



**Pierre-Yves COLLOMBAT**

Président de l'Association  
des Maires Ruraux du Var  
Sénateur du Var

PYC/CAL

**Monsieur Philippe MARZOLF**  
Président de la CPDP LGV PACA  
I, boulevard Dugommier  
13001 MARSEILLE

Figanières, le 27 juin 2005

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint le texte de mon intervention devant l'Assemblée départementale le 22 juin 2005, lors de la discussion préalable à l'adoption du principe d'une aide au financement d'une étude des solutions alternatives à celles proposées par R.F.F.

Par cette prise de position j'entends manifester mon soutien à un projet de L.G.V. permettant de desservir par un « vrai » T.G.V. la partie du Var qui n'en dispose pas : Est et Centre Var, Golfe.

Un vrai T.G.V. pour l'Est Var cela signifie, outre une gare, des temps de parcours à partir de Nice inférieurs à 4 heures. Sans cela le nombre de T.G.V. et les horaires à partir de l'Est Var ne sauraient convenir aux actifs. Mieux vaudrait alors se contenter de ce qui existe.

Veuillez croire, Monsieur le Président, à ma sincère considération.

**Pierre-Yves COLLOMBAT**

Qui ne serait d'accord pour une étude complémentaire permettant de disposer de tous les éléments d'appréciation dans un dossier aussi complexe que celui du projet de LGV ?

A condition que ce ne soit pas une manière de botter en touche, je veux dire de retarder le moment politiquement délicat de la décision.

A condition que ce ne soit pas, à force de multiplier les contraintes et les coûts, évidemment pour les meilleures raisons du monde, la manière élégante de rendre la réalisation du projet impossible.

S'agissant du TGV, pour botter en touche, le CG du Var sait faire.

Il y a quinze ans le 10 septembre 1990, l'Assemblée départementale s'est réunie en « session extraordinaire » pour donner un avis sur le projet de LGV jusqu'à Nice, proposé par la SNCF. Cette session n'eut « d'extraordinaire » que le nom.

Le premier Vice-président se déclara, alors, fermement contre le projet, le second Vice-président pour. Le Président lui partit avant la fin, en déclarant qu'il allait demander audience au ministre des transports.

Quand d'autres, comme le Languedoc-Roussillon, se mobilisaient pour obtenir la LGV, le Var faisait la fine bouche et le Région se contentait de l'essentiel pour elle, une ligne jusqu'à Marseille. Le « far est » de PACA pouvait attendre.

Visiblement, il ne demandait pas autre chose. Pour l'expression politiquement dominante de ce département, le TGV proposé n'allait pas assez loin, ne passait pas au bon endroit, n'était pas assez européen à moins qu'il ne le soit trop, pas assez méditerranéen Il n'allait pas assez vite ou trop, pour parcourir toutes les calanques entre Marseille et Toulon

Résultat : une occasion historique perdue et 20 ans minimum de retard d'équipement pour une partie de notre département.

Accessoirement, des centaines de millions d'euros évaporées puisque les collectivités locales devront désormais payer 80% d'un projet qui ne leur imposait à l'époque qu'une participation financières marginale.

Quand le projet a été relancé, il y a deux ans, j'ai cru un moment que les choses pouvaient enfin aboutir... dans 20 ans.

Je constate malheureusement qu'il n'en est rien, que les mêmes arguments s'agissant de la protection de l'environnement et de l'outil agricole ou de la desserte de Toulon reprennent du service, que la même paralysie qu'au début des années 90, s'installe dans les esprits.

Il faudra bien pourtant que l'on tranche, que cesse de dire une chose et son contraire pour hiérarchiser nos priorités : la priorité est-elle une vraie LGV, en se donnant les moyens des mesures compensatoires nécessaires à la protection de l'environnement et de l'outil agricole ou cette protection est-elle la priorité, le tracé devant se glisser, pour exister, entre les parcelles à protéger ? Autant dire, que dans le second cas, il n'y aura pas de LGV nouvelle.



Les arguments demeurent les mêmes, mais la situation par rapport aux années 90, elle, a changée.

Toulon et sa couronne urbanisée sont déjà relié à Paris par un vrai TGV ; l'ouest Var aussi, par la gare d'Aix. Temps de parcours, horaires, rien à redire. Ceux qui le prennent régulièrement, ne me contrediront pas.

On comprend qu'un certain nombre d'habitants de ces secteurs puissent penser que les inconvénients d'une nouvelle ligne à grande vitesse l'emportent pour eux sur ses avantages. On comprend que Toulon, déjà relié à Paris, à Lyon et plus généralement à la France et l'Europe du nord, se préoccupe prioritairement de sa position sur une future LGV méditerranéenne.

J'aimerais que les uns et les autres admettent que l'est et le centre Var n'entendent pas se satisfaire de leur statut de laissés pour compte. Où est dans cette affaire le « Var unitaire et équilibré ». Encore une fois, je constate que certains territoires sont plus « équilibrés » que d'autres.

La communauté d'agglomération dracénoise est fortement demanderesse de l'implantation d'une gare TGV sur son territoire. Elle vient de déposer un « cahier d'acteur » en ce sens, dans le cadre du débat en cour.

Il faut être clair, une gare TGV dans l'est Var, cela ne signifie pas seulement un arrêt pour des trains déguisés en TGV, comme actuellement.

Cela signifie non seulement des temps de parcours réduits par rapport à la situation actuelle, mais des horaires qui ne soient pas seulement adaptés aux contraintes des retraités et des touristes.

Cette variable dépendra du trafic avec Nice et celui-ci, à son tour du temps de parcours. S'il est supérieur à 4 heures, nous n'obtiendrons pas le résultat escompté.

Si donc, pour des raisons toutes meilleurs les unes que les autres, le choix des tracés ne permet pas d'atteindre ce résultat, autant renoncer. C'est pour le coup que les inconvénients d'une nouvelle LGV l'emporteraient sur les avantages.

Trois remarques pour terminer :

1°- Selon les scénarios proposés, l'implantation des gares serait « trop éloignée des agglomérations » (je cite la délibération).

Ce qu'on observe dans la réalité montre, cependant, qu'une gare TGV, sauf terminus, tient plus de l'aéroport interconnecté avec un réseau urbain de transport en commun, que de la gare classique en centre ville.

Par ailleurs, plus on se rapproche des centres villes, plus le foncier est rare et cher (j'observe que depuis quatre ans on n'a toujours pas trouvé un emplacement pour construire de nouvelles archives à Toulon).

Plus aussi les contraintes environnementales sont grandes et productrices de surcoûts.

Je veux bien que l'on enterre les gares de Marseille et de Toulon, si on me dit qui va payer. D'autant que, comme je l'ai fait remarquer précédemment, l'essentiel de la charge financière incombera aux collectivités locales dont le Conseil Général, déjà impliqué dans tous les grands projets structurants de TPM. Il faudra d'ailleurs que l'on en fasse le compte, ne serait-ce que pour clarifier nos débats.



2°- Le Conseil Général, le Préfecture, l'ensemble des associations d'élus communaux viennent de signer avec la Chambre d'Agriculture une charte de protection de l'outil agricole. C'est un très bon document, très intelligemment fait.

Il prévoit notamment que toute amputation du foncier agricole, quand il n'est pas possible de faire autrement et pour des motifs d'intérêt général, sera compensée.

Mettons en œuvre ce principe, en tout cas préparons nous à le faire.

En effet, si l'on ne peut finaliser quoi que ce soit avant que la décision de création de la LGV ne soit prise, avant que le choix du tracé ne soit fait, on peut commencer à mettre en place le dispositif réglementaire (le récente loi sur les territoires ruraux comporte des dispositions utiles pour le foncier agricole périurbain) et de portage financier (en liaison avec la SAFER et l'EPFR).

La « Commission de suivi et d'accompagnement de la charte » pourrait être le lieu de la concertation

3°- Avec la création d'une nouvelle LGV, entend-on, la seule chose qui soit garantie, ce sont les nuisances. Nous n'avons aucune garantie quelle induira une forme de développement satisfaisante pour notre département.

C'est vrai, présence d'une LGV ne rime pas automatiquement avec développement, il y faut, en plus l'accompagnement volontariste des acteurs locaux.

Mais, je pose simplement la question : et l'inverse ?

L'absence de LGV, stimulera-t-elle la transformation de l'économie varoise encore largement assise sur la rente (rente foncière, rente démographique permanente et saisonnière, rente militaire et administrative) en une économie fondée sur la connaissance, le savoir faire, la technologie ?

Pense-t-on vraiment que l'absence de LGV arrêtera la migration vers le soleil et la mer, permettra d'endiguer la spéculation foncière ?

Pense-t-on vraiment que les actifs qui vont de toutes façons venir ces prochaines décennies, leurs enfants, nos enfants trouveront leurs emplois dans l'agriculture raisonnée ou biologique quels que soient les mérites, fort grands, de celles-ci ?

Le problème, c'est que si dès aujourd'hui on peut toucher du doigt les avantages des décisions non prises, (on sait ce qu'on a), on n'en voit pas les inconvénients (on ne sait pas ce que l'on perd).

Vous voudrez bien m'excuser d'avoir été un peu long. Je pense cependant que nous avons rarement à affronter pareille responsabilité.

Va pour une étude de plus, si ce n'est pas pour le Conseil général la manière élégante de broncher, une nouvelle fois, à l'obstacle