

FEDERATION DES COMITES D'INTERET LOCAUX DE CUERS

La **fédération des comités d'intérêt locaux de Cuers** regroupe les 4 CIL qui couvrent l'ensemble du territoire de la commune.

Association régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901 la fédération se veut apolitique et agit dans l'intérêt des habitants des quartiers qu'elle représente auprès des pouvoirs publics

Contacts :

Fédération des comités d'intérêt locaux de Cuers :

Philippe DUVAL

Route de Valcros 83390 CUERS

Tel : 06 10 16 14 36

Email : philippeduval83@wanadoo.fr

Comité d'intérêt local de Cuers Nord :

Christian Tavernier

Route des Veys 83390 CUERS

Comité d'intérêt local de Cuers Nord-est

Jean-Claude NOURIKIAN

5 Lot « les jardins de Pothonier » 83390 Cuers

Comité d'intérêt local de Cuers Centre et Ouest

Patricia LEFEBVRE

24 Place Olive Heimburger 83390 Cuers

Comité d'intérêt local de Cuers grand Sud

Martine CRESP

La bande des quatre – les Trémourèdes

83390 CUERS

COMMENT LA POPULATION DE CUERS VOIT-ELLE LE PROJET DE LGV ?

Les quatre comités d'intérêt locaux de Cuers ont décidé de conduire ensemble une enquête de proximité pour permettre à tous les citoyens de la commune qui le souhaitent de s'exprimer sur le projet de LGV en dehors des réunions publiques où il n'est pas toujours facile pour chacun de donner son avis librement et complètement .

Le questionnaire diffusé dans le cadre de cette enquête comporte quatre parties différentes :

- les questions que se posent les habitants sur le projet
- les arguments « pour » ou « contre » le projet
- les propositions alternatives ou complémentaires
- la position personnelle sur le projet

Bien que ce questionnaire ait été parfois perçu comme un peu complexe dans sa conception, il a donné lieu à de nombreuses réponses très intéressantes.

Sur 3100 documents distribués dans les boîtes aux lettres, 248 ont été retournés (par courrier simple, email, etc...) avant le 3 Mai, date de la réunion publique où la Fédération des CILs de Cuers a présenté les résultats. Plus de 50 autres réponses sont arrivées ultérieurement et n'ont pu être prises en compte.

Les questions des cuersoises

Malgré une volonté d'information incontestable de la CPDP sur le projet de LGV, on a pu constater que beaucoup de Cuersoises étaient peu ou mal informés.

Les questions qui ressortent sont souvent basiques :

Sur le plan global :

- Quels sont les objectifs réels de la LGV, s'agit-il vraiment de desservir la ville de Nice ou s'agit-il d'une première phase d'un projet plus vaste destiné à connecter l'Espagne à l'Ouest et l'Italie à l'est ? Dans ce dernier cas se pose la question « qui va payer ? » L'Europe ? les pays concernés ?... ou le contribuable de PACA ?
- On parle d'intérêt économique potentiel pour le Var mais on ne mentionne pas lequel ? Comment le mesurer ? Avec quels critères ?
- Quant aux créations d'emplois, les cuersoises se demandent souvent dans quel domaine elles auront lieu.

Sur les tracés

Beaucoup de questionnaires soulèvent des questions sur la nécessité d'un tracé passant par Cuers alors qu'il semblerait plus judicieux d'aller directement d'Avignon à Nice.

D'autres se demandent pourquoi, en termes de communication, le tracé passant par Cuers est seul présenté en vert. Est-ce que cela ne signifie pas que la décision a déjà été prise par les pouvoirs publics et RFF.

Sur la gare

Les cuersoises s'interrogent sur l'utilité d'une gare en milieu rural alors qu'il semblerait plus logique de concevoir une telle infrastructure plutôt en zone industrielle ou urbaine (La Pauline ou Brignoles)

Une autre question est récurrente : « qui va payer les infrastructures autour de la gare (routes, parkings, etc...) ? Est-ce TPM (Toulon Provence Méditerranée) ? Est-ce l'Europe ? Le Conseil Général ? Le Conseil Régional ?... le débat est ouvert.

Quel type de liaison existera-t-il entre la gare TGV et la gare traditionnelle ? La correspondance avec les TER sera-t-elle assurée ?

Enfin, le prétendu gain de temps pour les toulonnais est-il réel, sachant que même si l'on gagne une demi-heure entre une arrivée aujourd'hui à Toulon Centre et une arrivée estimée à Toulon Nord, c'est-à-dire Cuers, il faut rajouter le temps de transfert entre Cuers et Toulon qui est ... d'une demi-heure

Sur la vie des quartiers

Quels sont les aménagements qui devront être réalisés dans les différents quartiers de la commune ? Qui va prendre les décisions ? Qui va payer ?

On sait qu'une gare est un lieu de passage et de brassage de populations. Elle est un lieu où se développe facilement l'insécurité. Quelles mesures seront-elles prévues, sachant surtout que la gendarmerie va quitter Cuers ?

L'inquiétude est aussi présente sur la question des expropriations. Y aura-t-il des indemnités correctes ? Les personnes expulsées seront-elles relogées par priorité ?

L'argumentaire développé par les cuersoises

L'approche thématique permet une plus grande lisibilité des arguments mis en avant :

L'agriculture

Les principaux risques concernent le vignoble et la survie des coopératives et des caves viticoles privées. Les facteurs conjugués de l'augmentation irraisonnée du prix des terres, de la destruction des parcelles et le caractère « intransposable » du terroir AOC font planer de graves menaces sur la production vinicole dans la plaine de Cuers Pierrefeu.

En contrepartie, la perspective de plus values foncières substantielles pour les propriétaires terriens peut aussi leur permettre de valoriser une partie de leur patrimoine dans la perspective d'une cessation progressive d'activité dans des conditions décentes.

Il est aussi possible aux ingénieurs d'étudier plus finement le futur tracé afin qu'il évite au maximum les zones cultivées.

Les finances communales

Le sujet est particulièrement sensible quant on sait que les taux d'imposition à Cuers sont les plus élevés du département du Var.

Il est clair que les capacités et l'endettement actuel de la commune ne lui permettront pas de faire face aux dépenses pharaoniques d'aménagements annexes que supposerait l'implantation d'une gare à Cuers (redimensionnement de la station d'épuration, création ou élargissement de voies d'accès, de parkings, de réseaux d'eau et d'assainissement, etc...).

Si tel était le cas, il est indéniable que l'aide des autres collectivités locales s'imposerait : Conseil Général, Conseil Régional, mais aussi TPM, principale collectivité demanderesse d'une « Gare de Toulon-Nord » même si Cuers n'y adhère pas encore à ce jour.

Par ailleurs, le budget de fonctionnement serait susceptible d'augmenter sensiblement (nettoyement, entretien des espaces, police municipale, etc...)

Dans les arguments favorables, on pourrait espérer que la gare TGV pourrait apporter des ressources supplémentaires à la commune mais cela supposerait que les questions d'intercommunalité soient enfin résolues .

Le développement économique et le social

La pression sur le prix des maisons, des appartements et des terrains à bâtir exclut de plus en plus de candidats à l'accession à la propriété. On assiste même depuis quelques années au renoncement de certains fonctionnaires à obtenir une mutation dans le Var uniquement à cause de l'impossibilité de trouver un logement décent, à louer ou à acheter à un prix raisonnable.

On peut aussi évoquer la situation des plus démunis qui rencontrent de plus en plus de difficultés à se loger ou des personnes âgées qui vivent dans le département et dont les revenus modestes ne suffisent plus à couvrir leurs besoins vitaux. L'implantation de la LGV aggraverait inéluctablement les difficultés que rencontrent déjà les ménages à faible revenu pour se loger avec l'augmentation des loyers et des coûts d'accession à la propriété.

Si la LGV a pour but de favoriser les « migrations touristiques » du nord vers le sud, l'un des risques est celui de l'afflux de populations aisées et de l'exclusion progressive de la population locale. Cette tendance accentuerait également le développement du caractère urbain de la commune au détriment de sa vocation rurale.

En revanche, une gare LGV à Cuers permettrait de créer de nouveaux emplois (dont il reste néanmoins à définir la nature). Elle favoriserait l'émergence de nouveaux commerces et même de nouvelles zones d'activités. Elle s'accompagnerait aussi d'une valorisation du patrimoine foncier pour les propriétaires.

L'environnement

C'est indéniablement dans ce domaine que se posent le plus de problèmes.

Les principaux risques portent sur la destruction éventuelle de zones naturelles encore préservées notamment le site des barres de Cuers et les ZNIEFF de la haute vallée des Veys.

Il y a en outre une incompatibilité certaine entre la plupart des projets présentés et les sites NATURA 2000 de la Sainte Baume et de la plaine des Maures. Il faut savoir dans ce domaine que la procédure dite de l'annexe III de la directive Habitats nécessite une argumentation extrêmement solide de la part du maître d'ouvrage pour pouvoir passer outre les mesures de protection de ces sites. De plus, n'importe quel citoyen sera fondé à saisir la cour européenne pour s'opposer au projet.

Des restrictions importantes des territoires d'activités « Nature » seront également inévitables (sentier de randonnées coupés, zones de chasse réduites voire désertifiées, etc...)

Plus généralement, le département est déjà traversé dans le sens est-ouest par plusieurs voies de communication (autoroute A50, autoroute A8, Nationale 97, nationale 7, voie ferrée Marseille Nice. Ces sillons auxquels il faudrait encore ajouter celui de la LGV sont des obstacles majeurs dans les équilibres écologiques et dans la migration des espèces animales.

L'alimentation en eau de la commune de Cuers est essentiellement dépendante des sources de La Foux, le passage de la ligne TGV selon le tracé Ferrié poserait inévitablement la question des risques sur le captage de ces sources si la ligne devait suivre le dessous des barres de Cuers. Par ailleurs, on sait que ces sources servent à l'alimentation des canaux des arrosants dont le réseau serait nécessairement en grande partie détruit sachant que ces aménagements ont une valeur historique certaine (l'un des vestiges les plus visibles est celui du lieu-dit « les cinq ponts ») qui date de plusieurs centaines d'années et qui témoigne du passé de la commune.

Toujours sur le plan hydrologique, un nombre important d'habitations sont actuellement branchées sur des forages individuels qui sont bien évidemment reliés aux différentes nappes phréatiques, autant dans les zones boisées de la commune qu'en plaine. Les effets d'un tracé passant dans la plaine des Veys sont à ce jour impossible à mesurer dans ce domaine.

Sur le plan phonique, l'augmentation des nuisances sonores sera perceptible non seulement aux abords de la LGV mais surtout le long des axes routiers existants avec une augmentation notable de la circulation (autoroute A57, voie rapide Brignoles-Cuers, principales rues du village, etc...)

Le seul effet favorable sur le plan environnemental relevé par les cuersoises est celui de la création d'un mode de transport non générateur de gaz à effet de serre.

Les propositions alternatives ou compensatoires

En matière de transports

Plusieurs propositions ont été formulées plus ou moins réalistes mais d'une manière générale on retrouve l'expression du besoin de développer les transports collectifs de proximité. Ainsi, il apparaît nécessaire pour beaucoup de multiplier la fréquence des TER, d'étendre le rayon d'action du futur tramway de Toulon, de faciliter l'accès à l'aéroport d'Hyères par la vallée du Gapeau.

Plusieurs propositions ont aussi été émises pour un développement du cabotage maritime et du ferroutage sur la ligne SNCF traditionnelle afin de limiter la circulation des poids lourds.

Plusieurs souhaitent aussi que soit favorisé le trafic aérien « low cost » entre Hyères et Paris.

Enfin, si des parkings doivent être créés, qu'ils le soient de préférence en souterrain qu'à ciel ouvert.

Des mesures compensatoires

Considérant qu'il ne s'agit pas uniquement de se prononcer « pour » ou « contre » nombreux sont ceux qui ont tenu à répondre « au cas où... ».

Si la LGV est réalisée, l'impact visuel et sonore doit être réduit en construisant notamment des lignes semi-enterrées à l'approche des gares.

Des zones naturelles définitivement inconstructibles et des espaces verts devront être réalisés en remplacement de ceux qui auront été détruits par le projet.

Les lignes électriques et téléphoniques, autant existantes que futures, pourraient être enterrées dans un souci d'amélioration de la qualité paysagère.

Enfin, une protection phonique efficace des axes routiers devra être étudiée dès le début de la conception du projet.

Une nécessaire coordination institutionnelle

L'inquiétude omniprésente sur les finances communales conduit les cuersoises à demander que tous les aménagements annexes (routes, parkings, réseaux, etc...) soient pris en charge par l'ensemble

des autres collectivités : Europe, Etat, Conseil Régional, Conseil Général, Toulon Provence Méditerranée.

Il est également nécessaire que tous les conseils municipaux des communes concernées prennent une position claire sur la LGV et qu'une coordination puissent se mettre en place notamment sur la réalisation et l'harmonisation des plans locaux d'urbanisme pour lesquels certaines communes (dont Cuers) n'ont pas encore commencé la mise en chantier.

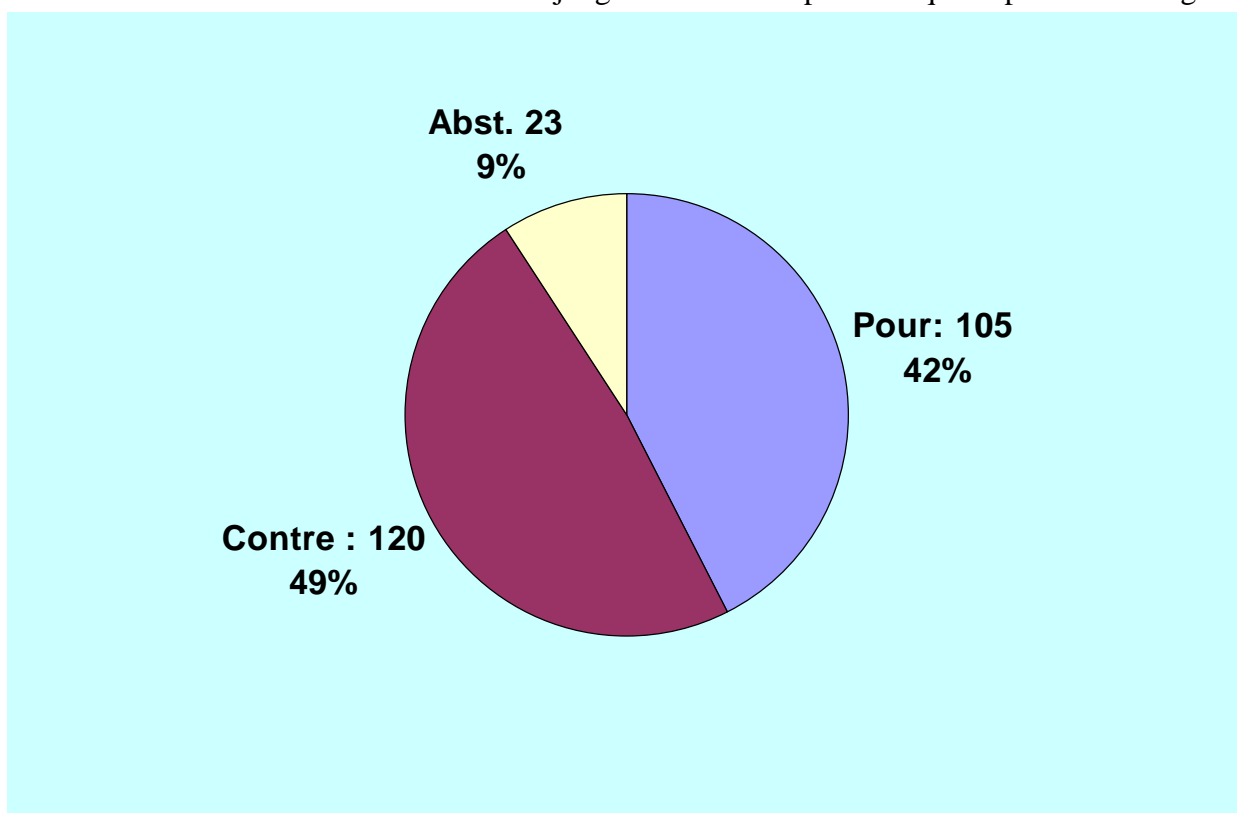
La même démarche s'impose au niveau des SCOT et sur l'urgence d'une réflexion collective.

La commune de Cuers doit impérativement être rattachée au SCOT de Toulon dans cette perspective.

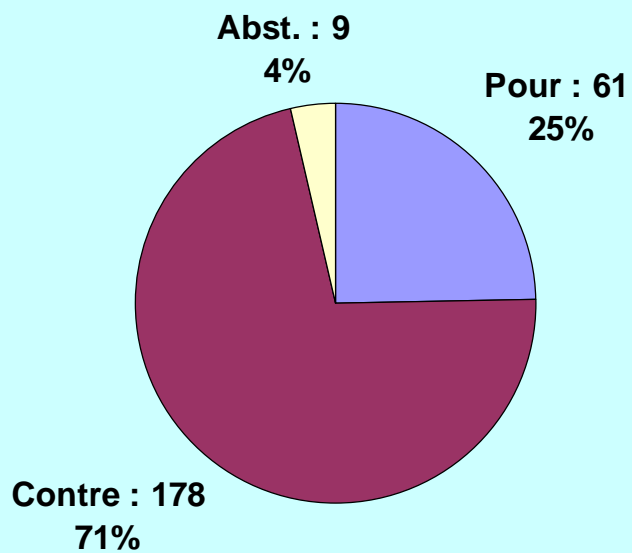
Enfin, l'information et la concertation avec la population doivent impérativement rester actives pour éviter les situations de blocage.

La position des cuersois

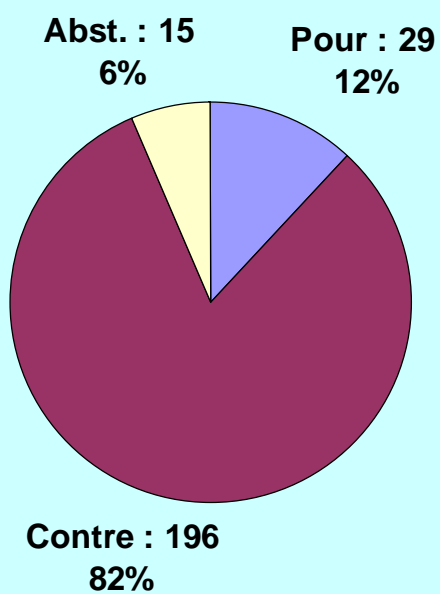
Les graphiques ci-après donnent la position des cuersois sur les différents aspects du projet de LGV. Ces résultats sont révélateurs d'un rejet global d'autant plus fort que la proximité est grande.



Sur la nécessité d'une LGV Paris-Nice



Sur un tracé LGV passant par Cuers



Sur une gare TGV à Cuers

Conclusion

Le résultat de cette enquête fait ressortir une question majeure sur l'avenir de Cuers et même du département du Var en matière d'**Aménagement du territoire**.

Le tourisme est reconnu comme la ressource économique majeure du département du Var. On sait que le développement du tourisme est de plus en plus lié à la grande diversité des ressources naturelles. Dans le département du Var, l'un des plus boisés de France, deux pôles principaux suscitent un attrait touristique certain : l'héliotropisme et la fréquentation du littoral méditerranéen mais aussi la découverte, de plus en plus recherchée, de l'arrière pays et de ses alternances de zones naturelles, d'exploitations agricoles et de villages empreints d'une culture méridionale ancrée. La réalisation d'une ligne TGV et d'une gare située en milieu semi rural (Cuers ou autre) aurait pour effet de porter une atteinte grave aux zones agricoles et naturelles, affectant par là même l'un des principaux attraits touristiques.

Dans l'argumentation qui consiste à dire « le TGV c'est le développement économique » il est urgent de se poser la question « quel projet veut-on pour le Var ? ». Est-ce la vocation du Var de renforcer ses activités industrielles ? Doit-on y implanter des pôles économiques nouveaux (NTIC ou autres) alors qu'il en existe déjà dans le 06 et dans le 13 ? A l'heure où l'on parle d'aménagement du territoire et de développement durable on a la désagréable sensation que la réponse à ces questions n'a pas encore été abordée !