

Groupe de travail Est Var Verbatim de la réunion du 7 octobre 2011

GNE FRANCE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON
 ERCONNECTION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—E
 GIÉ—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLS
 IEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
 LANGUEDOC ROUSSILLON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCH
 NOVATION—INTERCONNECTION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMM
 —BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE
 HARENTES—BOURGOGNE FRANCH COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LAN
 KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI
 —LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVE
 JITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCH COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIR
 S AUVERGNE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—
 NCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES
 LITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—
 FINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCH COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE DES AUTRES GROUPES DE TRAVAIL.....	7
2. SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE EST-VAR ET RÉPONSES AUX QUESTIONS POSEES	9
3. SYNTHÈSE DE LA POSITION DU GROUPE.....	35

Participants :

ALLA Nicolas, chargé de projet territorial RFF
BOUILLEROT Eric, Equipe projet RFF
DOUCY Patrick, Equipe projet RFF
MICHEL Jacques, KFH, AMO C
REYNARD Emilie, Artelia, AMO G

BOUDOUBE Paul, Maire de Puget-sur-Argens
BOULE Pierre, Ville de Saint-Raphaël et Communauté d'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël
BOUTEYRE André, Société française des urbanistes
CAYRON Jean, APENME
CRETIN Philippe, FNAUT PACA
DURAND Colette, CCIV
GALLIANO Patrick, Domaine d'Astros
GARCIA Christiane, Ville de Puget-sur-Argens
GONZALEZ Jacques, Collectif citoyen roquebrunois
HARS Julie, Communauté d'agglomération dracénoise
HENAFF Robert, Association LGV PACA
LAFFITTE Patrick, TDV 83
LAHONDES Serge, particulier
LE MOAL Jean-Louis, LACOVAR
LOUISON Xavier, Conseil général des Alpes-Maritimes
LOUPOT Jean-Marie, AUGAD
MEILLAUD-BOFFARD Marie-Laure, APPEL Le Muy
PARROT Adrien, INAO
PERRIN Sébastien, Syndicat des jeunes agriculteurs du Var
REGIS Gilles, Ville de Puget-sur-Argens
ROUX Frédéric, Syndicat des propriétaires forestiers du Var, TGV Toulon, Communauté de commune Vallée du Gapeau Sillon-permien
TEISSERE Pascal, SITP, Ville de Cannes
THOMINE Stéphane, ABI
VINCON Stéphanie, Chambre d'agriculture du Var

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Paul BOUDOUBE – Bonjour. Je voudrais ouvrir la séance en tant que Maire... Il y a encore des larsens, mais ce n'est pas grave. Pour les Conseils municipaux, ça marche bien.

Je voulais juste vous souhaiter la bienvenue. Un projet important, la LGV, qui fait encore couler beaucoup d'encre. Même si le projet est à une échéance plutôt lointaine quand même, et surtout j'allais dire à des montants très coûteux d'après ce que j'ai lu. Toutefois, c'est un projet qui est prévu, et donc c'est à nous d'avoir une réflexion. Je voudrais juste préciser aux gens de la LGV qui sont là, leur préciser puisque c'est un comité de concertation qu'en aucun cas, moi en tant que Maire, je ne ferai une proposition de passage. Je n'ai pas à faire une proposition de passage. Ce n'est pas mon rôle de faire ça. Je veux rester dans le sens critique, c'est-à-dire après avoir aperçu les vrais tracés, ce qui est prévu comme truc, là, nous allons pouvoir intervenir et dire ce que nous pensons des tracés, si ce sont des zones de vignobles que l'on supprime, des zones forestières ou si nous passons trop près d'habitations, sur certaines nuisances.

Ça, c'est le côté critique que peut se réserver la municipalité. Mais moi, en aucun cas je ne vous ferai de proposition. Ça, ça concerne Puget, je suis très très catégorique là-dessus, j'ai prévenu mon adjoint à l'agriculture, Gilles Régis qui est là, que nous allons voir ce que vous proposez, ce qui est proposé, et nous allons l'étudier et le critiquer. J'allais dire le critiquer au sens noble du terme, comme une critique peut être positive, négative, mais une critique est une critique.

Voilà. C'était ce que je voulais dire en introduction. Rien n'a été préparé. Je voulais que sur ce schéma-là, on puisse avancer un peu, voir ce que RFF propose, ce qui se passe dans notre région. Alors c'est vrai que l'on a soulevé au travers de ça beaucoup d'inquiétudes, parce que les emprises foncières peuvent être importantes. Les axes déterminants peuvent engendrer des traversées de zones qui sont protégées. On le voit bien, puisque nous dans nos projets et en particulier dans ce que nous avons sorti au niveau du PLU, on a tenu compte d'une manière importante sur le PLU de Puget de zones qui sont frappées de Natura 2000. On a même mis des zones tampons au-delà des zones Natura 2000 pour protéger ces espaces, et surtout on a suivi les prescriptions gouvernementales qui étaient de dire : « Il faut redistribuer des espaces agricoles ».

Je le dis quand même, parce que... Christiane, si je ne me trompe, combien a-t-on redistribué de surface agricole au PLU à Puget ?

Christiane GARCIA – Je ne pourrais pas vous dire.

Gilles REGIS – 20 hectares.

Paul BOUDOUBE – 20 hectares. Donc on a rajouté un espace agricole. C'est vrai qu'à Puget c'est plus facile, dans la mesure où au nord nous sommes frappés par Natura 2000, et au sud nous sommes frappés par les PPRI. Donc rajouter de l'agriculture dans des zones inondables, c'est relativement facile. Et pourtant, c'est dans les zones inondables que la qualité agricole se développe le mieux.

Je préciserais que nous avons une société, pour citer Monsieur Morfea, un particulier qui fait de la salade, et Morfea est le premier de toute la Région PACA. Il y a encore 45 personnes. Et s'il a une telle fertilité, c'est bien parce que l'Argens déborde. C'est comme les agriculteurs de la Plaine du Pô qui se sont adaptés à quelques débordements. Et donc c'est pour ça que quelques crues... Voilà.

Je voulais juste préciser ce cadre-là. Je n'ai aucune compétence particulière. Je suis l'élu de cette commune, et le but est surtout que nous soyons les moins impactés, dans les zones les moins sensibles de la commune par ce projet de ligne grande vitesse.

Merci.

Jacques MICHEL – Merci Monsieur le Maire pour l'accueil que vous nous réservez dans votre Mairie et dans cette jolie salle du Conseil qui marche très bien.

S'il vous plaît, je vais tout d'abord me présenter. Jacques Michel, pour ceux qui ne me connaissent pas. Donc je suis chargé d'animer la concertation dans le Var auprès de l'équipe RFF, dont le responsable dans le Var est Nicolas Alla, qui est juste à côté de Monsieur le Maire.

Il y a derrière Emilie Reynard de l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale. Il y a Eric Bouillerot du Bureau d'études techniques qui travaillera sur le Var également. Et puis tout au bout de la table, il y a Patrick Doucy qui est du pôle technique RFF.

Si vous voulez bien, on va vous rappeler l'ordre du jour d'aujourd'hui. On va tout d'abord un petit peu vous présenter une très rapide synthèse de ce que les autres groupes de travail du Var ont avancé ou ont demandé, de manière à ce que vous compreniez un petit peu les attentes aussi des autres groupes, vos voisins.

Deuxièmement, on va regarder un petit peu les réponses à vos attentes que vous avez évoquées à la dernière réunion il y a quinze jours.

On va également – on va peut-être passer rapidement au début, on le mettra à la fin – recueillir vos observations sur les documents qui vous ont déjà été remis ou que vous avez pu télécharger sur internet.

Quatrièmement, on essaiera d'établir une synthèse de ces deux réunions, synthèse qui permettra de faire remonter des propositions au Comité territorial de mi-novembre.

Et éventuellement, on regardera un petit peu ce que l'on peut faire pour préparer la prochaine réunion du groupe de travail du mois de novembre.

Si vous voulez bien, je vais lancer un petit tour de table pour que chacun se présente, dise qui il est, très rapidement, son nom et la collectivité, l'association ou l'organisme qu'il représente.

Monsieur à ma droite s'il vous plaît.

Robert HENAFF – Je représente le Préfet François Leblond qui est le Président de l'association LGV PACA. Je n'ai pas pu participer à la première réunion car je suis cinq ou six groupes en même temps, et comme toutes les réunions sont à la même date et à la même heure... Aujourd'hui, il y en a trois à la même heure. Ce n'est pas très facile de se multiplier. Je n'ai pas reçu le compte-rendu, et je n'ai pas reçu les documents. Donc je n'ai pas grand-chose à vous dire sur ce qu'il s'est passé la dernière fois. Je vous écouterai attentivement.

Julie HARS – Bonjour, Communauté d'agglomération dracénoise. Excusez-moi pour le retard.

Sébastien PERRIN – Bonjour à tous, Président des jeunes agriculteurs du Var. Je dois faire le même constat que mon collègue : je n'ai pas pu assister à la dernière réunion, étant viticulteur, mi-septembre, ce n'a pas été évident pour moi de me libérer. Donc je vais vous écouter attentivement également.

Stéphanie VINCON – Chargée d'études à la Chambre d'agriculture du Var et en charge de l'animation territoriale de l'est du département.

Colette DURAND – Je représente la CCIT du Var.

Patrick GALLIANO – Bonjour à tous. Je suis directeur du château d'Astros à Vidauban, et je représente Monsieur Bernard Maurel qui est venu lors de la première réunion, et qui avait un empêchement pour celle-ci.

Stéphane THOMINE – Membre de l'association ABI, Association bagnolaise d'information, de Bagnols-en-Forêt.

Serge LAHONDES – Bonjour, Adjoint au maire du Muy. Je n'étais pas présent à la première réunion, d'abord parce que je n'avais pas eu la confirmation de mon inscription, et puis parce que la ville du Muy était en crise. Mais je vous rassure, ce n'était pas à propos de la LGV, c'était à propos du PPRI.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Présidente de l'association APPEL Le Muy. Je voudrais intervenir tout de suite parce que je pense que c'est dès maintenant qu'il faut faire les remarques sur les documents que nous avons reçus la dernière fois. Je souhaite que ce soit en début de séance.

Jacques GONZALEZ – Collectif citoyen roquebrunois rattaché à l'association APPEL Le Muy. Simplement pour informer les éventuels riverains de ceux qui vont être impactés par ce qui est le futur passage de la LGV

Jean CAYRON – Représentant de l'Association APENME, Association pour la préservation des espaces naturels entre les Maures et l'Esterel.

Patrick LAFFITTE – Association TDV 83, réseau URVN FNE.

Jean-Marie LOUPOT – Association des usagers de la gare des Arcs Draguignan.

Philippe CRETIN – Président régional FNAUT PACA. FNAUT : Fédération nationale des usagers des transports.

Pierre BOULE – Conseiller municipal à la Ville de Saint-Raphaël et conseiller à la communauté d'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël. Je représente le Député-Maire Georges Ginesta.

Jean-Louis LE MOAL – Président de l'ACOVAR, Association de protection et de défense de l'environnement. Nous sommes agréés en préfecture pour les 56 communes de l'arrondissement de Draguignan. Je crois qu'avec la LGV nous avons beaucoup à faire.

Christiane GARCIA – Service urbanisme de la Mairie de Puget.

Pascal TEISSERE – Direction générale adjoint des transports de la ville de Cannes et chargé de mission auprès du syndicat intercommunal des transports de Cannes-Mandelieu-La Napoule.

André BOUTEYRE – Je représente la société française des urbanistes.

Frédéric ROUX – Syndicat des propriétaires forestiers du Var, et représentant au COTER de la communauté de commune de la Vallée du Gapeau.

Gilles REGIS – Adjoint à l'agriculture à la Mairie de Puget-sur-Argens.

Adrien PARROT – INAO.

Jacques MICHEL – Alors vous avez vu que dans le tour de table, on a sauté Madame qui prend note de tous nos entretiens. Puisque nous sommes dans une réunion de concertation à caractère officiel, on consigne toutes les informations qui sont données au cours de ces réunions de manière à ce qu'il n'y ait pas de quiproquo par la suite. Je vais vous faire circuler la petite feuille d'émargement de manière à ce que vous puissiez...

Nous allons commencer tout de suite par une première synthèse des groupes de travail. Je vous inviterai d'abord à ce que l'on regarde d'abord les autres groupes de travail. Ce sera peut-être mieux. De toute manière, ça fait partie de l'objet.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Je ne voudrais pas que ce soit remis à la fin.

Jacques MICHEL – Non, ce ne sera pas remis à la fin Madame.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Vous l'avez quand même suggéré à un moment donné. Parce que Monsieur Lahondes et moi, nous avons une réunion au Muy sur le PPRI à six heures, ou six heures et quart, et nous voudrions pouvoir intervenir avant la fin.

Jacques MICHEL – D'accord. On essayera d'être plus rapide et faire en sorte que vers les 17 heures on essaye de conclure. Ça durera peut-être encore un quart d'heure, et comme ça vous pourrez aller au Muy à 18 heures.

Nicolas ALLA – Comme l'exposait Jacques tout à l'heure, on a amené beaucoup de réponses à vos questions de la fois précédente. Par contre, on va essayer de se discipliner, d'une part pour essayer de clore à 17 heures 30 comme on vient de le dire. Et de bien garder une bonne demi-heure à la fin, parce que l'exercice que l'on vous propose est de rédiger tous ensemble ce qui sera la position de votre groupe que l'on remontera au Comité territorial, en Préfecture. Donc c'est un exercice que l'on a fait avec les deux groupes, vos confrères du secteur Toulon et du secteur sillon permien. On a à peu près réussi en séance à rédiger ensemble ce qui est la position du groupe.

Donc il faut que l'on se garde une bonne grosse demi-heure à la fin, on essaye de faire ça en 10 ou 15 points. Il faut que l'on soit disciplinés et que l'on se garde ce temps pour rédiger tous ensemble ce qui sera la position du groupe qui sera remontée en Préfecture le 17 octobre.

1. SYNTHÈSE DES AUTRES GROUPES DE TRAVAIL

Nicolas ALLA – Ce que je vous propose d'abord est justement de vous parler de vos confrères des autres groupes. Vous vous souvenez qu'il y a trois groupes géographiques – votre groupe Est Var, le groupe Toulon, le groupe sillon permien – et le groupe thématique viticulture/agriculture.

Donc vous avez à l'écran ou sur les petits supports papier ce que le groupe Toulon dans sa première séance a fait remonter. Ils nous ont demandé, puisqu'eux réfléchissaient à la position de la gare à Toulon, gare au centre, gare à l'est ou gare à l'ouest, pour pouvoir mieux faire leur choix, de les éclairer davantage sur les fréquentations attendues en fonction de positions de gare, ce que l'on appelle des éléments de trafic, des éléments de zone de chalandise. Donc ce sont des éléments que l'on a ramené en deuxième session.

Ils nous ont suggéré une variante. Vous vous souvenez que dans les scénarios proposés par le comité de pilotage, lorsqu'il y a l'option d'une gare souterraine à Toulon Centre, il est envisagé pour nous une arrivée en tunnel souterrain, avec la recherche d'aller légèrement au nord de la gare actuelle pour des problèmes de géologie, de géotechnique. Donc en fait c'est une gare profonde. Donc la gare profonde grande vitesse est au fond, et les voies TER restent en surface.

C'est un groupe d'associations, qui est le groupe varois de réflexion, dans lequel il y a la FNAUT ici présente qui est partie prenante, qui nous a fait une très intéressante proposition de faire une gare non pas complètement souterraine en grande vitesse, mais d'envisager une gare en tranchées. C'est-à-dire en fait de garder les plans de voies TER au niveau actuel et juste en dessous, au niveau inférieur, de faire les voies grande vitesse, les voies grande ligne. Donc en fait, il y a l'avantage d'avoir une connexion bien meilleure entre les trains régionaux et les trains grandes lignes. Et une variante un peu plus ambitieuse, qui est de tout descendre d'un niveau, c'est-à-dire que l'on aurait les TER au niveau -1, les grandes lignes au niveau -2, et du coup de garder le niveau 0 pour faire un aménagement urbain, en fait de couvrir les voies, de boucher la cicatrice que font les voies ferrées actuellement.

Cette proposition très intéressante, dans le délai de 15 jours, nous a amené à l'étudier, à ramener des éléments, et on poursuit cette variante qui est très intéressante.

On nous a demandé également, toujours sur les sites de gare, d'essayer de caractériser un petit peu mieux les potentiels et caractéristiques des sites de gare.

Sur le groupe du sillon permien maintenant...

Frédéric ROUX – Nicolas, je voudrais intervenir car, ce sont bien des trucs complémentaires, mais cela ne reflète pas les positions qui ont été affirmées dans ces groupes, dans celui-là et dans l'autre, qui étaient beaucoup plus claires sur le positionnement des gares.

Ce qui est sorti de ces groupes est une quasi-unanimité voire une unanimité sur la gare Toulon Centre, et ça, ça nous permet d'avoir...

Nicolas ALLA – Frédéric, je parle bien ici, il ne faut pas influencer, de ce qui est sorti de la première session. Ce que dit Monsieur Roux, effectivement, c'est que le groupe Toulon, comme le groupe sillon permien, a siégé ce lundi et ce mercredi, donc ils ont déjà fini leur travail, ils ont déjà rédigé leur position.

Ce que je vous propose, c'est de vous l'exposer en fin de séance. Je propose de ne pas vous l'exposer là pour ne pas vous influencer. C'est comme vous voulez. Ce que je propose ici, c'est de vous mettre au même niveau qu'eux, c'est ce qu'ils ont dit en première séance. Je vous propose de jouer l'exercice comme ça, et comme ça vous travaillez vous au niveau première séance. Par contre, Frédéric, je suis tout à fait d'accord en fin de séance, aujourd'hui, pour projeter ce qu'ils ont rédigé sur leur groupe. Mais je crains de fausser votre point de vue.

Frédéric ROUX – Ca, c'est presque marginal par rapport aux positions des groupes.

Nicolas ALLA – Ils ont beaucoup évolué en deuxième session. Mais c'est comme vous voulez. Soit on l'expose tout de suite...

Frédéric ROUX – Tu fais comme tu veux du moment que c'est traité.

Nicolas ALLA – Je vous propose de repartir comme eux de la fin de la première session, et puis lorsque vous aurez pris vos positions, en fin de séance, on affichera à l'écran ce qu'ils ont écrit, mot à mot. Mais moi, je vous propose pour être libres de vos pensées de plutôt le faire en fin.

Ça ne gêne personne de procéder comme ça ? De toute façon, je suis d'accord Frédéric, on mettra à l'écran la position des autres groupes.

Sur le sillon permien, la discussion essentielle, vous vous souvenez, est de tenter de construire la nouvelle ligne, de doubler la ligne en la construisant au plus près de la ligne existante ou des infrastructures existantes. A l'opposé, un des scénarios proposés par le Comité de pilotage était de construire une ligne totalement neuve et dissociée. Et entre les deux, ce que l'on a appelé la combinaison de panachage, c'est de faire des tronçons de lignes neuves, ou tronçons de lignes collés à l'infrastructure existante.

Les membres de ce groupe nous ont demandé, un peu comme vous, pour mieux pouvoir se positionner là-dessus d'illustrer ce qu'est une ligne nouvelle accolée à l'existante, qu'est-ce que c'est qu'une ligne nouvelle complètement séparée en site propre. Donc on a présenté quelques schémas en raisonnant sur la consommation d'espace, et on a fait un exercice pour essayer de caractériser dans le cas où on se colle à l'infrastructure existante, de caractériser les types d'espaces consommés. Est-ce que c'est de la zone d'activité ? Est-ce que c'est de l'espace naturel ? Est-ce que c'est de l'espace agricole ? Est-ce que c'est du bâti ?

Donc on a essayé sur 35 kilomètres, de Solliès-Pont à Gonfaron, on a essayé de caractériser cette consommation d'espace.

Ensuite, les questions se posaient sur les passages de villages où la ligne actuelle est insérée dans l'urbanisation. C'est ce que l'on a appelé les shunts, c'est-à-dire en français les évitements des centres villes. On nous a demandé aussi de mener des réflexions là-dessus.

Le groupe sillon permien, qui est très connoté viticulture compte tenu de l'occupation des sols dans ce secteur, nous a demandé puisqu'il y a un groupe thématique viticulture, d'être en permanence informé de ce qui se dit dans le groupe thématique pour pouvoir passer du thématique au géographique.

Alors justement, sur la diapo suivante, le groupe thématique agriculture viticulture nous a fait deux reproches. D'une part, dans la collecte des données spatiales, de ne pas avoir collecté assez de données. Donc a mis quelques exemples. Par exemple, le recensement général agricole édition 2010 sera pris en compte. Il y a des zones agricoles protégées qui aujourd'hui n'ont pas encore d'existence juridique, mais qui sont à l'état de projet, notamment la Chambre d'agriculture travaille là-dessus. On a pris donc le parti sur les conseils de la Chambre d'agriculture de récupérer ces données-là.

Les sylviculteurs nous ont reproché aussi de ne pas avoir assez collecté les données en ce sens. Donc on est en train de le préciser. Et puis différentes bases de données telles que les bases que l'on site ici.

Donc ça, ce sont sur les données spatiales. Et enfin, sur la méthode ou la philosophie, le monde viticole nous incite à beaucoup plus considérer l'agriculture comme une activité économique et pas simplement comme une donnée naturelle et spatiale. Donc de prendre dès à présent en compte les enjeux économiques et l'approche économique de la viticulture.

Donc ça, ce sont les trois autres groupes, autres que le vôtre.

2. SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE EST-VAR ET RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Nicolas ALLA – Je vous propose maintenant de revenir sur votre groupe et de relire ce que l'on a entendu, ce que l'on a consigné la dernière fois. Le petit reporting, on le structure toujours en plusieurs parties.

En premier lieu, on essaye de noter les points de convergence, ce sont des points où vous étiez tous d'accord. Sachant que les diapositives suivantes seront des points où il y avait des avis différents, mais pas forcément généraux.

En point de convergence dans votre groupe, on a noté d'une manière générale sur la position d'une gare à Est Var que vous notiez un intérêt certain pour cette position de gare mais que vous souligniez la nécessité que ce soit une desserte TGV, mais aussi absolument TER. Ce qui est le cas.

Ensuite, il nous a semblé que vous étiez tous d'accord pour dire qu'il fallait être très attentif à éviter les traversées de ville telles que Vidauban. Doubler la ligne dans Vidauban vous semblait à tous impossible. Donc de bien voir comment on faisait pour éviter des villages tels que Vidauban.

Enfin, il nous a semblé que sur la suite, après la gare Est Var, quand on continue vers les Alpes-Maritimes et qu'on attaque le relief, on disait la fois dernière que la ligne actuelle située en bord de littoral était très sinueuse. Donc vous étiez assez d'accord avec nous pour dire qu'il fallait dans ce cas-là rester à l'intérieur, concevoir un passage nouveau et intégrer au territoire.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Excusez-moi Monsieur, je me demande si nous avons assisté à la même réunion, car je n'ai pas du tout le sentiment d'avoir entendu tout ça. Je ne sais pas ce que les autres en pensent, après tout ils n'ont qu'à appuyer sur leur bouton, mais là quand même, on n'a vraiment pas le sentiment d'avoir assisté à la même réunion.

Nicolas ALLA – On va modifier tous ensemble, il n'y a aucun souci. Je vous propose d'aller au bout des trois diapositives qui présentent l'ensemble des notes prises. Et puis on discute le contenu de l'ensemble des trois diapositives parce que des choses qui vous paraissent manquer ici sont peut-être dans les pages suivantes.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Ce ne sont pas des points de convergence je suis désolée.

Nicolas ALLA – Ce ne sont pas des points de convergence entre vous et nous RFF. Ce sont...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Excusez-moi. Vous le présentez comme des points de convergence entre vous et nous.

Nicolas ALLA – Non Madame. J'ai dit que c'étaient des points de convergence dans votre groupe. C'est-à-dire que ce sont des points sur lesquels vous, membres du groupe non compris nous, vous sembliez tous d'accord. C'est-à-dire dans lesquels on peut dire que le sujet de la phrase peut être le groupe. « Le groupe pense que » et les verbes et complément qui sont derrière peuvent s'appliquer à l'ensemble du groupe.

Par opposition aux diapositives qui viennent là, où là il nous semblait qu'il y avait plusieurs écoles dans votre groupe et qu'il y avait différentes contributions qui n'étaient pas forcément convergentes. Donc la convergence n'est pas entre le groupe et le maître d'ouvrage ou les co-financeurs, c'est bien une convergence dans votre groupe, de manière à pouvoir dire l'ensemble du groupe, en grande majorité, à l'unanimité, pense que. La formulation convergence caractérise votre groupe. On peut le préciser si vous voulez.

Stéphane THOMINE – Vous prenez la tendance générale, mais il n'y a pas eu de vote, pas eu de précision là-dessus. Vous dites que ce sont des points de convergence, mais je ne pense pas que l'ensemble des personnes présentes étaient d'accord avec certains points.

Il n'y a pas eu de concertation réelle. Il y a eu des avancements d'idées, mais pas de concertation. Je ne comprends pas...

Jacques MICHEL – Il a été présenté les différents scénarios. Dans les quatre scénarios qui sont présentés, il y a systématiquement le doublement de la voie existante ou la création d'une ligne nouvelle. Quand on a parlé de création de lignes nouvelles, notamment après la nouvelle gare Est Var, il n'y a pas eu d'objection majeure particulière pour dire qu'il fallait continuer à rester sur la ligne littorale.

Stéphane THOMINE – Je me rappelle très bien, ça doit être consigné dans le rapport, que j'ai demandé que les voies existantes soient doublées. On m'a répondu que ce n'était pas possible. Mais je n'ai pas dit que j'étais d'accord pour créer une nouvelle voie.

Nicolas ALLA – Ce que je vous propose, comme l'exercice à la fin est que l'on rédige tous ensemble la position du groupe, c'est que du coup, cette écriture-là qui n'est pas fidèle tel que vous le dites, on l'amende. Donc notons-le tous ensemble, et dans la rédaction finale, on mettra un bémol là-dessus, on trouvera une formulation qui fait qu'effectivement, ce n'est pas une convergence générale. On trouvera une formulation.

Pierre BOULE – Je voudrais aller dans le sens des interventions que l'on a entendues, pour me poser la question de ce qui est retenu et des critères qui sont utilisés pour retenir comme dominante telle position. Parce que à moins d'avoir été distrait ponctuellement, pour avoir été attentif à ce qui a été échangé la fois dernière, je n'ai pas entendu une affirmation qui emporte l'adhésion d'une majorité de personnes, avec un moment d'arrêt pour dire on est d'accord, on accrédite ce point de vue.

C'est pour ça que je suis un peu surpris de le voir restituer ici comme un point d'entente. Je ne pense pas que ça ait été validé en tant que tel.

Nicolas ALLA – Ce que je vous propose du coup c'est de ne pas patienter jusqu'à la fin de séance et de peut-être dès maintenant rectifier. On peut tout de suite discuter de ce compte-rendu de séance précédente.

Jacques MICHEL – Je vous propose que l'on avance, et on fera une synthèse globale des deux groupes. C'est peut-être ce qu'il y a de plus efficace, parce que ça permettrait de moduler tout ce qui a été déjà dit, et ça permettrait d'avancer peut-être plus rapidement.

Nicolas ALLA – Ou au minimum, je vais aller au bout des trois diapositives, et ensuite on prend vos observations.

Vous nous avez signalé de manière très claire les forts risques inondations et feux de forêts, ainsi que le fait que votre secteur comprenne des zones naturelles extrêmement sensibles. Donc ça, c'est sur les sensibilités, le point 4.

Vous nous avez aussi fortement mis en exergue le problème de saturation des réseaux routiers, et du coup, la question posée, certains disaient : « si vous faites une gare, c'est un point de convergence de véhicules routiers ». Ce à quoi on avait répondu que le but du ferroviaire était bien de concurrencer la route. Donc là, on ramène des éléments nouveaux aujourd'hui. Mais en tout cas, à mon avis, c'est un point qu'il faudra faire remonter jusqu'au bout : comment marie-t-on les deux ? Et l'accompagnement routier de l'aménagement ferroviaire.

Et enfin, ce qui est un petit peu le corolaire, on a entendu aussi des choses... On retombe dans le domaine routier qui est moins notre domaine de compétence. Mais à la limite, c'est connexe, donc notons-le tout à fait. Vous avez souligné le besoin de liaisons internes, notamment à l'est de la future gare. Donc Canton de Fayence ou Draguignan-Saint-Raphaël. Donc faire des gares grande vitesse et TER certes, mais ensuite avec les autres modes, comment fait-on ? Donc la prise en compte de rabattement des autres modes.

La dernière diapo. Et enfin, ça c'est plus pour aujourd'hui, c'est la liste des questions que vous avez posées, sur lesquelles ont vous ramène des éléments aujourd'hui. Le premier, on avait ouvert la discussion sur la gare actuelle des Arcs, en disant s'il y a une gare nouvelle Est Var entre Le Muy et Les Arcs, que faudra-t-il faire de la gare actuelle ? C'est-à-dire la maintenir ou la fusionner ?

Vous nous disiez pour beaucoup : « certes vous nous parlez d'une ligne nouvelle, mais montrez-nous ce qu'est une ligne nouvelle dans un territoire de manière à ce que l'on puisse mieux choisir. » Vous nous avez demandé de l'illustrer. On vous ramène aujourd'hui ce que l'on appelle des retours d'expérience, c'est-à-dire des exemples de projets récents.

Dans la même idée, vous nous avez dit « certes vous nous parlez d'une gare, mais montrez-nous ce que peut-être une gare pour que nous puissions nous positionner ».

Certains d'entre vous nous ont demandé des éléments de trafic et des études socioéconomiques.

Et encore une fois, très fortement, vous nous avez demandé soit en séance soit après, puisque Madame Meillaud-Boffard nous a saisi après coup, sur les risques inondation, vous nous avez demandé de bien les prendre en compte. Et en l'occurrence, la question qu'il faut se poser est de saisir des experts, de mobiliser des experts très tôt, sans attendre les études détaillées. Donc notamment risque inondation, mais aussi feux de forêts et zones de protection naturelle.

Et les dernières lignes, c'est n'oublions pas aussi, sur les cartographies que l'on a vous a remises la dernière fois, si vous aviez dans les 15 jours relevé des erreurs, on les considérera.

Voilà ce que l'on a noté nous des fois précédentes. Donc je suppose que la diapositive sur vos questions techniques ne vous pose peut-être pas trop de... Vous êtes d'accord.

On peut peut-être remonter sur des deux premières diapos, et dès à présent commencer à amender. Mais comme le disait Jacques, on peut se réserver toute la séance pour affiner les formulations.

Il y a aussi la formulation points de convergence/points particuliers. Si c'est une manière de consigner qui ne vous convient pas, on peut faire autrement. On a vu dans les deux autres groupes que c'est quelque chose qui fonctionne bien. Il y a même des groupes où les points de convergence sont très faibles, ce qui est déjà une expression.

On vous propose ça, c'est de dire la fois précédente quels étaient les points sur lesquels vous étiez à peu près tous d'accord. Après comme disait Monsieur, ce n'était pas forcément un vote. On est plutôt à exprimer des avis dans la concertation. Donc il ne s'agit pas forcément de voter. Mais on peut quantifier avec « un grand nombre », « une grande majorité », « une très grande majorité », « l'unanimité ». Dans les autres groupes il y a eu des unanimités, par exemple contre la gare à l'est de Toulon. Donc on peut utiliser ce vocabulaire.

Et moi je vous propose ça : d'abord voir s'il y a des points généraux sur lesquels vous êtes tous d'accord, que l'on met en exergue, et puis ensuite des contributions où vous n'êtes pas forcément tous d'accord, mais qui sont des points qui font avancer le débat.

Je ne sais pas si vous voulez que l'on parte en tour de table ou plutôt sur sollicitation. Monsieur Loupot ?

Jean-Marie LOUPOT – Je me souviens d'une question parce que je l'ai personnellement posée. Je vous ai demandé si vous pouviez nous indiquer le montant des études qui ont été entreprises sur le projet LGV. Et quand je dis des études, je tiens compte... Pour nous, elles ont commencé avec la SNCF en 1990. Donc si vous voulez, de 1990-1992 à maintenant, je vous ai demandé une estimation. Vous m'aviez dit que vous n'aviez pas les éléments pour me répondre, mais que vous me les donneriez.

Nicolas ALLA – Comme j'ai ramené la réponse à la question, on va la projeter tout de suite. On n'était pas dans les points de convergence du groupe, mais autant vous répondre tout de suite. J'ai ramené les chiffres que vous demandiez. Il y a un tableau. C'est écrit petit, donc je vais vous le lire.

En ce qui concerne RFF, RFF a participé à des financements sur les trois étapes – il y a une phrase qui a été amputée, mais on va la lire - qui sont le débat public de 2003-2005, ensuite la phase que l'on a appelée les études complémentaires suite au débat public et le secrétariat permanent, mené par Monsieur Cousquer, qui était plutôt la suite, donc de janvier 2006 à mars 2009 ; et enfin, nous sommes entrés depuis mars 2009 jusqu'à fin 2014 dans une phase que l'on appelle les études préalables à l'enquête d'utilité publique qui court de 2009 à fin 2014.

Les montants qui sont à droite sont des montants en millions d'euros. Le débat public, RFF y a contribué financièrement à hauteur de 5,2 millions d'euros. Donc là, débat public, c'est la Commission nationale du débat public qui en était le porteur. RFF n'en était pas le maître d'ouvrage. Donc ça, c'est la contribution de RFF.

Les deux phases suivantes, RFF est pleinement maître d'ouvrage et les montants qui sont là sont des conventions de financement. C'est-à-dire que l'ensemble des co-financeurs, pour les études complémentaires, ont contribué au global à 3,3 millions d'euros.

Et la phase où nous sommes, les études préalables à l'enquête d'utilité publique, ce sont les fameux 86 millions que l'on évoquait l'autre fois. J'ai mis un petit détail indicatif dessous. Dans ces 86 millions il y a à peu près 30 millions estimés pour les sondages à venir. A la fin décembre 2010, 4,3 millions étaient consommés sur ces 86 millions. Et, alors c'est une erreur. Ce n'est pas 8,1, c'est 5,1... Pardon excusez-moi. C'est ça. En consommation dans l'année 2011, il est prévu de faire 8,1 millions. C'est-à-dire qu'à la fin 2011, il aura été consommé 12,4. Donc à la fin 2011, sur les 86 millions, 12,4 millions auront été dépensés. Et il est prévu sur l'année suivante à peu près 8 millions par an.

Les montants précédents, comme vous le voyez, sont à la SNCF. Donc ce sont des montants auxquels nous n'avons pas accès. On ne se positionne pas. Tous ces montants sont des montants de convention de financement, donc ce sont les collectivités co-financeurs qui fixent ces budgets et qui les allouent.

Jean-Marie LOUPOT – C'est un petit peu surprenant. La question que l'on peut se poser, c'est globalement, à combien nous en sommes des études ? Si vous dites que ce qu'a fait la SNCF ne

nous concerne pas, c'est un petit peu surprenant. C'est peut-être une question de génération, c'est que la SNCF est une chose, et RFF en est une autre. C'est de l'argent public dans tous les cas.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Je m'étonne quand même. Il y a eu un article dans Nice-Matin et Var-Matin de Monsieur Estrosi disant que depuis 2005, 135 millions avaient été dépensés pour les études, et qu'il en manquait 65. Ces 65 d'ailleurs se sont transformés en 86.

Là, vous mettez des sommes. Mais je voudrais bien savoir où sont passés les 7 millions donnés par le Conseil régional par exemple.

Nicolas ALLA – Ils sont dans les 86 millions.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Non, non Monsieur. Entre 2005 et 2008. Les 7 millions. Pour les 86 millions, le Conseil régional à 5 millions et quelques à donner. 5,5 millions. Comme le Conseil général du Var, celui des Alpes-Maritimes, et les collectivités territoriales qui sont concernées.

Là, c'est complètement tronqué. Si j'ai bonne mémoire, Monsieur Loupot vous a demandé à partir de 1995 ou 1990. On commence à 2005.

Nicolas ALLA – Laissez-moi répondre. Si vous proclamez des chiffres qui sont faux, vous n'aurez jamais une idée exacte. Donc je le répète, les 86 millions, ce sont les contributions des 10 collectivités co-financeurs. La part de la Région, c'est tout à fait exact Madame, est de 5,55 millions. Elle est dans les 85 millions, ainsi que toutes les autres collectivités locales, l'Etat de Monaco, l'Etat français et RFF ayant des parts différentes supérieures. L'Europe ayant 1,75%. Quand vous additionnez la part de ces 10 collectivités, vous tombez très exactement sur ces 86 millions. Les 5 millions de la Région ne sont pas en plus, ils sont dedans.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – On est bien d'accord. Mais c'est à partir de 2009 ou 2010. Mais de 2005 à 2009, toutes les collectivités territoriales ont donné de l'argent pour les études.

Nicolas ALLA – De 2005 à 2009, les chiffres qui sont là sont des chiffres des conventions de financement qui lient toutes ces collectivités. Ce sont des montants globaux, ça inclut la contribution de toutes les collectivités.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Et puis je vais vous dire Monsieur. Avant de dire que je donne des faux renseignements, excusez-moi, mais modérez vos propos, parce que c'est inexact. Si vous voulez que l'on revienne sur les piles de pont en V inversé, je vais vous montrer 4 exemples de la LGV Rhin-Rhône où vous verrez que vous n'avez pas tordu le cou à mes affirmations, mais qu'au contraire les photos qui sont là les confirment.

Parce que quand même, c'est un peu trop facile de dire à chaque fois que je raconte des sornettes. Voilà les fameuses piles. Elles ne sont pas en V, elles sont en V inversé. Ça, c'est le franchissement de la Saône. C'est un document LGV. Attendez, je voudrais finir. Je ne suis pas allée chercher loin, je suis allée chercher dans votre médiathèque, les 4 premières pages.

Ça c'est le franchissement de la Saône, même chose, les piles de viaduc sont en V inversé, et non pas le contraire comme vous me l'avez affirmé l'autre fois. Donc avant de dire que je dis n'importe quoi, excusez-moi mais mesurez vos propos !

Jacques MICHEL – Je crois que ce débat sur les sommes d'étude est intéressant, mais je ne suis pas sûr que ça permette de faire avancer la position du groupe de travail sur le projet en cours.

Je comprends que l'argent public, c'est le nôtre, je comprends que l'on y soit attentif. Et je partage votre préoccupation, soyez-en sûr. Toutefois, aujourd'hui on est en train de regarder un projet pour les 15 ans qui viennent dans sa phase de réalisation, et qui va durer un siècle ou deux. Et je crois qu'il faut garder un peu de juste mesure par rapport à tout ceci.

Alors ensuite, peut-être que les chiffres de la SNCF, ce qu'elle a fait dans la précédente décennie, ne sont peut-être pas aussi accessibles que ça, parce que je ne sais pas quel est le niveau de publicité qu'il y a.

Jean-Marie LOUPOT – Pardon, mais puisque j'ai posé la question, je voudrais bien préciser dans quel sens j'ai posé la question. Mon propos, ce n'est pas un problème d'audit, est-ce que c'est un peu plus ou un peu moins. La question n'est pas là. C'est que nous sommes maintenant à, à peu près, 20 d'ans d'études, et qu'à partir d'une concertation, ça laisse penser que l'on va être vraisemblablement amené à faire des études.

Mon propos est le suivant. Dans cette période où on a l'air au point de vue crédits et possibilités de financements, je pense que ça doit être assez difficile d'en obtenir, et ça le sera même du côté des collectivités territoriales. Je me dis tiens, est-ce qu'on a déjà beaucoup dépensé, parce que tout interlocuteur à l'heure actuelle peut dire on a déjà dépensé tant d'argent, on est à la concertation, vous êtes gentils, mais maintenant il faut passer.

Vous voyez dans quel sens je vous posais la question ? Parce que si c'est une somme qui est quand même relativement importante, je pense qu'il faut en tenir compte dans les possibilités éventuelles des études complémentaires.

Nicolas ALLA – Dans la quinzaine, il n'a pas été simple d'accéder aux chiffres de la SNCF. Ce que je vous propose, c'est de questionner pour trouver ce chiffre-là. Encore une fois, Madame Meillaud-Boffard, si j'ai été peut-être un peu vif, c'est que le chiffre des 135 millions dépensés...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – C'est ce que disait Monsieur Estrosi, qui est co-financeur. Moi, je n'y peux rien.

Nicolas ALLA – Aujourd'hui, ce qui est dépensé, vous le voyez, c'est 5,2, plus 3,3 plus le 4,3 et en fin d'année 8,1. Donc ça fait 12. 12 et 3, 15. 15 et 5, 20. Donc aujourd'hui, nous arrivons depuis le 1^{er} janvier 2003 où RFF est entré dans le projet à de l'ordre de 20...

Le chiffre de 135 je sais ce qu'il évoque, c'est un montant qui est dans le contrat de plan Etat-Région. Mais qui ne donne pas lieu aux conventions de financement.

Robert HENAFF – Et qui comprend l'aménagement de l'existant.

Patrick LAFFITTE – Moi j'ai un chiffre du réseau FNE qui dit qu'il y a 230 millions d'euros qui ont été octroyés à RFF depuis 2005, pour des études qui semblent pour la plupart des copies mises à jour des documents des années 1990. Et pour les autres des études dites fonctionnelles sans aucun rapport avec la réalité géographique ou topographique des lieux.

Nicolas ALLA – Je crois que le ton du document que vous lisez laisse entendre sa fiabilité. Encore une fois, ce que je vous mets, ce sont les conventions de financement. Il y a trois conventions de financement, dont les montants sont ici.

Jacques MICHEL – Je propose que l'on revienne un peu sur notre discussion.

Nicolas ALLA – Sur ce que vous avez dit en première séance, peut-être par tour de micro ou que ceux qui le souhaitent essayent de reformuler pour que ce soit plus conforme à ce que vous avez dit en première séance.

Jean CAYRON – Le point numéro 3, vous nous aviez demandé de nous focaliser sur le faisceau et sur les trois variantes existantes. Vous ne nous avez jamais demandé si on était intéressés d'étudier, puisque c'est hors faisceau, le réseau existant. N'oubliez pas ça.

Jacques MICHEL – Ce n'est pas tout à fait ça. J'essaye de comprendre votre question et je la retraduis.

Nicolas ALLA – Je pense que ce que vous évoquez est ce que nous appelons nous le scénario 0, c'est-à-dire les aménagements sur la voie existante.

Donc cette étude, le scénario 0...

Jean CAYRON – A partir des Arcs.

Nicolas ALLA – En fait, cette étude pour nous est prévue sur la totalité du projet, c'est-à-dire que c'est une situation de référence à laquelle on compare la situation de projet. Quel est cet exercice ? L'exercice est de dire on a dans ce projet des objectifs de desserte, c'est-à-dire les fameux réticulaires dont on a parlé la fois précédente. L'exercice consiste à dire on prend le réseau existant, on essaye d'y faire passer dessus les mêmes services, TER et grandes lignes, et on essaye de déterminer ce qu'il faut faire comme travaux d'aménagement pour faire passer ces services. Donc les travaux d'aménagement, ce sont des endroits où les trains peuvent se croiser, des endroits où les trains peuvent se doubler, ce sont des réaménagements de gare, des créations de quais...

Donc en fait l'exercice est de prendre l'ensemble du réseau actuel est de voir ce qu'il faut faire comme aménagement ponctuel ou plus long pour pouvoir y faire passer l'intégralité du programme du projet.

Le comité de pilotage a demandé en juillet le développement de ce scénario 0, puisque c'est un exercice dans tous les grands projets. Donc c'est un exercice qui est en cours, on détermine tous les aménagements à faire, on les chiffre, et les variantes de projet seront comparées à cette situation de référence. Il faudra bien sûr démontrer que le scénario 0 n'est pas plus intéressant et moins coûteux. C'est un exercice un peu virtuel, car on fait fi par exemple de la faisabilité. Je prends l'exemple du grand viaduc de Bandol dans Bandol. Il est évident que si on veut passer les circulations prévues, il faudrait doubler la voie. Ou à Saint-Cyr-les-Lecques, vous avez le remblai qui coupe la ville en deux. On imagine mal aujourd'hui doubler ces viaducs ou ces passages.

Donc ces ouvrages on les chiffre, mais effectivement c'est virtuel parce qu'il y a aujourd'hui des ouvrages qui sont impossibles. C'est ce qui fait d'ailleurs que l'on conçoit la ligne nouvelle, parce qu'aujourd'hui, le doublement, le réaménagement, le développement du réseau classique est dans certains endroits complètement impossible.

Jean CAYRON – Non mais moi je parle des Arcs-Nice, où il n'y a pas de variante proposée. C'est absolument une nouvelle ligne. Pour les autres, il y a quand même les trois variantes. Nous, on n'en a pas. On a le choix pour une nouvelle ligne.

Nicolas ALLA – Oui effectivement, le comité de pilotage a pris dans votre secteur des positions avancées. Il a considéré, c'est ce que l'on a mis dans la diapositive... Mais peut-être que là on a été trop vite, parce que vous ne le dites pas spontanément. Le comité de pilotage a directement considéré que des Arcs aux Alpes-Maritimes, le doublement de la voie dans la zone littorale ne répondrait pas aux objectifs, serait très coûteux, voire infaisable.

Donc là, le comité de pilotage a pris déjà une position avancée qui est de proposer en concertation un bout de ligne nouvelle de votre secteur aux Alpes-Maritimes.

Mais c'est tout à fait quelque chose sur laquelle vous pouvez aujourd'hui vous positionner pour dire : « cette solution, je ne l'aime pas ». C'est typiquement cela qu'en fin de séance il faut que l'on consigne tous ensemble.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Dans ce cas-là, la demande d'une étude alternative avec la modernisation et la rénovation du réseau existant a été demandée en 2005. Lors du débat public. Elle vous a été demandée à vous, et vous l'avez rejetée en deux/trois pages sur vos textes. Elle a été redemandée par le Conseil régional, ça fait combien de temps ? Ça fait 7 ou 8 mois maintenant. Le scénario 0, c'est la demande... Non plus, un an.

Le Conseil régional vous a demandé cette étude il y a à peu près un an je crois. Et donc je crois que vous avez deux lignes dans les derniers documents fournis, en disant que c'est en cours mais qu'a priori ce n'était pas faisable. Or, 25 associations demandent maintenant au Conseil régional de faire faire par un expert indépendant – et je dis bien indépendant – une étude comparative, une analyse comparative du projet LGV *versus* modernisation rénovation des voies existantes.

Quand on voit qu'entre 2005 et 2010, vous n'avez pas répondu aux questions qui étaient posées, on est obligé d'en venir là. Donc là je pense que le fait de nous mettre devant le fait accompli d'une ligne nouvelle n'est pas justifié.

Nicolas ALLA – L'étude du scénario 0, nous la faisons, c'est un exercice qui fait partie du projet. On en a besoin comme élément de référence.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Vous en avez besoin pour vous, mais vous l'avez rejetée pour la population, comme alternative.

Nicolas ALLA – Ce n'est pas qu'on le rejette. De toute façon, l'étude sera faite, on vous en présentera les résultats.

Sur, maintenant, la demande d'expertise, donc effectivement, tout un chacun peut mobiliser un expert pour vérifier que les études menées par RFF... Donc les études vous seront fournies, vous pourrez les remettre à un expert pour les faire expertiser.

Jacques MICHEL – La seule chose qu'il faut voir, ce sont les objectifs. Je rappelle qu'il y a un objectif de desserte en nombre de trains, et il y a un objectif de temps. Le doublement de la voie, le pur aménagement de la voie actuelle ne permettra pas de gagner une heure et demie sur Marseille-Nice. Ce qui aujourd'hui se fait en deux heures et demie, on n'arrivera jamais à descendre en une heure en réaménageant la ligne existante. On roulera à la vitesse actuelle.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Non, c'est inexact.

Jacques MICHEL – On n'arrivera jamais à une heure avec la ligne existante.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – A une heure, peut-être pas, mais à une heure et demie. Entre Marseille et Nice, il y a 180 kilomètres. Les faire en une heure et quart, ce n'est quand même pas le bout du monde. Ou en une heure et demie, ce n'est pas le bout du monde.

Déjà la grande vitesse européenne, c'est 160 kilomètres/heure. Ce ne sont pas les 300 kilomètres/heure que l'on veut pour faire rouler les automotrices d'Alstom.

Apparemment, pour RFF, vous êtes redescendus à 230, 220 kilomètres/heure. Donc nous ne sommes plus déjà Monsieur dans les temps de faire Marseille-Nice en une heure.

Jacques MICHEL – Si.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Alors à ce moment-là, vous ne vous arrêtez nulle part.

Jacques MICHEL – Si. Ça reste l'objectif. Il est défini par le comité de pilotage.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – A ce moment-là, vous ne vous arrêtez nulle part !

Nicolas ALLA – Mais madame, là je pense qu'on est tous d'accord. Tout le monde dit à peu près la même chose puisque l'objectif...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Non je dis que c'est vous... Vous avez commencé à 300 à l'heure maintenant vous êtes à 220.

Nicolas ALLA – Jamais. Encore une fois, je crois que je l'ai dit ici la fois précédente, dans ce projet-là de ligne à grande vitesse, il n'y a jamais eu d'objectif de vitesse. Je vous rappelle l'objectif qui est fixé, c'est d'assurer Marseille-Nice en une heure. Ce qui est à peu près équivalent, puisque vous dites Marseille-Nice, 180 kilomètres. Donc ça revient à du 220 kilomètres/heure en moyenne, qui est le meilleur temps sans arrêt.

Donc vous voyez qu'effectivement on n'est pas du tout à 320. On ne l'atteindra jamais, même dans des pointes. L'objectif est qu'en moyenne, on ait une vitesse moyenne de 220 kilomètres/heure. Le Marseille-Nice en 1 heure, c'est une vitesse moyenne de 220 kilomètres/heure. Ce qui signifie qu'à certains endroits, il faudra monter à 240 et d'autres à 180. Mais on n'est jamais à 320. C'est un projet où on ne rentre pas par une contrainte de vitesse, on rentre par « pourquoi le une heure ? » Le une heure, c'est simplement pour être sûr de concurrencer la route.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – On est d'accord. Mais à 220, ou 200 à l'heure, vous pouviez utiliser les lignes classiques, si elles sont modernisées. Vous pouvez utiliser les trains pendulaires comme les utilisent tous les Européens, sauf la France. Alors que c'est Alstom qui les vend, grâce aux Pendolino puisqu'Alstom est propriétaire des Pendolino et de l'usine qu'elle a en Angleterre. C'est vendu à toute l'Europe, sauf à la France. Voulez-vous m'expliquer pourquoi les TGV pendulaires ne roulent pas en France ?

Les TGV pendulaires, pour ceux qui ne le savent pas, ce sont des TGV qui peuvent rouler sur les lignes existantes. Ils ne nécessitent pas une nouvelle infrastructure.

Nicolas ALLA – Les spécialistes ferroviaires considèrent que ça ne remplit pas les objectifs en France, c'est pour cela que cette solution n'est pas adoptée. Et je vous confirme que l'aménagement des lignes, c'est quelque chose qui est étudié en ce moment, et qui donnera lieu à la détermination de la liste de tous les aménagements nécessaires pour faire passer les objectifs de desserte en aménagement du réseau classique, avec les chiffrages, quel que soit la faisabilité.

Sur ce point-là, je pense qu'on a les idées à peu près claires. Peut-être sur d'autres points ?

Jean-Louis LE MOAL – Vous avez évoqué tout à l'heure la ligne nouvelle qui allait en direction de Nice. J'aimerais savoir comment vous allez régler l'écueil de traverser le Massif de l'Estérel qui, en grande partie, est classé. Quelle est votre position à l'heure actuelle ?

Robert HENAFF – Il n'est pas classé en dessous.

Jean-Louis LE MOAL – Donc carrément par un tunnel.

Jacques MICHEL – Ce que veut dire Monsieur c'est que ce qui est classé, c'est ce que l'on voit, ce qui est dessus. Pas dessous. Donc un tunnel ne dérangerait pas.

Nicolas ALLA – On repart sur les questions techniques. On va apporter des éléments dans les présentations, puisque la fois précédente, beaucoup d'entre vous nous ont demandé d'imager ce que peut être une ligne nouvelle dans le territoire. Pour ce qui est le franchissement du massif entre chez vous et les Alpes-Maritimes, l'analyse que l'on a aujourd'hui, sans trop m'avancer, est de dire que la ligne en pente monte au maximum à 3,5 %. Dès qu'on approche un relief, la ligne doit entrer en tunnel. Il est très vraisemblable aujourd'hui que le relief du massif du Tanneron sera en tunnel.

Aujourd'hui, on n'est pas capable de dire où sera l'entrée et où sera la sortie. Mais aujourd'hui, au vu de l'analyse du relief, on voit bien que l'on n'arrive pas à suivre une côte. Donc forcément, il faut rentrer et passer en tunnel.

Jean-Louis LE MOAL – Compte tenu des classements actuels et même en cours, certainement vous avez la possibilité de faire un seul tunnel pour passer le massif. Il y a une évolution encore à l'heure actuelle au niveau des classements de l'Estérel.

Nicolas ALLA – C'est un peu l'analyse que l'on a présentée la fois dernière, la carte des sensibilités qui croisent les deux visions. C'est à la fois ce que vous dites, de recenser toutes les sensibilités, donc sensibilités naturelles et autres. On en a fait une hiérarchisation d'une part. D'autre part, l'analyse du relief est de dire qu'à un moment donné, la sensibilité de surface, il faut la croiser avec si on passe en tunnel. C'est une analyse du relief et des sensibilités. On a fait des cartes que l'on vous a remises, et le but est que l'on vous présente la fois prochaine des fuseaux de passage qui évitent à la fois le relief, donc qui passent en tunnel, ou, si ça reste en surface, qui

évitent les sensibilités que l'on a analysées. Donc c'est bien ce que vous dites. C'est à la fois ou tunnel si impératif du relief, ou sensibilités à éviter.

Frédéric ROUX – Est-ce qu'on pourrait rappeler les limites et les objectifs des groupes de travail géographiques ? Il y a une charte de concertation qui dit : le périmètre de travail d'un groupe géographique est décidé par le Comité territorial. Le Comité territorial attend quelque chose de ces réunions. Il est dit que les groupes de travail géographiques n'ont pas pour rôle de refaire le débat public mais de débattre des enjeux locaux des études, d'émettre un avis sur les options de passage, dans le cadre des orientations données en comité de pilotage.

Donc le comité de pilotage a donné des orientations. On peut ne pas les aimer, on peut les contester, mais elles existent, et ce sont nos limites. On peut demander à bouger un peu en dehors de ces limites. Mais on n'est pas là pour refaire le débat de 2005.

Et le comité territorial du 17 octobre, de la semaine prochaine, attend qu'il émerge de ces réunions de groupe de travail des avis sur ce que le comité de pilotage a donné comme règles de choix. Donc aujourd'hui, on n'est pas en train de dire que l'on va passer par le littoral.

Philippe CRETIN – Et c'est toi qui dit ça ? Alors que tu es en train de nous embêter depuis...

Frédéric ROUX – Arrête, ce n'est pas vrai. Et on ne va pas débattre de ça.

Philippe CRETIN – J'aimerais bien que tu n'interprètes pas les textes.

Robert HENAFF – On perd notre temps depuis une demi-heure. Le COPIL prend des décisions. Nous devons faire avancer ce projet. On nous reproche déjà de ne pas aller assez vite ! Mais il a pris la décision en janvier de ne pas suivre la ligne de la situation Est Var jusqu'à l'arrivée sur Cannes. Ce n'est pas à nous de remettre ça en cause. On peut très bien ne pas être d'accord, mais ce n'est pas le lieu pour remettre en cause les décisions du COPIL. Sinon, on ne pourra jamais jamais avancer.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Alors qu'est-ce que vous appelez la concertation Monsieur ?

Robert HENAFF – La semaine prochaine, on siège tous les deux au COTER, avec mon collègue là-bas. Que va-t-on leur dire ? Pour l'instant, on n'a rien à leur dire de la situation géographique Est Var.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Puisque vous siégez au COTER, Monsieur. Les COTER ont signé avec le COPIL une charte de concertation qui disait que la concertation devait avoir lieu pendant 8 mois, de juillet à mars 2012. Le COPIL a rompu ses engagements en réduisant la concertation à 3 mois. Alors puisque vous avez quelque chose à dire au COPIL, demandez-lui pourquoi il a réduit la concertation.

Robert HENAFF – Il y a un Ministre qui a demandé que ce soit terminé au 31 décembre. C'est tout. Le Préfet est là pour le faire appliquer et l'applique. Maintenant, vous n'êtes pas d'accord, dites-le. Mais on ne peut pas tout remettre en cause.

Nicolas ALLA – Je vous propose de prendre peut-être une ou deux questions là-dessus et du coup de passer sur les réponses que vous avez posées la fois précédente. Et sur cette histoire de retranscription du groupe, je vous propose qu'on la laisse complètement de côté, et qu'en fin de séance on rédige tous la position du groupe sur la séance 1 et la séance 2. Et vous ferez vous-mêmes les phrases qui conviennent.

Dernière question de Monsieur, puis après on passe aux présentations.

Jacques GONZALEZ – Pour revenir sur la synthèse que vous avez faite sur la première réunion, je suis entièrement d'accord avec... La décision qui a été prise n'a pas fait l'unanimité. Il n'y a pas eu de tour de table de fait. Et certains points qui ont été relevés qui n'apparaissent nulle part. Par exemple, le premier adjoint qui était présent à la première réunion avait demandé qu'à la deuxième

réunion déjà vous définissiez un faisceau. Parce que vous parlez beaucoup de faisceaux de 7 kilomètres. Mais au jour d'aujourd'hui, nous ne sommes plus dans un faisceau de 7 kilomètres. Nous sommes dans un faisceau de 1 000 mètres ou un faisceau de 500 mètres. Donc le tracé est plus ou moins figé. Parce que je me demande comment au printemps de 2012, vous devez remettre au Ministre un faisceau, alors que vous dites que les études ne sont pas encore faites. Et le Préfet du Var, le mercredi 14 septembre 2011 a dit que la gare Est Var passerait sur le domaine du Thouar. Il y a même eu un document RFF où la gare apparaît en plusieurs dimensions, qui détruit tout le domaine de Thouar. En plus, au-delà du domaine de Thouar, il y a un camping, plus un parc de loisirs je crois au bout.

Donc tout cet espace va disparaître. Parce qu'en face, vous ne pouvez pas faire une ligne parce qu'il y a une zone réservée par la CAD.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Non non non.

Jacques GONZALEZ – Je termine. Il y a une zone qui est réservée pour la CAD, qui est attenante au parc des Bréguières. Donc ça veut dire que le tracé est plus ou moins figé.

Quand on sait regarder une carte, on voit même qu'à certains endroits entre la RDN7 et l'autoroute A8, il n'y a même pas un faisceau de 500 mètres. Il y a un faisceau de 200 mètres ou de 150 mètres. Quand vous dites que le tracé n'est pas encore fait, que les études ne sont pas encore faites, j'en doute fort. Et déjà, il y a un tracé qui... C'est ce que demandait Monsieur Morénon le premier adjoint, qu'à cette réunion déjà vous définissiez un passage possible, et qui va être peut-être comme l'a dit le Maire dans des zones Natura 2000.

C'est ce que nous, citoyens roquebrunois – le Maire a peut-être une autre position – nous ne voulons pas, que la LGV passe dans des zones Natura 2000. Alors maintenant, c'est à vous à nous donner, comme l'a demandé Monsieur Morénon, exactement le faisceau, puisque vous le connaissez. Ne dites pas que vous ne le connaissez pas, vous le connaissez.

Nicolas ALLA – Alors je répète ce que j'ai dit la semaine dernière. Je vous répète le calendrier dans lequel vous aurez ces fuseaux de passage. Je vous répète que le comité territorial du 17 octobre, c'est dans ce comité territorial, donc avec les différents collèges qui composent ce comité, que nous présenterons les fuseaux. Ce que je peux vous dire aujourd'hui, c'est que nous serons prêts le 17 octobre. Nous présenterons les fuseaux. On discutera avec vous ensuite en troisième séance. Ce que l'on essayera même de faire, c'est sans attendre puisque la troisième séance est début novembre, on essayera sans doute de, dès la sortie du comité territorial, à vous les membres du groupe, on verra si on peut vous les communiquer rapidement pour que dès la troisième séance vous veniez en ayant déjà travaillé dessus.

Donc je le répète, aujourd'hui, on ne peut pas les emmener parce que l'organisation est ainsi. C'est que dans l'ensemble des 10 groupes de travail qui couvrent l'ensemble de la région, on a la même organisation. Nous avons deux séances sur les scénarios. Donc encore une fois aujourd'hui, quelle que soit la demande qui ait été faite, le but est que vous exprimiez ce que vous pensez sur les scénarios, et ce que vous préconisez pour les fuseaux demain. Ce n'est pas un souci. Si vous avez des préconisations, on les note et on les fait remonter en comité territorial.

Le 17 octobre, dans le Comité territorial, RFF propose les fuseaux de passage. C'est ce que disait Monsieur le Maire en début de séance, c'est à nous de présenter les fuseaux, et c'est à vous d'en faire la critique, positive ou négative. C'est bien cette organisation-là. Mais c'est le 17 octobre. Et on travaille avec vous, les troisième et quatrième séances, on travaillera pleinement avec vous sur ces fuseaux de passage.

Donc aujourd'hui encore une fois, le but, le temps tourne, on a déjà consommé une heure, il ne nous en reste plus que deux, c'est d'une part que l'on vous apporte les réponses aux questions que vous avez posées la semaine dernière. Vous nous avez dit : « Pour prendre position, il faut que l'on voie un peu mieux les choses. » Donc on vous amène des illustrations. Et le but est que

vous vous positionniez, à la fois sur les scénarios, en disant on les aime, on propose autre chose...

Vos positions sur les scénarios, on les enregistre. Vos propositions, on les enregistre. Et que nous, justement, le 17 octobre en Préfecture, on puisse dire la Groupe Est Var, voilà sa position. Voilà ce qu'il dit. Et ensuite, les troisième séance et quatrième séance, on travaille sur les fuseaux.

Jean-Marie LOUPOT – A quelle date allez-vous donner aux gens qui sont autour de cette table le fuseau que l'on appelle un APS ? Parce que je crois que là aussi, il faut être bien bien clair. Je le rappelle à tout le monde. Dans la construction d'un projet, il y a l'avant-projet sommaire, qui est quelque chose d'extrêmement important puisque c'est celui qui précède l'enquête publique. Autrement dit, quand l'APS est passé, après c'est de la finition.

Nicolas ALLA – Je vais répondre une fois pour toute à ces questions. Parce qu'à toutes les séances, je répète la même chose. Le 17 octobre, tel que je viens de le dire à l'instant, nous remettons un fuseau de passage. Un fuseau de passage, c'est une bande dans laquelle il y aura un tracé. Cette bande, on a évoqué une largeur de 1 000 mètres. 1 000 mètres, ça veut dire que c'est une bande de largeur variable. Comme on l'a dit autrefois...

Jean-Marie LOUPOT – C'est une APS.

Nicolas ALLA – Non, arrêtez de dire des mots qui ne sont pas exacts, parce qu'après, plus personne ne comprend rien. Je n'ai jamais parlé d'APS le 17 octobre. Alors s'il vous plaît Monsieur Loupot, écoutez. Sinon, à la séance 3 vous allez revenir avec la même question, vous allez me redemander à quel moment vous aurez les fuseaux, à quel moment vous aurez l'APS. Donc de grâce écoutez-moi définitivement aujourd'hui que l'on purge cette question

Je le répète, le 17 octobre, un fuseau de passage, c'est une bande de largeur que l'on a dite de 1 000 mètres. La semaine dernière, on vous a remis ce que l'on a appelé la zone d'étude préférentielle. Vous l'avez vu. C'est une zone dans laquelle on va chercher ces fuseaux de passage. 1 000 mètres ça veut dire qu'au maximum, ils ont 1 000 mètres de large dans les zones où les contraintes sont parfaitement homogènes ou faibles. Ça peut descendre peut-être jusqu'à une centaine de mètres de large à l'endroit où les contraintes sont très fortes. Les 1 000 mètres, on va dire que c'est de 100 à 1 000 mètres, c'est l'ordre de grandeur.

Les 500 mètres que vous évoquez, que j'ai reprécisés la fois dernière, c'est ce que l'on entend au moment de l'enquête publique. Donc c'est fin 2014. Pour reprendre dans l'ordre du calendrier, en décembre qui vient, le Comité de pilotage va entériner le scénario avec le fuseau associé dit à 1 000 mètres. Ensuite, dans les deux ans qui viennent, il y a ce que vous dites, c'est-à-dire constitution du dossier d'avant-projet sommaire, APS, et le dossier d'enquête publique, jusqu'à fin 2014. Fin 2014, ces dossiers comprennent donc un tracé, et on évoque la bande de 500 mètres car l'ensemble des communes qui seront sur cette bande des 500 mètres seront soumises à l'enquête publique. C'est-à-dire que dans ces communes, il y aura des registres d'enquête publique, le commissaire enquêteur viendra. Donc les notions de 1 000 et 500, c'est fin décembre 2012 le comité de pilotage sélectionne les fuseaux dont la largeur peut aller jusqu'à 1 000 mètres si les contraintes sont homogènes. Elle peut être à 100 mètres si les contraintes sont fortes et imposent un passage très serré.

Par exemple, quelque chose que je sens bien, c'est le lac de Saint-Cassien. On a le relief. Je doute là que le fuseau de passage soit autre chose qu'assez resserré. Vous voyez, on peut prendre cette image-là. Donc là, avoir 1 000 mètres dans ce chas d'aiguille, je ne crois pas que ce soit pertinent. Et les 500 mètres, c'est fin 2014 lorsque le tracé sera mis à l'enquête publique. Il y aura mise à l'enquête publique dans une bande de 500 mètres.

Donc il y a bien effectivement ces études en entonnoir. La fois précédente, on vous a présenté la zone d'études préférentielle que vous avez sur les atlas que l'on vous a remis. C'est la zone dans laquelle on vous propose nous de chercher des fuseaux. La séance prochaine, on vous remet des

fuseaux qui, dans chaque secteur, seront au nombre de deux, trois ou quatre suivant les possibilités. Chaque fuseau fera jusqu'à 1 000 mètres maximum.

Après le choix du fuseau, on y travaille nous en avant-projet sommaire pour ramener à un tracé qui permettra une enquête publique dans une bande de 500 mètres. Donc voilà les études en entonnoir. Mais ce dont on parle aujourd'hui, prochaine séance, sortie du Comité territorial 17 octobre, on arrive devant vous avec une proposition de fuseau que l'on discute avec vous. Et vous pouvez en proposer d'autres bien évidemment.

Jacques MICHEL – Nicolas je te propose, il y a Monsieur Boule et Monsieur Lahondes qui ont demandé à parler. Je vous en prie.

Pierre BOULE – Je voudrais simplement que l'on évite peut-être les conséquences de certaines formulations. Pour le point de convergence, supposé de convergence, numéro 3. Il ne faudrait pas que l'affirmation du caractère un peu négatif de cette ligne, qui est jugé trop sinueuse, qui l'est en vérité, et puis l'idée, et ça c'est le point de convergence 6, du maillage, n'entraînent une diminution très importante du nombre de TGV passant par Fréjus-Saint-Raphaël. Donc le formuler de façon claire pour avoir une réponse précise.

Nicolas ALLA – Ce que je vous propose, c'est que l'on note bien ça, et qu'on le mette dans le relevé de décision de votre groupe. C'est de noter qu'effectivement, les communes que vous représentez demandent une fréquence de desserte Fréjus-Saint-Raphaël qui reste importante.

Jacques MICHEL – Que la nouvelle ligne y passe ou n'y passe pas. C'est ça votre question ?

Pierre BOULE – Oui. C'est ça. Je ne voudrais pas qu'il y ait un report des...

Nicolas ALLA – Vous savez, la réponse à votre question est déjà dans les fameux réticulaires que l'on a mis. Parce que là, on peut compter aux horizons 2015, 2023 et 2040 le nombre de trains qui passent. Donc la réponse vous l'avez déjà, mais je vous propose que l'on consigne bien dans le relevé du groupe la demande de la collectivité que vous représentez, que cette desserte soit plus forte éventuellement. Donc on l'enregistre. On y pense tous, on se le note, et on le consigne dans le relevé de décision.

Jacques MICHEL – C'est noté. Monsieur Lahondès ?

Serge LAHONDES – Je vais vous prendre deux minutes. J'essaierai d'être assez bref. Je n'étais pas là la première fois, mais il est quand même normal que la Mairie du Muy vous parle du lieu supposé de la gare Est Var.

Jacques MICHEL – Ça n'engage que Monsieur le Préfet.

Serge LAHONDES – Si j'ai bien compris, c'est à lui qu'il faut que j'adresse mes remontrances.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Je suis désolée, il y a aussi un document de 2008 de RFF qui dit la même chose.

Serge LAHONDES – Je regrette beaucoup cet article. Heureusement que j'étais assis, parce que si j'avais été debout, j'aurais dû m'asseoir. Parce que marquer le lieu précis, ça me paraît quand même extrêmement dangereux. Ne serait-ce que pour éviter la spéculation foncière. Comment voulez-vous après que l'on maîtrise le processus après... Parce qu'il faut regarder. Testavin, ce n'est pas un très grand quartier au Muy. C'est un quartier très très réduit. Alors donc mettre le lieu comme ça sur la place publique, ça me paraît malencontreux. Et puis après, il ne faut pas oublier que les mécanismes de maîtrise foncière se font avec de l'argent public. Alors il y a quand même une lourde responsabilité d'annoncer la couleur aussi longtemps à l'avance.

S'agissant de ce lieu, je dirais la même chose que le Maire de Puget-sur-Argens, il n'appartient pas à la commune du Muy de vous donner le lieu préférentiel où serait la gare. Simplement, comme j'ai conduit les études de révision du POS en PLU, je voudrais vous apporter une petite précision. Monsieur Boudoube a parlé de ça, c'est que l'Etat nous demande de faire des efforts

pour non seulement éviter de consommer de l'espace agricole, mais même si possible, en jouant sur les zones NB, rebasculer du terrain en zone agricole.

Alors je voudrais vous signaler que le lieu dont je ne veux pas parler, Testavin, nous sommes en pleine zone agricole, et que là, on va se retrouver, on se retrouverait si c'était cet endroit qui était choisi, dans le mauvais exemple cité par l'Etat. C'est-à-dire de consommation d'espace agricole. Alors que juste de l'autre côté de la nationale 7, vous avez 90 hectares qui sont en zone NA depuis 1991, donc qui ne sont pas gelés par des cultures. Alors après, bien entendu, il faut voir le profil de la voie *et cætera*, mais c'est l'information que je voulais vous donner.

Au sud de la RDN7, le lieu-dit Testavin, c'est de la terre agricole. Au nord de la RN7, vous avez un périmètre d'attente sur lequel est pré-positionné à l'heure actuelle... Alors je rectifie, ce n'est pas la propriété de la communauté d'agglomération dracénoise. C'est la propriété des propriétaires actuels. Simplement, il y a une convention d'anticipation foncière quadripartite qui a été signée entre l'établissement public foncier régional et la Région PACA, la Ville des Arcs, la Ville du Muy et la communauté d'agglomération dracénoise pour acquérir ces terrains à fort enjeu dans ce périmètre.

Donc encore une fois, il n'appartient pas à la commune du Muy de donner sa préférence sur le lieu d'installation de la gare, mais je tenais à vous préciser cette particularité du POS actuel.

Nicolas ALLA – Ce renseignement est très précieux. Je vous propose aussi que ce soit un des points que l'on consigne dans le relevé de prescription.

Jacques MICHEL – A la réunion précédente, la représentante de la CAD nous avait fait part d'éléments de ce type-là déjà.

Nicolas ALLA – On trouvera une description précise. Ce sont des éléments très intéressants pour progresser. Et notamment, les fuseaux que l'on présentera en séance prochaine. Il faudra bien qu'ils prennent en compte ce que vous dites.

Jacques GONZALEZ – Juste une dernière petite précision concernant cette zone. Quand on connaît bien le secteur, cette zone réservée, si vous regardez une carte, si vous traversez cette zone, vous tombez ensuite directement dans l'agglomération du Muy, dans une zone fortement urbanisée. C'est pour ça que le tracé a été plus ou moins positionné entre la RDN7 et l'autoroute A8.

Serge LAHONDES – Monsieur, puis-je vous faire remarquer que dans le fuseau actuel, on va bien au nord de l'agglomération ? Regardez votre carte.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Si vous prenez la zone d'étude de RFF qui veut faire passer la LGV au sud du Muy, dans la petite zone hachurée, parce qu'elle a été sévèrement inondée en juin, vous avez une zone qui elle couvre à peu près 600 mètres de large. C'est tout. Je vous signale à cette occasion que vous l'avez mis en zone blanche, alors que c'est quand même un site Natura 2000, le Val d'Argens. Que c'est aussi une trame bleue et une trame verte, en plus de son caractère éminemment inondable.

Donc je ne vois pas pourquoi c'est en zone blanche, donc facilement utilisable.

Nicolas ALLA – Ce qu'il faut prendre comme carte, c'est celle où toutes les couleurs sont superposées. Et logiquement, tout ce qui est zone Natura 2000 est en couleur.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Justement, vous ne l'avez pas mis en couleur. Vous l'avez mis en blanc. Parce que c'est inondable. C'est la crue de 2010.

Serge LAHONDES – Je confirme que cette partie de la Vallée de l'Argens est en Natura 2000.

Jacques MICHEL – Ce n'est pas encore validé me dit-on.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Non, c'est en cours de classement.

Jacques MICHEL – C'est en cours de classement. Le deuxième point sur le caractère inondable ou non, le caractère inondable, ça exprime un risque. Et comme vous l'a dit Monsieur Rique l'autre jour, un ouvrage d'infrastructure doit être transparent vis-à-vis des écoulements hydrauliques.

Et donc la question n'est pas de savoir si on peut passer ou non dans une zone inondable, la question est de faire en sorte, si la solution est de passer dans cette zone, que les ouvrages ne perturbent pas les écoulements hydrauliques.

Ce n'est pas un apriori négatif, ça veut dire qu'il y a des précautions particulières à prendre dans les aménagements pour faire passer une infrastructure à cet endroit-là. C'est-à-dire que l'on ne peut pas faire une digue. C'est ce que ça veut dire. C'est pour ça qu'il nous a parlé des piles de pont en V inversé, *et cætera*.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – C'est moi qui en ai parlé des piles en V inversé. On m'a rectifié, en disant qu'elles étaient en V et non pas en V inversé. Et c'est pour ça que j'ai sorti les photos, pour prouver qu'elles étaient bien en V inversé et qu'elles faisaient bien 30 mètres de large à la base.

Jacques MICHEL – Mais ça dépend des endroits Madame. L'écoulement hydraulique à cet endroit-là, puisque vous parlez de la ligne Rhin-Rhône, le régime hydraulique de Rhin-Rhône n'a rien à voir avec le régime méditerranéen de crue. Ce ne sont pas du tout les mêmes hypothèses de travail

Nicolas ALLA – Sur la carte, on peut passer en revue tous ensemble les couleurs qui ont été mises dans le secteur que l'on évoque. C'est l'atlas où il y a toutes les couleurs superposées.

Le jaune, c'est, de mémoire, la traduction du viticole. Les zones bleues sont les zones naturelles terrestres sensibles donc en fait, ce sont les zones d'ensemble Roquebrune-Massif des Maures. Elles sont qualifiées de très difficilement envisageables, et sont en dehors de la zone d'études.

Dans le creux de l'échangeur où on a une zone en couleur verte très foncée, ce sont des zones d'évitement. Donc en fait, ce sont des zones d'évitement au titre de la tortue d'Hermann notamment. La pastille qui est là près de la zone Testavin, c'est une zone d'évitement qui a été imposée au Canal de Provence. C'est-à-dire que l'Etat a imposé au Canal de Provence de ne pas passer ici compte tenu de la sensibilité des tortues d'Hermann. Ce qui veut dire que nous, ce serait mal venu que là où le Canal de Provence ne peut pas passer, on passe. C'est la pastille verte foncée, qui est pour nous très difficilement envisageable.

Et après le rouge, c'est ce que l'on a vu la dernière fois, ce sont les zones urbaines denses. Voilà les commentaires de couleur.

Ce que je vous propose aussi, c'est que ces éléments très précis, on les consigne tout à l'heure, que l'on formule ensemble des phrases qui retracent ce que vous voulez dire sur la position de gare. Eventuellement, dès à présent, votre groupe peut faire des prescriptions, que l'on peut consigner.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Je vous l'avez signalé quand même la dernière fois, mais Testavin est un cru classé qui a reçu un certain nombre de prix, et une magnanerie du XVIII^{ème} siècle. Et ça, ça ne vous dérange pas du tout de tout saccager ?

Nicolas ALLA – Si Madame, c'est en jaune intense. Ça veut dire que pour nous c'est une sensibilité agricole forte. Ce n'est pas en blanc. Donc on partage votre point de vue. Pour nous, on a une sensibilité agricole reconnue.

Jacques GONZALEZ – Pourquoi dans le document 2008 avez-vous positionné la gare à cet endroit précis ? On aimerait avoir l'avis du représentant du Château de Thouar, s'ils ont été avertis ou non.

Jacques MICHEL – Je crois que revenir à des idées de 2008... Puisqu'on est en train de projeter les travaux en ce moment, ce n'est pas la peine de revenir sur les notions de 2008.

Nicolas ALLA – Je vais redire deux mots sur 2008 pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. 2008, c'était la discussion sur les scénarios des tracés Côte-d'Azur et Métropoles du sud. Donc il y avait 14 scénarios qui sous-tendaient les deux manières de faire. C'est à ce niveau de discussion-là qu'il avait été envisagé des passages avec des positions de gare. Donc en 2008, il avait été envisagé des positions de gare. Vous trouverez sur des documents ces positions. Aujourd'hui, ce n'est pas que l'on refait le dossier. Ce qui a été dit en 2008, c'est est-ce qu'il est possible de mettre la gare ici ? Ce que je viens de vous dire, l'élément nouveau qui est la zone d'évitement, donc la pastille verte, fait qu'il nous paraît très difficile de remettre la gare à cet endroit-là, comme ça avait été envisagé en 2008. On a un ilot, une pastille de couleur foncée, qui dit que pour nous c'est très difficile. On a le carrefour d'échanges entre le Golfe de Saint-Tropez, Draguignan, donc on sait qu'il faut mettre le pôle d'échanges dans cette zone-là.

Oui en 2008 le document positionnait la gare ici. Aujourd'hui, il y a cette cartographie qui dit, là où il y a marqué Testavin, que ça nous paraît difficile. Il faut trouver le meilleur emplacement.

Il y a aussi ce que dit Monsieur Lahondès, c'est qu'effectivement, depuis la catastrophe de 2010... C'est pareil, si on met la gare à Testavin, ça induit un passage au sud du Mui. C'est pour ça que, comme je disais à Madame, on envisage une zone d'étude large, que l'on vous présentera. On étudiera des passages au sud, on étudiera des passages au nord.

La bande de passage qui englobe le nord et le sud du Mui, on va chercher une manière de passer compte tenu des contraintes.

Encore une fois, 2008 la gare était là et on envisageait un passage au sud. Aujourd'hui, on élargit tout ça. On vous présentera l'étude. Avec les conditions qu'il faut pour passer au sud, et les conditions pour passer au nord. On va étudier toutes ces contraintes pour faire un fuseau, et voir les possibilités.

Je vous propose du coup peut-être de repartir sur les éclairages que vous nous aviez demandés, que l'on va essayer de passer vite. Et puis on garde bien le temps de consigner. C'est précis et ça fait avancer.

Ce que vous aviez demandé, c'était de dire ce qu'était une ligne nouvelle, avec des retours d'expérience. Alors on a quelques images de réalisations récentes. On a ici une présentation – les couleurs ne sont pas extraordinaires – ce sont des illustrations pour passer dans un territoire avec le traitement vis-à-vis du paysage, du bruit, de l'eau, du milieu naturel.

Première considération qu'il faut avoir en tête, c'est que malheureusement, compte tenu des lignes grande vitesse qui sont rectilignes, on n'a pas la souplesse du réseau routier, ni des tracés ferroviaires classiques qui serpentaient. Donc en fait, l'analyse paysagère est surtout d'inclure des grands alignements dans des paysages autant que possible.

La diapo suivante. Vous avez ici un exemple de ligne où il est joué sur plusieurs choses. C'est un exemple intéressant. Vous avez ce que l'on appelle une tranchée couverte, et là c'est quelque chose qui peut vous intéresser, sur la tranchée couverte, vous avez de la vigne AOC. C'est un cas où la vigne a été replantée et a retrouvé son label AOC.

On voit aussi des cas d'effacement. On essaye d'encaisser la ligne ; c'est un paysage très plat, qui ne va pas chez vous concerner beaucoup de choses, mais c'est toujours pareil, c'est d'adopter des outils d'insertion par rapport à la typologie des paysages. Donc évidemment, dans des paysages très plats, l'idée est d'enfoncer la ligne pour que quand on a des grandes lignes visuelles, on ne la voie pas. Ou de restaurer des passages.

Donc la diapo suivante.

Stéphane THOMINE – Je peux poser une question sur la vigne ? Ce qui fait la qualité du vin, c'est le terroir. Les vignes ont des racines très profondes. Comment vous y êtes-vous pris pour reconstituer le terroir au-dessus de ce pont ? C'est une question technique.

Nicolas ALLA – Je ne l'ai pas en tête, on pourra le préciser. Ce sont des sujets d'études où on progressera dans le groupe thématique viticulture. On a un atelier avec les organisations professionnelles. Monsieur Parrot nous a demandé de qualifier même sur des tunnels, de savoir comment un tunnel pouvait modifier les qualités des cépages.

Adrien PARROT – Je tiens à préciser qu'arracher pour construire un tunnel, replanter par-dessus et obtenir l'AOC, c'est très rare. Je ne sais pas où l'exemple a été pris. Je sais qu'il y a eu de très très dures négociations au niveau national pour avoir l'AOC.

Robert HENAFF – C'était le contournement de Perpignan.

Adrien PARROT – Mais une fois que vous avez arraché la vigne, avant qu'elle ne retrouve ses caractéristiques, ça demande du temps.

Nicolas ALLA – Je voudrais dire qu'il vaut mieux une vigne qui au bout de 20 ou 30 ans repart, que si on passe en ouverture. On est d'accord, ce n'est pas le zéro impact, mais c'est la recherche d'une meilleure insertion, d'une meilleure intégration.

Patrick GALLIANO – Mais si pendant 20 ou 30 ans, si une exploitation agricole n'a plus son vignoble, les clients ne seront plus là pour acheter le produit.

J'avais une remarque, c'était que la ZEP qui avait été présentée à la précédente réunion, elle est dite « préférentielle ». Ça veut bien dire qu'il pourrait y avoir d'autres scénarios qui pourraient sans doute prendre en compte l'activité agricole du département. L'agriculture est quand même dans le département le premier employeur de main-d'œuvre. Le Var est une région très touristique. On a besoin que les gens puissent venir dans la région, mais ne perdons pas de vue que les exploitations agricoles qui vont être traversées par la ligne LGV vont être gravement imputées. Et je partage l'avis de l'INAO, que le terroir ne peut pas être reconstitué du jour au lendemain. Et avec un vignoble qui a 15 ou 20 ans, vous n'obtenez pas les mêmes qualités qu'avec un vignoble qui a 3 ou 4 ans. Au niveau qualité, ce ne sera pas pareil.

Nicolas ALLA – Les premières diapos montrent des exemples dans la vigne. Ne croyait pas que la vigne est la victime principale visée. C'est simplement que justement, comme le monde viticole m'avait beaucoup sollicité là-dessus, je suis allé chercher plutôt des diapos dans le monde viticole. Mais ne croyez pas que l'on se dit que passer dans la vigne c'est facile. Au contraire. C'est parce qu'on a beaucoup été sollicités là-dessus que l'on a choisi ces diapos.

Je vous propose de passer aux suivantes. Donc ça, ce sont des exemples encore de couverture. Vous avez aussi un exemple d'un canal si ma mémoire est bonne.

Là, c'est l'idée que dans certains points, on peut avoir le parti inverse, c'est-à-dire une stratégie générale d'effacement de la ligne. On peut avoir à des endroits l'idée de se dire : « la ligne, on ne peut pas l'effacer. Donc tant qu'à faire, si un ouvrage est très visible, on peut essayer dans ce cas-là d'en faire un élément très soigné, en n'essayant pas de le gommer ». On l'assume, et on essaye d'en faire quelque chose de correct.

C'est aussi là un petit peu ces idées-là. En 1, c'est de s'effacer dans le paysage. Si on n'y arrive pas, dans des points particuliers là où la ligne est malheureusement visible, c'est essayer de la valoriser. Et dans tous les cas, l'idée est que la ligne elle-même ait une image à peu près constante tout le long à assumer, mais qu'elle doit épouser les séquences du paysage.

C'est bien une analyse paysagère séquence par séquence. A chaque séquence, on a une stratégie paysagère particulière.

Alors là, désolé pour la qualité de l'image. C'est aussi, en termes de démarche, comme on le disait, c'est d'insérer l'ouvrage dans le paysage. Mais on a mis concertation permanente, dans les séquences paysagères, c'est tout au long des années d'études qui vont venir, de discuter avec vous, séquence par séquence, de ce que vous préférez comme type d'insertion. A tel endroit, on préfère simuler complètement. A cet endroit-là au contraire on préfère l'assumer et faire un habillage particulier. C'est aussi par le biais de la concertation, on choisira ensemble les manières d'intégrer la ligne. Et ce qui est important, dernier point, c'est la sensibilisation des équipes, c'est-à-dire de faire en sorte que tous les gens qui travaillent sur le projet aient cette considération dès les premières étapes.

Alors évidemment, l'insérer dans le paysage, pour beaucoup dans des zones comme vous, c'est insérer dans les paysages qui sont végétalisés. Alors il existe des techniques où, beaucoup d'années avant, on commence à mettre en culture des espèces. La quantité de végétaux à planter est absolument considérable. Donc il faudra aussi très en amont que l'on sélectionne les variétés à planter pour anticiper, de manière à ce que dès le moment où on met en service, la végétation soit prête. Que ce soient des sujets arborés, ou des plantes de talus, il y a l'ensemencement qui est fait avant la mise en service, de manière à accélérer la cicatrisation. C'est-à-dire que dans le paysage, on gomme assez rapidement les traces laissées par les travaux. La stratégie est donc de s'y prendre longtemps à l'avance pour que très rapidement ce soit cicatrisé.

La diapo suivante : ce sont plutôt en termes de modèles paysagers, là aussi c'est adapter la stratégie aux autres traversées. C'est-à-dire que si on a des massifs rocheux, l'idée c'est de l'insérer en faisant des saignées relativement étroites. Là où ce sont des terrains plus meubles, l'idée est d'évaser les remblais. Parce qu'il n'y a rien de pire que des formes très géométriques, comme on faisait dans les années 1960-1970 sur les grands réseaux autoroutiers. Aujourd'hui, on essaye de faire que les terrassements aient des formes quasiment naturelles. Il faut qu'il ne reste quasiment plus que la plateforme qui est artificielle et que tous les ouvrages annexes aient des formes naturelles.

On peut passer. Juste deux mots, c'est effectivement de dire que suivant les zones que l'on traverse : dans une zone d'activité, ça peut être une stratégie de plantation. On assume la ligne. Inversement, dans un cadre complètement naturel, tous les ouvrages d'accompagnement doivent être adaptés.

La suivante, on ne voit pas trop à cette échelle-là, mais c'est un plan qui montre qu'en fait on peut aller très loin de part et d'autre de la ligne pour l'accompagner. Ça peut être de faire des plantations très loin dans la perpendiculaire si c'est nécessaire. Les perpendiculaires, ce sont soit d'autres voies de communication, soit des cours d'eau. Et on n'hésite pas s'il le faut – c'est la partie droite du plan – ce sont les bandes vertes autour du trait rouge, il y a plein de modèles paysagers, qui sont construits pour accompagner l'infrastructure si nécessaire.

La planche suivante. Ce sont des ouvrages faits à la fois pour des questions de bruit et de masque visuel. Ce sont des ouvrages que l'on n'hésite pas à faire pour essayer de faire disparaître l'infrastructure dans le paysage.

Sur la problématique de zones humides. Alors la comparaison avec la plaine de l'Argens s'arrête là parce que là on est dans le TGV Est, en Moselle, mais un rapprochement que je fais puisque ce sont des zones fortement soumises aussi à des crues, où les ouvrages ont besoin d'avoir des ouvertures hydrauliques très grandes et des ouvrages de décharge. Donc en fait, le bilan est toujours qu'à la mise en service, la transparence hydraulique globale doit être aussi bonne, si ce n'est meilleure qu'avant. Dans le domaine de l'Argens, ce qu'il faudra convenir avec vous, comme la fois précédente avec vous on avait décidé de créer un groupe de travail de spécialistes là-dessus. Vous m'avez signalé le rapport Lefort. L'idée qui me vient est de lancer ce groupe de travail, en englobant non seulement la ligne nouvelle, mais la ligne ancienne aussi. L'idée n'était pas de dire à la limite on refait tout. Mais après passage, le bilan d'inondation final doit être meilleur que la situation actuelle.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Si vous faites une amélioration de la ligne actuelle au lieu de la ligne nouvelle, avec des ouvrages de décharge, on en tient compte. Mais que vous compariez la Moselle à l'Argens, là quand même j'ai un doute. D'accord il y a des crues de plaine à l'Argens, mais ce sont surtout des crues torrentielles. Nous sommes dans un pays méditerranéen. La Moselle, ce n'est pas tellement un pays méditerranéen.

Nicolas ALLA – On est d'accord, et on a surtout les données de juin 2010. Les ouvrages doivent être dimensionnés de manière supérieure à l'évènement.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Si vous vous limitez à refaire les voies existantes de manière à ce qu'il y ait quatre voies pour permettre un trafic normal, à la fois des TGV et des TER, on n'a rien contre. Le problème, c'est que vous ne nous proposez qu'un seul scénario, et vous nous demandez de choisir parmi un seul. Pour le sillon permien, il y en a 4 ; pour la zone Est Var, il n'y en a qu'un seul. Et vous nous demandez de choisir, alors qu'il n'y en a qu'un. Excusez-moi, mais on ne comprend pas. Et plus en plus ce n'est pas notre rôle de choisir un scénario dans l'absolu.

Jacques MICHEL – On ne vous demande pas de choisir, mais de vous prononcer.

Nicolas ALLA – On consignera bien dans ce groupe que certains d'entre vous demandent de pousser les aménagements sur la ligne classique, par opposition à la ligne nouvelle.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Et en profiter pour faire des ouvrages de décharge pour permettre d'amoindrir les risques d'inondations telles que nous en avons connues au mois de juin. Parce que le rapport Lefort dit aussi que les remblais de la voie ferrée et l'insuffisance des ouvrages de décharge ont aggravé les inondations.

Serge LAHONDES – Vous allez tout à fait dans l'esprit que souhaitait Monsieur Lefort. J'ai passé une journée avec lui sur le terrain en décembre. Je ne préjuge pas, à l'heure actuelle, nous travaillons sur un fuseau qui est plus vaste. Nous ne parlons donc que d'une éventualité, à l'intérieur de ce fuseau. Cependant, je vous répercute textuellement ce que m'a dit Monsieur Lefort. Dans le cas où la ligne LGV devrait passer en viaduc dans la plaine de l'Argens, essayez d'obtenir de RFF qu'il y ait en plus une remise à l'étude hydraulique de la ligne existante pour créer des passages supplémentaires.

Là, je vous confirme que, dans l'éventualité où on choisirait ce tracé, vous êtes bien dans la bonne approche hydraulique.

Nicolas ALLA – Et pour ne rien vous cacher, dans le groupe de travail qui se forme en ce moment, il y aura le Conseil général, *et cætera*, on se disait même qu'il semblait pertinent que parmi les experts que l'on invite – alors Monsieur Lefort ce n'est pas évident parce que je crois que son grand âge le rend difficilement disponible – mais on envisage peut-être de solliciter Monsieur Kolinski, qui était co-auteur du rapport. Ou il y a d'autres experts. Donc aujourd'hui, on est en train de regarder, de prendre position.

Serge LAHONDES – Il me semble important aussi que dans votre groupe de travail il y ait des géologues. Je porte à votre connaissance que nous avons réalisé pas loin de ce lieu des sondages pour trouver le sol stable. Et le sol stable, dans cette partie alluviale de la plaine, est à 80 ou 90 mètres. Donc il y a des contraintes géologiques qui sont sévères, pour des ouvrages de génie civil lourds.

Jacques MICHEL – La prise en compte de l'amélioration de la problématique hydraulique de la voie actuelle, c'est bien noté, et RFF regardera comment réaliser. Et je pense que par la même occasion, il faudra regarder aussi *inaudible*. Parce qu'en fait, c'est un peu le même problème. Ce ne sera pas du domaine de RFF, mais il faudra un partenariat à trouver pour qu'il y ait une réfection hydraulique.

Nicolas ALLA – Pour finir sur le domaine de l'eau, vous avez un exemple récent. Les trois étapes de réalisation, ce sont début de travaux, phases de travaux et fin de travaux. On voit apparaître et disparaître des pistes de chantier. Ce sont les idées que dans toute phase de chantier et à la fin mise en service, laisser le moins de traces possibles à tout moment. Y compris pendant les phases de travaux.

Vous nous avez posé des questions dans ce groupe sur le traitement du bruit. Ce sont quelques grands principes. La démarche est de modéliser chaque option de projet, de faire tourner des logiciels qui simulent l'impact du bruit dans le voisinage, et donc de trouver une optimisation de la géométrie et des formes des ouvrages. Toujours dans l'esprit non seulement de respecter le seuil réglementaire, mais plus puisque l'on s'est engagé à aller plus loin que les niveaux réglementaires.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Actuellement, la réglementation c'est surtout sur la moyenne du bruit. Pas sur les émergences. Ou la moyenne des émergences peu importe. C'est la moyenne.

Nicolas ALLA – Je crois en effet que nos engagements sont de prendre non pas les moyennes, mais les maximales. Je ne sais plus. Mais vous avez raison, il y a un sujet là-dessus. Vous me laisserez vérifier pour la prochaine fois, mais il y a effectivement un sujet là-dessus. Et on s'est positionné au-dessus...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Oui parce que quand j'entendais à la réunion de la LGV Est dire que la seule solution était de se boucher les oreilles... Ce n'est pas une solution très convaincante non plus.

Frédéric ROUX – On nous avait même répondu à un moment donné : « fermez les fenêtres ou mettez du double-vitrage ». Ce qui n'est pas tout à fait le cas en Provence ou dans le Var. En Provence, on vit plutôt avec les fenêtres ouvertes.

Nicolas ALLA – C'est exactement la diapo qui est là. Le sujet, le principe de base évidemment est de piéger le bruit à la source. Avec des écrans anti-bruits en zone urbaine par exemple. En zone paysagère, c'est plutôt des buttes qui doivent paraître les plus naturelles possibles. Et après, il y a le cas critique, quand on a des habitations isolées, malheureusement, c'est ne pas protéger à la source, mais au bout de la chaîne, c'est-à-dire à la réception. Donc c'est le cœur du projet, d'essayer d'être le plus possible en protection à la source, et le moins possible à l'arrivée quand c'est trop tard et qu'il n'y a plus que l'isolation.

Jacques MICHEL – Je rappelle que sur le site lgvpaca, vous pouvez récupérer les fiches actions qui sont les engagements de RFF suite aux travaux de 2008, qui s'engage sur un certain nombre de méthodes et d'objectifs, notamment en matière de bruit. Plus techniquement, on ne va pas le regarder aujourd'hui ensemble, mais ça s'appelle exactement « fiches actions juin 2008 ». Et dedans, il y a une douzaine de fiches si je ne m'abuse. La première fiche est « protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire ».

Nicolas ALLA – La diapo qui s'affiche, c'est pour montrer que la protection au bruit peut avoir des zones extrêmement différentes. On a mis des extrêmes. Vous avez à gauche en haut ce que ça peut donner en zone urbaine, ce qui n'est pas votre cas, jusqu'à effectivement plutôt des aménagements paysagers en diapo de droite. Des cas intermédiaires, avec des protections. Là encore, la boîte à outils est très vaste. Comme pour l'insertion paysagère, il faut choisir le bon outil au bon endroit.

Paul BOUDOUBE – Je voudrais ajouter quelque chose pour répondre à Madame. Je comprends son angoisse vis-à-vis du bruit. C'est quelque chose quand on passe on se rend compte qu'il y a beaucoup de zones qui sont Natura 2000, qui sont des zones agricoles. Donc on se rapprochera obligatoirement de zones urbaines. Et je comprends votre préoccupation.

Le bruit, je ne vais pas vous parler de puissance, d'énergie, d'acoustique, *et cætera*, mais le bruit est très difficile à enlever. Nous avons fait à Puget un programme que j'avais promis, un

programme électoral. J'avais promis que sur l'autoroute A8, que nous payons, c'est-à-dire que les Pugétois payent, parce qu'il y avait une demande forte vis-à-vis de l'autoroute A8, que nous les isolerions du bruit. Effectivement, c'est une demande de confort. Actuellement, c'est quelque chose de très important le confort de vie. Donc c'est pour ça que je pense que vous avez raison d'insister là-dessus. Il faudra demander des protections pour le bruit, comme des protections pour l'environnement

Serge LAHONDES – Je voudrais ajouter quelque chose. Je pense que la protection acoustique est quelque chose de beaucoup plus difficile à obtenir que l'insertion paysagère. Trop souvent, nos textes sont régis par des normes figées qui ne tiennent pas compte du milieu.

Ça fait trois ans que j'essaye moi aussi de négocier avec Escota. Je sais que l'on peut négocier en payant. Vous avez la norme qui est à je crois 65 et 68 décibels. Ce qu'il y a, c'est que vous avez des territoires, la ville du Muy, excusez-moi d'en parler mais elle est dans cette configuration, où vous avez un vent dominant, le vent de la pluie qui vient du sud-est. Et vous avez au sud de la ville un contrefort montagneux qui est le rocher de Roquebrune. Par certaines conditions aérologiques, qui sont finalement assez fréquentes, les fameux seuils de 65 et de 68 décibels sont pulvérisés s'agissant du bruit de l'autoroute qui est très nettement perceptible au centre-ville.

Donc c'est vrai que j'attire votre attention sur la difficulté d'obtenir une protection acoustique satisfaisante pour les riverains. C'est extrêmement compliqué.

Nicolas ALLA – De ce point de vue, la nuisance du bruit et d'autres nuisances, on a une forte évolution de la réglementation depuis 10 ans. 10 ans, c'était la ligne TGV Méditerranée. On avait une règle tellement rigide qu'elle était quasiment... La règle des 300 mètres. Les confrères de l'époque faisaient des acquisitions de tous les gens de qui étaient dans une zone de 300 mètres et qui étaient supposés souffrir d'une nuisance où il valait mieux déplacer les gens parce que leur vie allait être épouvantable. Et ça a donné des choses stupides. Vous aviez par exemple des gens qui étaient proches d'un tunnel, à la limite ils n'avaient pas de nuisances visuelles, pas de bruit, c'était une maison de trois générations, et on leur proposait de racheter leur maison alors qu'ils voulaient la conserver. Et inversement, vous avez des gens qui étaient un mètre après la limite, qui avaient des conditions épouvantables. Et on leur disait : « c'est bête, vous êtes un mètre après, on ne vous rachète pas. »

Donc fort heureusement, ça n'existe plus aujourd'hui, et c'est vraiment du cas par cas. Il n'y a pas de règle nationale. C'est projet par projet, habitation par habitation que l'on prend en considération la situation réelle des gens. Heureusement, on est sorti d'une situation rigide, pour une situation au cas par cas qui est préférable. On se projette là dans des années en avant, on n'en est pas là aujourd'hui. Mais plus on prend ça en considération...

Jacques GONZALEZ – Pour revenir à ce que disait Monsieur, les spécialistes de l'acoustique lorsqu'ils font leurs courbes de décibels, il y a beaucoup de paramètres dont ils ne tiennent pas compte. Effectivement, pour prendre l'exemple qui a été cité, j'habite à 7 kilomètres de l'autoroute. Il y a deux jours, on entendait l'autoroute A8 qui se trouve à 7 kilomètres. C'est vrai, c'était dû au fait de ces fameux vents. Les acousticiens ne tiennent pas compte de ces paramètres.

En ce qui concerne les murs anti-bruit, moi qui ai travaillé sur cette autoroute, lorsque pour Escota, dans la traversée de Mandelieu, il avait été préconisé de faire des murs anti-bruit, effectivement des murs anti-bruit avaient été faits, et les immeubles qui étaient derrière, les murs ne servaient plus à rien. Donc ils ont refait des études à l'intérieur des appartements, et Escota a financé les protections acoustiques à l'intérieur des immeubles. C'est ce qu'il risque d'arriver, car dans vos tracés, on va sûrement tomber dans des zones qui sont urbanisées. Donc il va y avoir ce phénomène qui va se produire.

Nicolas ALLA – Je vous propose, comme le temps tourne très vite, de garder le temps à la fin pour rédiger vos positions. Je saute tout ce que vous avez dans les documents papier, qui est sur le milieu naturel, pour passer à la deuxième question que vous aviez posée. Vous aviez souligné

le besoin de maillage entre le réseau ferré et d'autres modes de transport. Vous souhaitiez des éléments d'études socioéconomiques. J'ai sélectionné là quelques cartes. Il n'y a pas une très grande cohérence entre toutes les cartes, mais ce sont autant d'éléments de réflexion pour éclairer vos travaux.

Paul BOUDOUBE – Mesdames, Messieurs, excusez-moi j'ai une autre réunion. Bonne continuation. Ce sont quand même des débats intéressants.

Nicolas ALLA – Donc vous avez ici sur chacun des territoires des SCOT une réflexion sur les évolutions de population. Donc là, on voit mal le chiffre. Plus la couleur est rouge, plus l'évolution de la population est importante. Donc là, c'est entre les recensements 1999 et 2008.

On voit effectivement que l'Est Var est un territoire où les populations croissent très vite. C'est un petit peu le raisonnement en faveur du ferroviaire, c'est-à-dire de desservir ces territoires où la population croît très vite.

La carte suivante. C'est entre 1999 et 2023. On voit effectivement dans ce secteur, le territoire du SCOT Dracénie, il est envisagé une croissance de population de 2 % par an, ce qui est assez conséquent.

On voit aussi dans le canton de Fayence, Fréjus, aussi des fortes croissances de population. Je passe rapidement, chacun en fera le commentaire.

Vous nous aviez demandé aussi en termes de fréquentation. Donc là quelques chiffres intéressants, qui sont le report attendu entre les autres modes de transport et la voie ferrée. Le camembert nous montre ce que l'on appelle le détourné. Sur les 6 millions de voyageurs attendus, vous en avez la moitié qui seraient pris sur la route. C'est-à-dire que les gens qui circulent en voiture représentent la moitié des gens qui se reporteraient dans le train.

Vous avez les détournés air qui est de 15 %. Le TER, c'est 26 %. C'est-à-dire que des gens aujourd'hui qui n'ont que le TER qui font des déplacements relativement longs prendront demain la grande vitesse. Et le dernier, que l'on appelle les induits, c'est 8 %, ce sont des gens qui aujourd'hui ne se déplacent pas, et qui du fait de la création de la ligne se déplaceraient.

Vous avez des chiffres maintenant sur la ligne TGV Méditerranée. Donc c'est le même raisonnement. C'est le trafic reçu. On voit que la part est plus forte que de l'autre côté, puisque le TGV Méditerranée est concurrencée sur les plus longues distances. Le routier c'était 25 %. Et l'induction était très forte. C'est-à-dire qu'effectivement, dans le TGV Méditerranée sont venus des gens qui auparavant n'auraient pas fait le déplacement, pour un tiers d'entre eux. Selon la typologie de la ligne, on n'a pas les mêmes gains sur les transports.

La diapo suivante. C'est une diapo sur la fréquentation de la gare. Vous avez les gares du projet, Marseille, Toulon, Est Var, Cannes et Nice. Prenons Est Var. Donc aujourd'hui bien évidemment la gare nouvelle n'existe pas, donc on prend la référence de la gare de Saint-Raphaël qui recevait en 2005 1,3 million de passagers. Et les estimations pour votre gare nouvelle, c'est que la gare de Saint-Raphaël continuerait à recevoir à l'horizon de mise en service, 2020, 2023, 1,9 million de voyageurs à la gare de Saint-Raphaël Centre. Et il est estimé que la gare nouvelle drainerait de l'ordre de 1 million de passagers. Il est intéressant de voir que la création de la gare nouvelle amène 1 million de passagers dans le projet. Ce n'est pas une fréquentation gigantesque, on va voir que les gares d'Avignon ou d'Aix reçoivent de l'ordre de 2,5 millions de passagers. Donc c'est une fréquentation qui est de fois moindre que les gares d'Aix ou d'Avignon. Mais ce qui est notable, c'est combien cette gare va intéresser des gens.

La diapo suivante. Donc ça, alors vous m'excuserez pour la très mauvaise qualité de la diapo, mais je vais la commenter oralement. Ce sont sur les gares d'Avignon, Aix, Marseille, Toulon, toutes les grandes gares de la région. Les barres représentent la manière dont les voyageurs accèdent à la gare. Ce qui est en gris, c'est un accès à pied. Ce qui est en vert, c'est un accès en

transport en commun. Ce qui est en rose c'est un accès par la route. Et ce qui est en bleu, c'est un accès en TER.

Vous voyez que les barres sont très différentes. Evidemment, plus on est dans des zones urbaines... Vous prenez l'avant-dernière ligne qui est Monaco, on voit que 70 % des gens viennent à pied à la gare. A l'autre extrême, vous avez votre gare actuelle des Arcs-Dranguignan, où vous avez 90 % des voyageurs qui s'y rendent en voiture. Donc ça, ça rejoint parfaitement votre demande qui était de dire certes vous faites un pôle d'échanges multimodal, mais vous nous demandez de bien prendre en compte comment on vient à la gare. Parce qu'effectivement, si on se rate complètement, on continue à faire en sorte que 90 % des gens viennent en voiture, ou réussir un peu mieux, et avoir un accès transports en commun, TER. A pied, peut-être pas, puisqu'effectivement la population... Mais ce que vous dites est très vrai, et on voit que l'on peut varier énormément suivant la desserte proposée.

Alors la diapo suivante. On ne voit qu'une couleur sur deux, mais c'est une estimation du temps d'accès en véhicule. Puisque justement on voit qu'aujourd'hui on accède à la gare des Arcs en voiture. C'est un accès à moins de 15 minutes en violet foncé. Et de 15 à 30 minutes dans une couleur plus pâle. Les chiffres intéressants dans ce tableau en bas à droite.

On a quantifié deux indicateurs, qui sont la population, c'est-à-dire le nombre d'habitants dans ces périmètres, ou le nombre d'emplois. Vous voyez que sur cette position de gare, à 15 minutes on aurait 34 000 personnes qui habitent et *Inaudible* emplois. Et à 30 minutes, 177 000 personnes et 64 000.

Frédéric ROUX – Là, on peut faire remarquer quand même que sur la partie ouest, en mauve clair, tu comptes les emplois et les habitants de Brignoles et du Luc, qui, si la ligne se fait et avec ce qui existe aujourd'hui, ne sont pas forcément dans la vraie zone de chalandise d'une gare Est Var pour la LGV, mais probablement dans une zone de chalandise d'Aix-TGV qui est déjà l'endroit où ils vont. Là encore, on risque de les compter deux fois.

Robert HENAFF – Et à l'opposé, l'ensemble du Golfe de Saint-Tropez n'est pas pris en compte, alors que c'est quand même un client important, en particulier pendant la période saisonnière.

Nicolas ALLA – Attention, on est simplement en trafic routier à 15 ou 30 minutes. Donc ça veut dire qu'ils sont sans doute à plus de 30 minutes.

Robert HENAFF – Mais ils n'ont pas d'autre choix. Donc ils sont bien obligés d'être partie prenante.

Nicolas ALLA – On a tous trop l'habitude de considérer que l'on prend le train uniquement pour aller à Paris. Or en fait, tout ça repose sur un modèle...

Frédéric ROUX – Ils ne vont pas le prendre pour aller à Nice ! Les gens de Brignoles vont prendre le train là pour aller à Nice ? Dans la mesure où ils n'ont pas d'autres choix.

Nicolas ALLA – C'est ce que l'on appelle des enquêtes orientées. Dans ce genre d'enquête, on demande aux gens où ils vont. Effectivement, ils ne vont pas tous sur Paris, ce qui fait que ça peut surprendre. Sur la zone toulonnaise, on a eu le débat car on avait classifié Saint-Cyr et La Ciotat, que nous mettions dans la zone de chalandise de Toulon Ouest, ce qui vous avait beaucoup surpris. Et ce qui a été confirmé par les gens qui ont fait ça, c'est qu'effectivement quand on comptabilise les gens orientés qui partent dans l'autre sens, c'est-à-dire que les gens de Saint-Cyr, s'ils partent à Paris, évidemment ils vont aller prendre leur train à Marseille. Mais quand on comptabilise l'orientation du déplacement, ça change beaucoup les choses.

Donc ça, c'est de la donnée état actuel, car vous demandiez de quantifier l'usage actuel du train. Donc là, c'est l'usage du TER. L'épaisseur du trait varie en fonction de la fréquentation, et les petites pastilles de couleur vous donnent le nombre de voyageurs qui montent et descendent dans les gares TER. Avec la couleur bleue à l'heure de pointe du matin ; la couleur jaune à l'heure de

pointe du soir. Par exemple, pour votre gare Les Arcs-Draguignan, on constate qu'il y a plus de gens qui montent dans les trains à l'heure de pointe du matin qu'il n'y en a le soir. Vous voyez les chiffres. Il y a 300 personnes par jour aux Arcs-Draguignan. Par comparaison, Toulon n'en est qu'à 180.

Vous nous aviez demandé quelle était l'ampleur du trafic ferroviaire aujourd'hui.

Pascal TEISSERE – Sachant que la desserte TER entre le Var et les Alpes-Maritimes n'est peut-être pas aussi optimisée aujourd'hui par rapport à ce qu'elle sera. Ce que je voulais dire en fait, c'est qu'aujourd'hui on se retrouve sur un trafic autoroutier en entrée par exemple de Cannes, avec autant de véhicules qui viennent du Var que de véhicules qui viennent de Nice. C'est à prendre en compte dans le cas où ensuite on évoluerait le trafic TER sur...

Nicolas ALLA – C'est ce que l'on espère aujourd'hui. Aujourd'hui, la desserte est tellement mauvaise en fréquence et en régularité, en fiabilité, qu'effectivement, et c'est tout le projet, quand on va avoir les dessertes que l'on a vues la dernière fois, c'est-à-dire à 7 minutes en centre-ville, au quart d'heure en périphérie, et à demi-heure dans tous le réseau, on espère impacter fortement sur la voiture. On va passer de quelque chose qui ne marche pas du tout à quelque chose qui sera fonctionnel.

Donc là, quelques données sur le tourisme, car on l'avait évoqué la fois précédente. On a fait monter des cartes, et l'indicateur que l'on a pris est l'accueil en nombre de lits par kilomètre carré. On a une gradation de densité, que vous voyez en bas, qui va de 20 à 50 lits au kilomètre carré, jusqu'à plus de 150. Ces couleurs-là ne nous étonnent absolument pas. On voit bien que la gare positionnée telle qu'elle est est en desserte de ces zones-là. Il y a un enjeu de desserte qui est chez vous, comme le disait Monsieur Henaff tout à l'heure, tout à fait significatif.

Diapo suivante. C'est la même chose, mais à l'échelle départementale. On voit sans surprise la localisation de l'accueil touristique en bande littorale.

Ça c'est le sujet suivant : vous nous avez dit, vous parlez d'une gare, mais caractérisez un peu ce qu'est une gare. On vous propose de le faire de deux manières. Soit par des retours d'expérience sur des réalisations récentes – on a essayé de trouver des cas en France – on s'est limité à la France – qui ont des similitudes avec cette région, soit, on l'a fait en seconde partie avec des graphiques de ce que pourrait être la gare dans votre secteur.

On s'est appuyé sur un document de la FNAUT, que l'on remercie, où l'on envisage plusieurs types de gare. La gare Lille-Europe, qui est une gare complètement en tissu urbain, ce qui n'est pas du tout votre cas, mais on va présenter quelques données. On a regardé la gare Champagne-Ardenne et la gare Valence parce que comme pour votre gare, c'est une gare où il y aura à la fois grandes lignes et TER. Ce qui n'est pas le cas par exemple des cas suivants, Aix et Avignon, qui ne sont desservies que par les TGV. Mais on a pris Aix et Avignon aussi parce que ce sont des gares de périphérie. Et on a pris aussi à titre de référence la gare de Picardie, qui est elle une gare complètement isolée, que l'on appelle une gare betterave. On vous montre rapidement le détail.

La gare de Reims, qui à mon avis a beaucoup de similitudes avec la vôtre, qui est à 7 kilomètres d'un grand centre urbain, qui a une desserte ferroviaire, qui a des gares classiques pas très loin non plus.

Il y a le cas ensuite d'Aix-TGV, que vous connaissez tous, qui elle est loin du centre d'Aix, qui n'a pas de desserte TER, qui par contre fonctionne uniquement avec la voiture, avec ce que vous dénonciez l'autre fois, c'est l'engorgement des parkings. Ils sont encore aujourd'hui obligés de les étendre compte tenu du succès de la gare.

Et à l'autre extrême, vous avez des gares complètement isolées, la gare de Picardie, qui est à 47 kilomètres entre Amiens et Saint-Quentin, ni dans l'un ni dans l'autre mais en plein milieu, et qui en plus n'est pas connectée au réseau ferroviaire.

Donc si on passe à des fiches gare par gare rapidement. Le but n'est pas d'en faire l'analyse aujourd'hui. Le but est d'identifier avec vous des cas de gare qui peuvent être semblables et sur lesquels on peut si vous le souhaitez pousser les constatations.

La gare de Reims qui est la gare Bezannes. Là aussi, ce qui est intéressant est de voir comment elles ont vécu. Donc il y a eu une stratégie urbaine qui avait été développée avant. Donc là on évoquait le fait que la CAD avait déjà pris des positions. Il y a eu de la part des collectivités des projets d'accompagnement. Il y a une intermodalité, TER et tram. Donc ça correspond à ce que vous nous disiez, à ne pas rater.

C'est un cas aussi que l'on peut suivre de près. On disait tout à l'heure que l'on estimait chez vous jusqu'à 1 million de voyageurs, borne haute. Là, on a une fréquentation de 660 000 voyageurs. Je considère donc que l'on est à peu près là dans les mêmes ordres de grandeur.

Ce cas de gare de Bezannes est peut-être un cas que l'on peut regarder, voir comment elle a été créée et comment elle vit. Il peut être une configuration de ce que l'on cherche. Et là par contre, le parti pris a été – la zone de Reims encore une fois n'a rien à voir avec votre zone – le parti pris là-bas était de l'accompagner par des grands projets d'aménagement portés par les collectivités. Ce n'est pas ce que vous avez prévu de faire autour, mais c'est un sujet intéressant. Bien évidemment, c'est vous qui décidez, mais c'est quelque chose que l'on peut voir.

Le cas suivant, on va peut-être les passer plus vite, parce qu'ils sont plus différents. C'est la gare de Valence. C'est à peu près la même époque. Donc là aussi, mixité TER et tous modes. On a par contre une fréquentation qui est bien supérieure parce que là, il y a 2,3 millions de voyageurs. C'est deux à trois fois plus que ce que l'on attend chez vous.

Il y a eu là un succès économique sur le critère du nombre d'emplois, on a eu l'embryon de quelque chose qui a pris. Même s'il y a eu un démarrage un peu lent, aujourd'hui, il y a l'accompagnement par les projets des collectivités a fait que le modèle a bien marché.

Avignon, donc là on commence à entrer dans des gares qui s'éloignent franchement en typologie. Là, on est un peu dans des fréquentations très fortes. Jusqu'à présent, pas de desserte TER. Donc on a construit ce que l'on appelle la virgule d'Avignon, qui met en liaison rapide la gare nouvelle avec la gare centre. On pourra la regarder aussi.

La gare suivante, ça doit être Aix de mémoire. La gare d'Aix, vous la connaissez. Aujourd'hui, pas du tout de connexion. Mais dans le projet LGV PACA, quand on discute, ça comprend la desserte TER de la gare d'Aix. La gare devrait être reliée à la ville pour être ensuite reliée à la zone de l'Etang de Berre. Et donc aujourd'hui, vous connaissez le problème d'accès uniquement en voiture, et de l'explosion du parking, qui vient surtout du fait que la fréquentation est très au-dessus de ce qui avait été estimé. Donc il avait été estimé je crois de mémoire environ 1 million de voyageurs. Il y en a pratiquement 2,5 millions. La fréquentation est deux fois et demie ce qui avait été envisagé dans les études.

Pourquoi ? C'est parce que la zone de chalandise de la gare est très vaste. C'est-à-dire que ça monte jusqu'à Briançon, ou même vous le disiez vous-mêmes que quand vous prenez le train pour aller à Paris, il vous arrive de vous rabattre sur la gare d'Aix. Ce qui est singulier pour la gare d'Aix est que la zone de chalandise est extrêmement vaste.

Bon, celle-là, on peut la passer par manque de temps. Vous la verrez dans les documents.

Ce qu'il faut bien retenir c'est l'importance d'avoir comme c'est prévu chez vous la mixité TGV/TER, justement pour ne pas avoir uniquement le mode de véhicules ; de développer avec les autorités qui organisent les transports d'autres modes pour se rabattre sur la gare. C'est ce que disait Monsieur le Premier adjoint l'autre fois. Si on ne veut pas que cette gare soit un pôle d'attraction de la voiture, il faut vraiment que l'on réussisse la desserte du mode autre que la route.

Il me semble important aussi de discuter avec vous de là où on la positionnera, il faudra l'immerger intégralement dans les projets des collectivités autour.

Et si on ne veut pas rater justement la liaison avec les modes de transport en commun, c'est très en amont et jusqu'à après la mise en service, de bien inclure dans le projet LGV PACA la conception des transports en commun.

La suivante. On entre maintenant un peu plus dans le détail. Certains d'entre vous nous avaient dit : on a du mal à imaginer ce que pourrait être la gare. Donc on a fait quelque chose de très schématique, ne le prenez pas à l'unité près. C'est vraiment un premier jet, car je le rappelle, on est encore très loin de ce niveau d'étude. Mais on a suivi votre demande, on a essayé d'imaginer ce que ça pouvait être. Donc ce que vous voyez ici, c'est une gare mixte. Vous avez ici en trait foncé noir les lignes grandes vitesse, mais vous avez aussi ce que l'on propose, c'est le rabattement de la ligne classique dedans. Donc c'est-à-dire qu'à ce pôle d'échange, vous pourrez prendre aussi bien les grandes lignes que les TER pour partir dans les deux sens, Nice-Marseille et puis le réseau classique que vous connaissez de l'autre côté.

On a représenté un peu l'encombrement, donc en général ce qui est en bleu qui est coté à 400 mètres, c'est la zone de quai. Il faut 400 mètres pour accueillir les rames TGV. Mais l'ensemble, ce que l'on appelle le bâtiment voyageur, c'est quelque chose en bâti qui fait 2 500 mètres de long à peu près. Et qui en largeur, dans cette typologie de gare avec les voies LGV et les voies TER peut faire une centaine de mètres de large. Donc ça, ça vous donne une moyenne de gare. Après, il faut y greffer des fonctionnalités qui sont fonction de la fréquentation. Le bâtiment, l'ordre de grandeur pour une fréquentation de l'ordre de 600 000, 700 000 voyageurs, c'est de l'ordre 3 000 mètres carrés. Il faut des fonctionnalités pour accueillir les transports en commun. L'ordre de grandeur, encore une fois, c'est de l'ordre de 400 ou 500 mètres carrés. Et un dimensionnement très grossier de ce que peuvent être les places de parking. Pour ce type de fréquentation, il faut envisager environ 900 places de parking.

Donc encore une fois, c'est un travail dans la quinzaine. C'est à affiner énormément, mais je pense que ça peut vous donner les grandes volumétries au stade où on en est.

Frédéric ROUX – Nicolas, j'aimerais comprendre pourquoi si le bâtiment voyageur fait 400 mètres de long, le dépose minute ne fait que 400 mètres carrés, ce qui veut dire qu'il a un mètre de largeur. Ça me paraît être une erreur.

Nicolas ALLA – Oui, il manque un « 0 ». 400 mètres carrés, ce n'est pas possible. De même qu'il n'y a pas d'échelle. Les rectangles ne sont pas à l'échelle bien évidemment.

On peut passer à la diapo suivante. Donc là, on entre un peu plus dans la technique. Peut-être qu'on n'y restera pas très longtemps. C'est une réflexion fonctionnelle aujourd'hui d'échange entre la voie nouvelle, les missions LGV les missions TER.

On ne va pas passer en revue toutes les liaisons possibles, mais ça illustre bien la volonté de maillage. Le maillage, c'est ce que l'on a représenté là, c'est l'accueil en un même lieu des différentes missions, et la possibilité par exemple que des missions LGV bifurquent sur la voie classique et aillent desservir comme c'est prévu Saint-Raphaël. Et on a mis en encart le fameux petit schéma réticulaire où on voit ici les fréquences. Comme on l'a vu l'autre fois, il y a bien le petit trait rouge qui descend sur la voie classique. Il y a bien prévu des missions, donc un TGV par heure continue à desservir la voie classique sur Saint-Raphaël.

Je crois que les diapos ici sont finies. Donc ce que je vous propose, donc toute fin de séance, si vous avez des observations sur les cartes, on les consignera. Mais comme certains voulaient partir largement avant 18 heures, je vous propose que l'on fasse l'exercice de rédiger la position de votre groupe, sur la première et la deuxième séance.

On va prendre encore quelques questions.

Pascal TEISSERE – Je voulais juste parler, puisqu'on est sur ce schéma, de dessertes par rapport à la ligne classique, donc un TGV par heure qui desservirait par la ligne classique Cannes. Donc on est sur les scénarios 1, 2 et 3.

Pour la ville de Cannes, l'essentiel est d'optimiser la desserte, que ce soit par la ligne classique ou la nouvelle ligne. L'essentiel est d'optimiser cette desserte. Et je dirais que si on perd un quart d'heure pour aller à Cannes, ce n'est pas bien méchant.

C'est là où je voudrais revenir sur le scénario 4. Le scénario 4 prévoit une desserte, une ligne LGV qui va directement à Cannes. Une virgule qui va directement à Cannes, qui a un coût d'un milliard d'euros je crois supplémentaires. Et qui en plus a l'inconvénient de moins desservir Fréjus-Saint-Raphaël. Il me semble avoir vu que ce scénario 4 dessert moins Saint-Raphaël que les scénarios 1, 2 et 3.

Nicolas ALLA – Alors normalement les réticulaires sont présentés. Mais je crois que des propos ont été tenus dans le groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes où effectivement, je crois que la virgule de Cannes a été rejetée par le groupe pour le motif que vous dites. Effectivement, cette virgule induisait une moins bonne fréquence.

Pascal TEISSERE – Ce que l'on dit, c'est que la virgule induit une moins bonne fréquence. Elle induit certes une diminution du temps de parcours entre Paris et Cannes, d'un quart d'heure, ce n'est pas vraiment primordial, mais a aussi un inconvénient, de ne pas desservir Fréjus et Saint-Raphaël, alors que ça peut être intéressant. Parce que si on dessert par cette virgule uniquement Cannes, là où il y a justement le bassin de chalandise et de voyageurs, qui seraient entre Cannes et Antibes, ce serait une moins bonne desserte.

Jean CAYRON – C'était un souhait de la dernière réunion : positionner les PPRI et les PPRIF sur la même carte que ça, sur la zone d'étude préférentielle.

Serge LAHONDES – Ils sont en cours. Ça va être difficile.

Jean CAYRON – Il y a des cartes d'aléas.

Serge LAHONDES – Mais la carte d'aléas n'est pas suffisante.

Nicolas ALLA – Sur les PPRI incendies de forêts, on a demandé à la DDTM, mais on n'a pas encore eu le retour. Dans la quinzaine, on n'a pas eu le temps de récupérer la donnée. Votre demande n'est pas oubliée, simplement on n'a pas eu le retour. Dès qu'on l'a, on n'attendra pas la troisième séance, on vous la diffusera par mail.

Ça vous dit que l'on essaye d'enregistrer la position de votre groupe ?

3. SYNTHÈSE DE LA POSITION DU GROUPE

Nicolas ALLA – Je vous propose de faire ça en direct. On met à l'écran une page de texte comme on l'a fait dans les autres groupes, et on essaye de composer les phrases ensemble. Je vous remets bien dans l'exercice : vous ne vous adressez pas à nous aujourd'hui, mais vous vous adressez au Comité territorial. Ce que l'on fera, c'est que l'on prendra vos phrases, et on les présentera au Comité territorial. Donc c'est l'expression de votre groupe au Comité territorial. Vous lui donnez vos avis.

On peut commencer par ça, ça ne vous avez pas plu du tout tout à l'heure. Donc on peut reformuler cela, ou alors tout enlever et tout reformuler. Mais peut-être, on peut le faire de manière hiérarchisée. En premier point, mettre pour vous ce qui est le plus fort. Mettre en exergue...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Sur la convergence, vous avez déjà mon opinion. Vous nous aviez dit l'autre fois que vous nous donneriez un compte-rendu de la réunion. Nous n'en avons pas eu, à moins que ce soit cela.

Nicolas ALLA – Les comptes rendus, on les met... De manière pratique, sur le site internet on a créé un espace pour chaque groupe de travail, et dans votre groupe de travail, vous trouvez à la fois le verbatim qui est fait par Madame, donc un enregistrement *in extenso* de toutes nos discussions. Ce sont des pavés de 60 pages...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – J'ai regardé ce matin, mais il n'y avait rien.

Nicolas ALLA – Il y aura peut-être du retard, on va vérifier. Le compte-rendu synthétique, c'est un compte-rendu qui fait je crois 3 pages. Vous avez le verbatim, je n'ai plus en tête mais qui fait de 50 à 70 pages.

Frédéric ROUX – Ce n'est pas très facile à trouver. Il faut fouiner.

Robert HENAFF – Il n'y était pas encore.

Nicolas ALLA – On met le Power Point, on met les cartes distribuées. Le principe est que plutôt que de diffuser par mail, on met tout sur le site et vous pouvez télécharger. Le principe aussi est que d'un groupe à l'autre, ça permet d'aller voir ce qui se passe dans les autres groupes. C'est pour cela que l'on ne fait pas que diffusion dans le groupe. On met aussi sur le site, ce qui permet d'un groupe à l'autre de voir ce qui se passe.

Toutes mes excuses pour le retard de diffusion. La faute est chez nous, elle n'est pas chez ceux qui font les comptes rendus. Je vérifierai pourquoi ça a été fait. On va essayer dans le week-end de réparer cette erreur.

Julie HARS - Au même titre qu'il était demandé dans le groupe du sillon permien de bénéficier des éclairages du groupe viticulture agriculture, il serait peut-être intéressant de bénéficier des éclairages du groupe gares.

Jacques MICHEL – Madame demande que l'on puisse répercuter les enseignements du groupe gares.

Robert HENAFF – Le groupe gares ne s'est pas encore réunit, il se réunit le 14 pour la première fois.

Jacques MICHEL – C'est ce que j'allais dire. Je reformulais la question.

Nicolas ALLA – Je vous propose aussi, puisque j'ai évoqué tout à l'heure le groupe Argens...

Jacques MICHEL – « Argens » avec un « s » !

Nicolas ALLA – Oui. Bien évidemment, ce que je vous propose, c'est qu'à chaque fois que ce groupe se réunit, on vous propose le résultat de ses travaux. C'est un peu le principe. Il y a des groupes de travail, un atelier agriculture viticulture, où Monsieur Parrot siège par exemple, on vous présentera aussi dans chacun des groupes géographiques les apports de ce groupe.

Est-ce que quelqu'un se jette à proposer une première phrase, un premier thème ?

Donc ce que nous avons mis nous était un peu la philosophie de décomposer votre territoire. On avait la fin du sillon permien jusqu'à la zone du Muy et sa gare. On peut peut-être dire quelque chose sur cette zone, dire quelque chose sur la gare, et dire quelque chose sur le franchissement des massifs. C'était un peu l'idée de ces trois thèmes. Il y avait le 1, c'était la zone de gare ; le 2, c'était à l'ouest ; et le 3 c'était à l'est. C'est une division géographique, mais on peut le voir autrement. Et l'idée...

Par contre ce que l'on peut faire, c'est compléter « point de convergence relevés » par « dans le groupe ». Ce sont les points de convergence au sein du groupe, et non pas convergence entre votre groupe et le maître d'ouvrage.

Philippe CRETIN – Le point numéro 2, il évoque bien qu'entre Vidauban et le Muy, on va se retrouver ou dans une voie nouvelle et ligne existante dédiée. Donc la ligne existante, côté LGV, je ne vois pas ce qu'il y aura. Il n'y aura pas grand-chose.

Nicolas ALLA – Là, on vous propose de vous positionner. La réflexion est de dire que dans le sillon permien qui arrive jusqu'à chez vous, il y a l'enjeu de se coller aux infrastructures existantes au maximum. Mais, là, c'est que fait-on en arrivant à Vidauban, où il est évident que l'on ne pourra pas passer le long de la voie actuelle ?

Patrick GALLIANO – Sur Vidauban et dans la commune il est évident qu'il y a des problèmes de parcours. Au nord de Vidauban, il y a l'Argens, Natura 2000 et les chauves-souris. Au sud, il y a la tortue d'Hermann. La traversée de Vidauban est impossible. Au vu des nuisances, on ne peut pas élargir la voie. Ça va devenir invivable.

Je ne vois pas comment on pourrait faire autrement que de faire passer la ligne TGV soit au sud de l'autoroute, soit sur les contreforts des Maures, soit faire un tunnel. Faire un tunnel au sud de l'autoroute, pour éviter les nuisances pour la population, pour les exploitations agricoles. Et également un tunnel pour éviter les dégâts vis-à-vis de Natura 2000. Sur Vidauban, la traversée de Vidauban est impossible.

Brouhaha

Jacques GONZALEZ – De toute façon, vous parlez du rocher de Roquebrune. C'est un site classé. Aucune infrastructure ne peut passer le long du rocher de Roquebrune.

Après, l'histoire de passer en tunnel sur des grandes longueurs, je ne crois pas que ce soit une option, que RFF puisse faire des tunnels de partout. Parce que des gens sont allés se renseigner individuellement sur des communes, et certains élus leur ont dit : « n'ayez crainte, ça passera en tunnel ». La commune d'après : « ça passera en tunnel ». La commune d'après : « ça passera en tunnel ». Donc moi ce que je dis, une LGV, quand on connaît les caractéristiques techniques en pente, en rampe et en rayon de courbure, ce n'est pas une montagne russe. Et l'histoire de tout faire en tunnel, c'est aussi une utopie due au coût. Le coût que RFF ou bien une autre infrastructure, c'est faire un équilibre entre les zones de déblais et de remblais de façon à utiliser les matériaux au maximum, pour minimiser le coût. Donc je ne vois pas la solution tunnel de traverser tout le Var par un tunnel.

Jacques MICHEL – Je pense que RFF pense comme vous. Pour des raisons de coûts essentiellement. Aujourd'hui dans les scénarios, il y a quelques orientations sur le nombre de kilomètres de tunnel. Et effectivement, il est prévu entre Marseille et Nice 25 % de tunnel à peu près.

Nicolas ALLA – On considère qu'un quart du projet sera en tunnel. Donc on a 250 kilomètres, ça nous fait 80 kilomètres de tunnel.

Jacques GONZALEZ – Donc la zone de tunnel d'après ce que l'on a lu, c'est vers Solliès-Pont où il y a contestation dans la traversée du Coudon. Pour ma part, il y a un point d'interrogation, c'est que l'on parle de Toulon au lac de Saint Cassien et pas loin de la bretelle Cagnes-Grasse. Et au-delà, on ne sait pas. On va tomber à partir de Mouans-Sartoux en pleine zone urbaine. Et il n'y a aucun schéma, aucun fuseau qui donne à peu près l'endroit où ça va passer. Alors est-ce que RFF va faire les 230 kilomètres dans son ensemble au point de vue travaux, ou est-ce qu'ils vont saucissonner par un renvoi facile comme disons entre guillemets la plaine du Var, parce que ce sont des zones viticoles, ils vont dire que ce sont des zones faciles. On va passer comme ça, et après on traitera les zones habitables et les zones très urbanisées. Ça, cette option, on ne l'a pas.

Nicolas ALLA – Encore une fois, la fois prochaine vous l'aurez. Et les fuseaux que l'on vous présentera la prochaine fois, on est en train d'ajouter dessus une réflexion tunnel ou pas tunnel. Donc nous seulement vous aurez plusieurs fuseaux que vous critiquerez, mais sur chaque fuseau, vous aurez une représentation graphique qui est de proposition de tronçons à l'air libre, tronçons en tunnel. Et on est en train de créer graphiquement une zone grisée qui serait une zone « ça, qu'est-ce qu'on en fait ? » Est-ce que ce sera de la tranchée couverte ? Graphiquement, on est en train de créer des zones où il nous semble qu'à l'air libre ça va bien, des zones où il nous semble que le tunnel est impératif. Et de chaque côté, on fait des portions grisées qui est un traitement : est-ce que c'est le prolongement du tunnel ? Est-ce que ce sont des tranchées couvertes ? Est-ce que ce sont des protections.

On vous proposera aussi des zones qui nous semblent pertinentes, des zones de transition. Dans les fuseaux que l'on vous proposera la fois prochaine, on vous proposera non seulement les fuseaux, mais aussi où est-ce qu'il nous semble bon de passer en tunnel et de passer à l'air libre.

Philippe CRETIN – On a la chance, il y a deux jours j'étais à la réunion du sillon permien, c'est que quelles que soient les options qui ont été évoquées, on arrive dans tous les cas de figure au niveau de la ligne actuelle qui est située le long de l'autoroute entre le Luc et Vidauban. A peu de choses près. On sera au moment où la ligne et l'autoroute sont en ligne droite. Ne serait-il pas intéressant à ce niveau-là, pour éviter les nuisances de Vidauban, quelles qu'elles soient, de poursuivre le long de l'autoroute, dans la mesure du possible, de continuer à longer cette autoroute, sachant qu'elle est très tortueuse ? Donc ça ne peut pas être longé au mètre près, mais rester dans cette zone d'autoroute jusqu'à la sortie, qui nous amènerait pas très loin, on n'aurait plus qu'une zone à traiter, à l'arrivée de la gare Est Var.

C'est une solution que nous proposons. Ça ne va pas plus loin.

Nicolas ALLA – Je reprends les deux idées que vous avez. Monsieur disait que vous notez le point très dur de Vidauban, il y a les zones chauve-souris, les zones bâties. On voit bien ici qu'il y a un ensemble de couleur très foncée. Je noterais que votre groupe signale l'extrême sensibilité du passage au droit de Vidauban. Et que le groupe demande que des fuseaux de passage en jumelage avec l'autoroute soient présentés.

Jean-Marie LOUPOT – J'ajouterais Monsieur Alla, vous avez rencontré le Maire des Arcs, et je travaille très souvent avec lui. Il m'a fait part de l'entretien qu'il a eu avec vous, et si j'ai bien compris, il vous a précisé exactement cela. Le Maire de la commune, qui est Vice-président de l'intercommunalité. Donc en dehors d'une association qui vous le dit, vous avez un maire qui le confirme également.

Nicolas ALLA – Effectivement, la commune des Arcs n'est pas représentée aujourd'hui, mais elle m'a demandé que leur point de vue soit porté dans le groupe. Donc la commune des Arcs prescrit elle un passage au sud de l'autoroute. C'est-à-dire que quelque part, la commune demande un décalage de la zone d'étude. Vous voyez ici, si on coupe les protections environnementales, ce que demande la commune des Arcs, c'est de monter dans le massif, donc quelque part d'entrer dans ces zones-là. Nous, notre zone d'étude préférentielle butait sur l'autoroute. On avait dit que ça nous semblait impossible compte tenu des contraintes environnementales de passer au-delà de l'autoroute. La commune des Arcs nous dit de repousser la limite et d'entrer dans ces zones bleues ici. Donc l'idée, c'est de passer en piémont si j'ose dire, et d'intégrer complètement à la ligne, la masquer dans le talus. Avec le passage ici de l'Argens avec un viaduc qui serait à complètement habiller et faire disparaître. Donc ça, on peut le consigner comme étant... On ne le mettra pas dans le paragraphe point de convergence puisque c'est un acteur qui le dit et pas tous. Mais on peut enregistrer.

Jean-Marie LOUPOT – Je voudrais que dans le compte-rendu, on dise qu'en plus de cette conversation que vous avez eue avec le Maire, qu'en tant que représentant de l'AUGAD, nous sommes dans la même proposition.

Nicolas ALLA – On peut mettre la commune des Arcs et l'AUGAD prescrivent un passage au sud de l'autoroute.

Jean-Marie LOUPOT – Et vous débouchez dans les Gâchettes.

Sébastien PERRIN – Je rejoindrais cet avis, ça évite aussi les zones agricoles. Vus la volonté de l'Etat et bien entendu le défi alimentaire que l'on a à relever dans les années à venir, je pense que cette possibilité est à étudier.

Philippe CRETIN – Vous pouvez mettre la FNAUT aussi. L'AUGAD fait partie de la FNAUT d'ailleurs.

Nicolas ALLA – Est-ce qu'il y a d'autres prescriptions qui sont totalement différentes ?

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – On n'a pas eu le temps d'étudier. On nous le présente là, il y a deux minutes. Comment voulez-vous qu'on vous donne une réponse ? C'est bien gentil.

Frédéric ROUX – Pour la partie les Arcs, c'est entre Vidauban...

Philippe CRETIN – Mais à un moment, il faut bien faire la jonction Le Luc-Vidauban. C'est pour éviter justement le passage Vidauban.

Frédéric ROUX – C'est un peu à l'ouest de Vidauban, dans la ligne droite qui arrive du Cannet, on va tout droit le long de l'autoroute, et entre dans le piémont des Maures.

Jean-Marie LOUPOT – Et là vous assez en tunnel ou en souterrain, parce que par-là, l'autoroute fait un virage.

Philippe CRETIN – C'est pour ça qu'à la FNAUT, on a dit « dans le fuseau de l'autoroute ».

Jacques MICHEL – Ce que l'on comprend, c'est que c'est globalement par-là que vous souhaitez que ça passe. Il est évident que...

Nicolas ALLA – Après, on fait notre boulot.

Pascal TEISSERE – Par rapport au point de convergence 1 que l'on a à peine vu. On parle de desserte TGV/TER. Est-ce qu'on ne devrait pas parler aussi de maillage ligne LGV et ligne classique, qui n'est pas la même chose ?

Nicolas ALLA – Qu'il y ait bien les deux réseaux qui se croisent à la gare.

Jacques MICHEL – C'était la première version.

Nicolas ALLA – Donc là, on essaye de faire une phrase ?

Jacques MICHEL – Le maillage au niveau de la gare Est Var est indispensable.

Pascal TEISSERE – Maillage en tant que ligne plutôt qu'en tant que desserte.

Nicolas ALLA – On peut mettre dans l'objectif de desserte de Saint-Raphaël.

Pascal TEISSERE – Dans l'objectif aussi, comme on en avait parlé à la première réunion, de pallier une défection d'une ligne pour faire passer les trains sur une autre ligne. Ce qui avait été dit à la première réunion.

Jean-Marie LOUPOT – J'ignore l'absence de l'ARLIFAD, mais vous savez que l'ARLIFAD traite très particulièrement de la desserte, modalités gare Est Var avec la Dracénie en haut, et le Golfe de Saint-Tropez. Mais enfin je veux dire qu'à partir de la gare Est Var, vous vous rappelez, l'ARLIFAD a mené une étude là-dessus.

Philippe CRETIN – Un projet est en cours

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Excusez-moi, mais la gare Est Var vous savez où elle est ? Je me demande dans quel monde je vis. On va à la gare Est Var, mais on ne sait pas où elle est ! Comment voulez-vous étudier un projet ?

Jacques MICHEL – Je n'ai pas compris votre observation

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Je demande où est la gare Est Var, et vous me répondez que vous ne savez pas où elle est.

Jacques MICHEL – Elle est quelque part par ici. Elle est entre ici et Vidauban on va dire.

Jacques GONZALEZ – Comment se fait-il que Les Arcs proposent un tracé au sud de l'autoroute, en arrivant à la gare Est Var sans savoir où elle est ? C'est ce que veut dire Madame Boffard. Le problème est là. Si on prend des cartes au sud de l'autoroute, vous tombez sur des zones déjà accidentées. Des zones de relief.

Jean-Marie LOUPOT – Je peux vous répondre parce que je ne représente pas le Maire des Arcs. Je vous dis simplement que le Maire des Arcs dit que ce n'est pas possible de passer au nord. Donc si vous voulez éviter Vidauban, il faut l'éviter par le sud. Et alors comme dans le cadre de cette réunion, je lui ai demandé si vous voulez passer par le sud, où voulez-vous passer ? C'est un peu l'esprit de la concertation. Le Maire dit qu'il lui semble qu'il est possible de faire ça, suivre l'autoroute et ensuite piquer... La gare Est Var, je pense qu'il n'y a pas de doute, se trouvera à l'est des Arcs.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Mais je croyais que vous la vouliez au centre des Arcs !

Philippe CRETIN – Nous évoluons de temps en temps.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Ah c'est bien ! L'espoir n'est pas perdu.

Jacques GONZALEZ – Pour vous rejoindre, cette semaine en réunion de quartier, le Maire de Roquebrune-sur-Argens a dit qu'à un moment il voulait la LGV, ensuite il ne la voulait plus, ensuite il voulait proposer des terrains pour avoir la gare, pour avoir des retombées socioéconomiques. Et la semaine dernière, il proposait un tracé qui passait par Fayence, par Montauroux et qui arrive... Voilà les réflexions de certains maires. Alors où en est-on ?

Serge LAHONDES – Je suis relativement d'accord. Mesdames Messieurs, ne vous faites pas trop d'illusion sur ce que peut faire, peut interdire un maire dans un projet de cette ampleur. La volonté d'un maire, elle doit s'inscrire dans un débat collectif. Je ne pense pas que le maire des Arcs, ou le maire de Roquebrune, ou le maire du Muy, ou même le député-maire de Saint-Raphaël puisse dire « il passera là parce que je l'ai décidé ».

C'est absurde.

Jean-Marie LOUPOT – Ce que vous venez d'indiquer, Monsieur, c'est exactement le même point de vue que celui de notre association, qui n'est pas particulièrement pour la LGV, mais qui, du moment qu'elle passe par là, et bien tant mieux si on peut avoir une gare pas trop loin de chez nous. Mais ça ne nous fait pas dire que l'on a demandé une LGV. On en est là. Il y a une volonté, et on essaye de s'adapter à une décision. Appelons ça une orientation.

Jacques MICHEL – Est-ce que dans la situation actuelle, on peut retenir que la gare n'est pas une gare existante ? C'est une nouvelle gare.

Jean-Marie LOUPOT – Voilà. On n'est pas là pour en parler, mais il pourrait y avoir deux gares dans ce territoire.

Pascal TEISSERE – C'est pour ça que j'insiste sur le maillage TER/TAGV. Ce n'est pas maillage TER/TAGV. Ça, c'est une correspondance de train. Mais maillage LGV/ ligne classique. Ce n'est pas du tout pareil. C'est un maillage de lignes.

Nicolas ALLA – Je comprends ce que dit Monsieur, c'est qu'il n'y a pas de rupture de charge.

Pascal TEISSERE – C'est-à-dire qu'un train TAGV peut ensuite prendre la ligne classique. Ce n'est pas une correspondance.

Philippe CRETIN – Paris–Saint–Raphaël par exemple, ils vont passer par la gare Centre Var, et ils vont bifurquer pour partir...

Pascal TEISSERE – C'est pour ça. Donc c'est une desserte jusqu'à Saint-Raphaël ou à Cannes, mais c'est un maillage de lignes.

Nicolas ALLA – Ce que l'on peut mettre pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté, on met maillage, et entre parenthèse « et non pas simplement correspondance ».

Pascal TEISSERE – Non, maillage de ligne. Qu'est-ce qui gêne dans le mot maillage de lignes LGV/classique ?

Nicolas ALLA – Le mot maillage, on nous le reproche parce que les gens disent que c'est du jargon, que ce n'est pas clair. Je vous propose des mots vraiment du langage courant. C'est la correspondance, tout le monde sait ce que c'est.

Pascal TEISSERE – Non, correspondance, ce n'est pas la même chose. Une correspondance, vous sortez d'un train, vous pouvez prendre un autre train. Ça, c'est de la correspondance. Ce n'est pas pareil.

Jean-Marie LOUPOT – Le mot branchement serait peut-être encore plus clair.

Frédéric ROUX – Il y a un chemin de circulation ferroviaire qui le montre. Qui montre qu'il faut sur une ligne droite de 2 500 mètres il y a la possibilité...

Philippe CRETIN – C'est un exemple. Je voudrais qu'il soit aussi appliqué à la gare des Arcs. C'était une proposition.

Frédéric ROUX – C'est un bon exemple à appliquer à la gare des Arcs. Et du coup, ça veut dire que ça ne peut se faire que sur un tronçon presque en ligne droite de 1,5 kilomètre. Et il n'y en a pas 36 sur la ligne classique aujourd'hui. Donc il ne faut pas rêver, s'il y a une gare Est Var – et il y aura – elle sera entre les Arcs et le Muy.

Robert HENAFF – Pas de problème. Elle ne peut pas être ailleurs.

Frédéric ROUX – Elle ne sera pas à Vidauban, elle ne sera pas... Il n'y a que là qu'il y a presque 3 000 mètres de ligne droite. De ligne classique.

Nicolas ALLA – Sur la position de gare, est-ce que vous ne convergez pas pour dire qu'il faut qu'elle soit au carrefour des communications, c'est-à-dire carrefour entre Draguignan, Saint-Raphaël... Aujourd'hui, quelles que soient les difficultés que l'on rencontre pour l'implanter, il faut qu'elle reste dans la zone de communication.

Jacques GONZALEZ – C'est l'objectif que vous recherchez.

Nicolas ALLA – C'est ce que dit le comité de pilotage. C'est ce qui vous est proposé, et je vous propose de réagir là-dessus. Le Comité de pilotage dit qu'il faut que la gare soit, quelle que soit la position physique réelle, à peu près au carrefour de communication. Pas loin de la ligne actuelle, de l'échangeur de l'autoroute...

Jacques GONZALEZ – Au point de vue gain de temps, je prends le cas de Saint–Raphaël. Actuellement, tous les TGV s'arrêtent à Saint–Raphaël. Tout le monde prend le TGV, de Roquebrune, de Puget, de Fréjus, de tout l'ouest Var, prend le TGV à Saint–Raphaël. Quand il va y avoir une gare du côté de la bretelle de l'autoroute, disons, qui va desservir le Golfe de Saint-Tropez...

Serge LAHONDES – C'est trop précis.

Jacques GONZALEZ – C'est trop précis ! A vue de nez. Les gens qui vont descendre à cette gare, comment vont-ils arriver à Saint–Raphaël ? Par des TER ?

Alors le gain de temps qu'ils avaient, ils le perdent soit...

Jacques MICHEL – Les gens de Roquebrune, ils auront le choix de prendre soit le TGV à Saint-Raphaël, soit à Est Var.

Frédéric ROUX – Si vous n'avez pas compris que la desserte de Saint-Raphaël sera moins bonne qu'aujourd'hui, c'est évident. Il y aura moins de TGV

Jacques GONZALEZ – Si vous prenez la gare de Saint-Raphaël, il n'y a que les i-TGV qui peuvent passer. Donc les gens qui prennent i-TGV s'arrêtent à Saint-Raphaël. Ceux qui prennent des billets Paris- Saint-Raphaël ne peuvent pas descendre aux Arcs, puisque i-TGV ne s'arrête pas aux Arcs.

Philippe CRETIN –

Aujourd'hui. Mais vous ne savez pas ce que fera IdTGV dans le futur. Si ça se trouve, IdTGV ne partira plus de Saint-Raphaël, et ils feront un Nice-Paris avec un arrêt aux Arcs et plus à Saint-Raphaël. Vous ne pouvez pas savoir ce que va faire IdTGV. Déjà la SNCF, on a du mal à saisir tout ce qu'ils vont faire, alors IdTGV c'est encore pire. Parce que là, ils vont par petites touches commerciales.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – A propos du maillage. Moi, je voudrais revenir là-dessus. Les aménagements sont prévus pour 2040.

Jacques MICHEL – Déjà en 2023.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Non. Si je lis ce que vous avez marqué au comité de pilotage de janvier 2011, c'est à horizon 2040. Ce sont vos termes.

Nicolas ALLA – Je vous arrête parce que vous allez encore dire des choses qui sont fausses. Et j'ai toujours des difficultés avec vous.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Laissez-moi terminer.

Nicolas ALLA – Non, parce que vous dites des choses qui sont fausses, et 30 personnes vont encore partir avec des fausses idées. Ça fait la troisième fois. Donc non c'est faux. La phrase que les aménagements seront faits en 2040 est fausse. Je redis ce que j'ai dit la dernière fois, et on n'y reviendra plus. Les aménagements sur le réseau classique démarrent au premier coup de pioche de la ligne nouvelle. Les coups de pioche simultanés réseau classique, ligne nouvelle. Le doublement de la ligne finit en 2023. Les derniers coups de pioche sur le réseau classique finissent en 2040. Mais on a bien dès le début des travaux, on commence. Alors que l'on n'aille pas dire que le réseau classique est fait en seconde position, c'est faux.

Quand certains disent que la nouvelle ligne est faite en 2023 puis ensuite on démarre le réseau classique, c'est entièrement faux.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – C'est marqué ! Mais je voudrais quand même finir.

Jean-Marie LOUPOT – Donc la construction de Marseille-Toulon, Toulon-Le Muy, Le Muy-les Alpes-Maritimes, tout ça, ça se construit simultanément.

Nicolas ALLA – Je n'ai pas dit ça !

Frédéric ROUX – Il peut y avoir des phasages.

Nicolas ALLA – J'ai dit que pour la ligne nouvelle et la ligne classique, les travaux démarrent en même temps. Je n'ai pas dit que l'ensemble des bouts de ligne se construiraient tous au même moment, à l'instant t.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Je voudrais finir sur mon histoire de maillage. Je voulais simplement vous donner un exemple, qui est celui de la gare d'Aix-en-Provence où le TER Aix Ville-Aix Gare TGV était prévu en 2003. Il n'a jamais vu le jour. Donc que faut-il penser de vos engagements ?

Philippe CRETIN – Ça a été une hypothèse, mais n'a jamais été acté.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – C'est marqué là. Il était prévu.

Philippe CRETIN – De la FNAUT, je peux vous affirmer que l'on ne nous a jamais dit que l'on ferait une ligne gare centre à gare LGV. On était plus sur une virgule d'Avignon qui aille jusqu'à Aix centre à l'époque. Alors je peux vous dire que je me suis battu pour une histoire du plateau de l'Arbois. Il n'a jamais été prévu.

Regardez une hypothèse comme aujourd'hui, qui a émané de certaines personnes qui ont dit : ce serait bien de relier la gare plateau d'Arbois à la ville centre. Mais jamais je n'ai entendu SNCF – puisqu'à l'époque c'était la SNCF, ce n'était pas RFF – dire on fera la ligne. Mais c'est vrai que ça a été élaboré, mais ça n'a pas été acté.

Nicolas ALLA – Reconnaissez que c'est dans le projet aujourd'hui.

Philippe CRETIN – Oui, on revoit le problème. Mais je pense, pour discuter beaucoup avec Monsieur Petit, on est en train de voir beaucoup de choses à la fois. Il est certain qu'on se rend compte que le fait que cette gare soit toute seule dans son coin et vu le nombre de parkings que l'on a fait... Parce que pour moi, pour la FNAUT, plus il y aura de voitures dans les parkings, et plus cette gare est mal faite. Parce qu'on n'a pas réussi à mettre du transport en commun par-dessus. Et ça ne va pas. Donc c'est vrai que l'on reparle de cette fameuse petite ligne que l'on va rouvrir, c'est dans l'optique de la Région, on va rouvrir la ligne qui s'appelle Rognac-Aix-en-Provence, et on se dit puisqu'on va la rouvrir, pourquoi ne pas faire une antenne sur TGV Aix, et au moins sortir TGV Aix de l'impasse ?

Nicolas ALLA – C'est plus qu'envisagé. C'est dans les réticulaires que l'on vous a présentés. Vous avez des fréquences et des informations précises. Mais revenons au secteur Est Var.

Pascal TEISSERE – C'est pour ça que là c'est complètement différent. C'est un maillage entre ligne classique et ligne LGV. Dans ce cas-là, ce n'est même pas une virgule à faire. Soit c'est un TGV qui décroche de sa ligne et qui va sur la ligne classique pour rejoindre Saint-Raphaël ou Cannes à la vitesse normale, soit carrément c'est une correspondance par TER pour desservir Saint-Raphaël, Puget...

Philippe CRETIN – Le cas typique, Reims Champagne. Vous avez à Reims-Champagne des TGV qui roulent, et des TGV qui décrochent pour aller à Charleville et Sedan. Voilà le cas typique de la gare parfaite, c'est Reims Champagne.

Pierre BOULE – Moi je reste sur mon rail, et je voudrais si possible que l'on précise le 1 « sans réduction excessive du nombre de passages de TGV par la gare de Saint-Raphaël ». Est-ce que c'est possible de le rédiger comme ça ?

Nicolas ALLA – On note tout, il n'y a pas de souci. Par contre, il faut tourner ça comme un regret. Parce que comme on l'a vu, le schéma de desserte c'est un TGV par heure, et vous en voudriez plus d'un par heure. Il faut plutôt noter que votre collectivité dénonce, regrette, *et cætera*.

Pascal TEISSERE – Aujourd'hui, sur un par heure, la demande de la Ville de Cannes est que lors de congrès, de manifestations, ce soit plus d'un TGV par heure. Ça va dépendre de l'exploitant à mon avis. C'est pour ça que l'on a demandé dans le groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes que l'exploitant vienne nous expliquer s'il pourra, à partir de la capacité qui sera libérée sur la ligne classique, mettre plus de trains que ce qu'il y a aujourd'hui. Le principe aussi est là, c'est d'avoir plus de trains que ce que l'on a aujourd'hui. Après, je ne sais pas si ces trains vont faire Cannes-Est Var, ou Saint-Raphaël-Cannes, Paris-Est Var- Saint-Raphaël-Cannes ou Paris-Est Var-Cannes. C'est à voir en fonction des voyageurs qui vont entrer et sortir à Saint-Raphaël

Philippe CRETIN – En plus, vous avez une variation énorme entre l'été et l'hiver.

Pascal TEISSERE – C'est toute l'année les manifestations importantes.

Philippe CRETIN – Je parle plus du côté Saint-Raphaël que du côté cannois, qui est tout l'année. Le côté Saint-Raphaël va être super renforcé en été, alors qu'il le sera un peu moins l'hiver.

Pascal TEISSERE – Et si l'exploitant voit qu'il y a un nombre intéressant de voyageurs à prendre à Saint-Raphaël, il va s'arrêter. Il ne va pas passer à vide.

Robert HENAFF – Sur les points de convergence, vous enlevez du 1 quelque chose qui est important. Le début de la phrase, vous l'avez enlevé. C'est une phrase intéressante qui vient de disparaître.

Pascal TEISSERE – C'est un complément.

Robert HENAFF – Intérêt pour une gare Est Var, avec une desserte. Pourquoi repart-on sur le problème du maillage ?

Pascal TEISSERE – Je pense qu'il y a les deux, le maillage de lignes et la desserte de train. Je pense qu'il faut mettre les deux.

Jacques MICHEL – Il y a l'aspect de la desserte de la ligne littorale Fréjus-Cannes. Ce que dit Monsieur Henaff, c'est que l'on a oublié l'intérêt de la gare Est Var.

Colette DURAND – D'une nouvelle gare.

Jacques MICHEL – D'une nouvelle gare Est Var. Ça je pense qu'il faut l'ajouter.

Robert HENAFF – Il faut remettre tel que c'était au début. Vous l'avez enlevé.

Par contre, je pense que pour rassurer, il faut quand même penser à quelque chose. Tout à l'heure, Madame a fait une remarque qui me choquait sur le fond. Tous les TGV ne s'arrêtent pas au même endroit. A l'heure actuelle, vous avez des TGV qui squizzent Lyon, qui squizzent Valence, qui ne s'arrêtent que de temps en temps. Il est bien évident qu'un direct qui doit faire Paris-Nice en 4 heures ne s'arrêtera nulle part. Ou presque pas.

Un train qui fera Marseille-Nice en une heure ne s'arrêtera nulle part. Bien évidemment. Sinon, il ne peut pas le faire, et il n'y a pas d'intérêt. On a des besoins d'un train Nice-Marseille en une heure, mais on a aussi, et vous avez raison, des besoins d'un train Nice-Antibes-Cannes- Saint-Raphaël. Mais ce n'est pas le même. Et celui-là, il ne met pas une heure. Et il prend en partie la voie ancienne, en partie la voie nouvelle. Ce ne sont pas les mêmes sillons.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Sauf que c'est quand même la région PACA et ses habitants qui vont payer plus de 50 % de cette ligne.

Robert HENAFF – Pas forcément 50 %.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Pour la ligne Perpignan-Figueras, les collectivités ont payé 60 %.

Robert HENAFF – Pas tout à fait. Si vous prenez la ligne Perpignan-Figueras, l'Europe a été partie prenante pour une part. Le reste a été partagé entre les Etats, les Collectivités,...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – On est d'accord.

Robert HENAFF – On ne parle pas du Milan-Marseille non plus. On ne parle pas du Gênes-Marseille. Pourtant, eux aussi ils ont de l'intérêt, et ils ne s'arrêteront pas à Saint-Raphaël. Ils n'ont pas d'intérêt à s'arrêter à Saint-Raphaël.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Mais ils ne prendront pas le train pour aller à Marseille.

Nicolas ALLA – S'il vous plaît. Je vous propose, si on veut avoir un texte complet...

Robert HENAFF – Vous ne voulez pas prendre le début du 1 ?

Nicolas ALLA – On vous a sucré la pause, mais n'hésitez pas à vous servir en boissons chaudes et petits goûters.

Serge LAHONDES – Pour la 1, je tique sur l'adjectif. Parce qu'une nouvelle gare Est Var, ça veut dire qu'il y en a déjà une.

Jacques MICHEL – Une nouvelle gare, située à Est Var.

Nicolas ALLA – Une gare nouvelle.

Jean CAYRON – Elle pourrait aussi s'appeler Centre Var

Brouhaha

Jacques MICHEL – Ce que l'on essaye de traduire, c'est le fait que ce n'est pas une gare existante, c'est une nouvelle gare LGV. Ce n'est pas la gare des Arcs, ce n'est pas gare du Muy... C'est une nouvelle gare.

Nicolas ALLA – La fois précédente, on avait traité la gare... Vous voulez peut-être vous repositionner dessus. On avait évoqué ce qui se passe entre la gare Est Var par les Alpes-Maritimes. Pour nous, il semblait bon de tirer une ligne nouvelle car on n'arriverait pas à passer au bord du littoral. Sur ce point, Monsieur n'était pas d'accord. Peut-on trouver une formulation, voir vos différents points de vue sur ce qu'il se passe entre la gare Est Var et les Alpes-Maritimes, le franchissement du relief.

Stéphane THOMINE – Je n'étais simplement pas d'accord sur le fait que vous ayez mis une convergence, parce que tout le monde n'était pas d'accord. Je n'ai pas l'impression qu'il y avait une convergence.

Nicolas ALLA – Il y a effectivement quelque chose qu'il faut que l'on consigne. On peut faire remonter la position de Madame Meillaud-Boffard sur le scénario zéro, ce que l'on appelle le scénario zéro. C'est-à-dire développer plutôt les aménagements sur réseau existant plutôt que de créer une ligne nouvelle.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Et rénover aussi la ligne qui n'a pas été rénovée depuis 30 ans. L'aménagement, la rénovation...

Nicolas ALLA – Est-ce qu'on est d'accord pour dire que pour passer le trafic attendu, même que le trafic TER, il faut doubler la ligne ? Vous dites qu'il vaut mieux la doubler sur place...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Oui, et en plus, je pense que ce n'est pas obligatoire de la doubler partout, parce qu'il y a des endroits où ça peut passer. Mais je ne suis pas spécialiste en la matière. Je pense qu'on peut mettre une phrase. On le fait pour Aubagne-Marseille. Aubagne-Marseille, une quatrième voie est demandée sur le réseau existant. On le fait pour Antibes-Nice. Si on peut le faire pour des zones aussi urbanisées, pourquoi ne peut-on pas le faire dans le sillon permien, au Muy, au moins jusqu'à Fréjus ? Je veux bien qu'après ce soit plus dur, mais je pense que l'on pourrait aller facilement jusqu'à la côte. Cannes apparemment a une gare suffisamment vaste, d'après ce que j'ai lu. Je n'en sais rien. En tous les cas, il y a une très grande partie de la voie existante qui pourrait être simplement améliorée, modernisée, complétée. Avec réouverture des lignes fermées, des gares fermées comme celle du Muy. Et puis en rappelant quand même que le coût d'une voie classique est 10 millions du kilomètre. Je parle d'une voie, je ne parle pas des deux. Et le coût d'une seule voie de LGV, c'est 35 millions du kilomètre.

Donc ce n'est pas tout à fait la même chose.

Nicolas ALLA – Est-ce que je résume votre point de vue...

Philippe CRETIN – Je ne suis pas sûr qu'une voie entre Saint-Raphaël et Cannes soit si bon marché. Avec tout le relief qu'il y a... Je n'en mettrais pas ma main à couper.

Nicolas ALLA – Je vous propose une formulation vous dites qu'il faut faire des aménagements du réseau classique.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Oui. On a écrit au Conseil régional en demandant les études comparatives.

Nicolas ALLA – Mais votre pensée, vous dites que si on n'arrive pas à aménager partout, dans ce cas-là, on n'a qu'à baisser les services demandés pour que ça passe.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Ecoutez. Le concorde, les gens qui le prenaient, ils mettent trois heures de plus maintenant, ils ne protestent pas. On n'est pas obligé d'aller aussi vite.

Nicolas ALLA – On ne parle pas de vitesse. Oublions la vitesse. La vitesse n'est pas un argument. On est tous d'accord. Ce que je veux dire par là, c'est que ce que vous dites, c'est par rapport au nombre de trains. C'est que l'on fait des aménagements partout où on peut. Et s'il y a des endroits où – je donnais des exemples comme Bandol tout à l'heure – on ne peut pas faire les aménagements, on réduit le nombre de trains. C'est ce que vous dites ?

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Non, on ne réduit pas le nombre de trains. Le but de l'opération est quand même au bout du compte d'augmenter les nombres de trains.

Nicolas ALLA – Mais si vous ne réduisez pas le nombre de trains, vous arrivez au projet.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Parce qu'elle est dans le même état qu'il y a 150 ans. C'est tout.

Philippe CRETIN – C'est une question que dans un tuyau, on ne peut faire passer que tant de billes, et pas plus.

Nicolas ALLA – Si vous gardez le même nombre de trains, vous arrivez au doublement de la ligne. Est-ce que vous vous dites je veux vraiment garder le nombre de trains, c'est un point dur, je ne déroge pas et...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – On peut même augmenter le nombre de trains. La ligne n'est pas saturée puisqu'en été on double le nombre de TGV. C'est qu'elle n'est pas saturée.

Nicolas ALLA – Suivant où vous vous placez, elle l'est ou elle ne l'est pas. Dans le sillon permien, elle n'est pas saturée. Aux deux autres extrémités, elle l'est.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – C'est un problème de métropole, ce n'est plus un problème de LGV. Dire que les autoroutes sont saturées parce qu'elles sont saturées aux entrées des métropoles, c'est une absurdité aussi.

Philippe CRETIN – Attendez. Le problème n'est pas là. Nous en tant que FNAUT, voilà notre point de vue. On a des tas de trains qui viennent de tous les coins de la France qui sont bloqués à Marseille parce qu'il n'y a plus de place pour les faire passer. Je ne dis pas que c'est bloqué à cause de la ligne entre les Arcs et Saint-Raphaël. C'est bloqué en amont. On ne sait plus faire passer un train entre Marseille et Toulon. Ce n'est pas une question de métropole de Marseille ou de Toulon. Même entre les deux, on n'y arrive plus. Donc on est bien obligé de faire quelque chose.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Ce n'est pas en faisant une ligne entre les Arcs, le Muy, Roquebrune *et cætera* que vous allez régler le problème de Marseille.

Philippe CRETIN – Vous allez voir que quand tout ça va dérouler, ça va libérer... Quand on aura enlevé le bouchon entre Marseille et Toulon, le bouchon on va le reporter à Saint-Raphaël.

Pascal TEISSERE – La capacité aujourd'hui de la ligne classique ne peut pas recevoir davantage en fréquence de TER.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Faux. On les double en été.

Pascal TEISSERE – Et de TGV. On sait bien qu'en 2040... Il faut se positionner en 2040.

Frédéric ROUX – Pas aux mêmes heures. Aux heures de pointe, Cannes-Grasse-Nice est saturé complètement rien qu'en TER. Il faut bien que les gens bougent pour aller travailler. Ou alors on les met au chômage, et on les paye.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – On est d'accord. Mais on augmente le nombre de sillons. Vous ne voulez pas entendre. C'est ça le problème.

Pascal TEISSERE – Là, vous répondez à un objectif dans le cas des TER. Mais l'autre objectif étant... Vous dites que ce n'est pas un objectif de vitesse, mais quand même si. Parce que la vitesse entre Paris et Nice est quand même un objectif. Pourquoi ? C'est un objectif pour diminuer aussi le nombre d'avions.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Vous savez très bien que ce n'est pas crédible.

Pascal TEISSERE – Mais si c'est crédible. Aujourd'hui, Paris-Nice en 4 heures, ça devient intéressant de prendre le train plutôt que l'avion.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – L'aéroport de Nice, sa fréquentation a diminué de 10 % en 2010, et de 8 ou 9 % en...

Philippe CRETIN – Pas en mouvements Madame. En nombre de voyageurs.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – C'est pour ça qu'Easyjet peut faire des low costs Nice-Paris, Nice-Bordeaux, Nice-Toulouse.

Philippe CRETIN – Ça n'a rien à voir !

Nicolas ALLA – On va avancer. Madame Meillaud-Boffard, est-ce qu'on peut faire une phrase, où on met APPEL Le Muy pense que...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – C'est la modernisation, la rénovation du réseau existant avec le doublement, une troisième voie sinon, et la réouverture des gares TER, des lignes délaissées et c'est tout.

Robert HENAFF – Ça ne solutionne pas le problème de la circulation entre Saint-Raphaël et Cannes. C'est complètement utopique ! La ligne de 1850 n'a plus aucun avenir aujourd'hui, hors les TER.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Mais Monsieur, pourquoi vouloir dévaster le sillon permien parce qu'entre Cannes et Nice vous avez un problème ?

Jacques MICHEL – Et la loi littorale, vous l'oubliez ?

Brouhaha

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – On ne peut pas dévaster un territoire pour faire plaisir à un autre. Je suis désolée.

Robert HENAFF – En passant en dessous, vous ne dévastez rien. Vous passez sous l'Estérel, et vous ne dévastez pas un territoire.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Sous l'Estérel peut-être, mais en tout cas pas sous les Maures, pas sous le sillon permien.

Nicolas ALLA – Madame Meillaud-Boffard, est-ce que la phrase comme ça vous convient ? « L'association APPEL Le Muy demande le développement des services TER avec la réouverture des gares et la rénovation du réseau existant. »

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Mettez service TER et TGV. Parce que pour moi, le TGV est tout à fait un élément utile. Regardez ce que vous mettez. A moins que ça ait changé. Tout à l'heure, vous parliez des trains automotrices à grande vitesse. On voit tout de suite la différence.

Jean-Marie LOUPOT – Par contre, je voudrais poser une question, mais peut-être que je suis en avance et qu'il ne faut pas la poser. A partir du moment où vous allez avoir en gare Est Var une correspondance, un ajustement entre le passage des LGV qui vont s'arrêter là et la correspondance que l'on va leur offrir, ça va entraîner inévitablement au niveau des TER une modification des horaires TER. En s'ajustant sur la LGV... Non mais vous dites....

Jacques MICHEL – On ne peut pas savoir les horaires.

Jean-Marie LOUPOT – Je vous pose la question, techniquement, ça entraînera la modification des passages des dessertes TER.

Jacques MICHEL – Les grilles horaires seront certainement différentes.

Brouhaha.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Si vous me citez, vous enlevez le A de TAGV. Ce A n'a pas lieu d'être. Et puis la réouverture des gares et des lignes délaissées.

Nicolas ALLA – Est-ce que vous souhaitez citer les lignes délaissées ?

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Oui, vous avez Carnoules-Gardanne, Les Arcs-Draguignan... Je crois qu'il y en a une troisième.

Jean-Marie LOUPOT – Ne croyez pas surtout que quand on s'adresse à vous on vous critique. On vous dit simplement, si j'ai bien compris, ça va entraîner... Mais ce n'est pas de dire oh la la...

Jean CAYRON – Connaissez-vous le coût du percement de l'Esterel ?

Nicolas ALLA – Les ordres de grandeur de coût, c'est un kilomètre en section courante c'est 20 millions. En tunnel, il faut compter 90 à 100 millions. Pour le tunnel sous une ville comme Toulon ou Nice, il faut compter 140 ou 150 millions.

Jean CAYRON – Mon collègue dit que de 50 à 75 millions d'euros le coût de la rénovation du doublement, de la rénovation de la ligne en bord de mer. Donc on n'est pas très loin du compte quand même.

Jacques MICHEL – En bord de mer, il n'y a que des viaducs et des tunnels.

Nicolas ALLA – Sur ce point-là, Monsieur Cretin pour la FNAUT, est-ce que vous voulez construire une phrase pour vos positions ?

Philippe CRETIN – Notre position rejoint totalement l'AUGAD. C'est-à-dire que l'on préconise un passage au sud de l'autoroute entre l'ouest. Vous pouvez rajouter le FNAUT là-dessus.

Nicolas ALLA – Plutôt par rapport au point 3. Est-ce que vous avez sur ce thème-là une position ?

Philippe CRETIN – Nous faisons remarquer que la ligne actuelle, même avec des aménagements, ne permettra pas de subvenir au trafic prévisible. Et nous continuons à préconiser une infrastructure nouvelle.

Frédéric ROUX – A vitesse suffisante. Je suis d'accord avec toi.

Jean-Marie LOUPOT – Il faudrait intégrer dans ce dernier paragraphe de prévoir aussi une liaison – je ne sais pas si elle sera ferrée ou routière – mais à partir de la gare Est Var avec le Golfe de Saint-Tropez.

Frédéric ROUX – Pas ferrée.

Jean-Marie LOUPOT – On met les Arcs-Draguignan. Et il faut mettre, je ne sais pas...

Frédéric ROUX – les Arcs-Draguignan, il y a déjà une voie ferrée. Il faut en parler. On ne peut pas faire Les Arcs-Saint-Tropez.

Jean-Marie LOUPOT – On peut très bien à partir de la gare nouvelle, si elle se situe entre Les Arcs et le Muy, quelque chose de ferré qui part dans le Golfe. Il faut le prévoir.

Philippe CRETIN – Je crois que l'on est en avance sur tout là. On n'a pas encore choisi le mode de transport qu'il y aura entre Draguignan et les Arcs, bien que la FNAUT préconise que ce soit un tram-train. Mais ça ne regarde que la FNAUT. Donc aujourd'hui, c'est vrai qu'il est difficile d'aller très loin sur le Golfe de Saint-Tropez, sinon de dire il faudra bien sûr au départ de cette gare Est Var mettre un moyen de transport en commun pour descendre sur le Golfe. Mais dire lequel, ça dépendra de ce qui va sortir entre les Arcs et Draguignan. Si c'est le tram-train, c'est vrai que c'est plus facile à faire que si c'était un TER.

Jean-Marie LOUPOT – Alors j'aime mieux vous dire que si le maire de Sainte-Maxime était resté là, nous sommes en rapport l'AUGAD avec le Golfe et en particulier le maire de Sainte-Maxime. Je vous dis qu'eux souhaitent avoir une communication, un transport collectif entre la LGV et le Golfe de Saint-Tropez. Ça, je vous le certifie, et ça va vous arriver en direct.

Jacques MICHEL – On va le noter. Il y a la nécessité d'un service adapté entre le Golfe de Saint-Tropez et la gare Est Var.

Nicolas ALLA – Est-ce qu'on ne le met pas en points de convergence ? Les deux choses que vous dites, c'est la prise en compte de la liaison Les Arcs-Draguignan, et au-delà de ça, un moyen de transport collectif adapté vers le Golfe de Saint-Tropez.

Philippe CRETIN – Voilà. Mais il faudrait que le reste du bassin soit d'accord.

Robert HENAFF – Tout à fait d'accord.

Jean-Marie LOUPOT – Et le Golfe est demandeur. C'est clair.

Pascal TEISSERE – Vous pourriez ajouter en fait que la gare Est Var devra être un pôle d'échanges multimodal, où doivent converger différents modes de transport.

Jacques MICHEL – Alors d'accord. A la première ligne. Ce devra être un pôle d'échanges multimodal.

Stéphane THOMINE – La phrase qu'a proposé l'APPEL du Muy, je souhaiterais m'y associer. Etant donné que c'était un point que j'avais soulevé lors de la dernière réunion. J'aimerais, si personne n'y voit d'inconvénient, associer l'ABI.

Jacques GONZALEZ – Et nous aussi pour Roquebrune, APENME.

Vous parlez de convergence au cours de cette deuxième réunion. On a l'impression que vous parlez des Arcs, vous parlez de la communauté d'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël, vous parlez de Cannes, et on a l'impression que Le Muy, Roquebrune-sur-Argens, Puget et Bagnols – je ne sais pas si Bagnols sera impacté – mais disons qu'on a l'impression que l'on n'existe pas. Alors que le maire de Puget s'est prononcé sur les zones que l'on a dans nos secteurs du Muy, de Roquebrune et de Puget-sur-Argens, des zones de Natura 2000. Et l'attente que l'on a, c'est ce que l'on avait exprimé à la première réunion mais qui n'a pas été rapporté, c'est-à-dire que l'on attendait d'abord, avant de pouvoir s'exprimer, de donner un avis ou notre accord, d'avoir plus ou moins un fuseau de passage. Et là, pour l'instant, on n'a rien. On attend ce fuseau de 500 mètres ou 300 mètres pour savoir si on s'exprime ou non.

Jacques MICHEL – On a compris votre position, mais ce que l'on évoque essentiellement, ce sont des principes de services, des principes de fonctionnalités, et on ne se prononce pas sur un positionnement de tracé. Donc on répond à la demande. On est dans la première étape des scénarios. La deuxième étape de la consultation que l'on va avoir ensemble traitera exactement du sujet que vous venez d'aborder.

Jacques GONZALEZ – Oui, mais par exemple la position du maire de Puget-sur-Argens, il sait plus ou moins par où ça va se situer, puisqu'après on tombe en pleine zone urbaine, de la

traversée de Puget-sur-Argens. Donc ils le savent très bien, et c'est pour cela qu'il a émis en début de séance des réserves. Il a dit : « moi pour l'instant, je ne dis rien, parce que... »

Serge LAHONDES – Rassurez-vous, j'avais prévu au moins pour la commune du Muy, j'avais prévu de faire marquer quelque chose. Forte sensibilité de la population aux divers risques, notamment aux inondations. A cet égard, dans l'attente d'un PPRI approuvé, la commune du Muy émet de vives réserves sur le passage en viaduc dans la basse Vallée de l'Argens. Je demande que ce soit marqué.

Jacques GONZALEZ – C'est ce que l'on avait dit lors de la première réunion pour Roquebrune. Parce que pour l'instant, quand on a posé la question au maire, il a dit « nous n'avons pas encore notre PPRI. Le Préfet ne nous a pas donné le PPRI. »

Serge LAHONDES – C'est pour ça que je dis « dans l'attente d'un PPRI approuvé ».

Nicolas ALLA – On vous place dans la page échanges. Parce que comme c'est particulier à votre commune, on ne le met pas dans la page points de convergence.

Serge LAHONDES – Je ne comprends pas trop la différence de traitement que vous feriez entre les souhaits du maire des Arcs ou du maire de Cannes, et les souhaits du maire du Muy.

Nicolas ALLA – Justement, on vous met dans la même page.

Frédéric ROUX – J'imagine même qu'il y a un consensus de tout le monde sur le fait qu'il y ait des réserves de cette nature.

Philippe CRETIN – Oui, je ne vois pas pourquoi on s'arrête à la commune du Muy. La commune du Muy émet quelque chose que le groupe effectivement... On est tous d'accord. On peut exprimer des réserves tant que l'on n'a pas...

Frédéric ROUX – Il y a un consensus du groupe

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Il faut parler aussi des PPRIF. Ce qui vaut pour les PPRI vaut aussi pour les PPRIF. Les incendies de forêt.

Brouhaha.

Frédéric ROUX – Ne limitons pas ça à une seule commune. Parlons des trois ou quatre communes qui sont impactées sur cette partie du tracé. Vous avez tous la même préoccupation. Certains n'ont qu'un PPRI, d'autres peuvent avoir des forêts

En tant que forestier, je me suis étonné – je suis venu, mais je ne suis pas de la région, pas de cette partie – mais je me suis étonné que personne n'ait parlé des problèmes de la Colle du Rouet ou des choses comme ça.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – Parce que la Colle du Rouet, elle est marquée intouchable.

Frédéric ROUX – Je ne suis pas sûr que ce soit aussi intouchable que ça. Parce que quand vous regardez la carte, et que vous allez aller de là à là, si vous ne passez pas en ligne droite, vous passerez en ligne courbe. Mais à un moment donné, vous passerez bien quelque part. Et je suis persuadé que... je ne vois pas comment les trains pourront passer autrement – peut-être par en dessous, ou par au-dessus avec un viaduc – je ne vois pas comment ils pourront passer en dehors de cette zone-là. Ils passeront quelque part. Donc même s'il y a des rayures et que vous pensez que c'est intouchable, je suis certain qu'à un moment donné, on va se trouver confrontés avec : « il faut bien que ça passe quelque part ». Et on trouvera des solutions. Ou ils chercheront des solutions. Et puis il y en aura bien une qui sera imposée.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD – La réserve est la même qu'en ce qui concerne le PPRIF.

Frédéric ROUX – Je suis d'accord.

Stéphane THOMINE – Concernant la Colle du Rouet, sur le milieu naturel aquatique, il est marqué très difficilement envisageable. Il y a des zones protégées, des risques...

Frédéric ROUX – Je suis d'accord, je l'ai bien vu. Mais vue la taille, il y a des endroits de cette forêt domaniale où il n'y a pas autant de contraintes, *et cætera*. Je pense que dans 15 jours ou 3 semaines, on va nous présenter des fuseaux, comme le train il ne pourra pas s'arrêter et puis repartir 50 kilomètres plus loin, on va nous montrer des fuseaux qui passent quelque part, en disant là on est embêtés, mais ça doit passer quelque part.

Jean CAYRON – Il y a la DUP de toute façon. Ça arrange tout le monde

Frédéric ROUX – Oui, il y aura la DUP. Mais ça, c'est en 2014 ou 2015. Et au moment de la DUP, ou bien elle ne se fera pas du tout et il n'y aura rien, mais c'est peut-être mieux de le préparer avant la DUP.

Jacques GONZALEZ – Vous avez dit que vous avez été étonné que l'on ne parle pas de la Colle du Rouet. Ici, j'ai un document du Préfet du Var, qui date de 2006. Il parle d'objet Natura 2000, destination ministérielle de la zone de protection spéciale Colle du Rouet en qualité de site Natura 2000. Avec les cartes que vous indiquez. Il y a tout. C'est un dossier complet, avec les espèces protégées et tout

Frédéric ROUX – Je suis bien d'accord. Mais le fait que vous ayez des zones protégées... J'ai pondu, je ne sais pas si vous l'avez eue, toute la problématique de la forêt de la sylviculture varoise dans laquelle je re-cite tous ces risques-là. Je pensais que dans cette réunion-là, qui est locale, géographique, il y aurait des gens locaux, géographiques, qui auraient au moins soulevé une ou deux fois...

Jacques GONZALEZ – On en a parlé la semaine dernière. C'est une forêt domaniale.

Frédéric ROUX – Ce n'est pas une critique. Je pense qu'il ne faut pas l'oublier. Et comme Marie-Laure parle du PPRIF, je dis qu'il faut le rajouter.

Jean CAYRON – On a demandé d'intégrer aussi les zones naturelles et tout ce qui est ZNIEFF, tout ce qui est...

Jacques MICHEL – De toute manière, la réglementation nous l'impose.

Stéphane THOMINE – Une zone Natura 2000 n'est pas une zone interdite.

Robert HENAFF – Non protégée mais pas interdite.

Frédéric ROUX – Même les ZNIEFF *et cætera*, ne sont pas des zones interdites.

Serge LAHONDES – Sur la dernière phrase, il faut supprimer les PPRIF. Il n'existe pas sur la commune du Muy. « Les autres participants évoquent la même problématique à propos des PPRIF ».

Nicolas ALLA – Pour vous, s'agissant du passage dans l'Argens, est-ce que vous ne voulez pas être plus précis que ça ?

Jacques MICHEL – Au droit du Muy.

Serge LAHONDES – Oui, exactement.

Jacques CAYRON – Vous pouvez rajouter l'APENME sur la 3 s'il vous plaît ?

Nicolas ALLA – Le 5 c'est dans la plaine de l'Argens au droit du Muy. On peut même mettre au sud-est du Muy.

Serge LAHONDES – Excusez-nous, le PPRI nous attend.

Nicolas ALLA – Allez-y vite. Merci de votre participation.

On n'a pas dit grand-chose sur... Qu'est-ce qu'on met sur le franchissement des massifs ? La réponse peut être simplement « c'est votre boulot RFF étudiez-le ». Ce n'est pas forcé de dire des choses. On a parlé beaucoup de la zone des gares, de Vidauban, des dessertes, est-ce qu'il y a d'autres points singuliers ?

Jean-Louis LE MOAL – On a parlé quand même au niveau du franchissement de la ligne entre Saint-Raphaël et Cannes. Donc par le Massif de l'Estérel qui est classé. Vous m'avez répondu que vous allez suivre les préconisations que vous allez faire des tunnels. Maintenant, est-ce que vous êtes sûrs de toutes ces possibilités ?

Nicolas ALLA – Est-ce qu'on ne peut pas tourner votre expression comme : « compte tenu des forts enjeux du Massif de l'Estérel, le groupe demande un passage en tunnel ».

Jean-Louis LE MOAL – Voilà. C'est une demande de LACOVAR. LACOVAR demande des éclaircissements, des aménagements...

Robert HENAFF – Techniquement, on ne peut pas faire autrement.

Jean-Louis LE MOAL – J'ai quelques inquiétudes sur les kilomètres de tunnel qu'il faudra construire. Je suis un peu surpris que ce soit évacué aussi vite. Mais tant mieux. Pourquoi pas ?

Robert HENAFF – Entre Vintimille et Gênes, vous en avez quatre fois plus. Pourtant, ça a été fait très rapidement.

Jean-Louis LE MOAL – Je demande à voir.

Robert HENAFF – Il faut aller voir en plus. C'est intéressant à voir.

Je voulais juste ajouter un petit mot. Tout à l'heure, en parlant des gares, vous m'y avez fait penser. Il y a des exemples de gare à l'extérieur que vous ne citez jamais. Typiquement, la gare à trois étages et trois niveaux d'Anvers, toute récente, qui a été ouverte l'année dernière. Le doublement par création d'une gare à côté à Liège. La gare TGV est à côté de la gare ancienne.

Ce sont les grosses gares. C'est très intéressant pour le cas de Toulon.

Philippe CRETIN – Dans le groupe de Toulon, on a fortement parlé d'Anvers et de Liège. Ne vous en faites pas. On l'a fortement évoqué, la FNAUT particulièrement. Parce que certains, d'ailleurs vous avez dû l'entendre, voulaient tout boucher. On a dit que non, on aimerait mieux que ce soit comme à Anvers, un puits de lumière qui descende, et non pas tout boucher sous une dalle de ciment. Je ne sais pas si vous voyez la gare de Cannes, je suis désolé à chaque fois que je vais à la gare de Cannes, c'est complètement fermé, il y a une noirceur pas possible. Il y a même un petit bout de la gare de Saint-Raphaël qui est comme ça. Quant à la gare de Montpellier, c'est la totale.

Pascal TEISSERE – La gare de Cannes est en train d'être refaite.

Philippe CRETIN – C'est une bonne nouvelle vous me rassurez.

Robert HENAFF – En petite gare, vous avez celle de Savone qui n'est pas loin. Et vous avez celle, excusez-moi, le nom du patelin m'échappe, à côté, qui est à moitié en tunnel, à moitié en viaduc.

Philippe CRETIN – San Remo ?

Robert HENAFF – Non, ce n'est pas San Remo. Encore plus loin, entre Savone et Gênes. Le TGV sort de la montagne pour franchir en viaduc, et la gare est positionnée moitié en tunnel, moitié sur le viaduc. Il faut aller les voir. Ce sont des exemples. Ce ne sont que des exemples, mais il faut les garder en tête quand on pense que l'on n'arrive pas à des solutions.

Philippe CRETIN – Tout à fait. Dans le cas de la gare centre de Toulon, on a mis en exergue ces gares-là, en exemple.

Robert HENAFF – Vous avez celle de Barcelone aussi.

Sébastien PERRIN – D'après ce que j'ai pu entendre aujourd'hui, pas mal de gens s'intéressent à l'agricole, ça me fait bien plaisir. Je ne sais pas s'il est nécessaire de préciser bien entendu que notre groupe préconise d'éviter les zones agricoles, au vu de la volonté de l'Etat et de l'ensemble des partenaires. Est-ce que ça va de soi, ou est-ce que tout le monde est d'accord avec moi pour entériner ce point ? Que l'on évite au maximum l'impact sur les zones agricoles ?

Frédéric ROUX – Je fais partie du groupe thématique agriculture, viticulture, sylviculture. La réunion a eu lieu lundi, on en a normalement une autre qui arrive lundi prochain. On la fera.

Ce qui a été annoncé quand même, qui a brutalisé un peu les gens, c'est que c'est plus facile de faire passer dans les plaines, et ça passera, il ne faut pas rêver, dans des zones agricoles quelque part. Et ça prend 120 mètres de largeur, 12 hectares au kilomètre.

Sébastien PERRIN – Je suis conscient que l'on ne pourra pas nous éviter.

Frédéric ROUX – On réagit. Parce que ça ne va pas passer partout dans des zones agricoles. Mais il y a bien des endroits... Et c'est vrai qu'il faut minimiser les passages dans les zones où on cultive, où on produit. C'est évident. Il ne passera pas nulle part.

Sébastien PERRIN – C'est pour ça que j'ai repris ma phrase : impacter *a minima*.

Frédéric ROUX – Oui, d'accord. Mais il faut bien se rendre compte que ce qui a été dit au Luc, c'était brutal. On est en train de discuter des compensations du temps que ça peut prendre, pendant combien de temps si on fait les tranchées et après on replante, est-ce qu'on peut faire repousser après ? Peu probable. Ou on n'en sait rien. Et surtout, quel est le temps pendant lequel il faut détruire et reconstruire ? Qu'est-ce qu'on peut déplacer en zone agricole ? Quelles sont les compensations économiques et foncières ?

Sébastien PERRIN – Le groupe thématique viticole se réunit le 10.

Frédéric ROUX – Il se réunit lundi. Lundi après-midi au Luc. Alors un risque que tout le monde ne vienne pas.

Adrien PARROT – Si, si, l'INAO sera présente. On en a discuté.

Frédéric ROUX – La réunion aura lieu.

Jacques MICHEL – La réunion est préparée.

Frédéric ROUX – Et il y aura au moins une personne.

Stéphanie VINCON – Vous pouvez ajouter la Chambre d'agriculture.

Nicolas ALLA – Je vais vous demander de préciser parce que là, on est un peu vague. Il y a soit éviter, soit compenser, soit... Vous votre position, parce que compenser, ça veut dire que là où la vigne a été sacrifiée...

Sébastien PERRIN – Ce n'est pas ma position, sinon elle ne passera pas. Ce n'est pas ma position. C'est impacter *a minima*, et voire relocaliser des exploitants qui ont été impactés.

Frédéric ROUX – Relocaliser ou compenser financièrement, 10 millions l'hectare.

Brouhaha.

Robert HENAFF – Juste rappeler quand même que depuis 10 ans, RFF a fait traverser deux zones viticoles importantes, le Banyuls, Rivesaltes et le Champagne, et que ça s'est passé sans problème. Trois procès en Banyuls sur 260 agriculteurs touchés. Les trois, c'est un canadien, un parisien, et l'autre on ne sait toujours pas où il est. Et en Champagne, il n'y a eu aucun procès.

Adrien PARROT - Ils ont pris 4 hectares !

Robert HENAFF – Non, non. En Banyuls ils ont pris beaucoup plus que ça. En Champagne ils ont pris 6 hectares, et c'était énorme par rapport à l'endroit où c'était pris en Champagne.

Frédéric ROUX – Dans le sillon permien, on parle de plusieurs centaines d'hectares.

Nicolas ALLA – On relit ce qui est déjà écrit, et on voit ce qui manque.

Je le lis à haute voix. En points de convergence relevés au sein du groupe :

1. Intérêt pour une gare nouvelle Est Var avec une desserte TGV et TER. Ce devra être un pôle d'échanges multimodal.
2. Le maillage TER TAGV (et non simplement une correspondance) au niveau de la gare Est Var, notamment pour optimiser la desserte Saint-Raphaël-Cannes par des missions TAGV sans rupture de charge.
3. La communauté d'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël et la Ville de Cannes dénoncent une desserte insuffisante de leur collectivité telle que prévue dans le réticulaire. (un TGV par heure).

Parce que vous, c'est surtout la desserte TGV. La desserte TER, à la limite, on ne voit pas trop...

Pascal TEISSERE – La desserte TER peut être améliorée et augmenter entre le Var et les Alpes-Maritimes. Ce n'est pas plus mal pour libérer les routes.

Nicolas ALLA – Alors point 4 : le groupe demande la prise en compte de la liaison Les Arcs-Draguignan.

Plutôt que prise en compte, on peut chercher... Parce que votre idée est de mettre en cohérence le projet LGV TER avec le projet Les Arcs-Draguignan. Je mettrais moi « la mise en cohérence avec le projet Les Arcs-Draguignan. Et un service adapté est nécessaire entre le Golfe de Saint-Tropez et la gare nouvelle. »

Alors la suite, en point de convergence toujours : forte sensibilité de la population aux risques, et particulièrement aux inondations et incendies de forêts. Enjeux environnementaux forts.

Ensuite, on passe aux points particuliers.

La commune des Arcs, l'AUGAD et le syndicat des jeunes agriculteurs préconisent un passage au sud de l'autoroute entre l'ouest de Vidauban et la gare LGV projetée.

C'est vrai que la phrase telle qu'elle est, elle n'incite pas à une action précise. On peut peut-être la rendre plus... C'est un constat un peu plat. Vous voulez compléter cette phrase Monsieur ?

Donc ensuite le 2 : création d'une ligne nouvelle entre la gare Est Var et les Alpes-Maritimes par l'intérieur car la ligne classique qui longe le littoral est trop sinueuse.

Pascal TEISSERE – Ce n'est pas le seul critère je suppose.

Nicolas ALLA – Il y a les temps de parcours.

Jacques MICHEL – La capacité, à la limite, le doublement de la ligne littorale, pourrait avoir la capacité.

Pascal TEISSERE – Avec tous les TGV, TER ?

Jacques MICHEL – Le coût sera le même.

Nicolas ALLA – Ensuite, le 3. Les associations APPEL Le Muy, association bagnolaise d'information, et l'APENME demandent le développement des services TER et TGV avec la réouverture des gares et lignes délaissées (par exemple, Carnoules-Gardanne, Les Arcs-Draguignan) et la rénovation du réseau existant.

La FNAUT confirme la nécessité de la ligne nouvelle car les réaménagements de la ligne existante ne permettront pas d'atteindre les objectifs fixés par le comité de pilotage.

Le 5 : dans l'attente d'un PPRI approuvé, la commune du Muy émet toutes les réserves de la ligne dans la Plaine de l'Argens au sud-est du Muy. Les autres participants évoquent les mêmes réserves – moi je mettrais pour les PPRIF.

Jean CAYRON – Les PPRIF et les PPRI. Parce que là, on ne parle que du Muy.

Frédéric ROUX – Pour toutes les zones à risque d'inondation.

Nicolas ALLA – Et dernière diapo : LACOVAR met en exergue les enjeux des massifs de l'Estérel et du Tanneron et demande un passage en tunnel. La Chambre d'agriculture, les jeunes agriculteurs et les acteurs viticoles demandent un évitement maximum de la zone agricole, et à défaut de la compensation.

Adrien PARROT – Non. Ce n'est pas à défaut. De toute façon, ils ne prendront pas sans compensation.

Nicolas ALLA – Non mais à défaut, ça veut dire que si on ne peut pas éviter, il y a compensation.

Brouhaha

Frédéric ROUX – Des compensations. Elles peuvent prendre plusieurs formes.

Nicolas ALLA – Est-ce qu'il y a d'autres points ?

Jacques GONZALEZ – Est-ce que vous aviez été destinataires de la demande de coûts comparatifs entre modernisation du réseau ferroviaire existant et projet LGV PACA par des experts indépendants ? C'est un courrier qui a été envoyé le 20 août au Président du Conseil régional PACA.

Nicolas ALLA – On n'est pas destinataire, puisque c'est la région qui est destinataire, qui doit se prononcer. Par contre, bien évidemment, puisque la Région est co-financeur, on a été mis au courant.

Jacques GONZALEZ – Donc est-ce que dans ces propositions ça ne pourrait pas apparaître ? Il y a plus de 25 associations signataires de cette demande.

Nicolas ALLA – Je vous propose que l'on mette la référence. Je ne sais pas qui dans les 25 associations est présent ici. Mais on peut mettre : APPEL Le Muy au nom des 25 associations rappelle la demande formulée auprès de la Région.

Jacques GONZALEZ – Mais il faudrait que les gens qui ne sont pas au courant de ce courrier puissent avoir l'information, et avoir la liste. Est-ce que vous ne pouvez pas le rajouter en fichier pdf pour que tout le monde puisse être au courant ?

Nicolas ALLA – N'oubliez pas que ces diapos-là, on va les prendre telles quelles, et on les projettera au Comité territorial en Préfecture. C'est-à-dire qu'il faut qu'elles soient de style télégraphique. Je vous propose ici d'y faire référence ici, c'est une chose. Et en fait, vous demandez...

Frédéric ROUX – Pourquoi ne mets-tu pas sur le site le pdf ? Mets-le sur le site. Comme tu as mis les contributions.

Jacques GONZALEZ – Sur le site de l'APENME, il y est. Il est possible de le mettre en faisant référence au site de l'APENME.

Jacques MICHEL – Notons qu'APPEL le Muy rappelle la demande faite au Conseil régional d'une étude indépendante

Nicolas ALLA – Qu'est-ce que vous appelez étude indépendante ?

Frédéric ROUX – Une étude faite par quelqu'un d'indépendant.

Nicolas ALLA – Qu'est-ce que quelqu'un d'indépendant ?

Frédéric ROUX – Quelqu'un que RFF ne paye pas. Quelqu'un de compétent que RFF ne paye pas.

Nicolas ALLA – Monsieur, quelqu'un de compétent en ferroviaire en France, c'est RFF point barre.

Frédéric ROUX – Il y a d'autres entreprises non françaises dans la Communauté européenne, qui ne sont pas RFF, qui sont indépendantes. Vous n'avez pas le monopole de la compétence. Et surtout pas celui de l'indépendance.

Jacques GONZALEZ – C'est bien ce qui est demandé. C'est demandé au Conseil régional de trouver un expert indépendant pour faire ce genre d'études.

Jacques MICHEL – Donc il ne fait pas le demander à RFF.

Frédéric ROUX – On le demande au COTER, au COPIL.

Jacques MICHEL – C'est déjà demandé.

Frédéric ROUX – Ah bon ? Dans le cadre des études complémentaires ou du débat public, le garant a fait faire des études complémentaires par une entreprise suisse.

Nicolas ALLA – Vous avez la date ?

Jacques GONZALEZ – 20 août 2011.

Nicolas ALLA – Et le nombre d'associations ?

Jacques GONZALEZ – Ils étaient arrêtés à 22, mais maintenant 25 d'autres s'y sont ajoutées.

Nicolas ALLA – Rappelle la demande faite par 22 associations auprès du Conseil régional.

Jacques GONZALEZ – Il est marqué qu'il y a d'autres associations qui attendent leur réunion de bureau avant de s'exprimer.

Jean-Marie LOUPOT – Mais il faut faire au jour J Monsieur.

Jacques GONZALEZ – D'accord, d'accord. Absolument.

Frédéric ROUX – Il vaut mieux être 22 grosses que 25 petites.

Nicolas ALLA – Bien. Est-ce que ça vous va comme ça ?

Jean-Marie LOUPOT – Pouvez-vous repasser la convergence s'il vous plaît ?

Robert HENAFF – Ce serait intéressant de récupérer ce texte avant d'aller au COTER

Nicolas ALLA – Je vous l'envoie ou ce soir ou demain matin. Merci à tous.

La séance est levée à 18 heures 05.

Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis
Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com

RESEAU FERRE DE FRANCE
Direction régionale Provence–Alpes–Côte d’Azur
Mission LGV PACA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette – BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02