'inspirer du métro lorrain, qui réussit à transporter très rapidement le voyageur quotidien. Il ne faut pas penser qu'à la longue distance.

Nous demandons aussi une électrification de la ligne Carnoules-Gardanne, connectée sur la ligne TGV Méditerranée, ce qui permettrait de libérer des sillons. En effet, une LGV PACA est nécessaire pour libérer des sillons. Là, on en retrouverait quelques-uns.

D'autre part, nous sommes très étonnés que le département du 04 n'ait pas été du tout consulté. Le président de la CCI de Digne et Monsieur Spagno, député, ont rencontré les chambres consulaires et la direction de RFF. Ils demandent que la future LGV PACA, si elle doit exister, tienne compte du développement sud du département, avec Cadarache qui va accueillir le projet ITER. On se passe de l'accord du Japon. L'Europe a décidé de construire les unités nécessaires à ITER. ITER, dans un premier temps, ce sera 2 000 ouvriers, et par la suite, ce sera énormément de chercheurs.

Pour le fret, nous préconisons le Lyon-Turin et le merroulage.

Pour une desserte rapide de Nice, cela ne passe pas par le sud Var.

Nous ne sommes pas complètement bloqués, mais présentez-nous autre chose, qui n'a pas d'impact sur les paysages et qui tienne compte de la charte de l'environnement récemment signée. C'est important, les paysages, ainsi que la viticulture.

## **Bernard GYSSELS**

L'une des propositions consisterait à retravailler sur la ligne Marseille-Vintimille que vous connaissez tous. Cela nécessiterait des investissements pour pouvoir faire circuler le programme TER. Je vous rappelle que le projet proposé, ce n'est pas que la grande vitesse, c'est aussi un projet de grande capacité, qui a pour objectif de développer les TER sur la ligne existante.

Par rapport aux autres solutions, il est évident que nous cherchons tous une solution raisonnable. C'est justement l'objet du débat public. Je rappelle qu'aucune décision n'est prise par le maître d'ouvrage. Vos avis et vos propositions nous intéressent fortement, puisque d'ici la fin de l'année

nous devons prendre des décisions quant à la suite à donner. Nous sommes à votre disposition pour avoir des réunions spécifiques et étudier dans le détail toutes vos propositions.

**Bernard FONTAINE, conseiller municipal de Garéoult, chercheur universitaire**

Je suis conseiller municipal de Garéoult et je suis aussi chercheur universitaire, ce qui fait que j'ai appris à traiter les dossiers de façon intelligente. On est en train de confondre deux notions complètement différentes : la notion d'aménagement de l'espace avec l'arc Barcelone-Gênes et je dirais même Séville-Rome et un problème purement varois de desserte du Var. En faisant cela, on fait tout pour faire capoter le projet. Vous avez une montée de la radicalisation contre le TGV due à ce mélange des genres. Moi, je propose de séparer les variables, comme on le fait en physique pour sortir des problèmes complexes :

- faire payer par la communauté nationale et européenne une ligne pour aller à Nice sur un tracé qui minimise les impacts sur l'environnement ;
- s'occuper d'améliorer la desserte par TER et par train Corail du Var, en ouvrant la voie Carnoules-Gardanne et en créant une 3<sup>ème</sup> voie sur la ligne Freyssinet PLM.

**Max RICHARD, St Maximin**

Je constate que RFF fait des réponses floues, alors qu'ils y a un cédérom qui fait 600 mégas qui a été édité depuis 1996. Comment se fait-il qu'ils ne répondent pas ? A croire qu'ils ne veulent pas de débat.

**Michel CROC**

C'est noté. A la prochaine question précise que vous poserez, nous répondrons précisément.

Les études qui sont dans le cédérom sont accessibles sur le site Internet de la commission particulière du débat public.

**Philippe MARZOLF**

Les études sont disponibles en version papier dans les trois bureaux. Vous avez un bureau ici, 7 rue Picot.

Il va y avoir une réunion thématique sur l'impact foncier et l'urbanisme : là, il y aura des experts techniques qui viendront et RFF apportera peut-être des réponses plus techniques.

**Un participant**

Chaque fois qu'il y a des questions, on nous dit : il faut faire des études. A quoi ont servi toutes les études alors ?

### **Un participant**

Il ne faut pas nous faire avaler des couleuvres.

### **Une participante**

Le projet coûte de 5,1 à 8,5 milliards d'euros pour gagner 20 à 25 minutes. Pour gagner si peu de temps, on risque de détruire des terres agricoles et des paysages magnifiques. Il suffirait d'améliorer les lignes TER existantes. Ensuite, pour réduire la pollution atmosphérique, il suffit de changer le mode de propulsion des voitures et remplacer l'essence par la pile à combustible. J'ai une documentation scientifique que je pourrai vous montrer.

### **Philippe MARZOLF**

Vous pourrez le montrer à l'extérieur à tous ceux qui seront intéressés par votre proposition.

### **Une participante**

J'ai une agrégation de sciences en biologie et géologie et j'ai un diplôme d'études supérieures de géologie. Je voudrais attirer l'attention sur le risque géologique, car le Var et les Alpes-Maritimes sont truffés de gypse, qui est une roche responsable d'effondrements multiples.

### **Georges CONDÉ, de Toulon**

Je m'adresse à la CNDP. Ne croyez-vous pas que, compte tenu des points de vue divergents entre les différents acteurs et entre les gens, vous auriez pu organiser un référendum dans le Var : « voulez-vous le LGV dans le Var ? ». A partir de là, on aurait pu discuter des tracés.

Par ailleurs, comment seront résolus les problèmes financiers ?

### **Philippe MARZOLF**

Le débat public sur un grand projet d'infrastructures a vocation à recenser les différents arguments pour éclairer la décision du maître d'ouvrage. Pour l'instant, le maître d'ouvrage a étudié des couloirs de passage de 7 kilomètres. Il y aura au moins dix ans d'études complémentaires. Le CNDP n'a pas pour méthode d'organiser des référendums. Par contre, toutes les craintes qui ont été exprimées à Toulon seront transcrites dans le compte-rendu.

### **Georges CONDÉ**

Les maires peuvent organiser des référendums d'initiative populaire. A partir de là, vous auriez une réponse grandeur nature sur l'ensemble du Var et éventuellement sur autres départements. Cela vous donnerait la possibilité soit de débattre sur le tracé et si c'est non, on n'en parle plus.

**Philippe MARZOLF**

On ne débat pas sur le tracé, pour l'instant, on débat sur l'opportunité.

**Georges CONDÉ**

Depuis mardi, j'assiste aux différentes réunions pour me faire une opinion de ce que les gens pensent. Je trouve qu'il est difficile de se faire une opinion, car on ne sait pas où la LGV va passer. En plus, on a l'impression que les dés sont pipés : le tracé Falco qui part de Marseille, passe par Cuers et va directement sur Nice est privilégié.

**Philippe MARZOLF**

Merci de ne pas confondre le maître d'ouvrage, RFF, et la commission qui est indépendante du maître d'ouvrage et qui ne donne pas d'avis sur le projet.

**Olivier KLEIN**

Une réunion publique sera consacrée aux questions de financement le 25 mai à Marseille.

**Nicole MANERA, La Roquebrussanne**

Je voudrais poser trois questions au directeur régional de RFF. Premièrement, le coût de 5 à 8 milliards ne tient pas compte, a priori, du coût des gares, des tunnels, des expropriations et des indemnités. Deuxièmement, on entend aussi parler d'un emprunt sur 50 ans. Est-il vrai que vous allez emprunter sur 50 ans ? Je suis grand-mère d'une petite fille de 3 ans. Si elle a des enfants, ils paieront encore la LGV. Troisièmement, j'ai un doute sur le chiffre que vous avez donné. Seulement 14 ha de champagne expropriés, cela me paraît dérisoire. On est obligé de vous croire, c'est un peu dommage.

**Michel CROC**

Dans les 5,1 à 5,6 milliards d'euros, il y a tout sauf le matériel roulant : il y a les gares, les expropriations, les tunnels, il y a tout, sauf les trains.

**Un participant**

Comment avez-vous pu calculer les expropriations si vous ne savez pas encore combien d'hectares vous allez exproprier ?

**Un participant**

Menteur !

**Philippe MARZOLF**

Ne commencez pas à les accuser de menteurs avant de savoir. Vous venez à peine de les connaître.

**Michel CROC**

Nous avons calculé le coût d'achat des terrains à partir de la valeur actuelle des terrains.

**Mme CHAIX**

A quel prix moyen actuel ?

**Michel CROC**

Nous avons fait quelques hypothèses sur la façon dont on pourra les acheter ou ne pas les acheter.

**Mme CHAIX**

Quel est le prix moyen actuel ?

**Michel CROC**

Je n'ai pas le chiffre là.

**Philippe MARZOLF**

RFF répondra par écrit à ces questions.

**Michel CROC**

Oui.

**Jean-Charles PIPINO**

En 90, sur le Valence-Marseille, vous avez eu l'Union juridique régionale Rhône-Méditerranée : le prix des expropriations est passé de 1 à 10 dans la Drôme, parce qu'on vous a contraint à payer des terres et des propriétés de façon loyale. Avez-vous tenu compte de cela ? Les Varois ne se laisseront pas dévorer tout crus !

**Philippe MARZOLF**

RFF vous répondra par écrit.

**Michel CROC**

Je n'ai pas les prix au m2 sous la main.

**Philippe MARZOLF**

Je peux vous garantir que la Commission, dès qu'elle aura la réponse à l'une des prochaines réunions publiques la donnera en public. Ce sera écrit dans le compte-rendu.

**Michel CROC**

Les investissements d'infrastructures comme les tunnels s'amortissent sur la longue durée : quand on achète un tunnel, c'est pour 50 ou 100 ans. C'est pourquoi les emprunts sont pris sur la longue durée.

**Hervé DE TREGLEDET**

J'ai bien conscience que comparaison n'est pas raison. Je vous ai donné un exemple de concertation entre RFF et les vignerons de Champagne. J'ai sous les yeux le protocole conclu en mai 2002 entre RFF et le syndicat général des vignerons de champagne : je pourrai le remettre à la CPDP. Je vous lis la déclaration de Philippe Fenouil, le président des vignerons de champagne : « des solutions techniques ont été recherchées pour épargner au maximum le terroir en appellation. Alors qu'aux premiers temps du projet, on parlait de 35 ha d'emprise sur les vignes, celle-ci devrait finalement être inférieure à 12 ha » et il conclut « Belle réussite collective ».

**Jean-Claude LHOMMEAU, comité local d'intérêt public (CLIP) de Garéoult**

Il semblerait que le projet proposé puisse rendre service aux Niçois, mais il y a un problème de fond que RFF a soigneusement évité. J'en veux pour preuve le texte que je vais vous soumettre. Il s'agit de la charte sur l'environnement, texte adopté le 28 février 2005 par le parlement réuni en congrès et promulgué le 1<sup>er</sup> mars 2005 par Jacques Chirac, président de la république : « le peuple français, considérant que les ressources naturelles ont conditionné l'émergence de l'humanité, que la diversité biologique, l'épanouissement de la personne, le progrès des sociétés humaines, sont affectés par certains modes de consommation ou de production par l'exploitation de ressources naturelles ». Le tracé de la LGV est contradictoire avec ce texte. Comment RFF peut-il ignorer une charte qui fait force de loi ?

**Philippe MARZOLF**

Je précise que cette charge de l'environnement est adossée à la constitution. Toutes les lois de la république doivent être conformes à cette charte.

**Michel CROC**

Nous ignorons d'autant moins le texte que nous l'avons. Ce texte du 25 février 2005 fait suite au protocole de Kyoto, qui est pris en compte dans nos études, pour évaluer les territoires qu'on va traverser, les enjeux, les impacts. On ne peut pas dire que l'on ne connaît pas ce texte et qu'on ne l'utilise pas.

**Un participant**

Les viticulteurs champenois, du fait de leurs accointances politiques, ont des moyens de pression que les viticulteurs varois n'auront pas. Le président du syndicat général des vignerons de champagne ne s'appelle pas Monsieur Fenouil, mais Monsieur Feneuil : il est aussi président du CNAO, qui regroupe toutes les AOC de France. C'est un grand ami de Chirac. Il téléphone directement à l'Elysée quand il a un problème.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose de passer à l'auditionné suivant.

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

Mesdames Messieurs, quelques mots rapides pour présenter notre association. L'association des usagers de la gare des Arcs Draguignan créée en 1994 compte actuellement 136 adhérents. Le nombre d'adhérents est resté pratiquement constant depuis dix ans. Elle bénéficie du soutien de 53 communes du Var desservies par cette gare. L'association est indépendante de toute fédération des usagers des transports. Elle œuvre à l'amélioration des services offerts en gare des Arcs Draguignan.

L'Assemblée générale de l'association du 6 novembre 2004 a estimé opportun la création d'une LGV et l'implantation d'une gare dans l'est du Var. Elle a toutefois demandé que s'engage dès à présent une concertation avec RFF et la SNCF pour traiter les problèmes actuels de la gare de Draguignan indépendamment de celui d'une LGV. Nos motivations sur l'opportunité d'une ligne de LGV sont au nombre de 3 : les difficultés rencontrées par les usagers, le problème de l'aéroport de Nice et la gare Est Var.

Dire que la LGV ne profitera qu'aux touristes est erroné. La saturation de la ligne ferroviaire Marseille-Toulon-Les Arcs-Nice-Vintimille est bien réelle. La population des départements traversés, Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes est passée de 1 104 128 en 1881, année où cette liaison ferrée a été mise en service à deux voies à 3 775 486 en 1999, date du dernier recensement (augmentation de 300 % de la population). Aujourd'hui, circulent sur cette voie unique des TGV, des trains grandes lignes, des TER et des trains de marchandises. En plus des circulations, il faut prévoir des périodes pour l'entretien ou la réparation des voies existantes. Malgré la modernisation du réseau qui s'est faite depuis 1881, avec l'augmentation des circulations liée à l'augmentation de la population donc des usagers, les horaires sont tellement tendus que, dès qu'un train est en retard, quel qu'en soit le motif, il y a des répercussions sur les trains suivants ou en correspondance. Les usagers connaissent bien ce problème sur la ligne Marseille-Vintimille. La seule solution est d'augmenter dès à présent la capacité de la ligne. C'est ce qui va être réalisé sur

certaines tronçons : Marseille-Aubagne, Antibes-Nice, grâce à une 3<sup>ème</sup> voie. Mais cela est insuffisant pour faire face à l'augmentation de la population : entre 2000 et 2030, il y aura 1 million de personnes en plus en région PACA.

Sur l'axe Marseille-Vintimille, 13 millions de voyageurs TER en 2002, en principe 28,5 millions prévus pour 2020.

Deux solutions pourraient être envisagées : soit doubler totalement les voies actuelles en suivant le même cheminement de Marseille à Vintimille, soit créer une ligne nouvelle.

- Doubler les voies actuelles sur le même itinéraire nécessiterait la modification de toutes les infrastructures des gares, doubler tous les ouvrages d'art avec des problèmes environnementaux et des inconvénients accrus pour les populations demeurant près des voies actuelles. De plus, les estimations des coûts permettent d'établir que ceux-ci seraient supérieurs à ceux d'une LGV.
- Créer une nouvelle LGV, c'est la possibilité d'adapter le tracé en fonction des contraintes, de rechercher la solution la moins pénalisante pour l'environnement et les populations, avec un coût raisonnable. C'est cette solution qui nous paraît digne d'intérêt.

Ce projet nous paraît bénéfique pour les populations pour les raisons suivantes. Les voies actuelles seraient libérées des trains TGV qui y circulent aujourd'hui, mais aussi des trains grandes lignes. Ces deux catégories de train seraient reportées sur la LGV. Le réseau actuel pourrait donc être réservé aux TER et au fret. Deux exemples concrets.

A la gare Les Arcs Draguignan, il y a aujourd'hui, entre 7 heures 30 et 20 heures (après, il n'en est plus question), un train TER en moyenne toutes les 50 minutes. Après la mise en service de la LGV, un TER sur le réseau classique circulera toutes les 30 minutes. Cela signifie pour une personne se rendant journalièrement au travail par train une possibilité de gain de temps de 40 minutes par jour, par rapport au temps de déplacement actuel domicile-travail aller et retour, uniquement grâce à l'augmentation des fréquences de circulation.

Aujourd'hui, un salarié effectuant le trajet Les Arcs Draguignan – Marseille met 1 h 14. en partant de la future gare est Var avec un TER qui circulerait sur la LGV (ce TER serait devenu un TGV régional), la durée du trajet sera de 40 minutes, soit un gain de temps de 1 h 08 par jour sur le même trajet de gare à gare aller-retour. Il suffit de demander aux personnes concernées ce qu'elles pensent d'un gain de temps journalier sur leur temps de déplacement pour aller au travail, leurs réponses sont éloquentes.

Signalons à titre d'information que la région Nord-Pas-de-Calais a fait la démonstration de l'utilité sociale du TGV régional. Nous devrions nous en inspirer. Ces exemples nous font dire que la LGV va aider les populations locales à mieux vivre leurs pérégrinations journalières. Cela ne concerne pas uniquement quelques personnes, la gare des Arcs Draguignan étant fréquentée par 300 000 voyageurs par an.

Par ailleurs, la création d'une LGV évitera de construire un deuxième aéroport dans la région. La saturation de l'aéroport de Nice sera atteinte en 2015 : dans son étude prospective d'avril 2003 intitulée « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », la DATAR préconise la réalisation d'une deuxième piste sur l'aéroport de Marseille et la recherche d'un nouveau site aéroportuaire à l'est de la région PACA sur le site du Lucques. Je cite la DATAR :

« Sur l'aéroport de Nice, situé sur un site très contraint, la capacité maximale estimée entre 16 et 20 millions de passagers sera atteinte aux alentours de 2015-2020. Or l'aéroport est vital pour l'économie de la côte d'Azur. C'est pourquoi les schémas de services collectifs de transport ont inscrit à l'ordre du jour la recherche d'un nouveau site aéroportuaire à l'est de la région PACA susceptible de prendre le relais à terme. Le relief des Alpes-Maritimes de l'est Var conduira vraisemblablement à repousser un tel site vers l'Ouest, le site du Lucques étant évoqué à mi-chemin entre Marseille et Nice. Ce serait l'occasion de créer une plateforme puissante bénéficiant d'un double bassin de chalandise. »

Il existe une solution aux difficultés futures de l'aéroport de Nice : la LGV. L'offre de destination directe avec une trentaine de TGV au départ de Nice, des temps réduits avec la LGV et une tarification attrayante sont les atouts qui permettront le report d'une partie de la clientèle de l'aérien vers le fer. Cette clientèle est rebutée actuellement par la longueur des temps de trajet fer. Nous pensons que c'est le seul moyen qui puisse résoudre les difficultés relevées par la DATAR sans passer par un nouvel aéroport. Nous sommes devant un choix. Si la LGV n'est pas réalisée, nous aurons un autre aéroport dans le Var. De plus, la SNCF et la région ne seront pas en mesure de faire face à la demande de transport fer liée à l'augmentation de la démographie. Cela se traduira par un rapport vers le mode motorisé dont on mesure aujourd'hui tous les impacts sur l'environnement. C'est la seconde raison qui nous a amené à approuver l'opportunité de cette LGV.

En résumé, nous pensons que la LGV PACA répond à la demande de déplacement des populations locales et permet d'éviter la construction d'un nouvel aéroport dans le Var.

### **Un participant**

C'est faux !

### **René DEFURNE**

Laissez-moi finir. Nous aimons vivre, nous aimons notre région et accepter la construction d'une nouvelle infrastructure de transport dans notre magnifique pays n'est pas le choix de notre cœur, mais, face à la réalité, celui de notre raison.

### **Mme CHEVRIER, Cuers**

Je suis ravie d'avoir entendu que vous avez mis le citoyen varois usager au centre de votre débat. Seulement qu'en sera-t-il de ce citoyen varois à l'horizon 2015-2020, sachant la difficulté actuelle pour se loger, la pression fiscale vu le coût exorbitant ? Est-ce que nous pourrions toujours rester et payer les impôts ? On ne nous demande pas notre avis. Si on ne peut pas les payer, on sera bien obligé de partir. Nous serons un peu les Indiens du Var. Nous partirons au centre de la France, parce que nous n'aurons plus les moyens de payer. J'ai lu dans les documents de RFF que les financements sont calculés HT et les gains de temps sont proposés non commerciaux. Pour le lecteur non averti, les panneaux qui sont à l'entrée donnent une mauvaise information.

**René DEFURNE**

Les chiffres dont j'ai parlé sur les gains de temps sont vrais. Les Arcs-Marseille, c'est actuellement 1 h14 avec un train qui s'arrête à Toulon. Si on met un train à partir de la gare Est-Var, il met 40 minutes pour se rendre à Marseille.

**Michel CROC**

Comme la construction d'une LGV est un investissement, la TVA est payée par celui qui achète le billet. Le prix de l'investissement est hors taxe. Il ne faut pas compter la TVA deux fois. On ne dépense pas de la TVA pour construire une LGV. C'est quand on achète son billet de train que l'on paye la TVA.

**Mme CHEVRIER**

L'information n'est pas suffisamment lisible.

**Maryse ARCHAMBAULT, SNCF**

Vous avez raison sur les temps de parcours. On met en avant le temps de parcours le meilleur : 3 h 40 pour le Paris-Nice, et on le compare à ce que ferait aujourd'hui un TGV Paris-Nice sans arrêt (5 h 05). On annonce donc un gain de temps de 1 h 25, ce qui est la réalité. Pourquoi 3 h 40 ? Parce que, compte tenu de l'augmentation de trafic qu'on va obtenir si on arrive à faire ce projet, on mettra en place des Paris-Nice sans aucun arrêt. Pour autant, beaucoup d'autres trains s'arrêteront dans les gares de la ligne nouvelle (7 à 8 minutes par arrêt). Nous avons déjà calculé, sur demande d'un certain nombre d'entre vous, les temps moyens d'accès à chaque ville.

**Michel CALESO, Vidauban**

Je signale que l'aéroport de Hyères tourne à seulement 50 % de sa capacité.

**René DEFURNE**

La DATAR n'en parle pas : cela m'a surpris.

**Jean-Charles PIPINO**

Il faut citer le document de la DATAR jusqu'au bout. La DATAR, dans ses conclusions, disait que la LGV, dans son offre de temps, ne résoudrait en rien la saturation de l'aéroport de Nice, du fait que l'offre de transport ne correspondait pas à l'offre de l'aéroport de Nice.

**Philippe MARZOLF**

Le rapport de la DATAR est téléchargeable sur le site de la DATAR et sera bientôt disponible dans les bureaux de la CPDP, en tout cas à Toulon.

**Michel CROC**

Au vu de l'expérience de Paris-Lyon, de Paris-Bruxelles et de Paris-Marseille, il apparaît que la sensibilité au temps de parcours évolue au fil du temps. Si aujourd'hui, nous offrions un Paris-Nice en 3 h 30, la moitié des voyageurs opterait pour le train et l'autre moitié choisirait l'avion (alors qu'aujourd'hui seuls 5 % des passagers prennent le train). Dans 10 à 15 ans, nous estimons qu'en offrant un Paris-Nice en 3 h 40, on aura le même partage, ce qui représente de l'ordre de 1 million de voyageurs en plus dans le train.

Par ailleurs, sachez que RFF fait une étude des conditions de réouverture de la voie ferrée pour desservir l'aéroport de Hyères.

**Michel REBEC, ancien président de Toulon Var Déplacement**

La grande rivalité est la rivalité TGV/avion entre Nice et Paris. Passer par Marseille et Toulon ne doit pas grever énormément le temps de trajet Paris-Nice. Ensuite, cela permettra un prolongement vers l'Ouest, l'arc méditerranée, etc.

**Philippe MARZOLF**

Vous avez une question ?

**Michel REBEC**

Les Niçois exigent de mettre 3 heures 40 par le TGV ou 3 heures 50. Je pense que le TGV n'est pas vraiment concurrentiel à partir de Nice par rapport à l'avion.

**Philippe MARZOLF**

Le Monsieur de Nice est parti, je crois, mais les Niçois voulaient plutôt 3 h 30 – 3 h 40.

**Christian MOULIN, La Roquebrussanne**

D'abord, je voudrais répondre à l'élu de Garéoult qui nous a reproché de faire l'amalgame entre l'aménagement du territoire et la desserte européenne. Si on fait l'amalgame, c'est peut-être parce que, pour nous faire avaler la couleuvre, RFF met en avant l'aménagement du territoire dans le Var. C'est ce qui est dit dans les tracts. Pour ce qui est de la desserte européenne, ce n'est pas gagné. Pour ce qui est de l'amélioration des TER, je suis très sceptique. RFF n'a pas d'argent pour financer la LGV. C'est donc le contribuable qui va la financer sur 50 ans. Qui va payer des TER

pour les mettre sur les rails ? Où va-t-on prendre l'argent ? On va devoir attendre 60 ans pour financer des TER ?

Par ailleurs, si on regarde ce qui s'est passé sur le TGV Méditerranée, je parle en connaissance de cause, je suis originaire de la région de Valence. Aujourd'hui, si vous voulez faire Valence Montélimar, je vous conseille de prendre votre voiture, parce que sinon vous allez rester longtemps sur le quai de la gare, plus de 40 minutes par jour.

Enfin, sur le TGV Méditerranée, j'ai été chargé de l'étude des terrassements sur la plaine de la Galore. En fondation, une ligne TGV ne supporte pas de passage d'eau. Il faut absolument canaliser les eaux pour qu'elles n'arrivent pas sur la voie. Sur la plaine de Galore, on a tout massacré à coups de grands ouvrages de drainage et de captage pour ne pas nuire à la ligne TGV.

### **Bernard GYSSELS**

Vous prenez l'exemple de la Galore : c'est la ligne qui contourne Lyon et pour laquelle il a été nécessaire de construire des tunnels et des viaducs du fait du relief. Sur cet exemple, je n'ai pas les éléments pour infirmer ou confirmer ce que vous dites. Par contre, je peux donner comme exemple ce qui s'est passé sur le TGV Méditerranée où tout a été mis en œuvre pour assurer l'insertion paysagère de la ligne, la protection phonique et la protection des eaux souterraines et de surface. Je peux vous assurer que tous ces problèmes sont pris en compte par le maître d'ouvrage.

### **Christian MOULIN**

Au niveau environnemental, cela a été un massacre ! J'ai vécu 20 ans dans la région de Valence : je ne m'y reconnais plus. Ce sont des collines entières qui ont été déplacées, parce que le TGV n'accepte pas des pentes de plus de 3,5 %. Soit on comble avec des remblais soit on fait des grands viaducs qui dénaturent le paysage.

### **Un représentant de l'association des usagers de la gare des Arcs Draguignan**

Dans la mesure où vous alimentez les flux en augmentant le nombre de TGV, quelle disposition allez-vous prendre pour que l'axe central puisse accepter un nombre de trains beaucoup plus important ? Je repose la question que j'ai déjà posée à Marseille et je demande une réponse écrite.

### **Michel CROC**

Aujourd'hui, le tronçon le plus critique est le tronçon Paris-Lyon

### **Un représentant de l'association des usagers de la gare des Arcs Draguignan**

A l'heure actuelle, il y a un train toutes les 4 minutes.

**Michel CROC**

Aujourd'hui, il y a un train toutes les 5 minutes, soit 12 trains à l'heure aux heures de pointe de la desserte Paris-Lyon (2 à 3 heures par jour le vendredi). On peut passer rapidement à 13 ou 14 trains à l'heure. A l'horizon du projet, on aura mis en place la signalisation européenne unifiée (ERTMS), qui permet de faire toute la journée 15 trains à l'heure. Plus le réseau TGV se développe, moins les pointes sont concentrées sur le tronçon Paris-Lyon. A l'horizon 2020, cela fonctionne : nous avons fait les calculs.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose d'écouter l'auditionné suivant : Robert Macia, président du groupement départemental d'associations d'intérêts de quartiers. Comme il ne se manifeste pas, je vous propose de passer la parole à Monsieur Pernoud.

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

J'ai été un peu surpris de ne pas trouver d'étude générale de PACA. J'ai donc été voir il y a 3 semaines Michel Vermeulen, qui est responsable des transports à la DATAR, qui m'a dit que RFF l'avait refusée au début de leurs études. J'espère que de nouvelles discussions vont être reprises dans ce sens.

Le centre Var connaît une croissance démographique rapide : + 25 % en 1999 et + 20 % en 2003. ce matin, j'ai eu une réunion avec Mme Leduc à l'Insee de Marseille, qui est d'accord pour nous faire une évolution de la population et des migrations résidentielles ou des migrations domicile-travail, pour réétudier tout cela. Dans 20 ans, la situation ne sera pas du tout celle d'aujourd'hui. Aujourd'hui, le littoral est saturé dans toute la région. En 2015, nous dit l'Insee, le centre Var sera saturé : seul le haut Var offrira des conditions de vie correctes.

Pourquoi RFF a-t-il supprimé le sillon qui passe par le Haut Var et qui figure dans le cédérom ? Je pense que c'est sous la pression de certains élus du littoral.

L'installation d'ITER à Cadarache demande aussi à être prise en compte. Cadarache, je l'ai dit mardi dernier à Monsieur Falco, n'est pas dans l'arrondissement de Toulon. C'est vraiment très haut par rapport à Toulon. C'est le sillon du haut Var qui correspondrait le mieux pour desservir Cadarache.

Nous ne sommes pas favorables au tracé du littoral, pour plusieurs raisons.

Devant le souhait des Niçois d'un trajet le plus bref possible pour les TGV en provenance de Paris, le tracé littoral n'apporte pas de gain substantiel.

Le coût du tracé littoral est prohibitif : un tunnel sous Marseille impliquant une gare – et ses parkings indispensables – voir la situation actuelle en parking d'Aix TGV- à peut-être 35 mètres de profondeur ou plus, puis un tunnel sous Aubagne, pour une arrivée à Toulon en centre ville... dans quelles conditions ?

Une gare, non pas à Toulon centre ville mais à Cuers ou La Pauline, allongerait la durée du trajet, compte tenu du temps nécessaire pour revenir de Cuers ou de la Pauline sur le centre-ville.

La position des voyageurs aériens Nice-Paris : prendront-ils dans 20 ans – à durée égale de voyage – le TGV à la place de l'avion pour se rendre à Paris ? Aucune étude n'a été faite sur ce sujet. Pour ce qui est de la liaison LGV Toulon-Paris, quelle est la part potentielle de marché ? Actuellement, les personnes qui, de Toulon se rendent à Paris pour une réunion de journée – même avec un gain de temps d'une demi-heure dans le meilleur des cas – ne pourraient être avant 9 heures à Paris, ce que leur permet actuellement le transport aérien.

Aucune étude n'a été faite, sur le nombre de déplacements actuels entre Nice et Paris, tous moyens confondus, par rapport au nombre de déplacements Nice-Paris : la circulation Nice-Marseille en grande vitesse justifie-t-elle ou non de pénaliser la durée de parcours Nice-Paris ?

Nous faisons la proposition suivante, sous réserve de la consultation des gens du haut Var qui ne sont pas amenés à participer à ce débat public. A cette occasion, je félicite la CPDP. Quand j'ai entendu le maire de Toulon critiquer Philippe Marzolf, je ne l'ai pas supporté car c'est la première fois qu'on a une vraie démocratie en France.

L'idée du tracé du haut Var n'est pas nouvelle, puisque dès 1861 ont été étudiées des solutions de désenclavement de cette région, aboutissant à l'ouverture du « Central-Var » de Nice à Meyrargues en 1889. L'exploitation cessera en 1950, les faits de guerre ayant détruit les grands ouvrages, privant ainsi le Moyen et le Haut Var de toute desserte ferroviaire voyageurs, puisque la ligne Carnoules-Gardanne a été fermée en 1938.

D'ailleurs, Monsieur Cavaillé, maire de Cadian et président de la commission transport du conseil général du Var nous soutient dans la réouverture de la Carnoules-Gardanne.

Que l'on arrive à Toulon 10 minutes plus tard, et encore les trains directs Paris-Toulon sont suffisamment rapides, il n'y a pas un gain suffisamment qui mérite un financement aussi important. Par contre, si on réfléchit à 20 ans, c'est une ligne dans le haut Var qu'il faut construire : elle passe dans les forêts et ne touche ni les AOC ni les terres agricoles.

Dans les environs de Barjols, il faudrait qu'il y ait une gare dans le Haut Var qui servirait d'oxygène pour l'ensemble du Haut Var, mais également pour les Alpes-de-Haute-Provence qui n'ont actuellement pas de moyens d'accès. Nous avons regardé ce dossier avec les services de l'agriculture, dans le souci de ne pas nous lancer dans n'importe quoi.

En attendant les 20 ans, il y a une solution, celle que nous réclamons depuis 6 ans, c'est la réouverture de Carnoules-Gardanne au trafic ferroviaire et son électrification, qui permettrait aux deux TGV aller-retour Nice-Paris, ne s'arrêtant qu'aux Arcs, de récupérer à Brignoles les 19 000 voyageurs qui achètent chaque année leur billet TGV dans cette gare. De plus, la Carnoules-Gardanne servirait de zone de dégagement du littoral. La SNCF nous suit dans cette affaire car si demain, il reste aux islamistes ou aux Corses quelques pétards non mouillés ou si demain le viaduc de Bandol s'écroule sans pétard mouillé, où passeront les trains sinon par Carnoules-Gardanne ? Pour nous, la ligne du haut Var, avec en provisoire Carnoules-Gardanne, permettrait de développer la région et non pas de la limiter à sa situation actuelle. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Tous les scénarios étudiés par RFF sont mis au débat. Simplement, c'est la Commission qui a demandé à RFF s'ils avaient des scénarios préférentiels : ce sont ces scénarios qui ont été approfondis.

**Jean-Claude PERNOUD**

Les élus du Haut Var ne sont pas invités au débat public. Et pourtant, une ligne dans le Haut Var serait intéressante pour leur développement.

**Michel CROC**

Le scénario Haut Var dont Monsieur Pernoud parle est celui qui est le plus en haut de la carte de droite.

Michel Vermeulen est invité à une prochaine réunion : il dira lui-même ce qu'il en pense.

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait, il est invité à la réunion sur le développement territorial.

**Michel CROC**

Nous estimons que nous nous sommes placés dans le cadre de ce qu'avait dit la DATAR. Les effets territoriaux et d'aménagement d'une LGV, nous les avons fait étudier : c'est l'étude n°9.

**Philippe MARZOLF**

Je vous rappelle qu'il y a une réunion de proximité à Brignoles. Je pense que les gens de Barjols y participeront.

**Michel CROC**

Iter est un très beau projet, mais je ne suis pas certain que le nombre d'emplois créés justifie une gare TGV dans le sud des Alpes-de-Haute-Provence.

Le transfert avion/train a été étudié : nous avons des références récentes sur les comportements des voyageurs aériens (mise en service de la LGV Méditerranée en 2001).

A été étudiée également la réouverture de Carnoules-Gardanne. Vous trouverez cette étude dans le dossier du débat.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Pernoud, vous avez d'ailleurs écrit un cahier d'acteur.

**Jean-Claude PERNOUD**

Si toutes les études qui ont été faites contiennent autant d'erreurs de chiffrage que l'étude sur Carnoules-Gardanne, c'est une catastrophe ! Nous venons d'en remettre 4 pages à la CPDP. Vous irez voir directement notre cahier d'acteurs.

**Michel CROC**

Nous réouvrons le 26 mars Grasse-Cannes pour un coût de 54 millions d'euros (pour un budget initial de 48 millions d'euros) : Carnoules-Gardanne est 3 fois plus long que Cannes-Grasse.

**André GILET, conseiller à TPM**

Je voudrais vous faire part de quelques réflexions à la suite de tous les débats que j'ai entendus.

Il faut tenir compte du fait que les déplacements ne cessent de s'accroître, du fait de l'allongement des distances domicile-emploi (les gens habitent de plus en plus loin du travail, à la suite de restructuration d'activités ou autres, et à cause du prix du foncier) et des nouvelles habitudes de consommation. On n'achète plus au commerçant du coin dans son village, on achète dans des structures commerciales qui ont évolué et qui se sont regroupées par grands pôles. Il suffit de voir les succès des magasins d'usines, notamment dans la région du Lucques. L'Insee prévoit que la mobilité va augmenter de 50 % dans les 15 années à venir.

Par rapport à la pression foncière, je voudrais citer deux chiffres. Entre 1968 et 1999, 20 000 ha ont été consommés dans le Var par les constructions, dont 64 % dans les zones agricoles et les zones forestières. L'urbanisation naturelle du Var, en l'absence de LGV, a consommé 20 000 ha, dont 15 000 dans les zones agricoles. Quand je compare ces 15 000 ha aux 2 000 dont il serait question éventuellement par la LGV, je trouve qu'il y a une disproportion de 1 à 7.

Il faut dissocier l'impact de la ligne de celui de la gare. Les représentants des agriculteurs ont donné des chiffres : 30 ha pour la ligne et 50 ha pour la gare. Pour le moment, TPM n'a pas pris de position officielle sur la gare de Cuers. Le débat est ouvert sur ce problème.

**Philippe MARZOLF**

Le débat vient à peine de commencer !

**André GILET**

L'Insee prévoit 500 000 à 750 000 habitants supplémentaires dans le Var dans 15 ans avec ou sans LGV. Comment faire face à cette augmentation de mobilité et à cette croissance démographique ?

Est-ce que la LGV n'est pas la solution la plus économique et la moins destructurante ? Je m'explique.

Une LGV représente 13 mètres de plateforme, pour 20 millions de passagers/an.

Une autoroute représente 27 mètres d'emprise, pour une pollution maximale.

La plateforme autoroutière est le double de celle d'une LGV plus les talus.

Dernier point, le tracé Haut Var par rapport au tracé littoral : si on court-circuite par le tracé littoral l'agglomération, on court-circuite à terme des 15 ans 400 000 habitants et 140 000 emplois. Ils se déplaceront en voiture.

### **Monsieur MACARIO, Vidauban**

On ne parle pas du Var qui sert de couloir entre Toulon et Fréjus et qui reçoit déjà l'autoroute, la voie ferrée, la nationale 7. Aujourd'hui, on veut y faire passer le TGV. Autrement dit, ce sont les habitants du Centre Var qui payent le plus lourd tribut au TGV.

### **Un habitant de St Maximin**

Je ne vois pas en quoi le LGV aidera à mieux se déplacer dans le Var : aucune gare n'est prévue à La Roquebrussanne ou ailleurs. Développons le transport régional avant de nous préoccuper du transport national et européen.

### **Bernard GYSSELS**

Le projet de LGV est un projet de grande vitesse et de grande capacité. La construction de la LGV permettra non seulement l'augmentation des voyageurs TGV, mais également l'augmentation des trains Intercités (utilisation de la LGV pour se déplacer rapidement entre les agglomérations de la région PACA) et des TER. C'est un projet global qui doit être une alternative au « tout voiture ». Il ne faut pas l'oublier. Nous portons ces éléments à votre réflexion.

### **Un habitant de St Maximin**

Pour aller à Marseille, vous me proposez d'aller à Toulon, pour prendre le TGV jusqu'à Marseille ?

### **Olivier KLEIN**

Je voudrais revenir sur une question posée par Monsieur Pernoud. Sur des trajets Paris-Nice et Toulon-Nice, quels sont les volumes de passagers concernés par le projet ?

**Lise MERMILLOD, RFF**

Nous vous présentons les gains de trafic sur les liaisons de tous types grâce à la LGV. Il faut mettre ces gares en rapport avec le volume de trafics totaux, trafics qui vont largement augmenter d'ici 2020.

Aujourd'hui, le trafic entre les Bouches-du-Rhône et les autres régions de France représente en gros 6 millions de voyageurs par an. En 2020, il y en aurait 8 millions. Vers le Var et les Alpes-Maritimes, on compte aujourd'hui 5 millions de déplacements et on en aurait avec la LGV en 2020 un nombre équivalent à celui vers les Bouches-du-Rhône.

Sur les déplacements TER, je vous présente le schéma de service prévu par le Conseil régional à l'horizon 2020 :

- Un train toutes les 15 minutes entre Aubagne et Toulon ;
- Un train toutes les 7 minutes 30 entre Marseille et Aubagne ;
- Un train toutes les 15 minutes entre Toulon et Hyères.

Les temps de parcours routiers augmenteront de plus de 30 % à l'horizon 2020. Il faudra presque 2 heures 30 pour relier Marseille à Nice en voiture, alors qu'avec la LGV, on peut faire le même trajet en 1 heure 15 ou 1 heure 20.

Les besoins sont réels : en 2020, il y aura 37 millions de voyageurs par an à l'intérieur de la région dans les TER. C'est beaucoup.

La LGV va permettre de donner de la capacité pour faire circuler des trains dans la région PACA, des trains Intercités entre les agglomérations de la région, des trains longue distance TGV en direction de Paris, mais aussi vers l'Italie, vers le Languedoc, vers toute la France.

**Un participant**

Qui va payer les TER ?

**Philippe MARZOLF**

C'est la région qui a son programme de développement des TER.

**Lise MERMILLOD, SNCF**

C'est déjà le cas actuellement.

**Une habitante de Garéoult**

Au niveau du bon sens, un certain nombre de questions me viennent. Quelle utilité de ce débat public quand Hubert Falco dit publiquement : « rien ne me fera reculer. On aura le TGV » ? Par

ailleurs, je me suis aperçu que, pour rejoindre Lyon à partir de Bordeaux ou de Toulouse, vous êtes obligés de passer par Paris. Tout est centralisé à partir de Paris. La ligne LGV directe sur Nice ne va-t-elle pas accroître la migration naturelle vers les pays du sud ? L'augmentation de population sera accrue, en provenance de l'Europe du nord. L'arc latin est séduisant, mais commençons par avoir un réseau français plutôt qu'un réseau européen. Les habitants de PACA paieront la ligne, mais ne l'utiliseront pas forcément. Enfin, pour déplacer les gens, il faudra trouver des solutions. Peut-être faudra-t-il augmenter la capacité du PLM. En tous les cas, Alstom a pris un brevet sur le pendulaire, car cette technologie est moins coûteuse que l'aménagement des LGV. Les pays qui nous entourent trouvent d'ailleurs que ces aménagements sont très chers et ont choisi le pendulaire. Quant à balafre le pays qui a été monté splendidement par les vigneron, est-ce qu'on ne peut pas le balafre à 30 fois moins cher que pour satisfaire quelques esprits politiques et parisiens qui vont déferler et effectivement entraîner une spéculation foncière qui ne sera pas contrôlable.

### **Philippe MARZOLF**

La Commission ne peut que déplorer les prises de position aussi fermées que celle-ci.

### **Michel CROC**

La technologie pendulaire permet d'augmenter la vitesse de l'ordre de 20 à 30 % en permettant au train de se pencher dans les courbes, mais elle ne résout pas le problème de la région, qui est la saturation de la ligne côtière existante. Au contraire, si l'on faisait rouler des pendulaires sur la ligne de la côte, on aggraverait encore le problème de saturation de cette ligne .

### **Jean-Claude PERNOUD**

Il ne faut pas mélanger les débats : la région souffre d'une insuffisance en matière de transports régionaux : il faut « *botter les fesses* » au Conseil régional PACA, à qui incombe cette responsabilité, pour qu'il accélère le programme de développement des TER, à l'instar du Conseil régional Rhône-Alpes. Il y a une réunion de la CPDP au palais des congrès d'Aix-en-Provence le 5 avril à 18 heures sur les TER par rapport à la LGV. Je vous invite à y participer.

### **Philippe MARZOLF**

Il y a aussi une réunion à Cannes sur les TER.

### **Jean-Charles PIPINO**

En 1990, quand on a posé à Charles Fitermann, maire de Salernes, la question du tracé sur le haut Var, il s'est empressé de prendre une motion contre le passage du TGV dans le haut Var. Il était ministre des transports, il savait de quoi il parlait.

### **Philippe MARZOLF**

Nous allons maintenant écouter les derniers auditionnés : Monsieur Pipino et Monsieur Giraud.

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

Nous parlerons à deux voix, puisque je laisse à Robert le soin de vous présenter l'impact environnemental du TGV. Moi, je me contenterai de parler du projet dans sa globalité.

Monsieur le président, je vous remercie d'avoir accepté de nous donner la parole et de mener les débats en prenant le risque d'une véritable démocratie directe. C'est vrai qu'à lire la presse, on pouvait se demander à quoi pouvait servir le débat public puisque les élus, enfin ceux qui ont le droit de parler, les chambres consulaires, le lobby du BTP sont bien d'accord sur le projet. Merci, Monsieur le président, d'avoir accepté que le citoyen lambda que je suis puisse s'exprimer même s'il ne respecte pas toujours les lois d'un microcosme où l'hypocrisie tient lieu de correction. A propos de démocratie, si nous regrettons la position de Messieurs Falco et Lanfranchi, nous les comprenons. Ils n'ont jamais fait campagne sur ce projet au moment de leur élection. Bien au contraire, ils se faisaient même les champions de l'opposition au TGV Méditerranée en 1990, Monsieur Falco en prenant la tête du mouvement des élus contre le train et Monsieur Lanfranchi en disant à qui voulait l'entendre à St Maximin son opposition à un projet qui d'ailleurs ne se ferait jamais. Par contre, Monsieur le président, il eût été souhaitable que tous les habitants soient informés de la tenue du débat et de ses règles. Or samedi encore à La Roquebrussanne, des 300 personnes qui étaient dans la salle, aucune n'avait reçu l'information et beaucoup découvrait le problème.

Encore une fois, je prends la parole pour dire non à ce projet au nom de nos mandants. Pour ce faire, nous prendrons d'abord appui sur l'impact du Valence-Marseille. Aujourd'hui, tout le monde est obligé de reconnaître que la première incidence de l'arrivée du TGV est son impact sur l'immobilier. Le Var connaît dans son ensemble une hausse du prix des terrains et du foncier bâti. Ce qui fait que, comme certaines régions, le Var est recherché, c'est qu'il existe encore chez nous un certain nombre d'espaces restés naturels et une qualité de vie due notamment à ce que certains de ces territoires soient restés à l'écart des grands axes de circulation. La ligne PLM suit la côte, la N7 s'inscrit dans un Var d'influence maritime, les grandes villes sont au sud, de grosses taches vertes restent encore vierges sur les cartes : ces taches vertes sont inadmissibles pour les aménageurs en recherche d'espace. C'est donc là que s'inscrit le projet, en plaçant stratégiquement une gare au centre Var, aux Gâchettes, en rase campagne, au centre de trois espaces remarquables : le sud Verdon, l'Estérel et la plaine des Maures. Si le Lubéron se trouve être, comme certains le disent, le XXIème arrondissement de Paris, l'Est Varois se trouvera être le XXIIème. Il va sans dire que tous les projets golfigues qui aujourd'hui sont en sommeil compte tenu de la pression que leur fait subir le mouvement associatif, mais aussi de leur éloignement des grandes mégapoles en termes de temps de parcours, vont se retrouver dynamisés par une gare TGV à leurs portes. Mais attention, une gare à leur porte, c'est une gare aéroportuaire, avec une consommation d'espace épouvantable. Comme cette gare ne peut par définition se trouver que dans une plaine et qu'une gare aéroport est desservie uniquement par la route, on verra pousser autour de la gare des dessertes à double voie et des parkings. C'est toute la plaine viticole de l'Argens, c'est toute l'agriculture varoise que l'on décapite. Bravo ! On va tuer le Var pour ne garder, à la façon californienne, que quelques îlots protégés, sécurisés, gardiennés, habités par un quatrième âge européen fortuné. Malheureusement, si mon propos semble aujourd'hui caricatural, il sera d'ici quelques années bien en dessous de la réalité.

Que penser d'un projet excentrant la gare de Toulon au nord de la ville ? C'est une fois de plus essayer de vider une population agricole des lieux. Est-ce que la fleur varoise fait de l'ombre sur le

plan européen à la fleur hollandaise ? Par contre, le climat particulièrement tempéré de toute cette région donne des idées à nombre de promoteurs qui verraient beaucoup mieux pousser des ensembles immobiliers que des fleurs sous serre. Pour les Toulonnais, où serait le gain de temps, obligés de prendre la voiture pour aller prendre le train ? Un comble alors qu'ils avaient une gare en centre ville et qu'ils étaient à 35 minutes de la LGV de Marseille en restant paisiblement installés dans le fauteuil de leur train. Là, ils savent à quelle heure ils partent de chez eux, mais ils ne savent même pas, compte tenu de la circulation à Toulon, s'ils arriveront à la gare. Bref, on pourrait prendre tous les aspects du projet et en montrer les nuisances. Deux interrogations cependant.

Pourquoi, si aujourd'hui RFF nous dit ne pas avoir arrêté son choix sur un scénario, lit-on, page 11 de la contribution critique du CNRS de Montpellier que « le scénario 2 axes a été retenu avec un décrochement au nord de Marseille ». Que signifient les discours des Messieurs Gaudin, Falco et Lanfranchi, se répandant en louanges sur le scénario n° 1 ? Nous avons l'impression d'assister à un mauvais film dans lequel les comédiens jouent un rôle convenu et dont le dernier acte est déjà écrit.

La deuxième interrogation porte sur le financement du projet. Lors de sa présentation, RFF s'est tenu en matière de financement à un discours très convenu, se référant à ce qui s'était fait sur Valence-Marseille. Nous avons entendu parler de financement européen, de participation de l'Etat. En lisant la presse, nous sommes arrivés à ceci : 10 % RFF, 90 % les collectivités territoriales. Nous pouvons affirmer qu'à l'heure d'aujourd'hui, le projet n'a aucun financement. Ce dossier financier est inexistant. Certains parlent de fonds de pension, d'autres d'emprunt sur 50 ans. Comment peut-on se lancer dans de tels travaux sans savoir qui va les payer, d'autant que, et les Varois savent ce que c'est avec le tunnel de Toulon, compte tenu de la nature de l'ouvrage, nous ne sommes à l'abri d'aucune vicissitude : tunnel sous l'Estérel, gare souterraine de Mandelieu en zone marécageuse, entrée dans Nice impossible et non encore définie. Bref, non seulement on est dans l'irréalisme le plus total, mais qui plus est, on n'a pas encore trouvé le financier, à moins que la LGV s'arrête à Roquebrune et soit financée uniquement par les contribuables régionaux, les seuls d'ailleurs à n'avoir aucun intérêt dans l'ouvrage.

Vous avez, Monsieur le président, proposé une réunion pédagogique là-dessus, puisse-t-elle se tenir et se tenir à St Maximin qui est le barycentre du projet.

Ce projet est mauvais : mauvais en termes d'aménagement du territoire, en faisant de notre département un territoire uniquement voué au tourisme, obligeant la plupart de ses habitants à le quitter soit parce qu'ils n'auront plus leur place en tant qu'acteur économique, soit parce qu'ils n'auront pas les moyens d'y demeurer ; mauvais en termes de transport car, comme le fait remarquer le CNRS, il va éloigner un certain nombre de villes de la région de l'offre ferroviaire, rallonger les temps réels de transport pour d'autres, ne diminuera en rien la fréquentation de l'aéroport de Nice et, toujours dicit le CNRS, ne résoudra en aucune façon le trafic marchandises.

Par contre, il convient de réfléchir à la façon dont le rail peut reconquérir des parts de marché dans notre région, aussi bien sur les transports de voyageurs intercités que sur les transports de marchandises. Valence-Marseille n'a rien résolu dans ce domaine. Aix-Nice ne résoudra rien. Monsieur le président, quand la CPDP aura statué en défaveur du projet, ce que nous souhaitons, peut-être pourra-t-on, sur le modèle de cette consultation démocratique, donner aux citoyens la parole pour qu'ils écrivent le cahier des charges du transport en Provence dont il a besoin. Merci de m'avoir écouté.

**Robert GIRAUDO, Association pour la Protection de l'environnement sur la commune de Vidauban et dans le Var**

Lors de la réunion qui s'est tenue à Toulon, j'ai eu la confirmation par Monsieur Serra de quelques chiffres que je connaissais. Le Var est aujourd'hui la 1<sup>ère</sup> destination touristique de France. Il aurait pu rajouter qu'il y a un phénomène qui tend à devenir récurrent depuis quelques années : il y a une baisse de la fréquentation dans les zones littorales et une hausse à l'intérieur des terres. La raison de cette situation est l'aspiration des gens à retrouver, quand ils sont en vacances, des lieux de villégiature où la qualité de vie l'emporte sur le strass des soirées jet set. Or le projet LGV tel qu'il nous est présenté viendrait consommer quelques-uns des espaces naturels les plus remarquables du département, les espaces qui a contrario pourraient constituer le « fonds de commerce » de toute une économie basée sur le respect de l'environnement et la mise en valeur des richesses écologiques exceptionnelles de certains sites, parmi eux le sillon permien dont la Plaine des Maures, qui renferme des dizaines d'espèces animales et végétales présentes sur les listes de protection régionales, nationales et de la convention de Berne.

Certaines de ces espèces sont désormais endémiques et les équilibres qui leur ont permis de survivre jusqu'à nos jours sont très fragiles. L'interdépendance des milieux est telle que la moindre perturbation peut entraîner leur disparition. Alors, on entend de plus en plus les politiques français et le premier d'entre eux fustiger l'attitude de certains pays tropicaux ou équatoriaux qui ne prennent pas suffisamment de mesures pour protéger les dernières grandes forêts primaires de la planète. Chaque espèce qui disparaît est une perte pour l'humanité toute entière, disent-ils.

Eh bien, justement, nous nous trouvons dans le même cas de figure dans la région du centre Var. Le projet LGV contribuerait de façon mécanique et inéluctable à la disparition d'espèces. Alors pouvons-nous reprocher aux autres de ne pas faire chez eux ce que nous ne sommes pas capables de faire chez nous ? Ce constat, ce n'est pas Robert Giraudo de Vidauban qui le fait, mais c'est la communauté scientifique tout entière. J'ai là la liste des principaux scientifiques français et européens qui ont signé un manifeste pour la plaine des Maures.

Je voudrais lire aussi la présentation qui avait été faite de la Plaine des Maures par le ministre de l'environnement en 1995 : « La plaine des maures, ensemble naturel dont la richesse biologique et paysagère a été confirmée par des études récentes, est une zone d'intérêt majeur pour la protection du patrimoine naturel méditerranéen. Proposée pour figurer sur la liste des futurs sites protégés au titre de la directive européenne habitat, cette région ne fait actuellement l'objet d'aucune protection réglementaire là où des projets d'équipement lourd et des aménagements diffus ont menacé et menacent encore son intégrité. Par ailleurs, la Commission européenne a mis en demeure la France d'assurer la préservation des milieux naturels de cette région. Une protection réglementaire et une politique foncière doivent donc être mises en place rapidement. » c'est la communauté scientifique tout entière qui fait ce constat. S'il n'en était pas ainsi, ces espaces naturels n'auraient pas fait l'objet du PIG, projet d'intérêt général unique en France, dans le cadre d'une procédure de protection de l'environnement. 19 000 ha sur lesquels les services de l'Etat, DIREN, DDE, ONF, tentent de faire respecter les lois et qui sont gelés dans l'attente de mesures de protection pérennes : réserves naturelles, site Natura 2000, ZPS, arrêté de biotope. Tout ou presque des mesures du droit français ou européen se retrouvent proposées par l'Etat français pour ces espaces. Les inventaires réalisés depuis maintenant 6 ans viennent chaque jour confirmer la richesse des milieux et allonger la liste des espèces protégées qui y trouvent un dernier refuge. Déjà, il convient pour la mise en place des mesures de protection de prendre en compte les activités humaines préexistantes, agriculture, pastoralisme, etc. Le secteur est notamment un terrain viticole reconnu et les frictions

entre les divers intervenants sont inévitables. Depuis 1990, grâce aux associations et à la communauté européenne, de nombreux projets (Michelin, zones industrielles, etc.) ont été abandonnés. Ce n'est pas au moment où l'utopie de protéger cet espace contre les aménageurs et autres lobbies peut devenir réalité qu'il est possible d'admettre qu'un projet, par ailleurs aussi peu porteur d'intérêt pour le Var, vienne remettre en cause ce qui a été réalisé.

Pour finir, je voudrais juste vous lire la déclaration de Messieurs Gaudin et Falco en 1997 : « Le trains à grande vitesse, s'il doit être un TGV normal, n'est plus envisageable ni par son coût que ni l'Etat ni la SNCF ne financeront plus ni par les atteintes supposées aux sites. Mais le choix d'un train à grande vitesse de type pendulaire le reste lui. Un pendulaire ne perdrait que 12 minutes sur un vrai TGV entre Toulon et Nice. » C'est Jean-Claude Gaudin qui a tenu ce discours en région le 23 février 97. Ce discours a été repris par Monsieur Falco. Il faut dire que Monsieur Gaudin ne connaissait pas du tout le sujet dont il parlait puisqu'il n'était que ministre des transports, de la ville et de l'aménagement du territoire.

### **Philippe MARZOLF**

Trois réflexions avant de passer la parole à RFF.

Ne dites pas, Monsieur Pipino, « avant que la CNDP statue sur le projet ». S'il vous plaît, nous ne donnons pas d'avis : nous sommes pour écouter tout le monde, pour faire la mémoire du débat, pour faire un compte-rendu. La CNDP ne statue pas sur le projet.

Par ailleurs, le document que vous avez ici, les 6 pages, a été distribué à 1,5 million d'exemplaires dans la région, dont 800 000 exemplaires sur tous les couloirs de passage. On va vérifier auprès de La poste...

### **Une participante**

Cuers ne l'a pas eu.

### **Dominique de LAUZIERES,CPDP**

La Poste, dans certains endroits, n'a pas pu distribuer le courrier à cause de la neige ; en plus, certains facteurs considèrent que ce document d'information est un courrier publicitaire et ne le distribue pas.

### **Jean-Charles PIPINO**

Monsieur le président, ne prenez pas comme une critique à l'endroit du débat public cette remarque.

Vous vérifiez à chacune de vos réunions que le citoyen ordinaire porte à ce débat. Et même si, en Provence, nous avons une façon quelquefois un peu particulière de nous exprimer, c'est la nôtre. Il faut la prendre avec tout ce qu'elle a de sympathique.

Ce débat public, je suis l'un de ceux qui l'ont voulu parce que, en 1990, on considérait qu'il y avait un manque total de démocratie dans les prises de décisions. Ce débat public, nous le voulons et nous voulons que les citoyens, dans le village le plus reculé, aient la possibilité de savoir de quoi il retourne et de s'exprimer.

### **Philippe MARZOLF**

Quelle est votre proposition concrète par rapport aux problèmes de déplacements ? C'est le pendulaire.

### **Jean-Charles PIPINO**

Je pense que la voie ferrée qui a occupé l'espace méditerranéen n'a pas reçu toute l'attention qu'elle aurait pu mériter depuis déjà longtemps, pour deux raisons. Premièrement, parce qu'elle était hyper-rentable. Donc, on pouvait se passer de quelques minutes sur tel ou tel tracé : on n'avait pas besoin d'investir puisque, de toute façon, il y avait une demande. Deuxièmement, le lobby autoroutier a pris une part importante du marché sans que nous-mêmes nous soyons capables de le maîtriser. Le poids de l'héliotropisme a fait le reste.

### **Bernard GYSSELS**

Au cours des derniers mois, nous avons procédé à l'étude de l'état initial sur tous les itinéraires que nous avons étudiés : tous les enjeux environnementaux sont pris en compte par RFF lorsqu'il poursuit ses études.

### **Robert GIRAUDO**

Si c'était le cas, le tracé qui passe par Cuers et par la plaine des Maures aurait dû être écarté, parce que, dans la plaine des Maures, il n'y a pas un m<sup>2</sup> qui ne soit pas considéré comme un habitat prioritaire.

### **Jean-Pierre MALASPINA, journaliste indépendant à Toulon**

Ce projet est-il rentable d'un point de vue socioéconomique ?

### **Michel CROC**

RFF a calculé la rentabilité socioéconomique du projet (vous pourrez la trouver dans le document), 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 socioéconomiquement rentable, sachant que le plancher a été fixé récemment par le commissariat d'Etat au plan à 4 %.

**Mme CHEVRIER, Cuers**

Y a-t-il un document qui montre que la région s'est engagée à développer les TER ? Pour quelle raison attend-elle une LGV pour faire les travaux nécessaires sur une voie classique pour desservir les populations qui ont besoin de se déplacer entre les cités de la région ? Pour quelle raison ferme-t-on les gares qui se trouvent sur ces circuits actuels ? C'est se moquer des usagers actuels.

**Une représentante de la SNCF**

Le Conseil régional a publié un schéma directeur des transports. La Région voudrait bien rajouter des TER, mais la saturation actuelle de la ligne Marseille-Vintimille ne le permet pas. Tous les TER qui passent sur cette ligne en même temps que les trains de fret, les TGV, les trains Corail, sont gênés dans leur circulation. Dès qu'un train est en retard, tout est en retard derrière. Chaque année, le Conseil régional nous demande de rajouter des trains, mais nous ne pouvons pas mettre en œuvre tout ce qui est demandé parce que nous avons des problèmes de circulation sur cette ligne.

**Mme CHEVRIER**

Dans les études de RFF, il est bien dit qu'il est possible d'aménager la voie actuelle.

**Une représentante de la SNCF**

Il y a dans le contrat de plan Etat-région des projets d'aménagement de la ligne classique pour faire passer plus de TER dans les années à venir. Le projet du Conseil régional est encore plus ambitieux. Pour permettre à tous ces TER de satisfaire les clients, le projet LGV est une opportunité puisqu'il libèrera des sillons.

**Un participant**

Sur 10 intervenants, 7 ont dit non à la LGV, 2 ont dit non à ce projet et 1 a dit oui. S'il fallait noter le projet, il aurait 3 sur 10.

**Un participant**

Il y a 15 ans, quand j'étais encore en activité, j'avais eu des relations avec la direction régionale de la SNCF. A l'époque, il était question de l'arc Espagne-Italie et on le faisait passer par la vallée de la Durance : le trajet le plus économique était le plus au sud, mais la région Rhône-Alpes essayait de tirer la ligne le plus possible vers le nord. Aujourd'hui, Nice fait pression pour obtenir une LGV qui passe par Nice et Gênes.

Il y a un autre point qui est lié à ce problème. On parle toujours des liaisons locales en considérant qu'il faut construire un autre aéroport. Cet aéroport ne se justifie que pour justifier une gare LGV dans le centre Var, alors que Hyères est sous-utilisé et que l'on ne prend jamais en considération le fait que la Défense nationale va renoncer d'ici quelques années à la base aéronavale de Cuers. Cela peut faire un ensemble aéroportuaire non négligeable, avant d'aller construire autre chose.

**Jean-Charles PIPINO**

Dans l'état actuel des choses, j'ai entendu stigmatiser les autoroutes et les gens qui prennent leur voiture pour se déplacer au lieu de prendre le train. La LGV allait résoudre tout cela. Votre serviteur, ce soir, va rejoindre son collègue en Bourgogne, lieu-dit Lyarnet, collègue François Delagrangé, traversé par la LGV Lyon-Paris. Comme il n'y a pas d'arrêt, je vais prendre ma voiture et je vais faire 500 kilomètres. Bravo la grande vitesse !

**Philippe MARZOLF**

Merci à tous pour votre participation. N'hésitez pas à prendre les documents.