

<p>Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Cuers le 3 mai 2005</p>

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes	2
Philippe MARZOLF Président de la CPDP	
Présentation du projet LGV PACA	7
RFF et la SNCF	
Interpellateurs et questions du public	11
<i>Interpellateurs :</i>	
Guy GUIGOU, maire de Cuers	
André GILLET, conseiller technique à la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	
Michèle CHAIX, Stop Nuisances Cuers	
Michel BOUISSON, président de l'ADIPA	
Philippe DUVAL, président du CIL de Cuers	
Frédéric FABRE, représentant de la coopérative St Roch les Vignes	
Pierre GRIMAUD, président de l'association des vignerons de Cuers, Pierrefeu, Puget-Ville	

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Bienvenue à cette réunion de proximité dans le cadre du débat public sur le projet de LGV PACA. Je me présente : je suis Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) qui anime ce débat. Je suis accompagné de Didier Corot, membre de la Commission. Ici, au milieu, vous avez le maître d'ouvrage et les interpellateurs.

Je vais vous présenter le programme de ce soir. D'abord, je vais vous présenter les règles du débat public et ensuite, je ferai un bilan du débat public à mi-parcours. Ensuite, RFF et la SNCF vont présenter leur projet de LGV dans la région PACA. Puis, nous aurons des interpellateurs. Entre chaque interpellateur, nous intercalerons des questions. C'est la raison pour laquelle vous avez sur vos chaises des formulaires de question, qui sont à remplir par écrit, pour pouvoir recevoir une réponse par écrit. Par contre, nous avons à chaque fois plus de questions plus que de possibilités de passage à l'oral. Les personnes poseront leur question à l'oral après tirage au sort de leur numéro de question.

Je vous propose de commencer par la présentation du débat public. Le débat public est organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est une autorité administrative indépendante de l'Etat, du maître d'ouvrage et de tous les acteurs. Elle a été créée par la loi dite de démocratie de proximité du 22 février 2002. Nous sommes là pour veiller au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'intérêt national. La CNDP est saisie sur des projets de LGV, d'autoroutes, de barrages, d'aéroports, etc. La démarche est nouvelle, puisqu'elle date de 2002, mais nous avons déjà organisé une vingtaine de débats publics. Elle nomme une CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. Cette commission est composée de 4 membres et d'un président : moi-même. Nous sommes engagés tous les cinq à travers un code de déontologie et d'éthique : nous sommes là pour faciliter le débat et nous sommes indépendants des différents acteurs et surtout nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. A la fin, nous ferons un compte-rendu exhaustif de tout ce que vous, public, aurez dit sur le projet.

Les objectifs d'un débat public sont d'abord la diffusion d'une information complète et transparente sur le projet. Nous ne pouvons que nous excuser auprès de vous, mais le premier journal du débat a rencontré des problèmes de diffusion car la Poste a été en grève pendant 3 semaines à Marseille. Nous essayons de remettre tout cela en ordre. Autre objectif, la participation active et constructive. Merci ce soir d'être aussi nombreux, vous êtes au moins 400 personnes. Ce débat public a lieu très en amont de la réalisation du projet. Il a donc principalement comme objectif de débattre de l'opportunité du projet et de ses grandes fonctionnalités, afin d'éclairer la décision du maître d'ouvrage.

Les principes qui nous guident sont la transparence (toutes les études, tous les avis, toutes les propositions sont mis à la disposition du public : les 22 études du maître d'ouvrage sont mises en ligne sur Internet et dans les locaux de la CPDP à Marseille, Toulon et Nice), l'équivalence (tous ceux qui sont concernés par le projet peuvent s'exprimer, qu'ils soient citoyens, partenaires ou élus) et l'argumentation (toute position, pour ou contre, doit être argumentée). Si vous êtes contre, il faut répondre au problème des déplacements dans la région. Un exemple, nous sommes partis à

16 heures de Marseille et nous sommes arrivés juste à l'heure. Les problèmes de déplacements sont évidents : il faut trouver des solutions. Nous aurions pu prendre le TER, mais nous n'étions pas sûrs qu'il y ait une gare à Cuers !

Les suites du débat public. Je vous rappelle que le débat public se termine le 21 juin. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet. Le maître d'ouvrage pourra abandonner le projet ou le modifier en fonction de ce qu'il a entendu.

Les documents d'information : la présentation du débat public (c'est le fameux journal n°1, qui a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires dans toute la région ; le numéro 2 est diffusé à 250 000 exemplaires), le dossier du maître d'ouvrage avec sa synthèse et les 22 études qui sont disponibles sur le site Internet ou sur cédérom, les cahiers d'acteurs. 14 sont en cours de diffusion et une trentaine sont en cours d'impression. Au fur et à mesure, de nouveaux cahiers d'acteurs seront édités et diffusés. Ces cahiers d'acteurs ont une importance fondamentale. Ils garantissent la symétrie d'information entre les documents du maître d'ouvrage et les documents des acteurs. Ils sont diffusés au même niveau que le dossier du maître d'ouvrage et imprimés à 30 000 exemplaires.

Les moyens de diffusion. Nous avons trois bureaux, à Marseille, Toulon et Nice, où vous avez une personne qui peut vous recevoir et vous dire où trouver l'information.

Un site Internet (285 connexions par jour).

Un système questions-réponses. 560 questions ont été posées par écrit. RFF a répondu à une partie et nous, la commission, nous vérifions que les réponses sont bien complètes et nous les mettons sur le site Internet.

Un numéro vert, un système de carte T, que les gens peuvent utiliser pour demander des informations ou poser une question.

Une diffusion de courriel à toutes les entreprises de la région, pour que les salariés également puissent se mobiliser et participer.

On a fait également une opération spécifique avec les scolaires et les étudiants, qui seront les futurs utilisateurs du projet s'il se fait. Nous leur avons diffusé, à travers leurs professeurs, un cédérom, pour qu'ils fassent une contribution. Pour l'instant, nous n'avons pas encore de retour.

184 articles de presse ont été publiés depuis le 1^{er} janvier, ce qui est une bonne couverture médiatique.

Les moyens de participation. Près de 4 000 personnes ont déjà participé aux réunions publiques. Nous en avons déjà fait 14. Trois réunions générales de lancement. Des auditions publiques pour que chaque acteur et le public puisse s'exprimer plus longuement et expliciter sa position et ses propositions. Huit réunions thématiques sur les principales questions que nous avons identifiées avec les acteurs : l'arc méditerranéen, le développement territorial, le développement des TER, le transport de marchandises, les enjeux environnementaux, les enjeux fonciers et d'urbanisme. Nous aurons un atelier pédagogique sur le financement le 25 mai et là, nous commençons les réunions de proximité. Enfin, nous aurons trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice, où nous dirons ce que la commission a retenu du débat et où les acteurs diront ce qu'ils ont retenu du projet.

Des études complémentaires ont été réalisées en cours de débat : la CPDP a commandé une étude environnementale sur les 15 séquences paysagères – malheureusement, le bureau d'études n'a pas pu venir présenter son étude ce soir, mais les études sont disponibles. La communauté urbaine de Marseille a fait une étude pour un passage par Marseille et Toulon Provence Méditerranée a fait faire une étude par un cabinet extérieur pour trouver une solution de gare plus près du centre de Toulon. Monsieur Gillet, conseiller du président Falco, vous présentera cette étude. De nombreuses propositions de solutions alternatives ont été faites.

Quel est l'état d'avancement du débat à ce jour ? La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier un projet d'infrastructure. Il serait plus logique que le projet d'aménagement régional précède le projet d'infrastructure et non l'inverse. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, activités agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares : combien de gares nouvelles ? quel projet urbain autour des gares ? quel accès ? quelle desserte ? quel gain de temps réel ? Les gens demandent des liaisons de centre-ville à centre-ville par des décrochements vers les gares urbaines existantes. La demande est forte pour une priorité donnée aux déplacements quotidiens, avec des TER et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. La question qui revient souvent est : quel est le coût réel pour le contribuable de la région ? Pour l'instant, ils ne connaissent pas la réponse. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte voyageurs/marchandises. Nous ne sommes pas arrivés à conclure sur le sujet.

Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes : il n'apparaît pas de projet régional par rapport à cette LGV PACA.

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

Dans le Var, émergence et structuration d'une opposition de principe à la LGV pour préserver la qualité de vie, limitant l'urbanisation et la pression foncière (nous avons fait une réunion thématique sur le foncier et sur l'urbanisation : les outils juridiques existent, mais les collectivités ont quelques difficultés à les mettre en place et le public pense qu'elles n'y arriveront pas), très forte inquiétude sur la pérennité de l'agriculture et notamment des vignobles, contestation assez forte de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers (c'est pour cela que TPM a étudié une gare plus proche du centre de Toulon), demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne) pour le développement des TER.

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

Avez-vous des questions sur le débat public ?

Robert GIRAUDO (association de protection de l'environnement sur Vidauban)

Ma question concernant l'information du public. J'ai eu la surprise de recevoir dans ma boîte aux lettres une information émanant du Conseil général, dans laquelle deux pages sont consacrées à la LGV. Le Conseil général a le droit de faire de la propagande, mais en lisant l'article, j'ai été étonné d'apprendre que la LGV serait financée à l'instar de ce qui se passe en ce moment pour le TGV Est. En effet, j'ai suivi un certain nombre de réunions depuis le débat, et une grande incertitude plane sur le financement. Dans cet article, il est dit que l'Etat financera 39 % de la ligne, que l'Europe en financera 15 %, que RFF en financera 20 % et qu'il restera simplement 15 % à la charge des collectivités locales. Soit on nous ment dans les réunions du débat public, soit le Conseil général ment aux Varois. En plus, c'est avec notre argent qu'il nous désinforme !

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je rappelle que nous avons programmé un atelier pédagogique sur le financement. Nous avons invité des experts, qui viendront nous expliquer comment les autres lignes ont été financées. Nous vous donnerons également des chiffres de budgets des différentes collectivités partenaires, la Région, les 3 départements et les 3 agglomérations, pour apprécier leurs marges de manœuvre financières.

Vous demandez : qui ment ? RFF va vous dire ce qu'il en pense, mais la répartition du financement que vous avez citée est la répartition des contributions sur le TGV Est. Pour l'instant, le financement de la LGV PACA n'est pas du tout décidé. D'abord, nous avons posé la question à la Commission européenne. Ils nous ont répondu que le projet de LGV PACA ne faisait pas partie des 30 projets prioritaires et que, pour l'instant, il n'était pas financé par l'Europe.

Robert GIRAUDO

Avez-vous les moyens d'intervenir auprès du Conseil général pour qu'il cesse de désinformer le public ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le meilleur lieu pour s'informer, ce sont les réunions publiques. Je n'ai pas lu cet article, mais on ne peut pas interdire quelqu'un d'informer le public.

Robert GIRAUDO

Ces pratiques de désinformation venant du Conseil général sont graves !

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous prenons note, mais par rapport à cela, nous sommes assez démunis, à part leur demander de rétablir la vérité.

Robert GIRAUDO

Je vous ferai parvenir la plaquette.

De la salle

Qui va financer ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Pour l'instant, cela n'a pas été décidé, puisque la décision même de faire cette LGV n'a pas été prise. Le temps d'élaboration d'un projet de cette envergure est compris entre 15 et 20 ans. Là, nous sommes 3 ans à peine après le début des réflexions. Il reste encore beaucoup de temps d'études et de concertation.

Monsieur JACQUET (Collectif Sud TGV)

Vous allez rendre un rapport au mois de juillet et d'octobre et ensuite, RFF va dire s'il poursuit ou non son projet. Ensuite, la décision sera ministérielle. Comment la CNDP intervient-elle auprès du ministère pour plaider son dossier, ses conclusions qui pourraient modifier la façon de voir du ministre ? Je crains qu'après le débat, le ministre ne soit soumis à des pressions fortes et je ne voudrais pas que le travail de la CNDP ne soit pas pris en compte dans la décision. Nous voudrions avoir la certitude que ce travail sera lu, entendu, parce que la pression politique a commencé bien avant le démarrage du débat public. Un comité technique, composé des élus des trois départements, s'est réuni et a donné une position bien avant le début du débat public. Aujourd'hui, les gens pensent que la décision de la ligne est déjà prise : ils ont une attitude défaitiste et ils ne participent pas au débat parce qu'ils pensent qu'il n'y a plus rien à faire. Vous faites un travail remarquable de synthèse et j'aimerais que votre travail ne soit pas perdu au fond des tiroirs.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci pour votre soutien. Soyons clairs. La démarche du débat public est une démarche jeune. Nous sommes dans un régime de démocratie représentative : ce sont les représentants du peuple qui, à la fin, prennent des décisions. La démarche du débat public est une démarche de démocratie participative et délibérative. C'est nouveau. Avant, on ne demandait l'avis de personne, on demandait l'avis au moment de l'enquête publique, juste avant le lancement des travaux, sur des points de détail (quelle couleur préférez-vous pour le bâtiment ? Le rose ou le vert ?). Là, on demande très longtemps à l'avance : pensez-vous que ce projet correspond à vos besoins ? Nous, à la CNDP, nous élaborerons le compte-rendu et nous rédigerons 4 pages de synthèse, pour être sûrs que les politiques vont les lire. Nous présenterons notre rapport à RFF et au ministre, mais après la décision leur appartient. Simplement, nous exigeons du maître d'ouvrage que sa décision soit motivée.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var)

Est-il possible que la Commission informe tout le public sur les réponses apportées aux questions écrites par l'intermédiaire d'un cahier d'acteurs ? Ces réponses sont bien mises sur le site Internet, mais tout le monde n'a pas l'outil Internet.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est plutôt la vocation du Journal du débat. Le Journal n°2 a fait une synthèse des premières réunions. Nous avons déjà reçu 560 questions. A la fin du débat, nous en aurons peut-être 1 500. Nous ferons une synthèse des questions qui ont été reçues et des réponses, mais nous ne pourrons pas toutes les mettre. Par contre, elles seront toutes envoyées aux personnes qui ont posé la question et elles seront toutes disponibles dans les bureaux de Marseille, Toulon et Nice. A Toulon, il y a plus de monde qui vient dans nos locaux, mais à Marseille et Nice, il n'y a pas grand monde.

Je vous propose de passer la parole au maître d'ouvrage, RFF, qui a 20 minutes pour présenter son projet.

Présentation du projet LGV PACA

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Bonjour. Réseau Ferré de France est l'établissement public qui est en charge de l'entretien des voies ferrées, de leur renouvellement et aussi de leur développement. C'est à ce titre que nous vous présentons le projet de LGV PACA et que nous avons demandé à la Commission qu'il y ait un débat. On n'est jamais sûr de l'avenir, mais on peut le préparer. Au début des années 90, lorsque la LGV Méditerranée a été présentée pour la 1^{ère} fois, la SNCF avait fabriqué son projet à Paris et est venu le présenter aux élus. Toutes les difficultés qui s'en sont suivies, vous les connaissez. Là, il y a quand même un progrès. Le comité d'orientation qui était présidé par le préfet de région et qui réunissait la région, les 3 départements et les 3 grandes agglomérations a orienté RFF. Il n'a pas décidé puisque RFF a étudié avec les techniciens de toutes ces collectivités une vingtaine scénarios. Parmi ces 20 scénarios, nous en avons approfondi 3 parce qu'il fallait mettre un peu d'ordre dans les idées et illustrer les concepts. Il s'agit bien d'un débat : nous sommes là pour vous écouter sur l'opportunité du projet et sur la façon de le réaliser si RFF décide de poursuivre. Merci.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Bonsoir. L'enjeu de la grande vitesse, c'est de répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes-Maritimes. Pour les Toulonnais, si Paris est encore à 3 h 50, il ne faut plus que 2 h 30 pour rejoindre Lyon, mais les relations restent difficiles pour la capitale varoise du fait de la saturation du réseau actuel. Les habitants qui vivent à l'est du département, c'est-à-dire en Dracénie, autour du golfe de St Tropez et à Fréjus, restent à l'écart du réseau européen à grande vitesse.

En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations, les temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 h 25, à

60 kilomètres/heure. On voit en rouge et en noir, sur cette carte, que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut donc contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

L'autre ambition de la LGV PACA, c'est d'offrir la grande capacité ferroviaire, c'est-à-dire plus de TER pour les déplacements quotidiens. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne ferroviaire sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les TER omnibus et semi-directs ainsi que les trains de fret. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation, dus à leur nombre d'une part et à leurs vitesses différentes d'autre part.

Dans les années qui viennent, le Conseil régional va mettre en service des TER toutes les 7 à 15 minutes au départ des gares des agglomérations, c'est-à-dire une desserte de type RER comme en région parisienne. Deux lignes, l'existante et la nouvelle, permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité attendus par les voyageurs.

Comment réaliser la LGV PACA ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios sont classés en trois grandes familles : les scénarios à un axe, les scénarios à deux axes et les scénarios à trois axes.

- Les scénarios à un axe desservent à la suite Marseille, Toulon et Nice. Deux scénarios ont été étudiés, suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.
- Les scénarios à deux axes desservent d'une part Marseille et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre Durance et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte-Baume.
- Les scénarios à trois axes desservent séparément Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée entre la Durance et le sud d'Aix-en-Provence et de l'itinéraire dans le département du Var, haut Var ou centre Var.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes qui suivent l'itinéraire du centre Var et qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir. Dans tous ces scénarios, l'agglomération toulonnaise est desservie par deux gares, la gare actuelle de Toulon centre et une gare nouvelle au nord de l'agglomération connectée à la ligne existante et reliée à Toulon centre par des TER fréquents, de façon à proposer une alternative à la voiture. Contourner le centre de l'agglomération permet de proposer des temps de parcours compétitifs pour l'est du Var et les Alpes-Maritimes, tout en économisant d'importants travaux. Rapprocher la gare nouvelle du centre de l'agglomération permet d'augmenter la fréquentation des trains, mais pénalise les temps de parcours vers l'est de la région et augmente les coûts.

Sur cette carte, figurent les différents projets de LGV que conduit RFF. Si le coût d'une LGV est compris entre 10 et 15 millions d'euros/kilomètre en surface, il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros/kilomètre en souterrain. Les coûts des sections en tunnel varient en effet beaucoup selon la géologie, selon la longueur et selon qu'il s'agit d'un tube unique pour deux voies ou d'un monotube avec une voie dans chaque tube. Les difficultés de relief et l'importance des zones

densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de ligne nouvelle sont nettement au-dessus des coûts observés pour la plupart des projets en France. Si la moyenne est de 15 millions d'euros/kilomètre, le coût pour la ligne LGV PACA est de l'ordre de 30 millions d'euros/kilomètre. Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections en souterrain qui sont nécessaires : selon les scénarios, ce sont entre 47 et 89 kilomètres de tunnel. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de section en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles en France.

Selon les variantes étudiées, le projet coûterait à ce stade entre 4,9 et 7,5 milliards d'euros et, entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros pour les trois scénarios approfondis. Dans un contexte de rareté des fonds publics, nous devons rechercher un projet qui soit le plus réaliste en termes de coût et le plus générateur de financements propres de la part des acteurs ferroviaires RFF et SNCF.

Alain SEGUIN (SNCF)

Je vais vous présenter ce que la SNCF en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares propose à partir du projet de RFF. Deux principes nous ont guidés pour établir ces hypothèses.

- Nous cherchons à améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire. Il s'agit donc de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de population.
- Nous proposons une alternative à l'avion et à la route tout en préservant l'atout propre au TGV qui est de desservir les centres-villes.

Sur ces bases, nous envisageons une offre TGV qui allie rapidité et proximité. Différentes missions pourraient être envisagées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV provenant de la région Ile-de-France desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de province (ou TGV province-province ou TGV de jonction). Ces TGV s'arrêteraient dans les gares de la ligne nouvelle parce qu'il faut les faire rouler le plus vite possible. Nous envisageons également des TGV sur l'arc méditerranéen, qui relieraient l'Espagne et l'Italie, emprunteraient la ligne nouvelle et s'arrêteraient dans les gares de la ligne nouvelle uniquement.

Le projet fait gagner 1 h 30 sur les trajets entre l'Ile-de-France et la Côte d'Azur et environ 45 minutes sur les trajets vers l'aire toulonnaise. Le meilleur temps de parcours Paris-Toulon est actuellement de 3 h 50 avec un arrêt à Marseille ou à Aix. Le temps de parcours Paris-Toulon Nord serait de 3 heures 05 et de nombreuses fréquences seraient sans arrêt intermédiaire. Les gains de temps permis par le projet sont importants. Ils nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyageurs grandes lignes de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour PACA pourrait ainsi atteindre près de 24 millions de voyageurs par an. A Toulon, le trafic TGV est actuellement de 1,5 million de voyages ; il pourrait atteindre 2,8 millions de voyage. Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées.

Pour Toulon, la desserte TGV offre aujourd'hui 14 fréquences quotidiennes, dont 7 pour Paris et 7 pour la province. D'ici 2020, les projets d'infrastructures nouvelles programmés dans les autres

régions conjugués au projet LGV PACA permettraient d'aller jusqu'à 36 fréquences, dont 14 pour Paris et 22 pour la province, l'Europe, l'Espagne et l'Italie. Par ailleurs, ces nombreux trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intra-régionaux : environ 20 TGV par jour entre Toulon et Nice. Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre avec les TER du Conseil régional pour assurer un bon maillage ferroviaire.

La desserte que je viens de vous montrer s'appuie à la fois sur les gares actuelles et des gares nouvelles. Pour ce qui est des gares nouvelles, nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle : une gare au nord de Toulon, située à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, soit aux environs de Cuers, et destinée à irriguer l'agglomération de Toulon, Hyères et son secteur nord-est, une gare dans l'est du Var, dite Est Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golfe de St Tropez, une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Pour ces 3 gares, nos études montrent qu'elles se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre les zones d'accessibilité du TGV. Pour Nord Toulon, nos études montrent que cette gare située en périphérie de Toulon devra être utilisée en complémentarité avec Toulon Centre. A noter que, dans le cadre du scénario par Marseille, nous prenons l'hypothèse d'une gare supplémentaire qui pourrait être située sur le site de la Blancarde. Enfin, notre souhait général est de continuer à desservir les gares de centre-ville. Nous aurions ainsi 5 gares TGV dans le Var, dont deux pour servir l'agglomération de Toulon.

Lise MERMILLOD (RFF)

Bonsoir, la grande vitesse, c'est des TGV sur la ligne nouvelle comme la SNCF vient de le montrer, mais c'est également la possibilité de mettre en place un nouveau service : des trains intercity à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Ces trains, qui pourraient circuler alternativement sur la LGV et sur la voie classique puisque les réseaux seront interconnectés en plusieurs points, cumuleraient les avantages de la desserte fine des territoires et de la grande vitesse. Ainsi, les temps de parcours sur de nombreuses relations à l'intérieur de la région seraient diminués d'une heure en train. Par exemple, le temps de parcours Toulon Centre-Nice serait de 55 minutes contre 1 h 40 aujourd'hui. En 2020, en voiture, il faudra, compte tenu de la saturation routière, à peu près 2 h 30. Cette nouvelle offre a été mise en service dans le Nord-Pas-de-Calais avec un grand succès.

Avec la LGV PACA, on offre aussi une 2^{ème} ligne à la région : c'est la grande capacité, c'est sur la ligne existante trois fois plus de TER grâce au transfert des TGV, des trains Grandes Lignes, de la ligne classique à la ligne nouvelle. L'ambition du Conseil régional est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les 7 à 15 minutes autour de Marseille et Nice, toutes les 15 minutes autour de Toulon aux heures de pointe. C'est aussi, sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises à destination locale.

Comparons la situation actuelle et la situation future à l'horizon du projet. Aujourd'hui, l'offre est peu attractive dans le Var, correcte entre Toulon et Marseille avec 24 trains/jour, faible vers Hyères (6 trains/jour) et vers les Arcs (5 trains/jour). L'offre est faible, limitée aux heures de pointe et surtout sans continuité de service. Il y a parfois des creux de 2 ou 3 h pendant lesquels il n'y a pas du tout de trains. Avec la LGV PACA en 2020, on pourra mettre en service des trains cadencés, rythmés toute la journée, toutes les 15 minutes vers Marseille en heures de pointe, toutes les 15 minutes vers Hyères en heures de pointe et toutes les 30 minutes vers les Arcs et vers Cannes. On aura donc un vrai service de type RER.

La LGV PACA, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut rendre le train nettement plus attractif, tant pour les trajets de longue distance que pour les déplacements quotidiens. Elle peut rendre à la ligne Marseille-Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

Le train plus attractif, c'est logiquement des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter-cités et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. C'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion, près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plutôt que la voiture. Rappelons simplement que le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la voiture et qu'un déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. Le développement des déplacements en train est donc bon pour la sécurité et la santé publique, il contribue à la lutte contre le réchauffement de la planète, à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Interpellateurs et questions du public

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose d'écouter maintenant le maire de Cuers et ensuite, nous prendrons des questions.

Guy GUIGOU, maire de Cuers

Bonsoir à tous. J'ai participé à une multitude de réunions sur Cuers et dans les villages voisins et partout, il y a eu beaucoup de monde. Je peux dire que, dans ce secteur du département, il y a eu un très grand débat, et cela continue d'ailleurs. Je voudrais vous donner lecture ce soir d'une délibération que nous allons présenter au conseil municipal du 11 mai prochain : « Le département est aujourd'hui confronté à un développement démographique important. La question des déplacements devient de plus en plus problématique dans les villes comme dans les villages. Le Var paie au prix fort le retard accumulé depuis des années en matière d'équipements et d'infrastructures.

Aujourd'hui, les projets qui nous sont présentés, aussi louables soient-ils, ne peuvent se réaliser au mépris des territoires et de ses habitants.

En effet, nombreuses sont les communes qui se sont engagées pour contribuer au développement harmonieux de leurs territoires. Ce dernier passe en premier lieu par la préservation de l'environnement, des ressources naturelles mais aussi par le respect des femmes et des hommes qui habitent ces territoires et qui les font vivre au quotidien.

La commune de Cuers s'étend sur plus de 5000 ha. La plaine arrêtée par le site remarquable des Barres où se situent les ressources hydrauliques, accueille des activités agricoles, oléicoles, viticoles, des zones d'habitation, des établissements sociaux. Une réalité qui doit son existence au travail et à la préservation des savoir-faire de nombreuses générations.

La municipalité de Cuers a renoué depuis 10 ans avec ce choix de préserver à la fois cette formidable richesse naturelle mais aussi son histoire, son patrimoine, ses traditions, ses réalités socioéconomiques. En cela, le POS adopté par le conseil municipal en 2000 rompt avec la logique d'une fuite en avant immobilière encouragée à la fin des années 1980. Ses outils d'aménagement de l'espace lui permettent aujourd'hui de faire face raisonnablement à une forte pression immobilière et foncière due au contexte régional et national. C'est dans ce cadre que s'est engagé le débat public relatif au projet de liaison ferroviaire à grande vitesse en PACA. Sur ce point, il faut mentionner l'important travail d'information réalisé par les associations de la commune et du canton. La question de l'aménagement du territoire est une question en effet trop importante pour qu'elle soit l'affaire de quelques décideurs ou technocrates.

Dans ce débat ont été successivement abordés la question des différents couloirs envisagés par RFF, les hypothétiques gares TGV dans le Var, notamment l'éventualité d'une gare sur Cuers. Après une étude approfondie des différents scénarios envisagés aujourd'hui, il ressort qu'aucun des tracés soumis au débat public ne permet de garantir à Cuers un développement équilibré, à taille humaine dans les conditions énoncées précédemment. Il convient d'ajouter à cela que la plus grande discrétion est faite aujourd'hui sur le coût de réalisation de pareilles infrastructures et en particulier sur leur financement par les collectivités territoriales.

Entendu l'exposé, après en avoir délibéré, le conseil municipal décide :

- de donner un avis défavorable au scénario dit « littoral » qui consisterait à opérer une véritable saignée dans une vallée préservée qui renferme un bassin de vie et de nombreuses richesses naturelles comme les ressources hydrauliques de la commune ;
- de rejeter l'implantation d'une gare TGV infrastructure qui, au-delà de sa taille disproportionnée qui s'étendrait sur plusieurs dizaines d'ha et qui défigurerait totalement notre commune, donnerait à Cuers l'unique statut de banlieue de l'agglomération toulonnaise ;
- d'encourager la CPDP à approfondir ses recherches dans d'autres zones du département du Var pour élaborer un projet de liaison ferroviaire à grande vitesse. »

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce n'est pas la Commission qui va rechercher d'autres solutions. C'est vous qui allez apporter des éléments pour que RFF, s'il décide de poursuivre le projet, recherche d'autres solutions. Je vous propose de prendre trois questions avant le prochain interpellateur. Nous tirons au sort les questions.

Guy FOULON (Garéoult)

Monsieur Falco a, la semaine passée, annoncé que nous aurions à payer 80 % du projet. Comment va-t-il s'y prendre ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Je voudrais donner l'exemple du financement du TGV Est. Pour le TGV Est, l'Etat apporte 39 % des financements, l'Europe 10 %, le Luxembourg 4 %, la région et les départements 23 %, RFF 22 % et la SNCF 2 %.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le financement du TGV Rhin-Rhône est en cours de négociation. Pour le TGV Rhin-Rhône, un débat public a été organisé en 1998. Ils sont en train de négocier les financements en ce moment et les travaux auront lieu dans deux ou trois ans.

Guy FOULON

Et le TGV Franche-Comté ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est le TGV Rhin-Rhône, dont le budget a explosé.

Guy FOULON

En plus, l'Etat s'est désengagé.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous avons prévu un atelier pédagogique sur le financement. Pour l'instant, il n'y a pas de réponse claire et précise sur le sujet. Les négociations auront lieu après, si la décision de continuer est prise.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Sur les nouveaux projets de LGV, l'Etat a mis en place une agence de financement des travaux ferroviaires, dont les ressources proviennent pour deux tiers des bénéfices des sociétés d'autoroutes. Projet par projet, les financements se négocient, mais l'Etat ne se désengage pas.

Marlène JACQUET (Cuers)

J'ai l'impression que la LGV PACA n'est faite que pour les touristes. Quel est le touriste qui viendra nous voir si la plaine de Cuers est recouverte de béton ?

Alain SEGUIN (SNCF)

Aujourd'hui, les touristes représentent un tiers du trafic TGV, les déplacements entre Paris et PACA représentent un deuxième tiers et les déplacements de la région PACA vers les autres

régions de France voire l'international un dernier tiers. Les touristes ne sont pas du tout majoritaires dans le trafic d'une LGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Avez-vous des chiffres précis ?

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Actuellement à Toulon, 21 % des voyageurs voyagent pour motif de tourisme et de loisirs, 30 % pour motif professionnel et 40 % pour motif personnel et privé.

De la salle

A quelle période ont été établies ces statistiques ?

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

En mars 2003, sur une période d'un mois et demi, hors vacances scolaires, nous avons interrogé tous les clients.

A Marseille, 42 % des voyageurs voyagent pour motif professionnel, 35 % pour motif personnel et privé et 17 % pour le tourisme et les loisirs.

A Nice, 43 % des voyageurs sont des touristes et 17 % seulement voyagent pour des motifs professionnels.

Cela montre que, lorsqu'on améliore le temps de parcours, on augmente surtout la part des déplacements pour motif professionnel et des déplacements pour motif personnel.

De la salle

Quelle est la statistique aux mois de juillet et août ?

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Je n'ai pas la statistique.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il faudrait avoir une moyenne sur une année.

Marie-Françoise GANDEL (Cuers)

J'ai l'impression que, malgré le débat, la décision est déjà prise à cause de Monsieur Falco, qui veut absolument avoir une gare près de Toulon, mais pas trop près pour ne pas avoir les nuisances. Notre action portera-t-elle ses fruits ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

TPM a fait une étude pour une gare TGV plus près du centre-ville. Monsieur Gillet va vous en parler. Il a eu le courage de venir. Monsieur Gillet, vous avez la parole pour 7 minutes.

André GILLET, conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée

Bonsoir, il me revient de vous présenter la réflexion de l'ensemble des communes qui sont dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui est lié à l'agglomération toulonnaise. Le SCOT englobe 31 communes situées autour de Toulon, sachant que le département du Var est réparti en plusieurs aires géographiques. Il y a un SCOT autour de Brignoles, un SCOT autour de Draguignan et un SCOT autour de Fréjus-St Raphaël.

Nous avons réfléchi sur l'importance du positionnement de la gare par rapport à ce projet de développement territorial. Il est évident pour nous que la gare aura un effet induit. Il faut que cet effet induit ne soit pas contraire aux volontés d'aménagement du territoire sur lesquelles nous sommes en train de réfléchir.

Quand on nous annonce des temps de parcours de 3 h 05 ou de 3 h 10 sur Toulon pour les déplacements en direction de l'Ile-de-France, ces temps sont à partir de Toulon nord. Il faudra rajouter 30 à 35 minutes pour aller de la gare de Toulon Nord vers la gare de Hyères, la gare de Toulon centre ou la périphérie ouest de l'agglomération toulonnaise.

Aujourd'hui, on constate qu'il y a un déficit de rayonnement économique de la métropole toulonnaise et que le cœur du Var, dont vous faites partie et qui s'étend jusqu'à Brignoles, Le Luc, etc. est soumis à la pression de 3 développements urbains : un premier, dans l'Est Var, qui provient de la Côte d'Azur, un deuxième qui provient de la métropole toulonnaise et un troisième qui provient de l'aire Aix-Marseille, avec notamment le projet Iter aux alentours de Cadarache.

Il est souhaité affirmer le rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise, structurer le développement de l'Est varois et avoir un développement du Moyen Var respectueux des espaces naturels et des valeurs que porte ce moyen Var.

Si la gare TGV devait se faire aux environs de Cuers, elle risquerait de renforcer la pression foncière sur le Moyen Var, jusque dans la région de Lorgues, du Thoronet, du massif des Maures, et d'induire une consommation accrue de terres agricoles. Le développement induit autour de cette gare ne pourrait se faire, c'est une évidence, que sur des terres à dominante agricole.

Nous avons souhaité dire ce que nous voulions faire.

On constate qu'il y a déjà un étalement urbain, qui suit en gros les voies de communication, sur le littoral bien sûr, mais également vers Le Beausset, Solliès-Pont, Le Gapeau, Carnoules, Pignan, Gonfaron, Cuers, Pierrefeu, Hyères, La Londe... Si la gare TGV est réalisée à Cuers, cet étalement urbain sera renforcé par le développement induit de la gare et par le raccourcissement d'un certain nombre de temps de parcours. Des gens n'hésiteront pas à se loger à proximité d'une nouvelle gare, si elle leur permet de rejoindre leur travail dans des temps très courts.

La réflexion qui est menée vise à essayer de trouver un système de transport collectif métropolitain et à conforter le développement des pôles principaux. Sur cette image, vous avez le tramway, des liaisons derrière qui vont être privilégiées, des liaisons cadencées avec des TER, des liaisons routières. L'ensemble est pris en considération.

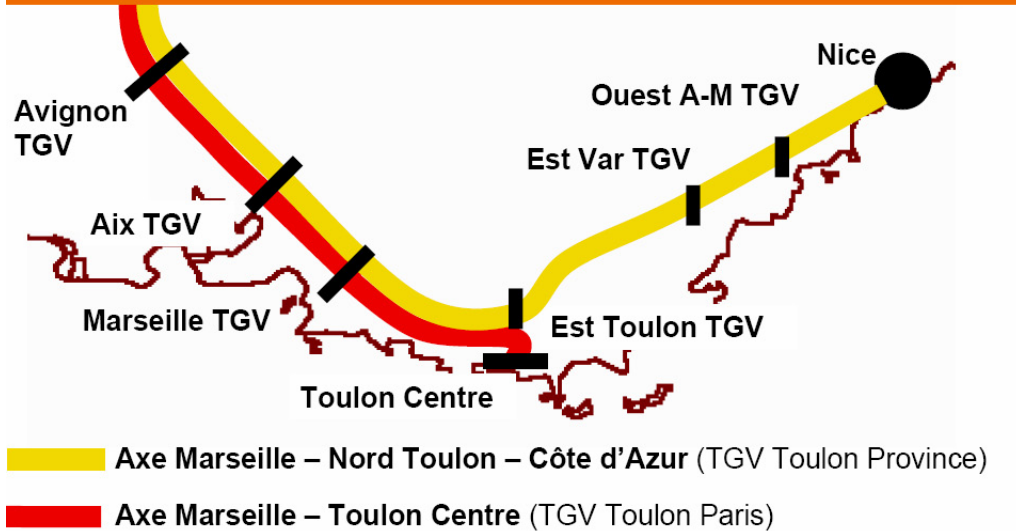
Dans le projet urbain dans lequel s'inscrit l'aire du SCOT – c'est-à-dire les 31 communes du SCOT, et pas uniquement les 11 communes qui forment TPM –, il est souhaité que Toulon puisse se développer au-delà du tourisme et des activités liées au tertiaire administratif, en renforçant les fonctions de défense, en développant des pôles de compétitivité notamment dans le domaine des biotechnologies liées à la mer, dans le domaine de la sécurité et de la sûreté, dans le domaine du développement durable, dans le domaine de l'accueil et des pôles de santé publique, en faisant un réseau de sites économiques d'excellence.

La localisation excentrée de la gare TGV nous paraît contrarier cette stratégie de développement, puisqu'elle est assez loin du cœur du développement.

La solution pour améliorer la desserte de l'aire métropolitaine est de rapprocher la gare du cœur de l'agglomération.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, tous les TGV jonction, c'est-à-dire les TVG en provenance de Nice, qui s'arrêteraient à Toulon Nord puis repartiraient vers la vallée du Rhône ou vers l'Espagne, et la majorité des TGV à destination de l'Ile-de-France, s'arrêteraient à Toulon Nord avec les inconvénients que l'on vient de passer en revue. Par contre, la gare de Toulon Centre ne serait alimentée qu'en queue de parcours par 3 TGV (c'est ce qui est inscrit dans le dossier du débat public).

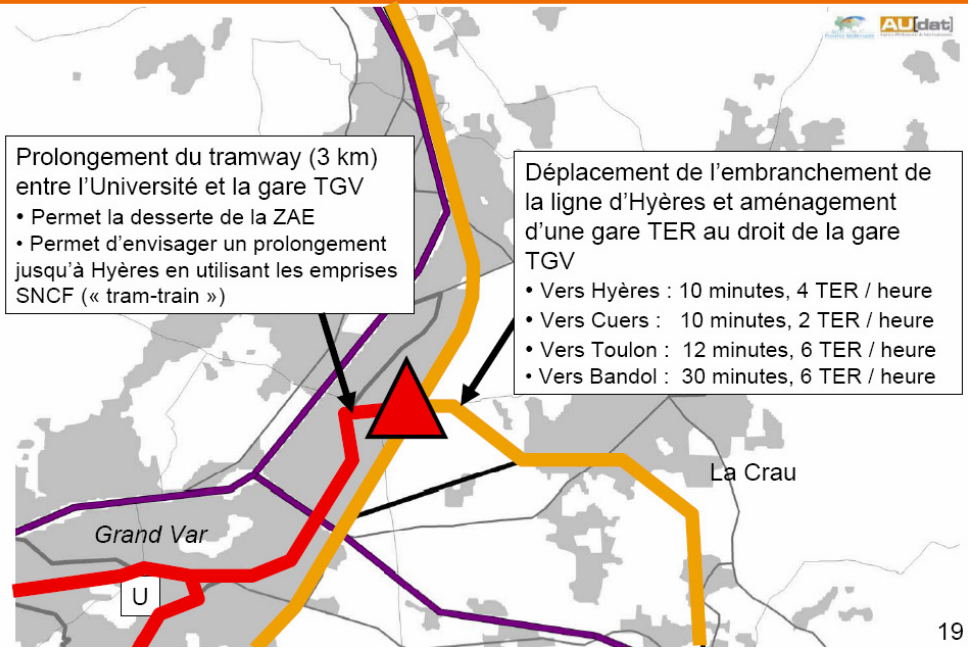
Deux gares aux fonctions bien différenciées : Toulon Centre et Est Toulon TGV



Les TGV vers Paris sont au départ de Toulon Centre
Les TGV vers la Province et l'arc méditerranéen sont au départ de la gare TGV, située à environ 10 minutes de Toulon, Hyères et Cuers par le TER 18

Le tracé que nous proposons est donc un tracé qui est infléchi vers le sud, avec une gare dans le secteur de La Pauline-Grande Tourrache : cette gare permettrait de garder les TGV jonction avec un arrêt à Toulon Est et d'avoir, mais c'est à débattre, des TGV radiaux à destination de l'Ile-de-France depuis Toulon Centre qui partiraient à l'envers jusqu'à La Pauline (cela ne fait que 7 kilomètres) pour prendre la nouvelle ligne LGV avec un raccordement ferroviaire qui permettrait de monter sur la ligne LGV à cet endroit.

Une gare TGV dans le secteur de « La Grande Tourrache » - Principes de desserte par les transports collectifs



Dernier point, pour vous montrer la cohérence avec le projet urbain. Cette gare nouvelle, en déplaçant légèrement le raccordement en direction d'Hyères, en le faisant passer en interconnexion avec la ligne actuelle Toulon-Vintimille et en prolongeant sur 3 kilomètres la ligne de tramway, permettrait d'avoir une interconnexion avec le tramway, de desservir toute la zone d'activité entre la commune de La Garde et le site de la Grande Tourrache, d'envisager un prolongement jusqu'à Hyères en utilisant des emprises SNCF par soit du TER soit un tram-train, d'avoir des dessertes cadencées vers Cuers à 10 minutes, Hyères à 10 minutes, Toulon à 12 minutes, Bandol à 30 minutes. Cela permet d'avoir un nouvel équilibre pour l'agglomération et évite les effets induits d'une nouvelle gare dans la plaine de Cuers.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Avant d'arriver à cette solution, vous avez étudié les possibilités de passage.

André GILLET (conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée)

Oui, je crois savoir que ce matin, Monsieur Beneventi, président du SCOT, a indiqué que l'on mettrait sur le site l'étude complète avec le couloir que l'on propose.

Philippe MARZOLF (CPDP)

L'étude complète sera disponible sur le site Internet de la CPDP et dans les 3 bureaux de Marseille, Toulon et Nice. Je vous propose de tirer au sort la prochaine question. Nous avons reçu 35 questions pour l'instant.

Marie-Françoise NORTIN (Cuers)

Que l'on fasse des réunions ou pas, le TGV va passer par chez nous. Pourquoi n'améliorez-vous pas les lignes actuelles au lieu de détruire la forêt ou les vignes ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

L'utilisation de la ligne actuelle pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire est déjà une réalité. Le Conseil régional a lancé, en collaboration avec RFF, la SNCF et le département des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône, plusieurs projets d'amélioration du réseau ferré existant. Depuis un mois, la ligne Cannes-Grasse est rouverte et les travaux devraient démarrer pour construire une 3^{ème} voie entre Antibes et Nice, entre Marseille et Aubagne, et pour doubler partiellement la ligne Marseille-Aix. Si l'on veut régler à l'horizon 2020 les problèmes de capacité du réseau ferroviaire, il faudra investir environ 2,5 milliards d'euros pour pouvoir faire circuler les TGV et le programme TER de la région. Il faudrait par exemple porter la section de ligne entre Marseille et Aubagne à 4 voies, réaliser une section à 4 voies entre Aubagne et Toulon pour permettre aux trains qui ont des vitesses différentes de se dépasser, réaliser un tronçon de ligne à 3 ou 4 voies à la traversée de Toulon, réaliser un nouveau tronçon de ligne à deux voies entre Cannes et Antibes. Dans tous les cas, si l'on veut développer le réseau TER tel que le Conseil régional en a l'ambition tout en continuant à avoir une desserte TGV, il faudra consentir de très lourds

investissements (2,5 milliards d'euros). Cet investissement apporte de la capacité, mais n'apporte pas la grande vitesse et il n'améliore donc pas l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur au réseau ferré européen à grande vitesse. Le choix qui a été fait est le choix de la grande vitesse et de la grande capacité. Une deuxième ligne ferroviaire pour faire circuler des TGV à grande vitesse permettra, en déchargeant la ligne actuelle, de développer le service TER sans faire des investissements sur la ligne actuelle.

Marie-Françoise NORTIN (Cuers)

En quelque sorte, vous préférez détruire les vignobles AOC et les Barres. Moi, j'habite Cuers et je ne suis pas d'accord.

Jérôme PICALET (Gonfaron)

Ma question porte sur l'incidence de la LGV sur la consommation énergétique dans le Var et dans la région, sachant qu'il n'y a pas longtemps, on a été à la limite de la rupture et qu'il est écrit dans un cahier d'acteurs qui a l'air très bien informé qu'une famille de 4 personnes consomme 8500 kW à l'année et une rame de TGV consomme 8000 kW en une heure.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Nous avons posé la question à RTE (le Réseau de Transport d'Electricité qui réalise les lignes électriques), qui apportera une réponse précise sous peu.

De la salle

Comment le public peut-il faire un choix s'il n'a pas de réponse aux questions qu'il pose, notamment sur le financement ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Comme nous sommes très en amont des travaux, il n'y a pas tous les éléments de réponse. En tant que vice-président de la CNDP, je peux vous assurer que tous les projets mis au débat public depuis 2002 ont été soit abandonnés (l'extension du port de Nice) soit modifiés (la ligne Boutre-Carros, CDG Express). Sur CDG Express par exemple, le projet proposé à l'origine par le maître d'ouvrage a été abandonné, au profit d'un projet alternatif issu du débat.

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence)

Les petits projets sont facilement annulables, mais des projets de grande envergure comme le projet LGV PACA ont très peu de chance d'être annulés.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Par contre, ils peuvent toujours être améliorés.

Michel AUBERT (Cuers)

J'ai une question à poser.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous avez posé une question par écrit ?

Michel AUBERT

Oui, mais je ne suis pas tiré au sort.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il est 19 heures 30. Nous avons encore une heure et demie de débat.

Michel AUBERT

J'ai une question pour Monsieur Gillet.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Et si tout le monde faisait comme vous ?

Michel AUBERT

Je suis désolé, mais cela me travaille trop. Dans le projet de TPM, vous annulez l'idée d'une gare à Cuers au profit d'une gare vers La Pauline. Dans cette hypothèse, la ligne LGV ne traversera plus Cuers par le nord, mais par le sud. Soyez clair.

André GILLET (conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée)

TPM a étudié 4 tracés différents pour rejoindre la future gare de La Pauline Grande Tourrache à Carnoules où l'on reprend le tracé proposé par RFF. Tous les tracés présentent des avantages et des inconvénients, mais nous n'avons pas voulu finaliser un tracé plutôt qu'un autre, pour deux raisons. D'une part, nous nous situons dans le cadre du débat public, avec des couloirs de 7 kilomètres de large. Je crois qu'il faut avoir deux notions à l'esprit. Un, les études ne s'arrêtent pas à la fin du débat public. L'objet du débat public est d'avoir un avis sur l'opportunité du projet et sur les conditions de réalisation de celui-ci s'il est accepté. Nous avons raisonné en termes d'aménagement

du territoire. Nous pensons qu'une gare à Cuers est plus nocive et est plus contraire aux options d'aménagement du territoire du grand pôle du sud Var, mais le tracé sera débattu avec l'ensemble des communes concernées dans le cadre de la concertation ultérieure. La concertation ne s'arrête donc pas à la fin du débat public. C'est vrai qu'il faudra passer quelque part entre la gare de la Grande Tourrache et Carnoules, mais le compromis sera trouvé en concertation avec l'ensemble des communes concernées.

Michel AUBERT

Si je suis tiré au sort, je laisserai ma place.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci, les autres apprécieront. Nous allons donner la parole à Mme Chaix, de l'association Stop Nuisance Cuers, pour 7 minutes.

Michèle CHAIX, Stop Nuisances Cuers

Bonsoir, merci à Monsieur Marzolf et à l'équipe de la CPDP pour la bonne tenue des débats et la bonne organisation. Nous, de notre côté, nous avons fait le maximum pour informer la population autour de nous.

Je commencerai par trois remarques.

Au départ, absence de plan d'aménagement du territoire élaboré en concertation avec les élus et les acteurs économiques. Alors qu'il s'agit d'une ligne LGV PACA, le 04 et le 05 n'ont pas du tout été invités à participer. Il y a un rectificatif récent et une évolution toute nouvelle.

Aucun plan de financement au départ. En principe, quand on construit, on a déjà les finances, ou à tout le moins, on sait comment on va financer.

L'opportunité de la LGV PACA : questionnements.

Marseille a deux gares TGV : St Charles, gare pharaonique reliée à deux lignes de métro (il y a un temps de rebroussement de 10 minutes, mais elle reste compétitive) et Arbois, positionné en conséquence à l'origine.

Toulon a accès à la ligne Méd par TGV, mais semble l'ignorer. Paris-Toulon : 3 h 40, 3 h 51 actuellement. Par la suite, avec la 3^{ème} voie Aubagne qui est programmée, 3 h 20. Donc aucun gain de temps avec une LGV et notamment une gare sur Cuers.

Pour nous, pour ces deux villes, l'opportunité ne se dégage pas.

C'est Nice qui a le besoin le plus fort. 5 h 30 de trajet pour Paris-Nice, c'est beaucoup à l'heure actuelle. Comment y remédier ? Je signale que je découvre la proposition de TPM pour une gare sur La Grande Tourrache.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est une exclusivité : tout le monde la découvre ce soir, même nous.

Michèle CHAIX

Une proposition pour Nice : connexion de la LGV pour relier Nice avec la LGV Méd au nord du bassin d'Aix puis passage par le nord de la Ste Victoire, le haut Var et l'Est Var. Sans doute une gare TGV souhaitable qui irriguerait la Dracénie et le bassin de St Tropez. Cette approche : moins d'ouvrages d'art, de tunnels, de destruction foncière, un coût moins prohibitif, aucun impact sur le couloir Aubagne-Cuers-sillon permien incontournable et centre Var et dans le futur ce scénario permettrait une liaison avec la ligne des Alpes correspondant à la demande récente du 04 et du 05. Gap et la chambre consulaire de Manosque en ont fait la demande pour, par la suite, désenclaver et donner une bouffée d'oxygène aux départements alpins. Il ne faut pas oublier l'activité économique CEA Iter et par la suite, Marseille-Montgenèvre.

Nous souhaitons un aménagement de la ligne Marseille-Vintimille (3^{ème} voie Aubagne, 4^{ème} voie, voie d'évitement sur St Cyr), l'aménagement de la ligne classique Carnoules-Gardanne avec une possibilité de liaison avec le TGV Méd. La ligne LGV Nord Var plus Carnoules-Gardanne en ligne classique, mais qui permettrait le passage des TGV : à ce moment-là, des sillons seraient libérés, ce qui permettrait de faire circuler sur la ligne classique de nombreux TER et une desserte de type RER plus ou moins cadencée. Les gares seraient bien desservies. Cette desserte de qualité contribuerait à l'aménagement du territoire.

Si la LGV PACA nous est imposée, seul le scénario Haut var nous paraît acceptable. Par contre, nous refusons totalement – ce refus est un refus justifié et non un refus de principe – le scénario Sud Ste Baume type « Ferrier », une proposition de la FNAUT pour une LGV attractive pour l'utilisateur, mais qui impacterait deux fois notre commune.

La gare de Toulon Nord aura des impacts négatifs et ne rendra pas service aux voyageurs : je ne développe pas.

La LGV PACA devra accentuer le développement des TER. Un triplement des TER est promis par libération des sillons sur le Marseille-Vintimille.

Je pose la question à RFF et à la SNCF : dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, y a-t-il un engagement à horizon 2020 de conserver ce service public TER par des sillons suffisants ?

Quant au tourisme, si nous voulons un tourisme de qualité, attention aux effets pervers du béton, de la consommation excessives d'espace et des nuisances phoniques et visuelles.

Notre grand regret, c'est l'absence du fret.

L'arc méditerranéen, c'est une image, un mythe. Au-delà de Nice, qu'est-il prévu en grande vitesse ?

Une dernière remarque, la LGV ne résoudra pas la congestion routière. Merci.

Philippe MARZOLF (CPDP)

RFF va répondre à ces différentes questions. Si je résume, vous proposez de construire une ligne LGV Haut Var, de rouvrir Carnoules-Gardanne pour les TER et les TGV et d'améliorer la ligne classique pour développer les TER.

Michèle CHAIX

Le tout a un coût peut-être supérieur à une ligne LGV, mais ce scénario serait beaucoup moins destructeur, rendrait de grands services et irriguerait Toulon et toutes les gares.

Alain SEGUIN (SNCF)

Vous demandez un engagement de desserte TER en 2020 ; j'aimerais bien que la SNCF puisse prendre cet engagement parce que cela voudrait dire qu'en cas de mise en concurrence, c'est elle qui remporterait l'appel d'offres. Cela dit, je vais être malheureusement obligé de botter en touche comme on le dit vulgairement, puisque l'autorité organisatrice des TER, c'est le Conseil régional. Les transporteurs traiteront avec le Conseil régional pour la mise en place et l'amélioration des dessertes par TER sur la région.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est une question à poser au Conseil régional. C'est lui qui peut s'engager.

Alain SEGUIN (SNCF)

Absolument. S'il y a un jour mise en concurrence, le Conseil régional réfléchira peut-être tout seul avant de présenter un appel d'offres à divers concurrents, dont la SNCF.

Michèle CHAIX

La vente s'effectuant au plus offrant, nous nous posons des questions.

Nadyne CHEVRET (collectif TGV Sud Var)

C'est RFF qui est le propriétaire et le gestionnaire des sillons : il faut lui poser la question. Je demande s'il y a un engagement de RFF que les sillons libérés reviennent à l'autorité organisatrice des TER (le Conseil régional) à l'horizon 2020.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Il faudra que RFF prenne un engagement, c'est évident. L'engagement est pris au moment de la déclaration d'utilité publique (DUP). Dans la DUP, RFF annonce qu'il fait un projet pour tant de sillons TER, tant de sillons TGV et tant de sillons fret.

Nadyne CHEVRET

C'est notre argent qui va financer des sillons, mais nous n'avons aucune certitude que vous utiliserez les sillons libérés pour faire circuler des TER et des trains intercitys.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Je pense que l'on ne peut pas a priori nous soupçonner de mauvaise foi. Il n'y a pas de raison !

De la salle

Vous péchez par la discrétion.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Le projet va être justifié par un certain nombre d'objectifs. Des partenaires financiers vont se mettre autour de la table et vont apporter des financements en fonction des objectifs : RFF prendra bien des engagements qui sont liés aux objectifs des partenaires. La Région, qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux, ne va pas s'engager financièrement pour faire rouler des trains qui ne l'intéressent pas. Tout ceci va se bâtir peu à peu.

Nadyne CHEVRET

4 ans après la mise en service de la gare Aix TGV et de la liaison LGV Méd, quantité de lignes TER ne sont pas en service pour les usagers régionaux.

Philippe MARZOLF (CPDP)

A qui servent-elles ?

Nadyne CHEVRET

Les promesses faites sur les TER au moment de la LGV Méd ne sont pas tenues. Résultat, les gens de la région souffrent de la saturation routière.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Dans l'hypothèse développée par Mme Chaix, on se situerait dans le scénario haut Var avec débranchement au nord d'Aix et ensuite, le projet irait rapidement en direction d'Est Var pour se poursuivre vers l'Estérel et la Côte d'Azur. La différence par rapport à ce scénario 3 axes, c'est que la partie sillon permien ne serait pas réalisée, ce qui poserait la question de la desserte de Toulon. Dans le scénario à 3 axes qui est présenté, il y aurait également des travaux à réaliser sur le réseau existant pour faciliter notamment les TER entre Marseille et Toulon.

Vous avez aussi évoqué la réouverture de Carnoules-Gardanne pour compléter le maillage. L'étude de faisabilité a été conduite par RFF. On connaît donc aujourd'hui les possibilités que l'on pourrait attribuer en cas de réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne.

Michèle CHAIX

L'aménagement a un coût, c'est vrai, mais il peut y avoir une optimisation sur le sillon permien entre Toulon et la gare Est Var (qui reste à positionner).

André GILLET (conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée)

Je reprendrai les chiffres qui ont été donnés tout à l'heure. En l'état actuel des connaissances, 80 % du trafic TGV n'est pas du trafic touristique. Quand on réalise une ligne qui passe à l'écart de 500 000 habitants (c'est le périmètre de l'agglomération toulonnaise) et de 130 000 emplois, on peut se poser la question de l'utilité de cette ligne. En outre, vous proposez de faire passer la ligne dans le moyen Var et le haut Var. Je connais bien ces régions. Parlez de votre projet aux maires du moyen Var et du haut Var et vous verrez que leurs réactions seront au moins aussi vives que celles des Cuersois.

Michèle CHAIX

L'impact est moins destructeur dans le haut Var.

André GILLET (conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée)

Ne dites pas cela. Vous allez passer dans des sites magnifiques au nord de Draguignan, dans les gorges de Chateaudouble. Si vous voulez arriver au droit des Arcs, expliquez-moi comment, entre les Arcs et le nord d'Aix-en-Provence, vous traversez le haut Var.

Michèle CHAIX

Une étude a été réalisée, elle n'a pas été approfondie, mais une étude a été réalisée.

De la salle

On a un beau pays, on veut le protéger, on ne veut pas du TGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous avons compris que vous ne vouliez pas de cette nouvelle ligne.

Joëlle ROURE (Cuers)

Le projet est très choquant dans de nombreux domaines. Pourquoi se permet-on de faire passer certains tracés dans des zones Natura 2000 ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le projet aujourd'hui est virtuel.

De la salle

Qu'il le reste !

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le projet ne passera dans les zones Natura 2000 que s'il fait la démonstration qu'il n'y a pas d'autre solution. Natura 2000 est une véritable protection réglementaire. Nous avons mené des études qui montrent qu'un tiers de l'aire d'étude est couvert par des zones Natura 2000.

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence)

Les deux autres tiers sont des vignes et des habitations. Comment allez-vous faire ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

On peut ne rien faire. C'est une solution.

Joëlle ROURE

Normalement, ces zones sont intouchables.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Elles ne sont pas intouchables.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Les directives européennes oiseaux et habitat ont été transcrites en droit français et aboutissent à la constitution d'un réseau de zones importantes pour la protection de la biodiversité. La France est en train de mettre en place ce réseau Natura 2000. Un tiers de la région sera à terme dans le réseau Natura 2000. Aujourd'hui, quelques sites sont rentrés effectivement, après décret du ministre de l'écologie et de l'environnement, dans le réseau : la plaine des Maures, la montagne Ste Victoire.

De la salle

Et la Ste Baume ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Pas à ma connaissance.

Natura 2000 n'interdit pas de faire des projets, mais dicte des mesures de protection et de gestion du milieu. Ces engagements sont décrits dans un document d'objectifs de gestion et de protection du milieu. Au-delà de Natura 2000, il y a d'autres protections du milieu naturel. Plus de 60 % de l'aire d'étude compte des espaces naturels sensibles ou intéressants. Dans tous ces milieux naturels, on pourra découvrir des espèces protégées, des espèces menacées qui nécessiteront aussi des mesures pour la préservation, Natura 2000 ou pas Natura 2000.

De la salle

Le Var est une espèce menacée.

Philippe MARZOLF (CPDP)

L'homme est une espèce menacée : vous avez raison.

De la salle

Le Var est une espèce menacée.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le Var ! J'avais compris l'homme ! Nous allons prendre une nouvelle question : Chantal Peneau. Il y a beaucoup de femmes. La démocratie est toujours plus défendue par les femmes, même si les femmes ont voté plus tard que les hommes.

Chantal PENEAU (Cuers)

Si la LGV nous est imposée, pourquoi ne pas choisir une gare en milieu urbain (Toulon Centre) ?

Alain SEGUIN (SNCF)

Si la LGV ne passe pas dans Toulon Centre, on peut se poser la question d'une gare nouvelle, qui serait une deuxième gare pour l'agglomération de Toulon. Sur cette carte, vous avez la zone d'accessibilité de la gare de Toulon Centre. Les zones en vert foncé sont les zones accessibles en moins de 20 minutes et les zones en vert clair les zones accessibles en moins de 50 minutes. Actuellement, 500 000 habitants et 155 000 emplois sont à moins de 40 minutes de la gare de

Toulon Centre. Pour une nouvelle gare conçue à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, qui est située en hypothèse aux alentours de Cuers, la partie de territoire couverte est très grande, plus grande que sur la carte précédente. La population couverte à moins de 40 minutes est de 455 000 habitants et 150 000 emplois : ces chiffres sont très proches des précédents.

De la salle

De quand date cette étude ?

Alain SEGUIN (SNCF)

Elle a été faite pour le débat public : elle date de quelques mois. On couvre un grand territoire, mais une population du même ordre, ce qui signifie que cette gare est très accessible en termes de couverture de territoire. Vous voyez également que Toulon Centre est à la limite de la zone la plus accessible, entre 20 et 30 minutes, ce n'est pas terrible. Pour être optimum, on est conduit à travailler avec une double gare, c'est-à-dire une gare à Toulon Centre et une gare à l'extérieur de l'agglomération.

Frédéric ROUX (Carnoules)

Avec cette gare de Cuers, la SNCF abandonne les 215 000 habitants de Toulon Ouest et récupère 170 000 habitants dans des zones rurales, qui voyagent peu. C'est complètement biaisé.

Alain SEGUIN (SNCF)

On n'abandonne pas comme vous dites les 215 000 personnes qui sont sur la gauche de cette diapositive. Il est vrai qu'elles ont un peu moins de dessertes qu'aujourd'hui par la gare de Toulon Centre. Il n'en reste pas moins que cette population aura la possibilité d'accéder soit à une gare de Toulon située à la limite de l'agglomération, voire à la gare de Marseille, voire à un éventuel arrêt intermédiaire des TGV entre Marseille et Toulon. Nous en sommes encore au stade du débat public sur l'opportunité : nous n'avons pas encore approfondi ce sujet.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de passer la parole à Michel Bouisson, président de l'association de défense des intérêts des propriétaires agricoles, pour 7 minutes.

Michel BOUISSON, président de l'ADIPA

Merci monsieur le président. Beaucoup de choses que je comptais dire ce soir ont déjà été dites, mais il m'en reste : n'ayez pas peur.

Sur la gare nord Toulon de Cuers, nous avons pris connaissance de la proposition de TPM ce soir. C'est une nouveauté, c'est un élément de poids à apporter au débat public. Je crois que, depuis que

nous claironnons sur tous les tons notre opposition à la gare de Nord Toulon, c'est-à-dire la gare de Cuers, nous avons été un peu entendus par tout le monde, et je crois aussi par RFF.

Par contre, tous les scénarios, qu'ils viennent de l'ouest ou du nord, prévoient une jonction avec les voies PLM sur la zone de Cuers. Comment s'organiserait une jonction de ligne nouvelle avec la ligne PLM existante s'il n'y a pas de gare ? Quelle serait son emprise ? Quelles seraient ses modalités ?

Ce matin, Monsieur Marzolf a organisé une réunion de synthèse à mi-débat à Marseille. Cette réunion a été enrichissante à plusieurs titres. En particulier, nous avons appris des choses sur les possibilités de déroulement futur des deux mois qui nous restent dans le débat.

Par ailleurs, nous demandons qu'une étude complémentaire sur le réaménagement des voies existantes soit confiée à un cabinet extérieur, pour un maximum d'objectivité.

Autre élément, il nous paraît primordial de maintenir les trois réunions de clôture de débat public dans les 3 villes de Marseille, Toulon et Nice. Par contre, il est apparu important de caser, si cela est possible, en préalable à ces réunions de synthèse, deux ateliers pédagogiques : l'une sur les solutions alternatives qui ont émané du débat, qui sont nombreuses et qui méritent une attention particulière ; l'autre étant une audition de RFF en fonction de tout ce qui a été dit pendant le débat.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il vous reste une minute.

Michel BOUISSON

C'est tout ? Bon, je vais faire court. Je voudrais revenir sur la motion adoptée par la profession agricole le 28 avril à Vidauban. Je regrette que Monsieur Bonnet ne soit pas là, car il lui revenait de la présenter. Je ne pourrai pas la présenter parce que je n'en aurai pas le temps. Par contre, elle va soulever de ma part trois remarques et des questions.

La profession a déclaré que la LGV générerait des nuisances conséquentes et elle les énumère. La profession pose ensuite des exigences en fonction de tous ses impacts négatifs sur le monde agricole.

1^{ère} remarque, à partir du moment où l'on considère qu'un aménagement de cet ordre est pénalisant à ce point et que l'on accepte le principe de sa réalisation, est-on cohérent ? Je m'explique. Dans tous les cas de figure, la LGV va traverser toute la dépression permienne, qui est essentiellement occupée par des terres agricoles. Comment peut-on dire, dans un premier temps, que la profession refusera qu'un seul ha de vigne soit sacrifié et, dans un 2^{ème} temps, accepter que la ligne se fasse dans la dépression permienne ? C'est incompatible.

2^{ème} remarque, la motion parle des effets directs, indirects et induits. Nous sommes aujourd'hui en 2005. Lorsque nous serons en 2015, au stade de la procédure d'acquisition des terrains, que restera-t-il de ces propositions ? Ces propositions sont, pour le moment, sur du papier et ne sont suivies de rien de concret. Nous, nous voulons qu'en 2015, elles existent encore et qu'elles soient opérationnelles.

Enfin, 3^{ème} remarque, avant que la profession n'accepte, d'une manière ou d'un autre, un aménagement tel que la LGV PACA, il faudra que soit établi clairement et d'une manière consensuelle avec les élus et les représentants de la profession agricole une véritable charte de protection des zones agricoles. Nous n'avons plus que 12 % de zones agricoles dans le Var et, si nous ne faisons rien, la proportion de SAU ne représentera plus que 1 % du territoire du département. Pour éviter cela, il faut absolument que soit élaborée une charte de protection des zones agricoles.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La Commission a organisé ce matin une réunion avec les acteurs, comme nous en avons organisé une au mois d'octobre. Nous leur avons présenté un état d'avancement à mi-débat et nous avons débattu sur la nécessité d'études complémentaires, sur les réunions de synthèse.

Autre information, des cameramen filment la réunion de ce soir, car ils sont en train de préparer un documentaire qui sera diffusé sur France 3 à la rentrée.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Si l'on prend l'exemple du scénario Nord Arbois – Nord Toulon, il est prévu des gares potentielles à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique et il est prévu également des raccordements. Qu'est-ce qu'un raccordement ? C'est la possibilité pour le train de passer de la ligne nouvelle sur la ligne classique. Voilà ce qui est envisagé aujourd'hui. Quand un TGV quitte la ligne nouvelle pour ensuite revenir sur la ligne classique, il y a un raccordement.

Pour répondre à votre question, si l'on était conduit à déplacer les couloirs d'étude, le principe de raccordement avec une gare nouvelle serait toujours à étudier, mais s'il n'y a pas de gare, il n'y a pas forcément croisement entre la ligne nouvelle et la ligne classique. Sinon, qu'est-ce qu'un raccordement ? Vous avez deux voies de la ligne nouvelle qui vont venir de chaque côté s'écarter et revenir rejoindre la ligne classique.

Autre point que vous avez soulevé sur la concertation permanente. Il est bien évident, compte tenu des suites qui seront données au débat, que RFF conduit une concertation permanente. Avant d'arriver à des tracés précis, il faudra plusieurs années, années pendant lesquelles des contacts permanents existeront entre le maître d'ouvrage, la profession agricole, les mairies, les riverains et les associations.

Bertrand DUBOIS (Puget-Ville)

J'ai été assez choqué en entendant l'argumentaire commercial de RFF. RFF est-elle une entreprise de service public qui fait de l'aménagement durable ou une structure qui se soucie uniquement de la rentabilité de ses lignes, sans vision globale du territoire et des citoyens qui y vivent ? Aujourd'hui, on entend un discours commercial. Vous êtes de bons vendeurs, mais c'est tout.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

RFF vend des droits de passage sur les lignes, pour payer l'entretien des lignes et non le développement. Ce n'est pas vraiment une perspective commerciale.

Les péages sont différents suivant les trains. Un TER qui emprunte une ligne secondaire paye 20 % du coût de l'entretien. Les TGV et les trains grandes lignes payent davantage et assurent une compensation globale.

RFF a également comme mission de ne pas augmenter la dette héritée de la SNCF voire un jour de la rembourser. Au siècle précédent, on investissait sans faire trop attention, en laissant la SNCF s'endetter.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Un jour seulement rembourser la dette ?

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Y a-t-il des banquiers dans la salle ? Il y a une partie de la dette de RFF qui va traîner très longtemps, jusqu'à ce que l'Etat soit de nouveau un peu riche et reprenne la dette.

Philippe MARZOLF (CPDP)

L'Etat, c'est nous.

Alain SEGUIN (SNCF)

La SNCF cherche à vendre le maximum de billets non pas pour s'enrichir, mais pour dégager de la capacité contributive pour participer au financement des projets. La vente d'un maximum de billets à un maximum de voyageurs est quelque chose de vertueux, plutôt qu'une démarche purement commerciale.

De la salle

La rentabilité n'est pas une honte, mais pas à n'importe quel prix. La terre, nous l'empruntons à nos enfants. J'aimerais que mes enfants connaissent le département comme il est aujourd'hui. On sait très bien que la gare TGV va être un aspirateur à développement. Je ne sais pas si le Var en a besoin aujourd'hui, en tout cas pas aussi près du littoral.

Mireille PEROLINI (Cuers)

Quand sera défini le trajet entre La Pauline et Carnoules ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

L'étude de TMP sera disponible la semaine prochaine.

André GILLET (conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée)

L'étude de l'agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise (qui regroupe les 31 communes du SCOT, ce qui dépasse largement le cadre des 11 communes de TPM) sera effectivement disponible la semaine prochaine. Ensuite, il appartiendra au maître d'ouvrage, en fonction des recommandations qui seront faites, de proposer des études complémentaires et d'aboutir au niveau de la DUP à un tracé plus précis.

Aujourd'hui, on est au niveau du concept. Ce que nous avons proposé, c'est un enjeu en matière d'aménagement. Là, je voudrais rebondir sur une proposition de Michel Bouisson. Il est vrai que, si l'on avait eu une vision à long terme du développement du département et que l'on avait fait des choix en matière de protection des terres agricoles, on n'en serait peut-être pas à se battre pour les derniers hectares que l'on veut sauvegarder. Au cours des 20 dernières années, 12 000 ha de terres agricoles ont été perdus au profit de l'urbanisation. Ces chiffres ont été confirmés par Monsieur Soldaini, le directeur de l'Etablissement public foncier régional.

Jean-Marc MAURIC (Confédération paysanne du Var)

Le monde agricole s'est réuni le 28 avril, à l'initiative de la Chambre d'agriculture. Celle-ci n'a pas obtenu l'unanimité pour prendre une position que je qualifierais d'« *équilibrisme sémantique* », puisqu'ils reconnaissent que la ligne aura un impact négatif sur l'agriculture varoise et, dans le même temps, ils acceptent sa réalisation. Nous, nous ne l'acceptons pas, et nous ne sommes pas les seuls. Nous demandons depuis longtemps la constitution de zones agricoles protégées (ZAP), nous entendons toujours de belles paroles, mais rien n'est fait. Si on veut vraiment protéger les terres agricoles, on peut le faire : c'est une question de volonté politique. Je suis tout à fait ouvert à la proposition de Monsieur Gillet. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. J'ai remis à Monsieur Falco un texte que le ministre a prononcé devant le conseil économique et social à Paris au début du mois où il dit qu'il faut absolument protéger les zones agricoles. Faisons-le !

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de donner la parole à un interpellateur de la salle, Monsieur Philippe Duval, président du CIL de Cuers.

Philippe DUVAL, président du CIL de Cuers

Le CIL est la fédération des comités d'intérêts locaux de Cuers. Cette fédération a souhaité rentrer dans le débat public et a réalisé pour cela un questionnaire auprès de la population cuersoise pour donner un avis et pour faire inclure à l'intérieur du rapport qui sera remis par la CPDP la position des Cuersois.

Dans quel objectifs ?

- Avis des citoyens sur le projet
- Hors des réunions publiques
- Hors des instances publiques ou privées

Quelles questions ?

- Les questions que se posent les Cuersois
- Les arguments pour et contre
- Les propositions alternatives au cas où la ligne serait imposée
- La position personnelle oui ou non.

La participation. 3 100 questionnaires ont été distribués. Nous remercions la CPDP qui a fait les tirages. 248 réponses ont été traitées, parce que les réponses arrivent encore aujourd'hui sous forme de questionnaires papier, e-mail ou courrier séparé.

Les questions globales :

- Quels sont les objectifs réels de la LGV ? S'agit-il d'une liaison Espagne-Italie ou d'une liaison pour desservir Nice ? En corollaire, s'il s'agit d'une liaison Espagne-Italie, qui paye ? L'Europe ? Les pays concernés ?
- Quel intérêt économique mesurable pour le Var et pour Cuers ?
- Y a-t-il vraiment des créations d'emplois à la clé ? Si oui, lesquelles ?
- Pourquoi a-t-on si peu d'informations ? C'est une question qui est revenue de manière récurrente.

Les questions sur les tracés et la gare :

- Pourquoi passer par Cuers et non aller directement d'Avignon à Nice ?
- Pourquoi le tracé passant par Cuers est-il présenté en vert ? Est-ce déjà décidé ?
- Pourquoi une gare en milieu rural et non dans une zone d'activité ? (La Pauline, Brignoles...)
- Quelles conséquences sur les autres infrastructures (routes, parkings, etc.) ?
- Si la gare se fait à Toulon nord, qui va payer ? TPM ? Toulon ? Le conseil général ? Le conseil régional ?
- Gagnera-t-on vraiment du temps pour aller à Toulon en passant par Cuers ?

Les questions sur les quartiers :

- Quels aménagements prévoir dans les quartiers ? Qui va décider ? Qui va payer ?
- La gare, c'est bien connu, c'est un brassage de population, qui amène de l'insécurité. Quelles mesures sont prévues pour lutter contre cette insécurité ? Police ? Pompiers ?
- Quelle gestion des expropriations ? Y aura-t-il une priorité pour les Cuersois ? Y aura-t-il un relogement ? Y aura-t-il des indemnisations correctes ?
- Quel type de liaison avec la gare SNCF actuelle ? On ne parle pas de la liaison entre les deux gares.
- Une gare nécessite de l'électricité. On va évoquer cette question tout à l'heure.

Les arguments pour ou contre ont été regroupés dans le tableau suivant.

Contre	Pour
<i>L'agriculture</i>	
Risques pour les coopératives et caves vinicoles privées (destruction d'emplois) Destruction des zones AOC, terroir non « transportable » Difficultés pour les jeunes (prix du foncier et démembrement de grandes propriétés) Tentations de vendre des terrains « à bon prix »	Il est possible d'« éviter » les vignobles Enrichissement foncier des agriculteurs Ne faut-il pas réduire le nombre de vignobles ?
<i>Les finances communales</i>	
La commune ne pourra pas payer tous les aménagements secondaires (réseaux, parkings, voies d'accès, station d'épuration, etc.) L'endettement et les impôts locaux vont encore augmenter si aucune aide n'est apportée par les autres collectivités Il faut que TPM paye les aménagements Les frais de fonctionnement vont augmenter (nettoyage, etc.)	La gare TGV apportera des ressources supplémentaires à la commune.
<i>Economie/social</i>	
Difficultés pour les ménages à faible revenu (augmentation des loyers et coûts d'accession à la propriété) Afflux de « nordistes » riches et exclusion de la population locale Développement de la « ville » et perte du caractère rural Spéculations foncières au détriment des Cuersois	Création d'emplois sur la commune Création de nouveaux commerces au centre-ville Valorisation foncière pour les propriétaires Création possible de zones d'activités économiques
<i>L'urbanisme</i>	
Flambée des prix de l'immobilier Gel des terrains potentiels pendant 10 ou 15 ans	Plus-value et caractère attractif de la commune Aménagement du centre-ville (zones piétonnes)

Bétonnage dans et hors du village Spéculations foncières au détriment des Cuersois. Objectif : cité dortoir. Saturation de la voirie (bus, véhicules, etc.) Destruction du réseau des arrosants (patrimoine historique)	Valorisation foncière pour les propriétaires
<i>L'environnement</i>	
Destruction de zones naturelles encore préservées (barres de Cuers, site classé, ZNIEFF) Augmentation de la nuisance sonore (TGV, autoroute A 57, voie rapide, etc.) Risques graves sur les sources de la Foux et les forages des villas Incompatibilité avec la zone Natura 2000 de la Sainte-Baume et de la plaine des Maures Restriction des territoires d'activité « nature » (chasse, randonnées, etc.)	Création possible de zones naturelles protégées Création d'un mode de transport non générateur de gaz à effet de serre

Les propositions des Cuersois concernent les transports, la coordination institutionnelle et les mesures compensatoires.

Les transports	Extension du tramway jusqu'à Solliès-Pont et Cuers Multiplier les TER Faciliter l'accès à l'aéroport de Hyères par la vallée du Gapeau Développer le ferroutage et le cabotage maritime (limitation des camions) Faire les parkings en souterrain Favoriser le trafic aérien « low cost » à partir de Hyères
La coordination institutionnelle	Prise de position claire de toutes les mairies concernées (délibération) Création et coordination des PLU Réflexion au niveau des SCOT (rattachement de Cuers) Renforcer l'information des populations
Les mesures compensatoires	Faire financer les aménagement de la commune (Europe, Etat, région, département, RFF) Diminuer l'impact visuel et sonore (ligne semi-enterrée) Relogement des expropriés Créer des zones naturelles et des espaces verts inaliénable Enterrer les lignes électriques Protection phonique des axes routiers (A 57, voie rapide, etc.)

L'avis des Cuersois. Sur l'utilité d'une LGV Paris-Nice, 49 % sont contre, 42 % sont pour et 9 % s'abstiennent.

Sur l'éventualité d'un tracé passant par Cuers, 71 % sont contre, 25 % sont pour et 4 % s'abstiennent.

Sur l'éventualité d'une gare à Cuers, 82 % sont contre, 12 % sont pour et 6 % s'abstiennent.

En conclusion, que veut-on vraiment ?

Quel projet pour Cuers ? Veut-on que Cuers devienne une ville ou qu'il reste un village ? Veut-on le développement économique ou la qualité de vie ?

Quel projet pour le Var ? Le Var a une ressource économique majeure qui est le tourisme. La LGV provoquerait obligatoirement la création de nouvelles zones urbaines (habitat, zones d'activités). La ressource économique que constituent les zones naturelles, le littoral méditerranéen et le Centre Var avec ses zones agricoles et rurales, serait atteinte. Veut-on que le Var reste ce qu'il est ? Veut-on qu'une charte du paysage soit élaborée (aujourd'hui, le Var est le seul département de la région qui n'en a pas) ? En termes d'aménagement du territoire, le Var doit rester ce qu'il est ou doit-il aller plus loin dans le développement économique ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci pour cette présentation très intéressante et très complète. Nous allons transférer toutes les questions posées à RFF, qui y répondra. Nous allons reprendre le tirage au sort des questions. La question 14 a été posée par Letizia Camier, de La Roquebrussane. Elle est partie. Passons à la question 18 : Jean-Louis Masurel.

Jean-Louis MASUREL (Néoules)

D'abord, je tiens à remercier la CPDP pour la qualité des débats. Monsieur le président, vous devez en être félicité.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est vous qui faites la qualité des débats, en respectant les règles. Nous, nous mettons en place les règles.

Jean-Louis MASUREL (Néoules)

La SNCF et les pouvoirs publics (Monsieur Gillet, vous êtes une exception) ont eu le tort de ne pas être totalement transparents. Quand on pose des questions sur le financement, on nous répond sur le financement du TGV Est, mais on s'en moque, parce qu'on sait déjà que le schéma de financement du TGV Est ne sera pas celui du TGV PACA. Vous le savez mieux que moi, Monsieur Gyssels.

Il y a un problème hydrologique important sur 2 tracés préférentiels : des études ont été faites par le CNRS de Marseille. On pourrait les expliquer à ceux qui viennent aux réunions publiques. Je pense que le discours de la SNCF y gagnerait en crédibilité.

Le développement économique du Var est essentiellement touristique : le tourisme de la côte est déjà très développé et le tourisme vert prend le relais depuis quelques années. Les efforts de Provence Verte payent. Si l'on détruit par des ouvrages, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, une

partie importante des paysages et de l'agriculture du centre Var, on détruira cette manne du tourisme vert.

Il existe déjà deux couloirs de nuisances : l'un le long de l'A8 et l'autre par le sud.

A Nice, Monsieur Estrosi et compagnie explique que si on n'est pas à moins de 3 h 40, on n'arrivera pas à détourner 3 millions de passagers aériens de l'aéroport de Nice, mais que si on est à moins de 3 h 40, on va reporter 3 millions de passagers aériens de l'avion vers le train et on va permettre à l'aéroport de Nice de capter 3 millions de nouveaux passagers en provenance d'Amsterdam, de Düsseldorf et autres. La position de Nice est compréhensible, mais elle ne doit pas se faire au détriment du Var.

La question que je pose aux techniciens est la suivante. Pourquoi ne trouvez-vous pas un moyen relativement économique d'utiliser les couloirs de nuisance existants ? Je vous cite un exemple. La métropole de Lille a eu le même problème de saturation quand il a fallu créer la gare Lille Europe pour l'Eurostar : ils l'ont créée en souterrain. Cela coûte plus cher, mais la liaison avec les TER, RER, Grandes lignes est très facile avec des escalators. Pourquoi cette solution ne peut-elle pas être exposée ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Je voudrais revenir sur le financement. Le TGV Méd a été financé à 90 % par la SNCF et à 10 % par l'Etat. L'évolution des financements, vous la connaissez. L'exemple du TGV Est permet de donner un horizon de tous les financeurs possibles : l'Etat, les collectivités territoriales, RFF, la SNCF, l'Europe et pourquoi pas d'autres entités qui pourraient aider à monter les financements. Cet exemple permet d'avoir un éclairage sur le futur plan de financement.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

La gare de Lille Europe n'est pas souterraine : elle a été construite sur le sol, à l'emplacement des anciennes fortifications de Lille. Elle est associée à un projet urbain très important : deux tours de 15 étages ont été construites au-dessus. Aujourd'hui, le projet urbain de la ville de Toulon n'est pas celui-là.

Jean-Louis MASUREL (Néoules)

Je pense que l'aménagement urbain devrait précéder tout projet de LGV. C'est ce que Madame Chaix a dit, c'est ce que Monsieur Gillet est en train de faire. Dans notre région, on fait le projet de LGV avant le projet général d'aménagement urbain : c'est une erreur.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Vous avez raison. On a constaté ce matin en discutant avec un certain nombre de partenaires que l'on fait ensemble une démarche progressive. Le projet de LGV est un outil de dialogue sur l'aménagement urbain. Autrement dit, il est difficile de dire d'abord l'aménagement urbain, puis les transports. C'est un dialogue entre aménagement urbain, aménagement du territoire et transport.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons prendre la question 10 : Géraldine Navarro, de Rocharon. Elle est partie. Nous allons prendre la question 30 : Monsieur Cavallo, de Cuers.

Monsieur CAVALLO (Cuers)

Ma question était : a-t-on étudié l'impact de la gare de Cuers sur l'environnement ? Compte tenu de la dernière proposition de TPM, je vais modifier ma question. A-t-on vraiment besoin d'une LGV ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est à vous de répondre.

Christian MOULIN (La Roquebrussanne)

La semaine dernière aux actualités, j'ai vu le vol d'essai du nouvel Airbus A 380 et cela m'a amené à une longue réflexion. Les transports aériens ont testé la vitesse et l'ont arrêtée. Les aéroports sont saturés : ils ont agrandi l'avion et à l'intérieur, ils ont créé des salles de sport et des espaces de loisirs pour que le temps passe plus vite. Pourquoi la SNCF se focalise-t-elle sur la logique de la grande vitesse ? Pourquoi n'a-t-elle pas réfléchi à l'amélioration du confort de ses trains ? Si on ne fait que des TGV à deux étages et que l'on crée des espaces de loisirs, les gens apprécieront de voyager en train. Moi, j'ai fait le trajet Toulon-Paris avec 3 enfants en bas âge : compte tenu de l'aménagement des sièges, il est difficile de les gérer et de les occuper. Plutôt que d'investir dans la grande vitesse, il serait préférable que la SNCF investisse dans l'amélioration des transports locaux et dans l'amélioration du confort des TGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je ne suis sûr que tous les A 380 auront des salles de sport !

Christian MOULIN

La SNCF cherche à concurrencer l'avion. Quand on veut concurrencer quelqu'un, il faut prendre les devants. Si on le suit avec 20 ans de retard, cela va être dur de prendre des parts de marché.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Le TGV peut rouler à 515 kilomètres/h.

De la salle

Cela consomme plus d'électricité.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Oui, et des pays développent la sustentation magnétique à 400 kilomètres/h. Les avions aujourd'hui se bloquent juste en dessous de la vitesse du son. Pour l'instant, on a développé en France un réseau à 300 kilomètres/h, vitesse considérée comme raisonnable, et il y a une sorte de cohérence d'ensemble. Dans les années 70, les opposants au TGV étaient les fabricants d'Airbus qui disaient : si vous construisez une LGV entre Paris et Lyon, on ne va pas vendre nos Airbus à l'extérieur parce que tout l'argent que vous allez dépenser dans cette LGV ne sera pas dépensé pour construire des Airbus. La vie est un ensemble de compromis.

Jean-François PAIX (SNCF)

La SNCF achète 10 TGV duplex par an : les TGV duplex en unités multiples permettent de faire circuler par le même sillon plus de 1 000 places en même temps, ce qui est supérieur à la capacité des A 380.

Lise MERMILLOD (RFF)

Dans la région, la grande vitesse s'arrête à Marseille et toutes les infrastructures de transport (ferroviaire, aérien, routier) sont saturées : il faut apporter une réponse, une nouvelle ligne à travers la région et pourquoi pas à grande vitesse. Cette LGV permet de répondre à la très forte demande de déplacements longue distance (entre les communes, c'est plus d'un déplacement sur dix qui se fait à longue distance, vers l'extérieur de la région) et de répondre aux besoins de déplacements intercités entre les agglomérations de la région, qui sont aussi très nombreux et auxquels le TER n'apporte pas de réponse suffisamment bonne, parce que les temps de parcours sur la ligne classique sont lents. Même si on aménage un peu la ligne, on ne pourra pas faire des merveilles. Il faudra toujours 2 h 30 pour relier Marseille à Nice : c'est trop !

Christian MOULIN

Vous dites que la grande vitesse est une bonne solution pour les déplacements locaux. Mais il n'y a pas que des professionnels qui se déplacent en TGV, il y a des familles et des gens qui se déplacent pour des raisons personnelles. Ces gens-là se moquent de perdre 20 minutes. Ils préfèrent voyager confortablement plutôt que de gagner 20 minutes et d'être serrés comme des sardines dans un wagon.

Daniel DRIE (Cuers)

Il faudrait jouer le jeu du tirage au sort des questions !

Philippe MARZOLF (CPDP)

Tout à fait. 17 questions sur 35 ont été posées à l'oral. Nous en sommes à plus de la moitié. Des interpellateurs étaient prévus sur le programme. Prenez un micro et posez votre question.

Daniel DRIE (Cuers)

A quoi sert le TGV ? Cela sert à aller vite. Cela sert à transporter beaucoup de gens : 36 à 39 % des passagers prévus en 2020 seront induits par la création de la LGV

Pour qui ? Ceux qui utilisent le plus le TGV sont les cadres, qui ont beaucoup d'argent et qui peuvent investir dans le foncier.

Les différents intervenants disent que le TGV est formidable pour le développement économique, mais RFF dit que cela dépend de l'attractivité de l'espace avant l'arrivée du TGV. Si le territoire était attractif avant, l'arrivée du TGV aura un effet attractif. S'il ne l'était pas, on attend les études.

Le TGV sert à aménager le territoire. On prévoit que la croissance des transports se fera autour des trois métropoles Nice, Toulon et Marseille, mais c'est du local. On a besoin d'un développement local. On dit que la LGV va permettre de dégager des sillons. Et puis, tout à l'heure, vous avez parlé de 2,5 milliards d'euros qui devrait être dépensés par la région si la LGV ne se fait pas. Un peu plus loin, vous dites que, de toutes les manières, la région aura des difficultés, dans 20 ans, à ne pas faire ces investissements. En clair, à l'investissement dans le TGV, il faudra rajouter les 2,5 milliards d'euros dont vous avez parlé tout à l'heure.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Pas du tout.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Quelle est votre question ?

Daniel DRIE

La LGV va accentuer la métropolisation de l'espace, c'est-à-dire l'engorgement des infrastructures et la flambée des prix du foncier.

Pour terminer, je citerai le préfet de région, le représentant de l'Etat, qui a dit qu'« un tel projet ne se ferait que s'il était porté par une volonté forte et unanime ». Qu'est-ce qu'une volonté forte et unanime ? Comment la mesure-t-on ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le projet dans les 3 scénarios approfondis évalués entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros permet, avec ces investissements-là, de développer le TER sur la ligne littorale comme exposé dans le dossier. En mettant des TGV sur la ligne nouvelle, on dégagera des sillons pour des TER. Si on ne fait pas la LGV mais que l'on veut développer le TER, il faudra investir 2,5 milliards d'euros sur la ligne classique, avec des difficultés sur l'environnement. On parlait tout à l'heure de Natura 2000 et de viticulture. Les investissements sur le réseau classique ne se feront pas non plus sans impact.

Daniel DRIE

Pouvez-vous m'affirmer que, dans 20 ans, il ne faudra pas investir ces 2,5 milliards d'euros même avec la LGV ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Si la LGV est faite, il n'y aura plus de TGV qui circuleront sur la ligne existante, il y aura beaucoup moins de problèmes de coexistence de trains de vitesses différentes. En ayant libéré la ligne existante de tous les TGV qui l'occupent actuellement, on pourra sans investissement faire rouler plus de TER. Aujourd'hui, on ne peut pas développer le TER parce que l'infrastructure est saturée.

Daniel DRIE

Dans 20 ans, quand on aura dépensé 2,5 milliards d'euros, je réécouterai l'enregistrement de cette réunion et je rirai un bon moment.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Quant à la question sur la signification d'une « volonté forte et unanime », posez-la au préfet de région. Ecrivez-lui une lettre et nous la lui transmettrons. Nous allons passer la parole à Frédéric Fabre, de la cave coopérative de St Roch Les Vignes.

Frédéric FABRE, représentant de la cave coopérative de St Roch les Vignes

Bonsoir. Nous sommes opposés à l'implantation d'une gare sur notre commune. Un tracé passant par la commune de Cuers engendrerait de graves perturbations structurelles, sur notre vignoble et sur le sociétariat.

Je vais vous présenter d'abord le vignoble de la cave coopérative. Ce sont 750 ha et 35 000 hectolitres. 90 % du vignoble est en AOC Côtes de Provence. C'est un terroir qualitatif. Sachez que la plaine de Cuers est considérée comme le triangle d'or puisqu'elle forme entre les communes de Cuers, Pierrefeu et Puget-Ville une terre privilégiée pour la culture des vignes. Actuellement, une étude de hiérarchisation est mise en place sur notre terroir afin de créer une appellation sous-régionale qui sera encore plus qualitative.

Nous sommes une cave dynamique. Cette année, plus de 30 ha de plantations nouvelles ont été effectuées, et ce malgré un contexte difficile. Ces plantations sont effectuées dans un souci d'amélioration constante de l'encépagement, toujours dans le but de produire des vins qualitatifs.

Enfin, le vignoble est associé au paysage provençal.

L'impact sur le vignoble de la LGV PACA, si l'on se réfère aux études de RFF, et notamment celle du tracé Sud Ste Baume-Toulon Nord dit « Ferrier », serait désastreux. En effet, la nouvelle ligne traverserait pas moins de sept quartiers à forte densité viticole, mais aussi d'un grand potentiel qualitatif. En comptant l'implantation d'une gare nouvelle, ce ne serait pas moins de 120 ha AOC

Côtes de Provence qui disparaîtraient, soit 20 % du vignoble AOC touché. Il faut savoir aussi que l'AOC repose sur la notion de terroir : c'est le milieu naturel dans ses composantes à la fois géologique, pédologique et climatique. Les parcelles ne sont pas transposables : si on en perd une, on ne la retrouvera jamais. La ligne LGV engendrerait aussi des parcellisations. Les parcelles seraient découpées. Cela engendrerait des temps d'accès et de circulation avec les engins agricoles très importants.

La LGV aurait aussi un impact important sur le sociétariat. La cave coopérative St Roch les Vignes regroupe 300 coopérateurs. 25 % d'entre eux seraient concernés par le tracé. Certaines exploitations seraient complètement détruites et d'autres seraient déclassées, car ne rentrant plus dans le décret d'appellation Côtes de Provence. Autre point négatif, l'emploi. La LGV aurait un incidence sur l'embauche de travailleurs saisonniers et surtout sur les emplois induits.

La LGV aurait un impact économique. En plus de ses conséquences négatives pour nos sociétaires, la perte d'AOC Côtes de Provence ne représenterait pas moins de 7 000 hl. Ce serait très préjudiciable à notre réseau commercial, entraînant la perte de marchés qualitatifs que l'on a mis de nombreuses années à mettre en place. Actuellement, nous sommes en pleine restructuration de la cave au niveau technique, administratif et commercial. Une diminution du volume de vin produit entraînerait une diminution de notre capacité financière et nous empêcherait de poursuivre les projets de développement que nous avons mis en place depuis plusieurs années. Dernier point, la cave appartient à une union « terre de mer » qui regroupe deux autres caves. Cette structure représente 1080 ha, 102 salariés, 3,6 millions de cols et un chiffre d'affaires de 13,5 millions d'euros. L'impact de la LGV PACA sur notre cave se répercuterait sur les autres caves de l'union.

En conclusion, le passage d'une ligne LGV et l'implantation d'une gare risquerait de mettre à mal la pérennité de notre coopérative fondée au début du siècle dernier et restée depuis cette époque une des principales activités économiques de notre commune. Préservons notre terroir et notre environnement.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de donner la parole à notre dernier interpellateur : Pierre Grimaud, président de l'association des vignerons de Cuers, Pierrefeu, Puget-Ville.

Pierre GRIMAUD, président de l'association des vignerons de Cuers, Pierrefeu, Puget-Ville

La viticulture dans ce secteur a une image qualitative et dynamique. Elle est une composante essentielle du paysage dont les touristes apprécient l'étendue et la beauté, mais aussi les vins qui y sont produits. Le passage d'une LGV engendrerait une cicatrice, dénaturant l'attrait touristique de ce secteur.

La gare de Cuers s'éloigne peut-être un peu, mais il faut rester vigilant. Tout n'est pas gagné. Elle constituerait un véritable aspirateur à des ouvrages urbains qui entraînerait une destruction de l'activité viticole. Le seul passage d'une voie aurait un effet démembrant accompagné de multiples incidences indirectes. En effet, de nombreuses entreprises et de nombreux habitants s'implanteraient à proximité et provoqueraient des problèmes d'approvisionnement en eau, des problèmes d'assainissement (aujourd'hui, la plupart des communes ont des problèmes pour améliorer leurs stations d'épuration) et des problèmes financiers.

Par ailleurs, la valeur des terrains ne serait plus en adéquation avec les critères économiques de l'activité viticole. La pression foncière sera telle que les jeunes ne pourront plus s'installer.

Les surfaces ne sont pas transposables : on l'a déjà dit. Tout hectare perdu sera perdu à jamais. C'est tout un patrimoine viticole qui disparaît.

En conclusion, nous demandons la création de zones agricoles protégées. Nous voulons vivre de notre travail. Nous ne voulons pas que l'on nous prenne notre outil de travail pour le transformer en hôtellerie de l'Europe. Nous ne voulons pas vivre de spéculation immobilière, parce que ce n'est pas notre vocation. Nous avons choisi de vivre à la campagne et pas dans du béton. Merci.

Une habitante de la plaine de Solliès-Pont

Je me sens un peu gênée devant les viticulteurs, mais on a parlé beaucoup de la vigne et on n'a pas parlé la figue violette de Solliès-Pont. Je suis une petite exploitante sur la plaine de Solliès-Pont. Quand j'entends Monsieur Gillet qui nous parle d'une gare à La Pauline et d'un tracé unique TGV, j'imagine que la ligne va passer dans la plaine de Solliès-Pont. En plus, cela nous a été confirmé par le président de la communauté de communes l'autre soir à la réunion du syndicat de défense de la figue, la ligne va peut-être passer dans la vallée de Sauvebonne, au bas de la plaine de Solliès-Pont. En plus, on est en train de faire l'AOC de la figue, qui sera peut-être prête en 2006. Je me demande ce que va devenir la plaine de Solliès.

André GILLET (conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée)

Les chiffres qui ont été cités par MM. Fabre et Grimaud (120 ha) ont été calculés avec une gare à Cuers. S'il n'y a pas de gare à Cuers...

De la salle

Est-on sûr qu'il n'y aura pas de gare à Cuers ?

André GILLET

Je n'ai pas dit cela. Je dis simplement que les exposés qui ont été faits tiennent compte de la présence d'une gare à Cuers et des effets induits de cette gare. Dans le cas où la gare ne serait pas réalisée à Cuers, l'impact serait très nettement diminué.

Par ailleurs, pour répondre à Madame sur Solliès-Pont, il est évident que toutes les productions sont à respecter, y compris la figue violette de Solliès-Pont. Nous avons regardé plusieurs tracés. Certains passent par Solliès-Pont, mais en limite des zones où la figue est cultivée. En plus, d'autres possibilités existent, notamment par la vallée de Sauvebonne, mais de toute manière, le tracé définitif devra être choisi, si le TGV se fait, en concertation avec les communes et avec le maître d'ouvrage, parce que les impératifs de chacun sont à prendre en considération. Comme tout projet, il faudra arriver à trouver celui qui est le plus acceptable par l'ensemble des populations concernées et il faudra arriver, si possible, à déterminer si ce n'est le meilleur, du moins le moins mauvais des tracés par rapport à toutes les préoccupations que vous avez exprimées.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Dernière intervention.

Le secrétaire du syndicat CGT cheminot du Var

Nous diffusons à l'heure actuelle une plaquette sur le TGV et sur l'impact du TGV sur la région. Aujourd'hui, nous étions aux Arcs et à Draguignan et nous n'avons pas rencontré de gens hostiles au TGV. Mais derrière ce TGV, se cachent un certain nombre de questions : son tracé, mais le sujet n'est pas encore à l'ordre du jour, son impact sur l'aménagement du territoire et sur la politique urbaine.

J'entends depuis tout à l'heure des réticences, mais je n'entends pas les questions : un TGV pour quoi faire ? Dans l'aménagement du territoire, doit se poser la question de l'intervention de l'Etat. Il faut aussi éviter le développement d'infrastructures lourdes autoroutières et le déplacement de l'aéroport de Nice face à l'augmentation des trafics dans les années à venir. Aménagement du territoire bien entendu, le progrès doit bénéficier à tout le monde et le TGV est surtout une forme de progrès. Dans cet aménagement du territoire, on doit tenir compte des communes et des départements, on doit mailler le TGV avec les lignes existantes et rouvrir les relations qui ont été supprimées. Si c'est pour faire un TGV et ensuite prendre la voiture comme à l'Arbois ou à Courtine pour aller le chercher, je comprends que les réticences soient fortes.

Sur la politique immobilière, si l'on veut stopper le mitage du territoire varois et continuer à préserver ce qui peut encore l'être, il faut une politique d'urbanisme clairement affichée par l'ensemble des communes. Moi, je n'ai pas entendu la politique urbaine de Toulon. Monsieur Gillet, on était dans 5 mois à Cuers, aujourd'hui on est à la Pauline, dans un mois, on sera à Toulon Centre.

On a tout intérêt à penser à l'avenir de nos enfants. Que laissera-t-on à nos enfants demain ? Quelle région leur laissera-t-on ? A la CGT, on a regardé un peu la problématique. Cette problématique n'est pas simple, parce qu'il y a quand même un interlocuteur là-dedans qui est l'Etat. Il y a aussi RFF. Je n'assassinerai pas RFF aujourd'hui. Quand Mme Chaix suggère de faire une ligne TGV qui passerait dans le Nord du Var et qui se rabattrait sur la ligne existante, j'entends RFF dire : si on fait la ligne LGV, il n'y aura pas de financement pour améliorer l'existant. C'est là où le débat public doit exiger qu'à la LGV soient accolés des financements qui permettent de développer l'existant. Je finirai sur le contrat de plan. C'est une honte ! L'Etat s'est désengagé du contrat de plan avec la région PACA. La 3^{ème} ligne Marseille-Aubagne n'est pas encore faite La 3^{ème} ligne Antibes-Nice n'est pas encore réalisée. On a rouvert Cannes-Grasse. La connexion de la gare de Courtine, qui est inscrite au contrat de plan, ne se réalise pas. Demain, ce sera cela le TGV ! Nous devons avoir la notion de l'aménagement du territoire et de l'intérêt collectif.

Je finirai sur Monsieur Gillet. Renseignez-vous auprès des techniciens. Un train TGV qui partirait de Toulon avec un rebroussement sur la ligne LGV partant sur Paris, je vous invite à regarder le rayon de courbe qu'il faudrait dans un espace qui est bien saturé et bien urbanisé. Voilà.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Une dernière prise de parole avant de clôturer la réunion.

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence)

Premièrement, quand on apprécie l'opportunité d'un projet, on en apprécie les avantages et les inconvénients. En droit, c'est ce que le juge administratif applique (c'est la théorie du bilan). Là, on nous présente uniquement les avantages du projet et pas les inconvénients : comment allez-vous faire, vous, pour apprécier l'opportunité de ce projet ?

Deuxièmement, je suis née dans la région et je n'ai pas souffert de l'absence de vitesse et je ne pense pas être la seule. J'ai pu faire des études et cela ne m'a posé aucun problème.

Troisièmement, je réponds à la dame qui, à chaque fois, nous dit que le TGV réduit l'effet de serre. Jusque là, je suis entièrement d'accord avec vous, mais avez-vous pensé aux problèmes de pollution locaux ? 3 millions de personnes en plus dans le Var vont accroître la pollution dans le Var.

Je terminerai sur l'évolution de la pression foncière, qui a été évoquée à plusieurs réunions. Monsieur l'adjoint au maire de Toulon, vous m'avez fermement répondu que, dans le code de l'urbanisme, les élus disposaient d'outils pour maîtriser la pression foncière. C'est exact : cet outil est la zone d'aménagement différé qui existe depuis 1976. Qu'attendez-vous pour l'utiliser ?

Lise MERMILLOD (RFF)

Le report des déplacements de la route et de l'avion sur le train est plus économique et plus écologique. Ce ne sont pas de nouveaux déplacements. On n'emmène pas avec la LGV de nouvelles personnes dans le Var.

Cette réponse suscite un tollé de protestations.

Lise MERMILLOD (RFF)

Ce sont des déplacements qui au lieu de s'effectuer en voiture, au niveau régional et intra-régional, s'effectueront en train.

Je vais juste vous montrer l'évolution des temps de parcours sur le fer et sur la route à l'intérieur de la région. Aujourd'hui, le train est plus lent que la voiture : les gens prennent donc leur voiture. Mais en 2020, le train sera plus rapide que la voiture : on espère qu'ils prendront le train.

André GILLET (conseiller technique à la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée)

Je voudrais répondre aux personnes qui m'ont interpellé.

Pour répondre au représentant de la CGT cheminot, on a regardé techniquement, avec des bureaux d'études spécialisés dans le domaine ferroviaire, les possibilités de raccordement. On peut vous assurer que des raccordements ferroviaires sont possibles. Simplement, il faut savoir que, pour ne pas freiner un TGV qui roulerait dans ce secteur à 220 kilomètres/h, il faut faire des raccordements qui permettent de sortir, mais on profite des zones dans lesquelles la gare est implantée pour faire les raccordements avec la modification de l'embranchement qui va en direction d'Hyères.

Sur la maîtrise foncière, je dis la même chose que Mlle Macario à toutes les réunions auxquelles je participe. On peut regretter qu'il n'y ait pas eu de schéma directeur, de réflexion de cohérence urbaine plus tôt dans ce département. Nous sommes en train de l'entreprendre. Dès que le schéma de cohérence territoriale sera suffisamment avancé pour être approuvé, la politique foncière et les problèmes de réservation foncière, éventuellement au moyen de zones d'aménagement différencié, seront vraisemblablement mises en place. Mais ce n'est pas à moi, simple conseiller technique, de décider. La décision appartient à l'ensemble des élus concernés. Je souhaiterais que l'ensemble des élus concernés aient une vision claire des développements qu'ils veulent induire.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Une dernière prise de parole.

Roger MONIN (Cuers)

J'avais quatre questions à poser. Je les ai mises dans l'urne. Je n'ai pas été tiré au sort. Je ne vais en poser qu'une pour le moment. Une étude géologique sérieuse a-t-elle été faite concernant les tracés ? Toute la nappe phréatique vient de la barre de Cuers. Si on nous coupe l'eau et que l'on nous amène un surplus de population, on va à la désertification totale du Var.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Ce projet de LGV aura des impacts, c'est indéniable. Mais je vous rassure : des études nombreuses, notamment des études hydrogéologiques, devront être menées pour mesurer les impacts du projet et ensuite, une décision sera prise de déclarer ce projet d'utilité publique ou pas en comparant ses avantages et ses impacts.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci pour votre participation et pour votre patience. Je vous propose de clôturer cette soirée. Vous étiez 420 participants ce soir. Merci et bonne nuit.