

## Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Cuers le 3 mai 2005

### Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle en introduction les règles du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant la CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. L'objectif de la Commission n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. 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.

Philippe MARZOLF fait un point sur l'état d'avancement du débat à mi-parcours. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces 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. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

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, mais des inquiétudes se manifestent dans la vallée de l'Huveaune et la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, une opposition de principe s'exprime, caractérisée par un refus de l'arrivée d'un afflux de touristes, une très forte inquiétude sur la pérennité des vignobles, une contestation de la gare de Cuers et une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

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<sup>ème</sup> voie Antibes – Nice aux TER.

### Questions du public

Robert GIRAUDO (association de protection de l'environnement sur Vidauban) fait part de son étonnement à la lecture d'une plaquette d'information émanant du Conseil général, affirmant que la LGV PACA sera financée à hauteur de 39 % par l'Etat, de 15 % par l'Europe, de 20 % par la SNCF et de 15 % par les collectivités locales.

Philippe MARZOLF répond que la répartition des financements citée est celle du TGV Est, mais que, pour la LGV PACA, rien n'est encore décidé. Il rappelle qu'un atelier pédagogique sur le financement est programmé le 25 mai.

Monsieur JACQUET (Collectif Sud TGV) craint que le travail de la CPDP ne soit pas pris en compte par le ministre, celui-ci étant soumis à de fortes pressions de la part de certains élus.

Philippe MARZOLF (CPDP) explique que la CPDP présentera son rapport à RFF et au ministre, mais que, après, « la décision leur appartiendra ». Il précise que la CPDP exigera du maître d'ouvrage que sa décision soit argumentée.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var) souhaiterait que la CPDP rédige un cahier d'acteurs recensant toutes les réponses aux questions écrites posées, à usage de ceux qui, faute d'équipement informatique, ne peuvent pas consulter le site du débat public sur Internet.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond que les questions sont trop nombreuses (560 à ce jour et vraisemblablement aux alentours de 1 500 à la fin du débat public) pour être consignées dans un cahier d'acteurs. Il précise que les questions-réponses, comme tous les autres documents, sont disponibles dans les bureaux de la CPDP à Marseille, Toulon, Nice.

### **Présentation du projet par RFF**

Michel CROC (RFF) précise que ce projet a été mis au point avec la région, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

La région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

*L'enjeu de la grande vitesse* – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettra ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seront diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

*L'enjeu de la grande capacité* – Entre Marseille et Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, est deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires. Il détaille ensuite les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice.

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 : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Dans ces trois 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. Bernard GYSSELS résume ainsi la problématique de l'implantation de la gare de Toulon Nord : « *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.* »

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- 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 desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et à l'arc méditerranéen.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires sont attendus, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la grande vitesse, la SNCF a étudié l'opportunité de construire plusieurs gares sur la ligne nouvelle : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice St Augustin, Marseille Blancarde.

Lise MERMILLOD (RFF) décrit le nouveau service qui pourra être proposé grâce à la LGV PACA, les trains intercités à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région, qui permettrait de proposer un Toulon-Nice en 55 minutes contre 1 h 40 aujourd'hui. Elle souligne que la LGV permettra également de développer l'offre TER et de proposer un train toutes les 7 à 15 minutes entre les grandes agglomérations de la région aux heures de pointe. Enfin, elle met en avant les bénéfices du train comparés aux autres modes de transport. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO<sub>2</sub> 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. « *Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de passagers aériens reportés chaque année de l'avion sur le train et 5 000 automobilistes chaque jour qui délaisseraient leur voiture au profit du train.* »

**Intervention de Guy GUIGOU, maire de Cuers**

Guy GUIGOU donne lecture de la délibération qui sera présentée au conseil municipal du 11 mai. Cette délibération se conclut en ces termes : « *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 le maître d'oeuvre à approfondir ses recherches dans d'autres zones du département du Var pour élaborer un projet de liaison ferroviaire à grande vitesse. »*

Guy FOULON (Garéoult) sollicite des précisions sur le financement du projet.

Bernard GYSSELS (RFF) donne l'exemple du financement du TGV Est. Pour le TGV Est, l'Etat apporte 39 %, l'Europe 10 %, le Luxembourg 4 %, la région et les départements 23 %, RFF 22 % et la SNCF 2 %.

Philippe MARZOLF (CPDP) indique que, 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 (RFF) signale que les sommes investies par l'Etat sur les nouvelles LGV proviennent, pour les deux tiers, des bénéfices des sociétés d'autoroutes.

Marlène JACQUET (Cuers) a l'impression que « *la LGV PACA n'est faite que pour les touristes ».*

La SNCF affirme, chiffres à l'appui, que les touristes ne sont pas majoritaires dans le trafic d'une LGV. 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. Lorsque le temps de parcours s'améliore, ce sont surtout les parts des déplacements pour motif professionnel et personnel qui augmentent.

Marie-Françoise GANDEL (Cuers) a l'impression que le débat est faussé « *à cause de Monsieur Falco, qui veut absolument avoir une gare près de Toulon, mais pas trop près pour ne pas en subir les nuisances. ».*

**Intervention d'André GILLET, TPM**

André GILLET présente les conclusions de l'étude réalisée à la demande de TPM sur l'implantation de la gare de Nord Toulon. Compte tenu du projet métropolitain développé dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) des 31 communes de l'agglomération toulonnaise, TPM préconise une gare située non pas à Cuers, mais plus près du centre de Toulon, à La Pauline Grande Tourrache. Cette gare permettrait de garder les TGV jonctions avec un arrêt à

Toulon Est et d'avoir des TGV radiaux à destination de l'Ile-de-France depuis Toulon Centre qui partiraient à l'envers jusqu'à La Pauline (7 kms) pour emprunter la nouvelle ligne LGV avec un raccordement ferroviaire qui permettrait de monter sur la ligne LGV à cet endroit. En outre, elle permettrait, en déplaçant le raccordement en direction d'Hyères et en prolongeant sur 3 kms la ligne de tramway, 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 et d'envisager un prolongement en TER ou en tram-train jusqu'à Hyères en utilisant des emprises SNCF.

Marie-Françoise NORTIN (Cuers) demande pourquoi la construction d'une nouvelle ligne est privilégiée sur l'amélioration de la ligne existante.

Alain TRUPHEMUS (RFF) explique que l'aménagement de la ligne existante sera d'un coût très élevé (2,5 milliards d'euros) et qu'il apportera la grande capacité, mais pas la grande vitesse.

Jérôme PICAUVET (Gonfaron) s'interroge sur l'incidence de la LGV sur la consommation énergétique dans le Var et dans la région.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que RTE (Réseau de Transport d'Electricité) a été sollicité par RFF et apportera sous peu une réponse précise à cette question.

Michel AUBERT (Cuers) se réjouit que le projet d'une gare à Cuers soit abandonné par TPM. Pour autant, il est inquiet de voir que le territoire de Cuers continuera à être traversé par la LGV (par le sud et non plus par le nord).

André GILLET (TPM) répond que, « *pour le tracé précis, un compromis devra être trouvé en concertation avec l'ensemble des communes concernées* ».

### **Intervention de Michèle CHAIX, Stop Nuisances Cuers**

Pour Stop Nuisances Cuers, l'opportunité de la LGV PACA n'est pas démontrée pour desservir Marseille ( qui dispose de la gare TGV Arbois et de la gare St Charles, opérationnelle) et Toulon (qui a déjà accès à la LGV Méditerranée). Une liaison Paris/Nice pourrait s'effectuer par le scénario Haut-Var, avec une gare Est-Var souhaitable, si demandée par tous et qui répondrait ainsi à la demande économique des départements des Alpes de Haute Provence et des Hautes-Alpes.

Michèle CHAIX précise que dans le futur, ce scénario permettrait une liaison avec la ligne des Alpes et par la suite Montgenèvre-Turin.

L'association Stop Nuisances Cuers souhaite un aménagement de la ligne classique Marseille-Vintimille, un aménagement de la ligne Carnoules-Gardanne, classique, avec raccordement à la LGV Méditerranée. Une LGV Haut-Var et une ligne Carnoules-Gardanne classique permettraient de libérer des sillons afin de faire circuler, sur la ligne Marseille-Vintimille classique, de nombreux TER.

De l'avis de Michèle CHAIX, cette desserte contribuerait à l'aménagement du territoire.

Stop Nuisances Cuers se positionne donc pour un refus total, et non de principe, d'une LGV scénario Sud Ste Baume, type Ferrier et d'une gare Toulon Nord, qui ne rendrait pas service aux voyageurs et engendrerait des impacts négatifs.

Si la LGV était « imposée », seul le scénario Haut Var lui paraîtrait acceptable.

Comme de nombreuses associations, Stop Nuisances Cuers insiste sur la nécessité de développer les TER et, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, souhaite un engagement de RFF et de la SNCF de conserver les sillons libérés pour développer les TER.

Enfin, elle met en garde contre le risque de l'urbanisation à outrance de la région, qui ferait fuir les touristes.

Michel CROC (RFF) fait observer que la Région ne va pas s'engager financièrement pour faire rouler sur les sillons des trains qui ne l'intéressent pas.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var) constate que les promesses faites sur les TER ne sont pas tenues.

Bernard GYSSELS (RFF) observe que l'hypothèse évoquée par Mme Chaix est le scénario haut Var à trois axes, sans la partie sillon permien, ce qui pose la question de la desserte de Toulon. Concernant la réouverture de Carnoules-Gardanne, il indique que l'étude de faisabilité a été réalisée par RFF.

Michèle CHAIX (Stop Nuisance Cuers) pense qu'il peut y avoir une optimisation sur le sillon permien entre Toulon et la gare Est Var.

André GILLET (TPM) signale que le tracé préconisé par Mme CHAIX est très destructeur pour le moyen Var et le haut Var et suscitera certainement des réactions de rejet très fortes.

Joëlle ROURE (Cuers) s'étonne que RFF puisse envisager de faire passer la LGV dans des zones Natura 2000.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que le projet ne passera dans des zones Natura 2000 que s'il fait la démonstration qu'il n'existe pas d'autre solution. Il indique qu'un tiers de la région sera à terme dans le réseau Natura 2000.

Chantal PENEAU (Cuers) plaide pour que la LGV, si elle se fait, passe par Toulon Centre.

Alain SEGUIN (SNCF) défend l'intérêt d'une deuxième gare dans l'agglomération toulonnaise, afin d'élargir la population qui a accès au TGV. Il souligne que la gare de Cuers est très accessible en termes de couverture de territoire.

Frédéric ROUX (Carnoules) trouve que les propos tenus manquent d'objectivité : 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.

### **Intervention de Michel BOUISSON, président de l'ADIPA**

Michel BOUISSON se réjouit de la nouvelle proposition de TPM, qui montre que « *les Cuersois ont été un peu entendus* ». Cela dit, il constate que tous les scénarios, qu'ils viennent de l'ouest ou du nord, prévoient une jonction avec les voies PLM vers Cuers, d'où sa question : comment s'organiserait une jonction de ligne nouvelle avec la ligne existante s'il n'y a pas de gare ?

Par ailleurs, l'ADIPA demande qu'une étude complémentaire sur le réaménagement des voies existantes soit confiée à un cabinet extérieur.

L'ADIPA souhaite également que deux ateliers supplémentaires soient organisés, l'une sur les solutions alternatives qui ont émergé du débat et l'autre sur une audition de RFF.

Enfin, il fustige le double langage que tient la profession agricole et qui est illustré dans une motion adoptée le 28 avril à Vidauban : « *Comment peut-on affirmer que la profession refusera qu'un seul ha de vigne soit sacrifié et, en même temps, accepter que la ligne passe dans la dépression permienne ?* » Michel BOUISSON appelle à la rédaction d'une charte de protection des zones agricoles.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que, s'il n'y a pas de gare, il n'y a pas forcément croisement entre ligne nouvelle et ligne classique.

Bertrand DUBOIS (Puget-Ville) se dit choqué par « *l'argumentaire commercial* » de RFF.

Michel CROC (RFF) répond que RFF vend des droits de passage sur les lignes pour payer l'entretien des lignes – ce n'est pas une perspective commerciale – et a pour mission de ne pas augmenter la dette héritée de la SNCF.

Alain SEGUIN (SNCF) souligne que 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.

Un participant aimerait que ses enfants connaissent le département comme il est aujourd'hui. Il estime que le Var n'a pas besoin d'une gare aussi près du littoral.

Mireille PEROLINI (Cuers) aimerait savoir quand sera défini le trajet entre La Pauline et Carnoules.

André GILLET (TPM) répond que l'étude de l'agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise sera disponible sous 8 jours. 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.

A l'instar de Michel BOUISSON, il déplore l'absence de vision d'aménagement à long terme du département qui a conduit, au cours des 20 dernières années, à la perte de 12 000 ha de terres agricoles au profit de l'urbanisation.

Jean-Marc MAURIC (confédération paysanne) qualifie d'« *équilibrisme sémantique* » la position prise par le monde agricole le 28 avril. Pour sa part, il demande la constitution de zones agricoles protégées (ZAP).

### **Intervention de Philippe DUVAL, président de la fédération des 4 CIL de Cuers**

Philippe DUVAL donne les résultats d'une enquête réalisée auprès des Cuersois, qui portait sur les trois grands thèmes suivants :

- les questions que se posent les Cuersois,
- les arguments « pour » ou « contre »,
- les propositions alternatives et complémentaires.

Il ressort de cette enquête, qui sera reprise dans un cahier d'acteur, des propositions, nombreuses et détaillées, et des résultats bruts sur la position des Cuersois vis-à-vis du projet. 71 % des Cuersois sont opposés à l'éventualité d'un tracé passant par Cuers et 82 % à l'éventualité d'une gare à Cuers.

Jean-Louis MASUREL (Néoules) reproche aux pouvoirs publics leur manque de transparence : « *Le schéma de financement du TGV Est ne sera pas celui du TGV PACA.* » Par ailleurs, il signale que 2 scénarios préférentiels posent des problèmes hydrologiques et invite le maître d'ouvrage à prendre connaissance des études réalisées par le CNRS de Marseille sur le sujet. De plus, il évoque le risque de détruire la manne du tourisme vert dans le centre Var en faisant passer une LGV au milieu des vignobles et des paysages. Enfin, il préconise de créer une gare TGV en souterrain à Toulon centre, à l'instar de ce qu'a fait la métropole de Lille à la gare de Lille Europe, afin d'assurer une intermodalité avec les TER et le réseau de transport urbain.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que l'exemple du TGV Est permet de donner un horizon de tous les financeurs possibles : l'Etat, RFF, la SNCF, l'Europe, les collectivités locales.

Michel CROC (RFF) fait remarquer que la gare de Lille Europe n'est pas souterraine : elle a été construite sur le sol. Elle est associée à un projet urbain très important : deux tours de 15 étages ont été construites au-dessus.

Jean-Louis MASUREL pense que le projet d'aménagement devrait précéder tout projet de LGV.

Michel CROC (RFF) acquiesce. Il considère que le projet de LGV est un outil de dialogue entre aménagement urbain, aménagement du territoire et transport.

« *A-t-on vraiment besoin d'une LGV ?* » demande Monsieur CAVALLO (Cuers).



Christian MOULIN (La Roquebrussanne) pense que, si les trains offraient aux voyageurs un grand confort (salle de sport, salle de jeux pour les enfants, etc.), les voyageurs seraient moins sensibles au temps de parcours. Il invite la SNCF et RFF à prendre une longueur d'avance sur l'avion (le futur A380) en mettant l'accent sur le confort des voyageurs.

Michel CROC (RFF) signale que le TGV peut rouler à 515 kms/h, mais que la vitesse d'exploitation a été volontairement limitée à 300 kms/h : « *La vie est un ensemble de compromis.* »

Jean-François PAIX (SNCF) indique que 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) rappelle que le projet LGV PACA est un projet de grande vitesse, mais également de grande capacité, qui permet d'améliorer les déplacements sur longue distance et les déplacements quotidiens : il apporte une réponse au problème de saturation des infrastructures de transport dans la région.

Daniel DRIE (Cuers) pense que la LGV accentuera la métropolisation de l'espace, et donc l'engorgement des infrastructures et la flambée des prix foncier. Par ailleurs, il rappelle que le préfet de région a indiqué qu'un tel projet ne se ferait que s'il est porté par « *une volonté forte et unanime* », d'où sa question : comment la mesure-t-on ? Enfin, il a cru comprendre que, même si la ligne LGV est construite, il sera nécessaire d'investir 2,5 milliards d'euros pour aménager la ligne existante pour développer les TER.

Alain TRUPHEMUS (RFF) précise que le projet LGV PACA, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros pour les 3 scénarios préférentiels, permet d'amener la grande vitesse jusqu'à Nice et de développer les TER sur la ligne existante.

**Interventions de Frédéric FABRE, représentant de la cave coopérative de St Roch les Vignes et de Pierre GRIMAUD, président de l'association des vigneronns de Cuers, Pierrefeu, Puget-Ville**

Les représentants de la profession agricole mettent l'accent sur les conséquences désastreuses pour la viticulture de la région de Cuers du passage d'une ligne LGV et de l'implantation d'une gare : destruction de vignobles AOC, qui ne sont ni transposables ni reproductibles, disparition de caves coopératives, dénaturation des paysages, urbanisation galopante, spéculation foncière, impossibilité pour les jeunes agriculteurs d'acheter des terres agricoles...

Une participante prend la défense de la figue violette de Solliès-Pont, qui sera bientôt une production AOC : elle a appris, lors de la réunion du syndicat de défense de la figue, que la ligne LGV passerait par la vallée de Sauvebonne et en partie par celle de Solliès-Pont.

André GILLET (TPM) assure que « *toutes les productions sont à respecter* » et que le tracé définitif sera celui qui sera « *le plus acceptable par tous* ».

Le secrétaire du syndicat CGT des Cheminots du Var intervient avec force pour souligner que le projet bénéficiera à une très grande partie de la population de la région et permettra d'éviter le doublement de l'A8 et la construction d'un nouvel aéroport. Il préconise que le TGV soit maillé

avec les lignes existantes et que les lignes qui ont été fermées soient rouvertes. Sur le foncier, il demande aux communes d'afficher clairement une politique d'urbanisme. Enfin, il insiste sur la question du financement : « *Le débat public doit exiger que des financements soient accolés au projet LGV PACA* ».

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence) qui est née dans la région, n'a pas souffert de l'absence de vitesse. Par ailleurs, elle dénonce l'effet induit de la LGV en terme de pollution, celle qui sera apportée par les 3 millions de personnes supplémentaires qui viendront dans le Var. Enfin, elle appelle les collectivités publique à lutter contre la pression foncière en utilisant les zones d'aménagement différé (ZAD).

Lise MERMILLOD (RFF) explique que la LGV n'emmènera pas de nouvelles personnes dans le Var, mais transportera des personnes qui, précédemment, optaient pour la voiture ou l'avion.

Cette réponse soulève un tollé de protestations dans la salle : « *Quand ils seront arrivés à la gare, ils prendront une voiture pour circuler* ».

André GILLET (TPM) approuve l'intervention de Mlle MACARIO : « *On peut regretter qu'il n'y ait pas eu de schéma directeur plus tôt dans le département. Nous sommes en train de l'entreprendre. Dès que le schéma de cohérence territoriale sera approuvé, des zones d'aménagement différées seront vraisemblablement mises en place.* »

Roger MOUNIN (Cuers) alerte sur le fait que toute la nappe phréatique vient des Barres de Cuers et demande si une étude géologique sérieuse a été effectuée:

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que des études nombreuses devront être menées pour mesurer les impacts du projet et qu'ensuite, une décision sera prise de déclarer ce projet d'utilité publique ou pas en comparant ses avantages et ses impacts.

**Document rédigé par la société Ubiquis – 04 91 71 20 45 – [www.ubiquis.fr](http://www.ubiquis.fr)**