



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DU VAR

### PREFECTURE DU VAR

Mission aménagement du territoire, développement durable,

Et grands projets

Affaire suivie par : Myriam Fabre

Tél. : 04.94.18.84.12

Fax. : 04.94.18.82.83

Courriel : myriam.fabre@var.gouv.fr

Toulon, le 20 septembre 2011

### Compte-rendu du comité territorial LGV PACA du 12 septembre 2011

#### Participants :

Sous la présidence de M. le préfet du Var, accompagné de M. Olivier de Mazières, secrétaire général de la préfecture, les membres du Coter dont :

#### **Collectivités co-financeurs :**

- Conseil général, M. Marc Giraud, premier vice-président,
- Communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, M. Yannick Chenevard,
- Conseil régional, M. Thierry Coquil, directeur transports et grands équipements

#### **Collectivités, non co-financeurs :**

- CA Dracénoise : M. Olivier Audibert-Troin, président
- CC Sud Sainte-Baume, M. Philippe Barthélemy, vice-président, maire de Saint-Cyr-sur-Mer
- CC Méditerranée Porte des Maures, M. Patrick Martinelli, vice-président, maire de Pierrefeu
- CC Cœur du Var, M. Henri Ceze, vice-président, maire de Carnoules
- CC Pays Mer Estérel, M. Jean-Claude Carpentier, conseiller communautaire
- CC de la Vallée du Gapeau, M. Frédéric-Georges Roux

#### **Acteurs économiques :**

- CCI du Var, M. Bernard Grech
- Chambre d'agriculture du Var, M. Alain Baccino, président
- Chambre des métiers, M. Jacques Montano, président

#### **Associations :**

- Stop Nuisances Cuers, Mme Nadyne Chevret, présidente
- FNAUT, M. Jean-Pierre Malaspina, président FNAUT PACA
- TGV Provence Côte d'Azur : M. Robert Henaff

#### **Services de l'Etat :**

- DREAL, M. Michel Martin
- DDTM 83, M. Albert Grenier, adjoint au directeur
- Préfecture, Mme Myriam Fabre

#### **RFF :**

M. Jean-Michel Cherrier, chef de mission et M. Nicolas Alla, chargé de projet territorial pour le Var

En commentaires introductifs, M. le Préfet apporte les précisions suivantes :

- ce second comité territorial n'est pas destiné à se prononcer sur un choix de scénario. Il correspond à l'ouverture de la concertation qui devra être claire et transparente. Cette phase aboutira probablement à l'expression d'avis divergents mais elle permettra au département du Var de faire valoir son point de vue dans la synthèse qui en sera faite ;
- tous les aspects de la création de la grande vitesse devront être abordés dans cette concertation (économique, environnementaux, agricoles...). Mais la discussion ne devra pas être limitée à la grande vitesse. Le projet porte sur la refonte du système ferroviaire global avec un important volet de développement du réseau régional ;
- au risque d'aboutir à une désinformation, il ne faudra pas déformer ce projet et le réduire à l'objectif d'une liaison rapide Paris/Nice. Il s'agit de construire un maillon ferroviaire très structurant sur le littoral méditerranéen de manière, à terme, à desservir les grandes villes de la façade Sud de l'Europe.
- les régions les plus dynamiques sur le plan économique sont celles qui sont dotées du réseau ferroviaire le plus dense et l'analyse de ce projet doit se faire à l'aune de tous les enjeux du territoire à moyen et long terme.

A l'issue de cette concertation, le préfet se réserve la possibilité de faire lui-même, à l'intention du préfet de région et en parallèle au rapport de RFF, une synthèse de ce que le territoire varois aura exprimé.

M. le Préfet donne la liste des points qui vont être évoqués et demande aux représentants de RFF d'en assurer la présentation (cf power-point).

### **Au cours de la discussion, les interventions ont porté sur :**

#### 1 - La concertation

Les groupes sont ouverts et le nombre de membres n'est pas limité. En revanche, il convient :

- d'une part, afin de garantir la qualité des travaux et la montée en puissance de la réflexion, d'instaurer une stabilité des participants qui ne doivent pas changer à chaque réunion ;
- d'autre part, de veiller à une représentation équilibrée entre les élus, les représentants des associations et ceux des institutions.

M. Audibert-Troin demande à RFF d'inclure les communes de Draguignan et St-Raphaël dans les groupes géographiques

M. Baccino rappelle l'inquiétude profonde du secteur agricole/viticole qui craint d'être fortement impacté par certains scénarios. Cette inquiétude est aggravée par le sentiment qu'il sera difficile de conduire une réflexion approfondie dans le délai de 4 mois.

M. le préfet comprend cette remarque. Il souligne que la concertation sera effectivement dense mais qu'il ne faut pas préjuger de la qualité des travaux.

A l'occasion de la présentation du calendrier des réunions, l'articulation de la commission consultative des élus avec les autres structures de concertation, est évoquée.

L'intérêt d'un temps spécifique de réflexion avec les élus est confirmé. A l'issue d'un échange sur les différentes modalités envisageables pour l'organisation de ces réunions, le préfet propose de les tenir respectivement juste avant les Coter des 17 octobre et 7 décembre. Cela permettra de communiquer sur les réflexions des groupes de travail géographiques et thématique et d'éclairer le Coter suivant sur l'analyse des élus.

#### 2 – Sur la méthodologie de choix des scénarios

Rappel important : les quatre scénarios mis au débat peuvent se combiner et il faudra le rappeler en

introduction de chaque réunion de travail. Ce sont des supports aux discussions qui vont être conduites.

M. Malaspina procède à la lecture d'une lettre de transmission au préfet d'un rapport de présentation d'un « scénario optimisé » sur Toulon Centre et demande qu'une copie en soit adressée à chaque membre du Coter et que les services compétents de l'Etat l'analysent. Il émet une protestation contre l'accélération du calendrier.

Cette contribution sera versée au débat et RFF l'expertisera mais le préfet rappelle qu'il ne relève pas de sa compétence de modifier le cadre défini au plan régional.

M. Audibert-Troin indique que le secteur de la Dracénie est plutôt sinistré en matière de transport ferroviaire et les décisions prises par le Copil vont dans le bon sens. La communauté d'agglomération essaie d'anticiper ces aménagements par une politique foncière appropriée en relation avec l'EPFR. Depuis quelques années, une préemption systématique est opérée pour éviter toute spéculation foncière.

MM Chenevard et Giraud soulignent la détermination des élus à exclure les scénarios comportant une gare à l'Est de Toulon. La position de TPM, soutenue par le conseil général, est claire : les scénarios Toulon Centre et Toulon Ouest sont à privilégier, avec une préférence pour Toulon Centre.

Le préfet n'interviendra pas sur le fond mais il souligne qu'avant d'écarter des solutions, il faut les étudier. Il n'est pas possible de conduire une concertation sans ouvrir le débat et il est préférable que les propositions de base soient larges même si les positions rappelées sont claires. Les 4 scénarios proposés montrent qu'aucune solution n'est arrêtée et que le débat reste ouvert.

En complément d'un échange sur les indications données par M. Borloo, dans sa lettre de juin 2009, le préfet demande à RFF de lever une ambiguïté entre ligne nouvelle et aménagement des lignes classiques. Convient-il de comprendre que :

- la ligne nouvelle sera construite en site propre, indépendamment de la ligne ancienne existante ?
- l'aménagement ou l'augmentation des lignes classiques se feront sur les emprises existantes ?

Réponse de M. Cherrier : tous les scénarios doivent répondre aux enjeux de desserte et de services demandés et validés par le Copil avec un objectif de système ferroviaire global (augmentation des trains régionaux et grande vitesse) avec :

- le doublement du nombre de passagers à horizon 2023 avec 80 millions de passagers
- le triplement des passagers en 2040 avec 110 millions de passagers

Les objectifs fixés par le Copil, à l'horizon 2023, concernent le réseau classique et le réseau grande vitesse. Le projet de LGV permettra, dès 2023, d'avoir un réseau régional de grande qualité.

Toutes les propositions sont construites dans une logique d'inter-modalité et avec des maillages TER/grande vitesse notamment aux nœuds du réseau en gares.

Oui, une ligne nouvelle, c'est par définition une réalisation en site propre.

Oui, les aménagements seront réalisés sur les lignes ou les emprises existantes ou leur seront accolés. Ils pourront être de deux sortes : création d'une 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> voie et/ou de quais supplémentaires en gare pour assurer les dépassements.

Les usagers demandent de la robustesse et de la régularité. Cela s'obtient notamment en séparant, sur des voies différentes, les trains lents, les trains rapides et les trains de fret.

En réponse à une intervention de M. Martinelli qui souhaite qu'il n'y ait pas de dépassement de l'emprise actuelle s'il faut une voie supplémentaire, M. Cherrier précise que la largeur des emprises étant très variable, les aménagements de voies supplémentaires ne pourront pas se faire sans études complémentaires. Il n'est pas possible, dans l'attente de leurs résultats, de se prononcer de manière aussi nette.

A ce stade, le préfet retire de ces éclaircissements que l'aménagement sur la ligne actuelle conduira très certainement à la création d'une 3<sup>ème</sup>, voire 4<sup>ème</sup> voie sur l'emprise actuelle, notamment dans le sillon permien.

### 3 – L'insertion du projet dans le territoire

En complément des informations communiquées ce jour, RFF remettra dans les prochaines semaines, l'étude sur l'insertion du projet dans le territoire.

Le projet global est complexe et il doit intégrer toutes les inquiétudes et les sensibilités qui vont s'exprimer. Il faut que le Var conserve tout ce qui fait sa spécificité et sa richesse et le préfet en tiendra le plus grand compte dans sa synthèse.

M. le Préfet indique que le prochain Coter se tiendra le 17 octobre 2011 et il clôt la séance en remerciant les participants de leur présence et de leurs contributions.



Paul MOURIER