

SOMMAIRE

1	SYNTHESE DES GROUPES DE TRAVAIL PRECEDENTS	5
2	PRESENTATION DES FUSEAUX	11
3	SYNTHESE DE LA REUNION	40

Participants :

ALLA Nicolas, chargé de projet territorial Var - RFF

MICHEL Jacques, KFH, AMO Concertation Var

REYNARD Emilie, Artelia, AMO Générale Var

BARRET Hubert, Confédération paysanne du Var

de BARRY Adeline, particulier

de BARRY Renaud, particulier

BOULE Pierre, Ville de Saint-Raphaël et Communauté d'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël

CAIRE Robert, ARLIFAD

CAYRON Jean, APENME

CHARDES Bernard, Ville du Muy

GALLIANO Gilbert, Maire de Taradeau

GEISLER Alfred, Syndicat mixte Var Est

GERASSI Jean-Michel, ACOVAR

GIRAUDO Robert, APEVV SNPN

GONZALEZ Jacques, Collectif citoyen roquebrunois

HARS Julie, Communauté d'agglomération dracénoise

HENAFF Robert, Association LGV PACA

JADAULT Patrice, INAO

KOSTER Serge, ACOVAR

LE MOAL Jean-Louis, ACOVAR

LOUPOT Jean-Marie, AUGAD

MAUREL Bernard, GFA Robert MAUREL

MEILLAUD-BOFFARD Marie-Laure, APPEL Le Muy

REGIS Gilles, Ville de Puget-sur-Argens

ROUX Frédéric, Syndicat des propriétaires forestiers du Var, TGV Toulon

SAPPA Jean-Claude, Association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur

TEISSEIRE Pascal, SITP Ville de Cannes

THOMINE Stéphane, ABI

VESCOVI Jean, Syndicat des exploitants agricoles Tanneron

VINCON Stéphanie, Chambre d'agriculture du Var

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Jacques MICHEL - Bonjour à tous. Merci d'être venu dans cette salle polyvalente de Vidauban, qui est d'un standing légèrement différent de la salle du Conseil municipal de Puget-sur-Argens.

Donc si vous voulez bien...

Décidément, ce groupe de travail a toujours un problème avec les micros, quelle que soit l'installation.

Bien. On va démarrer tout de suite, parce que plusieurs d'entre vous nous ont fait part de leur besoin de se libérer vers 17 heures ou 17 heures 30 au plus tard. Donc on va essayer d'être rapide. Je vois que l'on est à la fois suffisamment nombreux pour que les échanges puissent être intéressants, et suffisamment peu nombreux pour que l'on puisse aller plus vite.

Vous me connaissez tous un petit peu. Jacques Michel, je suis chargé d'animer la concertation sur le Var auprès de Nicolas Alla, qui est le représentant de RFF, chef de mission dans le Var et d'Emilie Reynard, qui représente l'assistant à maîtrise d'ouvrage général auprès de RFF.

Aujourd'hui, nous sommes dans cette troisième réunion du groupe de travail Est Var. Il y en a une quatrième qui est prévue vendredi dans dix jours, puisque ce sera vendredi de la fin de la semaine prochaine. Vendredi 25, merci. Excusez-moi. J'avais un trou de mémoire. Normalement, cette réunion devrait être à Puget. Si nous sommes ici c'est parce que la salle du Conseil municipal de Puget, compte tenu des événements et des inondations de la semaine dernière, a été retenue pour le Ministre d'après ce que me disait Monsieur l'adjoint, cet après-midi, pour signer probablement l'arrêté de catastrophe naturelle dans la journée. Donc il avait besoin d'une salle sur les lieux même des incidents, et la ville de Puget-sur-Argens a laissé la salle libre pour le Ministre.

Aujourd'hui, si vous le voulez, on va pratiquer un peu comme on a fait les autres fois. Avec une présentation liminaire des éléments fournis par RFF. Notamment, on va parler beaucoup des fuseaux. En termes d'organisation, vous savez que l'on est dans la concertation, donc je vous invite toujours à dire qui vous êtes avant de prendre la parole.

Troisièmement, je vous propose comme on l'a fait les autres fois, en fin de réunion, de faire une synthèse immédiate des points de vue. Et je vais vous proposer de préparer un peu à l'avance plutôt que de faire la rédaction comme on l'a faite : je change un mot, je ne change pas un mot. Je vous invite au cours de la réunion à noter sur un bout de feuille - si vous n'en avez pas, je peux vous fournir une feuille blanche bien évidemment - l'élément qui vous paraît par rapport à la discussion - pas d'un point de vue personnel, parce que les points de vue personnels, vous pouvez à tout moment nous en faire part - mais un point qui paraît être comme un consensus sur une partie des participants, qui permet de nourrir très rapidement, en fin de réunion, cette synthèse. Et de manière à ce qu'elle soit plus courte, pour éviter qu'elle ne dure pas trois quarts d'heure ou une heure comme bien souvent c'est le cas.

On va très rapidement faire un petit tour de table. Je vais commencer par ici, ce sera plus simple.

Gilles REGIS - Gilles Régis, adjoint à la mairie de Puget-sur-Argens agriculture forêt. Aujourd'hui je m'absenterai très tôt, parce que le Ministre nous attend. Il faut que le Conseil municipal soit au complet. Les prochaines réunions seront à Puget, on vous accueillera de nouveau. Les micros marchent bien. Et je passe la parole à mon voisin.

Bernard CHARDES - Bonjour à tous. Je suis conseiller municipal, je suis délégué à l'urbanisme de la commune du Muy. Je prends le dossier en cours de route puisque c'était Serge Lahondes au préalable qui représentait la commune pour ce dossier, et donc je reprends les éléments au fil de l'eau.

Jean-Michel GERASSI - J'habite la commune de Montauroux, et je fais partie de l'ACOVAR. Je passe la parole à Monsieur Le Moal qui nous présentera.

Jean-Louis LE MOAL - Je suis le Président de l'ACOVAR, association de protection de l'environnement agréée pour les 58 communes de l'arrondissement de Draguignan.

Hubert BARRET - Secrétaire de la Confédération paysanne.

Robert GIRAUDO - Habitant de Vidauban, Président de l'APEVV, association de protection locale et représentant départemental de la SNPN, société nationale de protection de la nature.

Jacques GONZALEZ - Comité des citoyens roquebrunois, pour représenter et informer les Roquebrunois.

Jean CAYRON - Association APEVV, association pour la préservation des espaces naturels entre Maures et Estérel, la Canton du Muy

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Présidente de l'association pour la protection de l'environnement au Muy.

Stéphane THOMINE - Association ABI, association bagnolaise d'information. Bagnols-en-Forêt.

Pierre BOULE - Conseiller municipal à Saint-Raphaël et conseiller de la communauté d'agglomération de Fréjus-Saint-Raphaël. Je représente avec mon collègue qui va se présenter à vous le Député Maire de Saint-Raphaël.

Alfred GEISLER - Bonjour, je suis adjoint au Maire de Saint-Raphaël en charge de l'urbanisme et Président du SCOT Var Est.

Stéphanie VINCON - Bonjour, je suis chargée d'étude à la Chambre d'agriculture du Var et en charge de l'animation de l'est du département.

Patrice JADAULT - Bonjour. Je représente l'Institut national des appellations d'origine, l'INAO.

Robert CAIRE - Bonjour, je représente l'association ARLIFAD pour la réouverture de la ligne ferroviaire des Arcs Draguignan.

Jean-Marie LOUPOT - Je représente l'association des usagers de la gare des Arcs Draguignan.

Robert HENAFF - Je représente le Préfet François Leblond, Président de l'association LGV PACA.

Jean-Claude SAPPA - Association TGV Développement.

Frédéric ROUX - Aujourd'hui je représente le syndicat des propriétaires forestiers du Var.

Bernard MAUREL - Viticulteur à Vidauban.

Jacques MICHEL - Merci. On va tout de suite regarder l'ordre du jour. On prévoit quatre temps. Le premier est de vous présenter une rapide synthèse des groupes de travail précédents, ensuite de présenter la sélection de fuseaux de manière à ce que vous ayez tous les éléments ou renseignements que vous souhaitez avoir sur cette sélection. Et enfin, on fera bien évidemment un zoom sur les secteurs non pas de Toulon comme c'est écrit, mais de l'Est Var bien évidemment. Et puis on essaiera de préparer la réunion de la prochaine fois.

1. SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL PRÉCÉDENTS

Nicolas ALLA - Bonjour à tous. Je vous propose avant d'attaquer les fuseaux qui vont vous être présentés de faire un léger retour sur la période précédente. Donc vous vous souvenez que dans chacun des groupes et dans le vôtre, on avait rédigé tous ensemble des synthèses. Notre rôle a été de collecter vos avis, de les faire remonter en comité territorial, qui a siégé en Préfecture le 17 octobre. On a collationné les avis de tous les groupes, donc non seulement le vôtre, ceux du Var mais aussi ceux des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes dans un document qui fait

une centaine de pages. A côté de Madame, à sa droite, j'ai mis une pile de documents, il y en a une dizaine. N'hésitez pas à en prendre. C'est un document qui est sur le site internet et qui donne l'avis de tous les groupes dans la phase scénario, et donc qui sont passés en comité territorial.

Vous le savez, je vais passer à la diapo suivante, le 17 octobre, au vu de ces présentations, Monsieur le Préfet du Var a d'une part pris acte de la forte opposition sur différentes options qui étaient présentées avec les scénarios. Notamment forte opposition à la position d'une gare à l'est de Toulon, et forte opposition d'une ligne dans le sillon permien en site propre complet. Dès lors, au cours de ce comité territorial, Monsieur le Préfet nous a donné deux directives immédiatement. C'est de retirer ces deux propositions. Donc dans la suite de concertation, à partir d'aujourd'hui, on ne parle plus d'une gare à l'est de Toulon, et on ne parle plus d'une ligne complètement nouvelle dans le sillon permien.

Et Monsieur le Préfet, deuxième directive, nous a demandé de poursuivre la concertation en éliminant, en écartant ces deux options, et en ayant bien en tête la directive générale qui est de s'appuyer au maximum sur les infrastructures existantes, ou à défaut de privilégier les solutions d'enfouissement massif.

Voilà le cadre de discussion aujourd'hui. On a resserré les champs du possible. Pour vous qui êtes à l'extrémité du sillon permien, on va retenir surtout la deuxième directive : plus de ligne nouvelle complète dans le sillon permien, et toujours viser au maximum le jumelage avec les infrastructures existantes.

A partir d'aujourd'hui, on a donc au moins deux sessions. Puisque ce qui a été aussi entendu, c'était dans tous les groupes y compris dans le vôtre, vous aviez rappelé que vous considériez le délai de concertation trop bref. Donc il est en discussion aujourd'hui la possibilité de prolonger la concertation. Dans les discussions, il y aurait bien un comité de pilotage en décembre qui acterait les avancées dans les différents groupes et on regarde les modalités pour poursuivre au début d'année prochaine, la concertation, qui sera à peu près ce que nous sommes aujourd'hui.

Mais gardons l'objectif. Je reviendrai là-dessus après. Sur le planning qui s'affiche ici, vous vous souvenez qu'en première phase on vous avait proposé la zone d'étude préférentielle, qui était la zone sur laquelle nos bureaux d'études avaient travaillé - donc bureau d'études techniques, bureau d'études environnement, bureau d'études prospectives territoriales, bureau d'études de capacité d'exploitation pour les questions ferroviaires. Vous-mêmes, vous avez eu les sessions 1 et 2, d'où on a sorti les fuseaux qui vous sont soumis aujourd'hui et qui ont été présentés au comité territorial du 17 octobre.

On est aujourd'hui à ouvrir la deuxième partie, c'est-à-dire qu'on vous présente les fuseaux portés à la concertation. En parallèle, nos bureaux d'études procèdent à l'analyse multicritère dont on parlera beaucoup aujourd'hui. Et on peut se fixer si vous êtes d'accord d'avoir nos deux sessions - celle d'aujourd'hui et celle du 25 - pour discuter sur les fuseaux. Et comme précédemment, je vous proposerai de rédiger tous ensemble la position de votre groupe sur ces fuseaux, à faire remonter. Le prochain comité territorial est le 7 décembre. Donc je vous propose d'essayer de garder cette échéance, d'essayer de formuler. On va essayer de faire comme précédemment, de rédiger la position de votre groupe, ceci pour le 7 décembre, étant entendu que l'on évoque comme je vous le disais de pouvoir prolonger en début d'année prochaine, pour poursuivre et affiner si on n'arrive pas au bout de nos travaux.

Donc c'est pour ça que Jacques Michel tout à l'heure vous proposait pour être plus efficace que les fois précédentes, s'il y a des positions que vous tenez à mettre au compte-rendu, de les écrire tout au long de la séance sur une page blanche. Ce qui fait qu'en fin de séance, quand on rédige tous ensemble, ça va plus vite. Ce sera la collation de tout ce que vous aurez mis par écrit, qui vous paraît fort.

Donc je reviens en arrière. En parallèle de ça, dans votre secteur, vous nous aviez fait remonter, mis en exergue les gros enjeux hydrauliques et d'inondation. Les derniers événements ont prouvé

que maintenant c'est une occurrence assez fréquente. Nous avons mis en place un atelier. Nous avons réuni des organismes qui interviennent sur ces questions-là : le Conseil général, les services de l'Etat, en l'occurrence la DREAL et la DDT, l'échelon régional et l'échelon départemental, l'ONEMA qui est l'office national de l'eau et des milieux aquatiques, et la communauté de commune Cœur du Var, qui forment un groupe. Chacune de ces entités nous délègue ses experts sur la question. Le but est de nous aider à piloter des études hydrauliques sur le secteur de l'Argens.

L'atelier a siégé une première fois le 12 septembre. Non, c'est 12 octobre pardon. Donc au cours de cette première session, nous avons présenté l'avancement des études globales sur le projet, c'est-à-dire les études de recensement de toutes les sensibilités et leur cartographie. Il a été vu avec ces différentes administrations de parfaire la collecte des données, données qui sont souvent des données justement dans ces organismes.

Vous l'aviez sollicité, c'est de mobiliser un expert, mais un expert qui si possible a travaillé sur les événements précédents de l'Argens. Evidemment, il a été évoqué le PPRI en cours de réalisation. Il faut bien que les études en tiennent compte et avancent de concert. Et bien évidemment, le but de ce groupe dont on présentera à chaque fois les résultats dans votre groupe de concertation, c'est de définir les études hydrauliques nécessaires dans le projet LGV et d'en déduire les engagements que RFF devra prendre dans le cadre de sa maîtrise d'ouvrage.

Dès à présent, ce vers quoi RFF pense aller, c'est d'une part bien évidemment ce que je vous disais ici dans votre groupe, il faut bien évidemment que l'on étudie pour que l'ensemble des ouvrages LGV ait une transparence hydraulique totale, c'est-à-dire que l'impact soit nul voire amélioré si possible. Donc ça, évidemment ce sont les objectifs de la loi sur l'eau. Et dans la zone d'étude de l'Argens dont on parle, de modéliser tous les ouvrages, c'est-à-dire de prendre en compte dans les études non seulement les ouvrages ferroviaires sous notre maîtrise d'ouvrage, mais de prendre en compte le fonctionnement hydraulique général des zones et d'en tirer les conclusions.

Voilà un peu la philosophie sur ce volet hydraulique. Donc ce que je vous disais, ce que l'on vous propose, c'est qu'à chaque fois que l'atelier siègera, on prendra les conclusions, les avancées, et on vous les présentera de manière à ce qu'études et concertation se nourrissent mutuellement. La plaque tournante étant votre groupe.

Madame Meillaud-Boffard ?

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - La concertation se finit au 1^{er} décembre. Vous nous dites que l'atelier s'est tenu le 12 octobre, et que le prochain se tiendra en janvier 2012. C'est-à-dire un mois après la fin de la concertation. Vous nous emmenez où là ?

Nicolas ALLA - Je vous rappelle que la concertation ne finit pas en fin de cette année. La concertation finit à l'enquête publique. On se l'est déjà dit. Donc en fait on est dans la phase de sélection des fuseaux. Le but aujourd'hui est de caractériser les fuseaux, et de les comparer. Donc on pousse les études dans la phase fuseau, jusqu'à ce que les études soient discriminantes et permettent de comparer les fuseaux. Ensuite, en 2012, 2013 jusqu'en 2014, les études d'avant-projet démarrent, toujours avec une organisation de concertation. Et les études s'amenuisent et s'approfondissent jusqu'au dossier d'enquête publique.

Aujourd'hui, oui effectivement on vous propose des fuseaux dans le stade d'étude où nous sommes. C'est la procédure pour tous les grands projets d'infrastructure. On affine à chaque fois. Donc aujourd'hui, il est nécessaire de disposer d'études qui permettent de comparer des fuseaux, de caractériser si un est meilleur que l'autre, critère par critère. Donc aujourd'hui, le but sur le volet hydraulique est de pouvoir dire du fuseau que l'on vous propose, ou de ceux que l'on pourrait rajouter par la concertation, de quantifier quelle est la qualité d'un fuseau du point de vue hydraulique, quel est le moins impactant, le plus impactant, et de le quantifier si possible.

Evidemment, après, quand on poursuit les études, le fuseau qui sera retenu donnera lieu à des études hydrauliques extrêmement poussées. Mais c'est bien que plus on avance, plus les études s'affinent. Le but aujourd'hui est de pouvoir comparer les fuseaux.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Sauf que nous n'aurons pas accès à un droit de réponse. C'est-à-dire que ce sera une information à sens unique.

Nicolas ALLA - Non, je viens de dire que 2012, 2013, 2014, les études d'avant-projet sont menées. Et le dispositif de concertation se poursuivra. Les études se font tout le temps en concertation.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - La concertation ne comprendra plus de réunions comme actuellement.

Nicolas ALLA - Si, bien sûr.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - C'est une nouveauté puisque ça finit le 1^{er} décembre.

Nicolas ALLA - Non. Chaque phase a ses réunions de concertation. Donc là, on a fait le choix du scénario, on fait le choix de fuseaux, et ensuite toutes les études seront faites avec un dispositif de concertation qui les accompagne. Jusqu'au dossier d'enquête publique.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Le calendrier ne le montre pas.

Nicolas ALLA - Si. Prenez la charte de concertation, il est bien évoqué qu'à chaque fois qu'il y a étude, il y a concertation. Ça va toujours de pair. Ce que vous évoquez, c'est ce que l'on a montré ici, le calendrier des réunions que l'on s'est fixé court jusqu'à la fin de la phase fuseaux/scénario. Mais effectivement, nous rebâtirons un système qui sera vraisemblablement sur le même principe. Aujourd'hui, le système n'est pas défini. Mais tout le projet, c'est une concertation qui est continue.

Donc là où vous avez raison, c'est qu'aujourd'hui, le calendrier bâti est un calendrier qui court jusqu'à la fin de cette année. Donc comme je viens de l'évoquer, en janvier, en février, on va vraisemblablement recalculer les dates sur les fuseaux. Parce qu'on voit bien que ce ne sera pas achevé. Mais tout au long des études, ça se fera en concertation, avec un dispositif *ad hoc*.

Robert GIRAUDO - Par rapport à ce que vous venez de nous présenter, je suis un peu choqué. Vous nous dites, si j'ai bien compris, que les études préliminaires sont faites, qu'un fuseau sera choisi et qu'ensuite des études plus poussées vont être faites. Ce qui veut dire qu'en réalité, on va choisir un fuseau sans réellement être certain que c'est le meilleur fuseau. Imaginez que, ne serait-ce que pour des raisons hydrauliques dont on parlait, mais il y a énormément d'autres crues du même genre, on fait des premières études, on choisit un fuseau en disant « il faut que ça passe là », et les études plus poussées montrent qu'effectivement, c'est un mauvais choix.

Nicolas ALLA - Je n'ai pas dit ça. Justement, j'ai expliqué qu'aujourd'hui, il est nécessaire, sur tous les critères de la matrice multicritère de pouvoir caractériser chaque fuseau. Chaque fuseau doit être apprécié non pas subjectivement en disant « celui-là je l'aime bien, celui-là je ne l'aime pas ». C'est qu'on prend chaque fuseau, critère par critère, on le caractérise, jusqu'à ce que l'on puisse quantifier chaque fuseau pour pouvoir les comparer. Tant qu'on ne peut pas comparer, on pousse l'étude plus loin.

Je vais vous donner un exemple qui fait beaucoup parler de lui en ce moment. On a présenté à l'Ouest de Toulon des fuseaux très tranchés. L'un part complètement vers le circuit du Castellet, donc dans des zones qui ne sont pas trop habitées, pas trop cultivées, et un autre fuseau radicalement différent, qui fait beaucoup parler de lui, qui passe en bas dans la plaine, en pleine zone de l'AOC Bandol. Donc prenons le critère de la viticulture, aujourd'hui il n'est pas nécessaire de pousser très loin l'étude parcellaire viticole pour pouvoir dire rapidement qu'il y en a un du point de vue du critère viticole qui est très mauvais et l'autre qui est très bon.

Donc aujourd'hui, si on fait simplement la mesure surfacique de l'impact des fuseaux sur les zones agricoles, on n'arrive pas à les comparer. Chaque fuseau a à peu près la même emprise, et on a

du mal à comparer. Donc là, sous l'impulsion de la Chambre d'agriculture, de l'INAO, on nous dit qu'il faut pousser plus loin, qu'il faut prendre des indicateurs économiques, qu'il faut peut-être descendre au niveau du domaine, de la parcelle. Donc voilà un exemple qui illustre bien : tant que l'on n'arrive pas à séparer les fuseaux, à les discriminer, on pousse les études. Encore une fois, dans le Bandol, on ne va pas aller bien loin pour voir qu'il y en a un qui est extrêmement impactant. Je ne prends que le critère viticole, mais on passe en revue tous les critères.

Par contre, effectivement, dans le sillon permien, on voit qu'il faut descendre à un degré d'étude, avec des indicateurs beaucoup plus précis.

Là, pour l'enjeu hydraulique, ça va être la même chose. Vous verrez que dans la zone il y a deux grandes familles de fuseaux. Un qui est, je parle de la zone du Muy, dans la plaine de l'Argens, l'autre qui est justement fait pour l'éviter et passer au Nord. On va, sans pousser très loin les études, pouvoir dire que du point de vue hydraulique, il y a un fuseau qui est plus performant que l'autre.

Donc les études sont poussées à fond, et dans le choix du fuseau, il ne s'agit pas de faire un choix *a priori* en disant on jette les dés et on verra bien demain si c'était le bon choix. Le but est de pouvoir les quantifier et les sélectionner. Et une fois effectivement qu'il y en a un qui est sélectionné, après effectivement il y a des modélisations numériques et des écoulements, des études hydrauliques complexes qui seront déroulées.

Par contre, on n'exclut pas non plus un jour sur un critère donné une marche arrière. C'est-à-dire, si je prends le phénomène karstique, qui est mentionné à plusieurs endroits, parce qu'on a beaucoup le cas, les karsts sont des choses très difficiles à reconnaître puisqu'il faut envoyer des spéléologues, on n'exclut pas à un moment donné, si on se rend compte ou qu'on découvre que les karsts sont beaucoup plus importants dans un massif, peut-être de faire marche arrière. De dire un jour attendez, on découvre là un système karstique plus important que prévu, et bien on fera une marche arrière, on changera légèrement de fuseau.

Donc le but aujourd'hui est de cheminer et d'affiner les choix. Ensuite on va essayer de retenir un fuseau donné, puis de pousser les études jusqu'au bout.

Robert GIRAUDO - Ce qui me gêne un petit peu est que dans votre système de choix, on ne connaît pas à l'avance les pondérations qui seront faites. Quel poids auront la viticulture, les problèmes hydrauliques, les problèmes d'habitat, ou les problèmes environnementaux ?

Chaque tracé a des points forts et des points faibles, sachant que globalement ils sont tous très impactants. Un choix va être fait, aujourd'hui on va en concertation, mais on ne sait pas quelle sera la pondération de chaque secteur. C'est quasiment...

Nicolas ALLA - Vous avez entièrement raison. Donc le principe est de ne pas pondérer les critères. C'est pour ça qu'il y a des groupes où les acteurs représentent chaque sensibilité. Chaque acteur aura sa propre pondération. C'est-à-dire que les représentants du monde viticole vont subjectivement extrêmement pondérer le critère viticole. On va avoir des hydrogéologues qui vont pondérer le critère karstique de manière prépondérante. Les gens de la FNAUT, les usagers des transports vont nous pondérer les critères transport beaucoup plus. On sent bien effectivement que suivant ce que vous représentez ici dans la salle, vous aurez chacun votre pondération intrinsèque. Donc la seule manière de s'en sortir est de faire ces groupes de concertation, qui permettent la confrontation des avis. Alors ce n'est pas un vote, ce n'est pas le pugilat, c'est la discussion. C'est pour ça qu'il y a ces groupes de concertation, pour confronter tous les points de vue, chacun défendant sa hiérarchie de critères, et d'essayer d'en tirer des consensus.

Evidemment, comme il y a plein de critères, on n'aura pas un consensus général sur tout. Mais le travail que l'on fait ici, c'est de pouvoir, en vue du comité territorial du 7 décembre, et ensuite en janvier, hiérarchiser les fuseaux, soit totalement, soit par section, soit par morceau. C'est la méthode que l'on vous propose. Il n'y a pas de pondération *a priori*, comme ça pouvait se faire sur

d'autres projets il y a quelques années, où le maître d'ouvrage faisait ses critères, mettait sa pondération, et faisait un total et celui qui avait le plus de points était le fuseau.

La méthode qu'on vous propose est de confronter les critères et d'essayer de voir s'il sort un fuseau qui globalement paraît meilleur que l'autre. On va vous présenter les fuseaux. L'étude multicritère est en cours, mais on a déjà quelques premiers résultats grossiers que l'on va vous présenter, ce qui permettra...

Je vous propose d'en attendre la présentation, ce qui vous permettra de figer les idées. Il y a déjà des choses qui en sortent.

Monsieur ?

Jacques GONZALEZ - Disons qu'en parlant de fuseaux, en ce qui concerne notre groupe de travail Est Var, finalement, vous ne nous proposez que deux choix, F1 et F2. Nous qui sommes dans le Canton du Muy qui regroupe le Muy, Roquebrune-sur-Argens et Puget-sur-Argens - Fréjus doit aussi avoir des problèmes - en étudiant de plus près, parce que nous connaissons très bien notre canton, on s'aperçoit au travers de ces fuseaux que quel que soit le fuseau que vous aurez choisi, il y a des points très durs. Et justement, même sur le plan technique. Moi, je me pose la question en tant qu'ancien technicien de bureau d'études, les personnes qui ont fait ces fuseaux ont-elles regardé les problèmes techniques concernant les caractéristiques d'une LGV ? Quand on sait qu'une LGV au point de vue pente et rampe, c'est entre 3,5 et 5 pour mille, en rayon de courbure, c'est 4 000 mètres en gros. Et là, en étudiant ça de plus près, je m'aperçois que ces fuseaux, sur le plan technique, sont très peu compatibles. Alors je ne sais pas comment le choix va être fait. En ce qui me concerne, je ne vais pas donner un chèque en blanc à RFF sur les fuseaux F1 ou sur le fuseau F2. Sachant qu'il va y avoir de très très gros problèmes techniques, et qui vont coûter très très cher.

Nicolas ALLA - Chaque fuseau effectivement est possible techniquement. La pente, c'est 35 pour mille, donc 3,5 %. Les rayons de courbure que vous évoquez peuvent être plus courts, dans un rayon plus serré. Comme on l'avait évoqué sur ce projet-là, on ne vise pas la grande vitesse à 320 ou 350. Donc c'est pour ça que vous avez des rayons qui peuvent être assez courts.

Je n'ai pas commenté les documents que l'on vous a remis, ce sont les documents que vous avez pu trouver sur le site internet. Vous avez un atlas de cartes, et vous avez un ensemble de fiches. Chaque fiche décrit un fuseau. Vous avez notamment dedans deux valeurs qui répondent à ce que vous dites qui sont le temps de parcours moyen et les longueurs. Dans le temps de parcours moyen, vous voyez selon les fiches que ça varie.

Les fuseaux n'ont pas tous les mêmes spécificités. Vous avez la vitesse qui augmente ou chute en fonction des fuseaux et en fonction des rayons de courbure.

Jacques GONZALEZ - Je vous coupe là. Sur les fiches F1 et F2, on peut lire que le temps de parcours 6 minutes, et dessous vitesse moyenne 300 kilomètres/heure. Et vous dites que vous allez faire des études qui n'iront pas jusqu'à 300 kilomètres/heure, que vous allez baisser la vitesse. Il y a contradiction avec vos documents.

Nicolas ALLA - Non. Vous regardez sur ce tronçon-là, qui est assez favorable aux vitesses. Vous prenez le sillon permien, il y a des endroits où on descend à 180 ou 190.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Mais il y a aussi des endroits où on monte à 330.

Nicolas ALLA - Voilà. On rappelle que l'objectif, c'est Marseille-Nice en une heure.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Mais vous mettez vitesse moyenne. Vitesse moyenne, 300 kilomètres/heure.

Frédéric ROUX - Sur ce tronçon. Les rayons de courbure sont à 7 kilomètres sur ce tronçon.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Alors ne dites pas que vous faites du 220 !

Jacques MICHEL - Il y a une recherche de vitesse de 220 kilomètres/heure en moyenne. La moyenne, ça sous-entend qu'il y a des portions plus rapides et des portions moins rapides. Parce qu'on sait qu'il y aura des portions moins rapides.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Oui, mais quand un train passe à 300 à l'heure devant une maison et quand il passe à moins de 200 à l'heure, ce n'est pas tout à fait la même chose.

Nicolas ALLA - Ce n'est pas tout à fait la même chose. Mais pour avoir un 220 en moyenne, quand vous avez des zones à 190, il faut bien que vous ayez des zones plus rapides pour compenser les chutes de vitesse. Les chutes de vitesse, vous les avez dans les rayons serrés de certaines parties du tracé, vous les avez à l'approche des gares, vous les avez dans les traversées souterraines. Donc vous avez effectivement tout au long du tracé, dans l'ensemble complet de fiches, vous verrez que la vitesse varie énormément suivant les fuseaux.

Jacques MICHEL - Je propose que l'on avance un petit plus sur la présentation des fuseaux, et qu'on revienne ensuite en détail sur les éléments que vous venez d'aborder, sur pourquoi le F1, pourquoi le F2, pourquoi il n'y a pas d'autres passages qui ont été envisagés... Parce que ce sont des éléments qui sont exactement dans l'ordre du jour.

2. PRÉSENTATION DES FUSEAUX

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, c'est de parcourir les fuseaux. A l'écran, vous avez un système de cartes en trois dimensions. On va se rendre sur chaque partie du tracé, et on peut descendre assez loin. Donc s'il y a des points particuliers de visibilité, de choses comme ça, vous m'arrêter à la demande, et on examine secteur par secteur. Donc ce que je vous propose, c'est de regarder la zone de votre groupe. On peut si vous le souhaitez voir le Var en entier, mais je vous propose de nous positionner d'abord sur votre secteur.

Patrice JADAULT - Je pense qu'il serait intéressant de regarder le tracé sur la commune de Vidauban.

Nicolas ALLA - Dans votre groupe, on va partir du Cannet-des-Maures jusqu'à la limite des Alpes-Maritimes. Alors en préambule, vous vous souvenez du code de couleur qu'il y a sur les atlas que l'on vous a distribués, et qui est le même à l'écran. Donc lorsque les fuseaux sont de couleur sombre, marron ou rouge foncé, c'est une proposition de passage en tunnel. Donc là, simplement souvent parce que le relief l'impose. Un tunnel, on a une couverture au-dessus du tube qui est suffisante pour pouvoir creuser en tunnel.

La seconde couleur, qui est la couleur jaune, c'est qu'on estime qu'un passage en surface est possible. Ensuite, on a une couleur orangée qui est le mix des deux, que l'on a appelée je crois « indéterminé » ou « à fixer ». Donc en fait, c'est une solution d'insertion, d'enfouissement, qui peut être de la tranchée ou de la tranchée couverte. Et l'indétermination peut être de deux natures. Ou bien c'est parce qu'il faut déterminer la profondeur du tracé c'est-à-dire évidemment, si on a un tunnel qui sort ensuite en surface, plus on enfonce le tunnel, plus la sortie sera loin. Et inversement, plus on monte le tunnel, plus la sortie du tunnel sera proche. Donc ça peut être une incertitude qui peut être liée à l'indétermination de ce que l'on appelle le profil en long, ou bien c'est une indétermination, c'est-à-dire qu'en fait, c'est à discuter avec vous si on fait de l'enfouissement. Enfouissement en tranchées, en tranchées couvertes. Ce sont des modalités d'insertion qui sont à caler.

Je vais aller sur la zone. On va commencer au Cannet.

Robert GIRAUDO - Les coûts qui sont annoncés... Parce que notre secteur, entre Gonfaron et Le Muy, c'est le secteur où il y a le moins de tunnels de proposés par rapport aux autres secteurs. C'est d'ailleurs quelque chose qui est assez remarquable. Les coûts qui sont proposés sont donc

les coûts de passage en aérien. 0,9 milliard d'euros par exemple, sachant qu'il y a marqué 0 kilomètre minimum de tunnel.

Jacques MICHEL - Quand il y a écrit 0 kilomètre de tunnel, ça veut dire que dans l'estimation des coûts de ce tronçon, il n'est pas considéré de tunnel. Quand il y a des passages *a priori* en tunnel, bien évidemment le coût du tunnel est évalué à sa valeur technique. Quand c'est indéterminé, il y a une quote-part qui est prise, entre le passage en surface et le passage en tunnel.

Robert GIRAUDO - Ce qui veut dire qu'entre Pierrefeu et Le Muy, il n'y a pas un seul kilomètre de tunnel de prévu. Est-ce que c'est parce qu'on n'a pas été assez virulents ? Est-ce que c'est parce qu'il n'y a pas eu assez de positions fermes pour dénoncer la LGV ? Qu'est-ce qui peut expliquer ça ? Parce que de partout ailleurs, dans les Alpes-Maritimes, ils sont à 90 % de tunnels. A Marseille, c'est pareil. A Toulon, c'est pareil. Et chez nous, il n'y a pas un kilomètre de tunnel.

Frédéric ROUX - Ca dépend des fuseaux.

Nicolas ALLA - On va les passer tous en revue. Vous voyez les zones en marron, donc ce sont des tunnels.

Robert HENAFF - Tournez la page, la page d'après vous avez 7 kilomètres de tunnel.

Robert GIRAUDO - Il y en a un qui a 3 kilomètres. Le 7 kilomètres, celui qui part par le Nord de Vidauban, par Astros, et là effectivement, il n'y a pas d'autre possibilité. On va traverser un secteur très accidenté. Mais à part ça, par le reste, ça passe Taradeau, Vidauban, il n'y a pas un kilomètre de tunnel qui est prévu, alors même que ça passe dans des zones habitées importantes.

Nicolas ALLA - Non. La zone de tunnel, comme d'autres acteurs le disaient ici, il y a des fuseaux qui proposent des tunnels. Donc il y a bien des tunnels proposés sur votre secteur. Il est en couleur marron. Maintenant, il est évident que comparé aux Alpes-Maritimes, il est évident que la condition est pour beaucoup le relief. Donc le relief des Alpes-Maritimes n'est pas le même que les zones de plaine que l'on a ici, d'où le différentiel. Dans d'autres groupes, des gens nous disaient : vous n'avez qu'à entrer en tunnel à la sortie des Bouches-du-Rhône, et sortir du tunnel au Muy ou à Tanneron, ou même en Italie. Ce sont des positions que l'on peut enregistrer, mais le cadre de la concertation, c'est de trouver un projet acceptable et faisable. Acceptable, c'est la concertation. Mais faisable, il est bien évident qu'on ne peut pas dire aux gens « rassurez-vous, on part d'Aix-en-Provence, on arrive à l'Italie tout en tunnel ». Ce n'est pas...

Robert GIRAUDO - Si je dis ça, c'est parce qu'il y a des zones qui sont proposées en tunnel. Par exemple, pour la cave coopérative de Vidauban, si on passe par Vidauban Sud, il y a une dizaine de kilomètres qui peuvent être faits en tunnel. Mais c'est une proposition, sachant que si on passe en surface à cet endroit-là, la cave coopérative de Vidauban peut mettre la clé sous la porte.

Nicolas ALLA - C'est exactement ce que vous dites. Les trois couleurs, c'est ce que nous vous proposons aujourd'hui. Donc c'est la base de départ de la discussion aujourd'hui. On aurait pu venir en disant « on vous met une couleur tout en bleu, et on discute ensemble où est le tunnel, et *cætera* ». Donc pour gagner du temps sur la discussion, ce qu'on vous propose, c'est une première analyse, notamment une analyse de relief qui demande déjà pas mal de temps d'analyse technique. Ce qu'on vous propose, c'est un état zéro de discussion, et puis le but est que vous nous disiez : non, là il y a un enjeu. Vous nous demandez, vous dites « moi je veux un passage... ». L'exemple, c'est Solliès-Pont, Monsieur le Maire nous dit « Moi je veux une insertion souterraine ».

Donc c'est le but ici. C'est que vous réagissiez par rapport à la proposition que l'on fait. La proposition, elle est technique, c'est-à-dire que c'est une analyse du relief qui nous induit à caler le jaune, et le marron foncé. L'orangé, encore une fois, c'est la zone d'incertitude. Donc soit incertitude technique, soit justement à discuter avec vous. Il y a des zones, je pense ici Vidauban effectivement vous l'évoquez. Vous verrez qu'on a mis beaucoup de couleurs, parce qu'on est conscients qu'au-delà des questions de relief, c'est une zone extrêmement délicate à franchir.

Donc on vient déjà devant vous en disant que l'on est conscient qu'il va falloir une insertion particulière parce que l'environnement est très complexe. Donc on vient en vous disant « discutons ensemble des conditions d'insertion. »

Donc ce que je vous propose est de parcourir votre zone. Je suis parti d'un petit peu loin. Je le lis en même temps, parce qu'à la distance où vous êtes, vous ne pouvez peut-être pas le lire. Donc la petite étiquette ici, c'est le Cannet-des-Maures.

Excusez-moi, j'ai oublié : la quatrième couleur, ce sont les positions de gare. Le bleu qui est au fond, ce sont les sites de gare du Muy. Donc nous sortons du sillon permien. Ici, on a Gonfaron. Et on a retenu deux options, qui sont toujours des options de jumelage avec les infrastructures existantes. Ici, sur la gauche, au Nord-Est, c'est le jumelage avec la voie ferrée. L'autre option ici très tranchée, c'est le jumelage avec l'autoroute.

Sachant que le groupe de concertation, vos confrères du sillon permien, ont largement discuté de ces deux options. Et le passage de Gonfaron par l'arrière, par le relief, semble aujourd'hui la solution la moins critiquée.

J'avance ici sur le Cannet-des-Maures. La solution ici, autre objectif, vous avez ici le long alignement de voie ferrée et de nationale. On est toujours dans l'objectif de longer le plus possible les infrastructures existantes. Le passage du Cannet-des-Maures, il y a le passage ici le long de la voie ferrée, et on file le long de la voie ferrée ici. C'est ce passage au centre qui présente comme difficulté, on va dire comme enjeu, ici il y a des zones de projet qui sont Var Ecopole, et qui sont exactement ici sous la petite main, et ici. Ça veut dire que si on passe là, ça veut dire qu'il y aura à monter un projet commun, c'est-à-dire de rendre compatible le passage de la ligne avec la zone de projet qui est plus que communale, Var Ecopole. Donc c'est ce fuseau-là.

Ici, arrivant le long de l'autoroute. Les difficultés que l'on a c'est que l'autoroute fait des courbes et contrecourbes que l'on n'arrive plus à suivre. On a ici sur le côté des zones naturelles d'enjeu particulier. Donc le long de l'autoroute ça peut encore aller. Là, au centre, on a une difficulté de franchissement ici. Parce que l'aboutissement de l'autoroute nous mène dans une zone qui n'est pas extrêmement compatible. Et évidemment toujours, la ligne noire qui est ici, c'est, vous savez, ce que l'on a défini, c'est la zone d'étude préférentielle qui, bien évidemment, contourne l'aérodrome.

La troisième... Les autres fuseaux proposent de continuer complètement à suivre la voie ferrée, et donc de contourner légèrement sur le Nord.

Arrivée à Vidauban, donc là effectivement c'est un nœud de projets particulièrement complexe. Le passage de la voie ferrée passe en plein centre-ville. Donc il nous avait semblé, et on l'avait évoqué ensemble, extrêmement difficile de tenter de suivre la voie ferrée. Au prix de démolition dans les zones urbaines. Donc on vous propose deux options très tranchées. Evidemment, si ce n'est pas au centre, c'est ou un coup au Nord, ou un coup au Sud. Grosse difficulté, c'est que côté Sud, ici, on a des zones relativement urbanisées, qui correspondent à la tâche orangée que l'on vous propose. On est bien conscients qu'il va falloir faire des mesures d'insertion particulière compte tenu de tout l'habitat qui est ici. On a effectivement après une zone de relief. Donc là, il y a des tâches brunes. On sait que vues les contraintes qu'évoquait Monsieur, on est certain de devoir passer dans des tunnels, avec des couvertures importantes. Et ensuite on poursuit, on verra.

Si c'est côté Nord, c'est tout aussi complexe et difficile. Donc là, on attaque du relief. Donc à la limite on peut dire que les zones habitées sur les reliefs sont à peu près tranquilles. Mais en pied de relief, ici, on a des zones habitées relativement importantes, un hameau assez important. Donc là, il y a une grosse difficulté.

On arrive ensuite, le passage de la vallée de l'Argens et le relief suivant. Donc là, on a la qualité paysagère de toute la vallée de l'Argens qui est extrêmement délicate. Et poursuivant un petit peu plus loin, là on a deux options. C'est soit continuer à suivre la voie ferrée existante - c'est le fuseau

qui est ici en haut - soit de tenter de retraverser la plaine pour rejoindre ensuite le Sud, puisqu'on a bien noté dans la première phase de concertation dans votre groupe qu'une très large majorité, ou même unanimité, je ne sais plus, vous nous avez dit que dans le Sud des Arcs, dans toute la suite, vous souhaitiez que le projet soit le plus possible au Sud de la vallée, contre l'autoroute, voire des fois au-delà. Donc c'est pour ça que les fuseaux qui sont ici, on les a tous rabattus sur le côté Sud.

Pour revenir sur la problématique de Vidauban, si on veut suivre votre suggestion d'être le plus possible au Sud, c'est pour ça qu'il y a ce fuseau qui essaye de retraverser, pour venir suivre, mais on se prend quand même la vallée de l'Argens en plein axe longitudinal. Ce qui est quand même extrêmement délicat.

Je poursuis le balayage général, ensuite on reviendra suivant vos questions sur des points particuliers. Donc là aussi, le fuseau Nord, l'autre difficulté, c'est que l'on commence à se rapprocher de Taradeau, qui était jusqu'à présent peu impacté. Et donc là, on vient inquiéter d'autres personnes.

Sur la suite ici, les deux grands enjeux puisqu'ici si je zoome, on a une grosse divergence. Ici, c'est ce qu'on pouvait trouver peut-être de plus naturel, qui est dans la directive de toujours rester le long des infrastructures pour essayer de ne pas fragmenter le territoire ou de ne pas toucher des zones encore vierges. Donc il y avait cette gamme de fuseaux qui passent par le Sud, mais qui a le gros inconvénient, puisqu'on parlait d'études hydrauliques tout à l'heure, on sait d'ores et déjà, puisqu'on est là dans la Vallée de l'Argens, qu'on a là une caractéristique hydraulique qui sera extrêmement délicate. C'est pour cela que l'on a créé le fuseau qui est en haut. La commune du Muy nous avait bien spécifié qu'elle ne souhaitait absolument pas avoir un passage par le Sud. Donc on a créé ce fuseau au Nord, qui lui permet de quitter la Vallée de l'Argens beaucoup plus tôt et de ne pas passer dans la zone jugée la plus délicate. Mais ce fuseau a un désagrément, c'est qu'il monte dans des zones qui sont aujourd'hui relativement vierges de toute infrastructure. Donc on vient créer une saignée dans un paysage jusqu'alors épargné.

Poursuivant ensuite, on a dans la zone de Puget-sur-Argens le fuseau... Donc on avait un seul fuseau, bien qu'il y ait des sous-variantes qui s'éclatent en trois. En fait, le fuseau le plus au centre est celui qui *a priori* nous semble le plus simple et le plus direct. Il passe dans des zones... C'est de la forêt domaniale, c'est près des zones militaires. Donc on a mis quand même ici zones d'insertion, puisqu'il faut localement bien l'intégrer.

Jean CAYRON - Excusez-moi. Là, vous avez des campings qui accueillent des milliers de touristes.

Nicolas ALLA - Tout à fait. D'où effectivement ici ces deux divergences-là, qui sont la même philosophie générale de passage, essayer de trouver des zones de tunnel dans cette zone-là où il y a des campings, les zones militaires, les aménagements paysagers importants, et d'essayer de trouver le meilleur passage possible entre ces trois variantes.

Jacques GONZALEZ - Avant la divergence, plus bas, à l'endroit où ça tangente l'autoroute, il y a un très grand complexe qui est l'Oasis Village. Je ne sais pas si vous avez été voir de près ce que représente L'Oasis Village, et ce qu'il accueille pendant l'été de touristes. Ça va faire un massacre. Je ne sais pas comment vous allez traiter ce problème. C'est vraiment un point dur.

Nicolas ALLA - C'est cette zone qui est ici.

Jacques GONZALEZ - Voilà, c'est tout cet ensemble. C'est un complexe qui est énorme.

Nicolas ALLA - On ne nie pas la difficulté effectivement. On ne nie pas la difficulté.

Jacques GONZALEZ - Ça passe en mode d'insertion. Passage en surface.

Nicolas ALLA - Typiquement, c'est ce que l'on peut enregistrer aujourd'hui. C'est que vous nous disiez, quittant l'autoroute, il est nécessaire de tirer la couleur orangée jusque-là, c'est-à-dire d'essayer de descendre, de se mettre sous la surface.

Jacques GONZALEZ - Ce complexe est dans la commune de Puget. Il n'est pas là l'adjoint ? C'est vraiment un point dur. Avec les lacets de l'Argens aussi.

Jacques MICHEL - On note ce point-là.

Nicolas ALLA - Je vous propose qu'on l'enregistre. On le fait bien figurer dans le PV de fin de séance, effectivement de voir le franchissement sur ce point-là en particulier.

Donc si je reprends de l'altitude sur les fuseaux, la sortie ensuite du département. On l'a arrêté ici, puisqu'arrivé au seuil du massif Tanneron-Esterel, c'est forcément du passage en tunnel puisqu'on n'arrive pas à passer par-dessus. Donc là, on finit en tunnel, et ça re-débouche ensuite dans les Alpes-Maritimes. Vous avez ici le lac de Saint-Cassien. Donc on propose là une solution unique. On a un goulet d'étranglement qui est passé au Sud du lac de Saint-Cassien, et évidemment de ne pas passer dans l'Esterel. Donc là, on dit nous qu'on a un point de passage qui nous semble obligé. Puis ensuite du tunnel.

Jean-Louis LE MOAL - Vous êtes en jaune à l'heure actuelle. Vous nous parlez de tunnel dans l'Esterel et au niveau du Tanneron, comme nous l'avons demandé. C'est très agréable de vous l'entendre dire. Maintenant, je vois que c'est bien en jaune, et ce n'est pas du tout la couleur d'un tunnel.

Nicolas ALLA - Le jaune ici, c'est du passage surface. Donc là, on propose de passer à ras de l'autoroute, entre la fin du lac, puis ensuite de plonger. Donc l'orangé, c'est simplement l'entrée progressive dans le massif. Donc comme je le disais, on met couleur tunnel dès qu'on a une couverture d'au moins une fois et demie le diamètre. Le diamètre d'un tunnel, c'est de l'ordre de 10 mètres. Donc il faut que l'on ait au moins 15 mètres au-dessus de la tête. Tant qu'il n'y a pas cette couverture, on le symbolise en orangé parce que là, effectivement, ça peut être de la trémie d'entrée. C'est-à-dire qu'on est encore visible en surface, ou en tout cas en travaux, ça veut dire qu'il y a quand même une ouverture sur le dessus, donc il y a quand même un impact. On cesse de mettre la couleur orangée là où on estime qu'il n'y a plus d'impact en surface, là où il y a la couverture nécessaire. Et c'est un creusement dans le massif. Normalement, chaque tunnel doit être précédé d'une partie orangée qui veut dire « attention, pour créer le tunnel, il y a de la perturbation ».

Jean-Louis LE MOAL - Donc on peut prendre acte aujourd'hui que vous avez pris note, et bonne note, que l'Esterel qui est donc une zone protégée restera une zone de tunnels. Egalement pour le Tanneron.

Nicolas ALLA - Tout à fait. Vous pouvez noter que pour ces deux massifs, on ne propose pas autre chose que du passage en tunnel.

Serge KOSTER - Pour la partie jaune au Sud du lac de Saint-Cassien. C'est là que j'habite. Pourquoi en jaune, et pourquoi ne pas continuer en tunnel ? On est là à 150 mètres.

Nicolas ALLA - Vous êtes dans le hameau, rappelez-moi le nom ?

Serge KOSTER - Les Esterêts-du-Lac.

Nicolas ALLA - Voilà. Le hameau des Esterêts effectivement finit ici. C'est pour cela que l'on a symbolisé ici la couleur orangée. C'est-à-dire que l'on propose de s'enfoncer un peu dans le terrain pour que visuellement, phoniquement, *et cætera*, on soit le moins impactant possible. En revanche, ici, au moment du passage du lac, pour tous les enjeux qui sont liés au lac et aux infrastructures, il nous a semblé délicat de passer dessous. C'est pour cela qu'ici, on se dit qu'on a un goulot d'étranglement latéralement, c'est-à-dire qu'il y a le lac, l'autoroute, et aussi en

profondeur. On propose de passer en surface, et de ne pas chercher à passer sous le niveau du lac.

Serge KOSTER - Très bien. Alors étant donné que j'habite là, on devait faire une route justement aux Esterêts-du-Lac. J'ai averti, j'ai dit « attention, ça fait écho ». Pour preuve, un chasseur, qui était là avec les élus, j'ai dit « allez, tire ». Ça fait écho, c'est énorme. Retenez bien, ça fait écho. Pour ceux qui vivent là, on entend l'autoroute. Si demain il y a un train, vous voyez un peu. Ça fait écho. Et je vous invite même à venir un jour chez moi, avec un fusil de chasse. Vous serez très surpris. La partie jaune je parle.

Jacques GONZALEZ - Surtout dans la partie où vous avez la petite main, vous avez le lotissement qui tangente presque l'autoroute. Donc ça va être techniquement le seul passage obligé. Là où vous avez la petite flèche, entre le bout du lotissement et l'autoroute. Le passage risque d'être là. Et c'est vrai qu'à la vitesse où ça va passer, les gens ne pourront pas dormir. C'est garanti. Le lotissement, il faudra peut-être le détruire.

Serge KOSTER - Exact. C'est la sortie 39, Les Adrets. A la sortie du péage Les Adrets jusque chez nous, par la route, il n'y a qu'un kilomètre. Et on entend l'autoroute.

Nicolas ALLA - Ce que je peux vous proposer pour la séance prochaine est peut-être de faire un bout d'étude plus fin sur cette partie-là. Comme là les contraintes sont déjà bien matérialisées, on voit la partie bâtie, l'autoroute, c'est essayer de vous préciser quelles pourraient être les conditions d'insertion, ce que l'on est capable de faire avec ces contraintes.

Robert HENAFF - Quelle est la distance entre l'autoroute et le lotissement ?

Nicolas ALLA - Je vais vous le dire. Aujourd'hui, si je prends ici, vous avez 198 mètres. Donc 200 mètres.

Jacques MICHEL - Donc il y a la place de faire une voie, et éventuellement en trémie, en tranchée, ou quelque chose comme ça.

Par rapport à l'objection qui a été faite « les gens ne pourront plus dormir », il y a très peu de TGV la nuit. C'est uniquement par rapport à cette objection.

Frédéric ROUX - Il n'y a pas que la nuit. Il y a la sieste. Tu es en Provence ici !

Serge KOSTER - Je n'en ai pas parlé, mais pourquoi ne pas faire un tube, une buse ?

Jacques MICHEL - Ça revient à de la tranchée couverte. Ou à un tunnel en surface. A ce moment-là, il suffit de mettre des protections anti-bruit.

Nicolas ALLA - Mais là, on se rejoint complètement. Encore une fois, si on a mis la couleur orangée d'entrée, c'est qu'on est prêt à dire que là, il faut des conditions d'insertion particulières.

Ce que je vous propose, c'est comme là les conditions techniques sont d'ores et déjà bien calées - puisque le lac est là, l'autoroute est là, et le lotissement est là - on peut peut-être vous faire un petit focus dès à présent, en disant ce qui est géométriquement possible. Parce que là, le fuseau est assez large puisqu'il fait un peu comme partout, il fait 700 mètres. Donc c'est à peu près la largeur du fuseau. On peut peut-être essayer dès à présent de pincer un peu, pour voir ce que ça donne.

Frédéric ROUX - Tu ne peux pas couper sous l'autoroute ? Couper le virage ?

Nicolas ALLA - Le problème c'est que là, on rejoint un peu ce que disait Monsieur, c'est le massif de l'Esterel, on a la commune des Adrets, on a des problématiques d'incendie de forêt. Alors après, effectivement, c'est tirer un gigantesque tunnel...

Frédéric ROUX - Pas si loin. De l'autre côté. Au lieu de passer entre le lac et l'autoroute, tu tires une ligne droite. Avec deux petits viaducs. Tu passes sous l'autoroute, tu fais un petit viaduc pour la vallée, et après tu passes en tunnel. Et en plus, ça te permettrait de faire un passage sous l'autoroute pour les pompiers. Parce qu'ici, ils ne peuvent pas traverser.

Nicolas ALLA - Je vous propose qu'on l'étudie. Est-ce que ça fait nécessairement un viaduc ici ou pas ? On rentre en souterrain ici, et on voit si on est capable de sortir de l'autre côté. Donc qu'est-ce que ça signifie en termes de longueur de tunnel et financièrement, et est-ce qu'on peut éviter dans ce cas-là de sortir en viaduc en plein milieu. Parce qu'on est d'accord que si on traverse l'Esterel, c'est sans jamais en sortir.

J'ai 1,7 kilomètre. Donc si c'est là, 1,5 kilomètre. Donc OK. On le regarde.

Frédéric ROUX - Ça t'évite de passer sous le lac, ou sur le lac.

Nicolas ALLA - Alors ce que je vous propose, c'est de re-parcourir en sens inverse, et puis on enregistre vos réactions à chaque fois.

Là, on a trois options très tranchées. Est-ce que certains d'entre vous veulent prendre la parole sur chacune des trois ? Il y en a une ici qui longe le plus possible l'autoroute et en tunnel.

Jacques GONZALEZ - Si vous regardez, entre le tracé médian et le tracé à droite, c'est toute une zone en plein milieu où il y a tous les campings de Fréjus qui vont jusqu'à côté du terrain militaire. Là, vous avez tous les campings de Fréjus.

Nicolas ALLA - On va les regarder dans le détail. Ici, vous avez le musée des troupes de marine, le quartier Lecoq ici, le Capitou de l'Esterel. Donc en fait ici, on propose d'arriver ici, des conditions d'enfouissement, et d'être en tunnel sous le Capitou de l'Esterel, et d'en ressortir dans cette zone-là.

Celui du milieu, le Pin de la Lègue est là ici sous la petite main. C'est le principe de le longer par le dessus, avec le champ de tir qui est là. Et le troisième, ici on a le centre d'enfouissement des ordures ménagères qui est ici, donc passer juste en dessous.

Jacques GONZALEZ - La déchetterie de Bagnols.

Nicolas ALLA - Déchetterie de Bagnols. Vous avez tout à fait raison. Là, vous nous signalez effectivement les résidences de vacances en particulier.

Jacques GONZALEZ - Elles partent depuis le péage du Capitou, et elles vont jusqu'au champ de tir.

Nicolas ALLA - Oui tout ça. On a les deux symboles ici. Clairement, l'idée est de passer entre les bâtiments militaires et les zones de camping en s'enfouissant.

Jacques MICHEL - Ou s'enfuir avant la caserne.

Nicolas ALLA - La deuxième ici est clairement de passer au-dessus du Pin de la Lègue. Et la troisième c'est d'aller chercher le relief. D'aller vers le centre d'enfouissement de déchets. Le tunnel, ici, il fait 600 à 700 mètres.

Frédéric ROUX - On peut même le faire un peu plus long.

Nicolas ALLA - J'essaie de vous montrer le relief, mais on a relief qui n'est pas très prononcé.

J'entends dire à ma gauche que c'est la solution idéale. Donc pour vous, le passage ici...

Stéphane THOMINE - Attendez ! Qui est-ce qui habite à Bagnols ici ? Personne.

Frédéric ROUX - Idéal n'est pas le mot.

Jacques MICHEL - Ce serait la moins désagréable.

Stéphane THOMINE - Là, il y a des gens qui se prononcent alors qu'ils n'habitent pas à Bagnols-en-Forêt. Moi, j'habite à Bagnols-en-Forêt, et je ne veux pas le train sous ma fenêtre. Donc vous passez en bas le long de l'autoroute, il y a déjà plein d'infrastructures, donc on reste en bas. C'est la moins pire des solutions. Puisque la meilleure solution est de ne pas le faire du tout.

Nicolas ALLA - De toute façon, là je vous fais peut-être vous prononcer un peu tôt, parce que le but aujourd'hui est qu'on vous les présente, vous les analysez, et puis surtout c'est la fameuse analyse multicritère sur laquelle on reviendra ensuite. On vous livrera l'analyse plus officielle, critère par critère, qui nous permettra de vous proposer une meilleure vision.

Jacques GONZALEZ - Ces fuseaux, vous allez les proposer en réunion publique, qui va avoir lieu le mois prochain. Est-ce que vous allez reprendre sur la totalité en reprenant tous les points durs, et après les réunions publiques, les fuseaux vous allez les présenter au Ministre. D'après ce qui a été dit, au mois de mars ou avril. Est-ce que ce sont ces faisceaux que vous allez présenter, ou est-ce que vous allez reprendre absolument tous les faisceaux ?

Nicolas ALLA - C'est le même principe que la phase précédente. Je reprends le cas de la gare à l'Est de Toulon. Le cheminement qu'on vous propose, c'est la même chose. Au vu de vos réactions et des études, c'est de même qu'on a éliminé la gare à l'est de Toulon et qu'on a éliminé la ligne nouvelle dans le sillon permien, c'est qu'on puisse effectivement, par le jeu de consensus successifs, arriver à éliminer des options, ou à en amener d'autres.

Donc en réunion publique, ce que l'on présentera, ce sera voilà tous les fuseaux que l'on a présentés à la concertation, et voilà ce qui remonte de la concertation. Donc les réunions publiques de fin de mois consistent à présenter au public le résultat de nos travaux. De dire : on a fait cette proposition, voilà ce que les groupes de travail en pensent. Ensuite, on proposera à la décision ministérielle le jour où on arrivera à faire émerger ce qui nous semble être le meilleur fuseau.

C'est pour cela que l'on parlait d'ores et déjà tout à l'heure de prolongation, au moins dans le département du Var. C'est que dans le Var, c'est là qu'on a le champ des possibles le plus vaste. Dans le sillon permien, par exemple, on a sur certaines sections 6 fuseaux différents. Dans les Alpes-Maritimes, il y a des endroits où il y a un choix possible. Dans les Bouches-du-Rhône, il y a un choix. Donc on voit que dans le Var, le champ des possibles est très large. On voit que le travail dans les groupes est aussi très étoffé. Vos groupes sont nombreux, beaucoup de choses sont dites. Donc c'est pour ça qu'on prolongera en janvier le travail, jusqu'à ce qu'on arrive à classer tous ces fuseaux.

Donc pour répondre à votre question, sur les réunions publiques de fin de mois, je pense qu'on en sera simplement à dire voilà les fuseaux proposés, voilà ce qui a été dit dessus. Je ne pense pas que l'on soit capable de dire, surtout le tracé dans le Var, voilà le fuseau qui fait consensus général. Je ne pense pas qu'on en soit là.

Si je reviens maintenant sur la zone, ici, la zone du Muy et les problématiques de l'Argens. Donc encore une fois, le fuseau Sud est celui qui file le long de la voie ferrée, de l'autoroute et de la nationale. Donc c'est celui qui permet de moins impacter de nouveaux territoires. Donc de faire des couloirs de nuisances. Et par opposition, si on ne passe pas en bas, on a essayé de trouver un passage qui s'incurve franchement au Nord pour éviter la zone la plus urbanisée du Muy, et ensuite on a la forêt de la Colle du Rouet, qui a été signalée comme un enjeu majeur. Et donc évidemment, on arrive ici dans des zones au relief très contrasté.

Jean CAYRON - Ca, ça fait partie de la Colle du Rouet.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Oui, ça fait partie de la Colle du Rouet. Est-ce qu'on peut savoir pourquoi vous passez en surface et vous ne passez pas en tunnel ?

Nicolas ALLA - Alors vous avez le tunnel là. Sur toute cette partie-là, c'est le tunnel.

Frédéric ROUX - Dans le Nord du Muy, tu as toute la zone avec plein de routes, plein de villages.

Nicolas ALLA - Ici, on est en zone de plaine complexe. Donc là, on est en zone de plaine. Forcément là, passer à plat paraît tout à fait possible. Après effectivement, dès qu'on arrive ici, on attaque le fort relief et ces zones-là. Donc là, effectivement, c'est du tunnel qui est proposé d'emblée.

Frédéric ROUX - Tu passes à plat dans des zones habitées. Même si ce ne sont pas des villages, ce sont des hameaux.

Nicolas ALLA - On a effectivement, on le voit, entre La Motte et Le Muy, si on voit cette zone-là, c'est extrêmement mobilisant, j'allais dire inquiétant. Mais on a effectivement...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ce n'est pas plus urbanisé que les Pinelles. Je suis désolée. Mais le problème n'est pas là. Le problème c'est que de toute façon, ce sont des nuisances absolues, que ce soit l'un ou l'autre tracé. Ceci dit, le fuseau du Nord, vous le présentez au niveau du Muy, mais vous ne l'avez absolument pas présenté à la concertation pour la zone Var complètement Est, Les Adrets.

Vous pensez que l'on peut faire un choix entre ces deux fuseaux qui sont finalement... ? C'est choisir entre la peste et le choléra. Franchement. Pourquoi ne pas utiliser les lignes existantes comme dans le sillon permien ?

Nicolas ALLA - Alors c'est le fuseau du bas. Donc ici, c'est le sillon permien.

Frédéric ROUX - Mais dans le sillon permien, ce ne sont pas les lignes existantes ce sont deux voies de plus.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Oui, ce sont deux voies de plus. On est bien d'accord.

Nicolas ALLA - C'est le fuseau du bas donc. Le fuseau du bas, la philosophie...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ca permettrait en plus de refaire des ouvrages de décharge qui ont été détruits, ce qui aggrave les inondations.

Nicolas ALLA - Effectivement, c'est ce que porte le fuseau du bas. Donc le fuseau du bas, c'est le jumelage avec les infrastructures. Donc là, vous voyez, on l'a fait là parce qu'on englobe à la fois la voie ferrée, la nationale et l'autoroute, le but étant ensuite de voir si on peut le suivre mieux. Mais on est pleinement dans ce que vous dites, c'est d'essayer de coller...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Je n'ai pas ce sentiment, compte tenu du fait que quand vous allez vers Saint-Barthélémy, un peu plus loin, vous avez réduit votre fuseau à à peu près 100 mètres, ou 200 mètres maximum. Puisque là au Muy c'est 600 mètres, sur la partie plus à l'Est, à Saint-Barthélémy, c'est je pense un fuseau de 100 mètres. Donc pourquoi ne l'avez-vous pas fait tout de suite à 100 mètres le fuseau ?

Nicolas ALLA - Je vous l'explique. Ici, il est large plus pour pouvoir dire qu'il y a deux possibilités. C'est soit la partie Nord du fuseau, c'est-à-dire nationale 7 et voie ferrée, mais avec effectivement ici des zones bâties extrêmement délicates. Soit c'est le long de l'autoroute, côté Sud. On aurait presque pu éclater le fuseau en deux...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Vous savez très bien que vous ne pouvez pas passer le long du rocher de Roquebrune. C'est la même chose. De toute façon, nous sommes en zone classée au Nord, au Sud et à l'est. Et à l'Ouest, c'est de la viticulture ou de l'agriculture. Donc de toute façon, aller faire un fuseau LGV là-dedans, c'est extrêmement destructeur. On le sait bien.

Nicolas ALLA - Donc on le verra dans le détail de l'analyse, mais dès à présent, on partage votre point de vue, on sent bien qu'ici, longer le rocher de Roquebrune ici, ce n'est pas très souhaitable. C'est pour ça que si on arrivait à passer ici le long de la nationale et de la voie ferrée, ce serait sans doute...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - En faisant une ligne à 300 à l'heure ? Vous rêvez ! Vous avez à peu près 2 000 personnes qui habitent en bordure.

Jean CAYRON - Je pense qu'il faudrait réactualiser la carte IGN, parce qu'elle est mauvaise.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Oui, parce que vraiment, vous avez plus de 500 maisons le long. Vous êtes complètement à côté.

Nicolas ALLA - C'est un fond IGN réputé de 2010.

Frédéric ROUX - Il est au 1/100 000ème. Ah non, peut-être pas celui-là.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Non. C'est du 1/25 000ème, et les lotissements ne sont pas repérés. Vous en avez plein de lotissements. Il y a plus de 500 maisons là. Alors ne dites pas que ce n'est pas habité.

Nicolas ALLA - Je n'ai pas dit ça. J'explique simplement pourquoi ici le fuseau est si large. C'est simplement pour englober les deux possibilités. Mais encore une fois, on aurait pu les symboliser en faisant deux fuseaux.

Arrivé ici, pourquoi ça se resserre ? Ce n'est pas que ça se resserre, c'est que la possibilité voie ferrée et la possibilité autoroute se rejoignent, et que là on est à nouveau dans des zones urbanisées. Donc là, d'emblée, on dit qu'on ne sent qu'une chose possible, c'est de longer l'autoroute. Et après, effectivement, la voie ferrée débranche vers Fréjus-Saint-Raphaël. Donc là, il ne reste que l'autoroute à suivre. Et après, on arrive sur la patte d'oie que l'on a évoquée tout à l'heure.

Voilà la raison de ce changement de largeur.

Jacques GONZALEZ - Est-ce qu'on peut revenir sur le site potentiel de gare ? Dans le fuseau de site, on en avait longuement parlé, ça démolissait totalement le Château de Thouar, qui est un cru classé.

Adeline de BARRY - Non, ce n'est pas un cru classé.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Si, il est cru classé.

Adeline de BARRY - Madame, je suis Présidente de l'Union des crus classés, alors je sais. C'est un très bon domaine, mais il n'est pas classé.

Jacques GONZALEZ - D'accord. Ensuite il y a un camping, et à côté vous avez un complexe de loisirs. Donc ce faisceau créerait une certaine gêne. Si on prend le faisceau au Nord de la nationale, là, vous tombez en plein dans la zone, dans le prolongement des Bréguières, de ce qui a été fait, de la zone des Bréguières. Et ensuite, il y avait une zone qui avait été réservée, entre l'espèce de trapèze si vous descendez un peu, il y a la boucle de la voie ferrée qui remonte vers Draguignan, et toute cette zone était prévue de réaménagement. Cette zone depuis la jonction entre la voie ferrée actuelle et la branche qui va vers Draguignan. Dans toute cette zone était prévu un aménagement une continuité d'aménagement du parc des Bréguières. Comment va se faire le choix entre les deux cas ?

Nicolas ALLA - Les Bréguières aujourd'hui, c'est ce triangle-là. Effectivement, la carte n'est pas à jour sur ce point.

Pour revenir sur les deux sites de gare, ce site-là est celui que l'on évoquait dans les séances précédentes, c'est dans le cas où on peut passer dans le fuseau Sud. Evidemment, si on prend le fuseau Nord, la gare ne peut plus être ici, et effectivement doit être là dans les zones en voie d'urbanisation du Muy.

Dans les deux cas que l'on a présentés, les contraintes de situation de gare sont de pouvoir faire le raccord de Fréjus-Saint-Raphaël, et aussi d'être relativement en continuité des zones urbaines du Muy et non pas d'être en pleine zone viticole ici.

Jean CAYRON - Si vous prenez la variante Nord à partir de la gare et que vous remontez jusqu'aux Gorges de Pennafort, vous avez, à part quelques maisons, des vignobles aussi. Je ne sais pas si ce sont des crus classés, mais le Jas d'Esclans, le domaine, ce sont tous des crus classés.

Nicolas ALLA - On a là quelques éléments d'analyse notamment sur la viticulture. Le fuseau Nord, du point de vue viticole, est bien plus mauvais que le fuseau Sud.

Patrice JADAULT - C'est le plus impactant au niveau viticole.

Nicolas ALLA - Tout à fait. Là, je vous ai entendu. Ensuite, entre Vidauban et Les Arcs, encore une fois, les fuseaux sont suite à vos observations qui étaient d'être le plus près possible... On n'a pas franchi la limite de protection naturelle et la limite de l'autoroute. Donc on a fait le plus possible ici. Ça induit, vous l'aviez évoqué dans votre groupe, un passage en tunnel ici. Là, naturellement, on se raccorde mieux avec un passage à Vidauban qu'effectivement si on passe au Nord de Vidauban. La problématique ici c'est soit la traversée de la Plaine de l'Argens en pleine longueur et de la plaine viticole, soit, ce qui n'avait pas été évoqué jusque-là, c'est en longeant la ligne ferroviaire. Alors certes on a des emprises ferroviaires actuelles dans la ville des Arcs qui sont assez importantes et on peut imaginer y passer avec des protections, mais c'est contraire à ce que vous nous aviez dit, où vous souhaitiez que ce soit complètement au Sud.

Donc là, on a un peu un couple à régler. On voit bien que le passage de Vidauban induit le passage aux Arcs et vice-versa. On a un peu du mal à croiser les deux.

Robert GIRAUDO - Encore une fois, tout est relatif. Le passage au Sud n'est envisageable que s'il est totalement en tunnel. Parce que les zones agricoles, la cave coopérative de Vidauban, si vous ne passez pas complètement en tunnel, met la clé sous la porte.

Et l'option Nord n'est envisageable que si vous suivez strictement la ligne existante. Il n'y a pas d'autre alternative. Parce que si c'est pour retraverser la Plaine de l'Argens, puisque la ZAC des Bréguières a amputé de 300 ou 400 hectares de terre arable, il reste 300 hectares, qui se situent à cet endroit-là, dans la Plaine de l'Argens. Donc soit vous collez strictement à l'infrastructure existante, et à ce moment-là, effectivement, c'est peut-être l'option au Nord qui est la meilleure. Soit vous faites tout en tunnel, à ce moment-là l'option Sud est envisageable. Mais uniquement en tunnel.

Nicolas ALLA - Pour le tunnel, vous notez quand même où on a toute cette grande ouverture de la Plaine de l'Argens où on ne peut pas être en tunnel.

Robert GIRAUDO - Je parle en Amont. Voilà. Depuis l'éperon jusqu'à l'autoroute qui récupère Vidauban, toute cette zone, il faut vraiment retourner jusqu'à l'autoroute en tunnel. Parce que là, ce sont vraiment les terrains agricoles AOC de Vidauban, de la cave coopérative. Et c'est très urbanisé aussi. C'est un patchwork de maisons et de vignes.

Nicolas ALLA - Là ici, effectivement, on voit cette zone-là extrêmement problématique, où il y a énormément d'habitations. Donc la Bastide blanche...

Robert GIRAUDO - Beaucoup d'habitations, mais j'insiste sur les zones agricoles et viticoles.

Nicolas ALLA - Le souci que l'on a ici, c'est de passer en tunnel, le problème est qu'ici on est bas dans la plaine, ici aussi. On n'a pas forcément le relief et la couverture nécessaire pour être complètement enterré partout. C'est pour ça qu'on a symbolisé ici de l'orange. Ça veut dire que l'on n'a peut-être pas la couverture pour être enterré. Ça veut dire que même si on peut couvrir en tranchée, ça veut dire qu'au moment des travaux, il y a un impact. S'il y a un champ de vignes et qu'on ne peut pas être complètement dessous, il y a quand même à ce moment-là l'impact sur la vigne.

Robert GIRAUDO - Mais je le répète, j'aurais aimé que le président de la cave coopérative de Vidauban soit ici, j'en discutais avec lui hier, aujourd'hui, presque la totalité des caves coopératives sont en limite de viabilité en termes de production. Si on enlève 40 ou 50 hectares, c'est fini.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose ici, sur cette première proposition, est de vous faire simuler, quand on se met le plus bas possible, entre la contrainte ici qui est de passer l'Argens par-dessus, c'est de symboliser le tracé le plus bas possible pour voir si on arrive à accroître les zones de tunnel. On peut vous le faire simuler, voir ce que c'est de passer le plus possible en enterré ici.

Robert GIRAUDO - Et sur la portion Nord, il est envisageable... Parce que par exemple, sur Taradeau, ça traverse le lotissement de La Pouponne, vous voyez, à la sortie d'Astros.

Là, où vous avez la main, un peu plus à droite, vous avez le Château Saint-Martin, le lotissement de la Pouponne, et ensuite vous avez la plaine agricole de l'Argens dont vous avez parlé.

Ou bien il faut aller en tunnel jusqu'à rattraper la ligne existante, et vraiment la suivre au plus près, ou alors ce n'est pas acceptable.

Patrice JADAULT - Pour rattraper la ligne existante, vous êtes obligé d'agrandir la plateforme de part et d'autre de la voie ferrée. C'est aussi dommageable.

Nicolas ALLA - Ce qu'évoque Monsieur Jadault est important. On a fait une simulation dans le sillon permien où on pensait tous que tout le principe de suivre l'infrastructure était le moindre impact possible. Du point de vue strictement viticole, au premier niveau d'analyse où on en est, on s'est rendu compte que c'est globalement néfaste pour la viticulture. Pourquoi ? Parce qu'en fait, qu'est-ce qu'il y a de part et d'autre de la voie ferrée ? C'est de la vigne.

On s'est rendu compte que dans des fuseaux où on se disait que le mieux était de se coller à la ligne pour avoir le moins d'impacts sur la viticulture, dans le sillon permien, on s'est aperçu en première analyse que ce n'est pas bon, parce que finalement, la ligne passe en plein dans la viticulture. Alors qu'on a d'autres scénarios où on est plutôt dans la « pampa », si j'ose dire, et c'est là qu'on a finalement le moins d'impact parce que quand on quitte la plaine viticole, en termes de linéaire, on impacte un peu moins la vigne.

Donc il faut être prudent sur la globalité de notre fuseau. Il vaut quelquefois mieux quitter la plaine, comme ça on quitte la vigne. Evidemment, on va chez les autres, on va dans des espaces naturels ou d'autres espaces. Mais comme le dit Monsieur Jadault, cette section est très significative. Ici, quand on va suivre la ligne existante, on sait qu'en termes d'hectares viticoles consommés, c'est très conséquent. Pourquoi ? Parce qu'il y a de la vigne des deux côtés.

Robert GIRAUDO - Oui, mais si on fait une deuxième plateforme à côté, vous multipliez...

Nicolas ALLA - On parle bien de l'hypothèse... On ne l'a pas présentée chez vous on l'a fait dans le groupe sillon permien. On est bien dans l'hypothèse où on se colle au remblai. C'est-à-dire que ce n'est pas le remblai existant, un espace et un autre remblai, c'est : on dépasse le pied de remblai.

Robert GIRAUDO - C'est bien là qu'il y a le moins d'atteinte. Parce que si vous faites un deuxième remblai à côté, non seulement vous avez la surface totale du remblai, plus la surface du milieu qui devient inexploitable. C'est un morceau de parcelle qui retourne en jachère.

Jacques MICHEL - Je vous propose. Il y a plusieurs personnes qui veulent parler. On va, plutôt que de répondre immédiatement, on va écouter les interventions, et après on essaiera de trouver une synthèse entre les deux options, pour que l'on avance un peu plus rapidement.

Gilbert GALLIANO - Excusez-moi, je suis arrivé un peu en retard, parce que je n'ai pas eu le message. Certainement une secrétaire qui ne m'a pas averti que la réunion était à Vidauban.

Pour ce qui concerne notre commune, j'ai assisté à une réunion il y a 25 ans, et je vois que c'est toujours le même tracé. Quand on parle de gêne, d'écho dans les zones constructibles, au quartier de la Pouponne, on sort quasiment contre les maisons. Vous avez pu le voir.

Pour ce qui est des zones viticoles, Taradeau a cette particularité que les zones AOC arrivent non pas jusqu'en limite de l'Argens, mais à une centaine de mètres, 50 à 100 mètres des rives de l'Argens. La quasi-totalité des Côtes de Provence sont impactées.

Je vous disais les zones agricoles. En continuant, en sortant de la commune de Taradeau - parce qu'elle est toute petite la commune de Taradeau - en faisant ce projet sur notre commune, vous

allez me dire que je défends ma commune, mais je suis un peu là pour ça aussi. Elle est si petite que c'est une catastrophe pour notre commune.

Nous arrivons en limite de commune. Je ne sais pas comment vous allez faire. Sur Les Arcs, ce ne sont que des maisons. Sur ce faisceau-là, je ne vois pas bien. Je suppose que vous allez passer en souterrain. Je ne sais pas. J'ai cru comprendre qu'il fallait une fois et demie la hauteur du tunnel, à ce moment-là, à la sortie d'Astros, vous allez continuer jusqu'aux Arcs, jusqu'à la gare du Muy en souterrain. Je ne vois pas autrement.

J'entendais la déclaration de Monsieur Giraud. Je comprends bien son inquiétude sur la commune de Vidauban qui traverse aussi une zone viticole. Mais je pense qu'en passant un peu plus en profondeur, il y a certainement des moyens de recouvrir cette ligne. Je pense qu'il créerait moins de nuisances. Et pouvoir retrouver au maximum après les travaux une surface viticole.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Bernard MAUREL - On a parlé d'Astros deux ou trois fois et je suis l'un des propriétaires et un vieux Vidaubonais. Voilà les remarques que je pourrais faire.

Le fuseau qui doit avoir, tel que vous le voyez, 700 ou 800 mètres.

Nicolas ALLA - 800 Mètres.

Bernard MAUREL - Très bien. Cette réunion est très importante car il faut regarder le détail des choses. La première chose, ce fuseau attaque la Plaine de l'Argens, vous voyez, on voit marqué la ferme du Buis. Il y a 8 jours, le niveau de l'Argens est monté de 5 à 10 mètres. C'est la première fois dans l'histoire d'Astros, avec tous les documents que j'ai, qu'il y avait 50 centimètres d'eau dans la ferme du Pis. Donc là, il y a un problème.

La deuxième chose, c'est que si vous regardez l'allée de platanes qui sort de Vidauban, la D48. L'allée de platanes est inscrite aux monuments historiques comme, je crois, la plus belle allée du Var. Elle monte jusqu'au Château d'Astros, château que vous voyez là aussi en bordure du fuseau. Le Château est lui aussi inscrit aux monuments historiques. Vous continuez vers la gauche, le Vieux Château est lui aussi inscrit aux monuments historiques. Et vous continuez encore un peu sur la gauche si vous voulez, vous avez la Chapelle de Saint Lambert, en bordure de votre fuseau, qui est elle aussi inscrite aux monuments historiques.

Ce qui fait que ce fuseau partant de la plaine de Vidauban jusqu'à Saint Lambert, à moins que l'on traverse tout ça en tunnel, ne fait que recouvrir tout un ensemble de sites inscrits aux monuments historiques. Alors bien sûr, si on désire... Puisqu'il y a deux solutions à Vidauban, la solution de doubler la ligne à Vidauban, comme vous l'avez dit au début, est impossible. On passe par le Nord, on passe par le Sud. Si on veut passer par le Nord, ce fuseau il faut le prendre et le monter vers le Nord. Astros d'ailleurs va très loin vers le haut. Mais à cause des monuments historiques, ce n'est pas possible de prendre celui-ci. C'est pour ça que je voulais vous mettre en garde.

Je reconnais que si on prend le tracé Sud auquel comme tout le monde j'ai réfléchi, il est important d'élargir cette zone d'étude préférentielle de telle façon que l'habitat, comme le vignoble AOC, ne soit pas impacté. On m'avait dit : il y a les tortues. Je veux bien. Mais je pense que l'on a les moyens suffisants pour faire en sorte que les tortues puissent vivre et se développer. Et il vaut mieux tout de même dépenser quelque argent pour le développement de ces tortues que de casser les pieds de 25 000 personnes en passant vers le Nord. Le Cannet, Vidauban, Taradeau, les Arcs, tout ça va être impacté.

Je souhaiterais donc, cher Monsieur Alla, que ceci soit porté au procès-verbal de la part d'un vieux Vidaubonais. Je suis à disposition d'ailleurs pour vous montrer ce territoire.

Adeline de BARRY - Madame De Barry, Château de Saint-Martin, taradéenne. Ma famille est à Taradeau depuis 1740. Donc le sort de Taradeau est aussi important pour nous. Le côté rural de Taradeau, comme l'évoquait Monsieur le Maire tout à l'heure, est un point très important.

Taradeau est effectivement un petit village coincé contre une colline qui elle-même a un historique important avec une tour classée. Puisque la tour du village de Taradeau et la chapelle qui est en haut de la colline est classée. Il y a un oppidum romain. La chapelle qui se trouve sur le Château de Saint-Martin est une chapelle du XII^{ème} siècle. Sur Saint-Martin également, vous avez un peu en dessous de la Chapelle des fouilles archéologiques qui sont considérées par le Centre archéologique régional comme la plus belle villa gallo-romaine de toute la région Sud France jusqu'à Lyon. Elle couvre 9 000 mètres carrés. Elle est la plus importante en termes de période d'habitation puisqu'elle couvre du II^{ème} siècle avant Jésus-Christ jusqu'au VII^{ème} siècle après Jésus-Christ. Il y a actuellement un programme qui a été entamé avec le Centre archéologique régional, avec la Mairie de Taradeau, avec la Région pour en faire un axe de développement touristique important et une remise en état des lieux qui a été décidée il y a 4 ou 5 ans par un ensemble de partenaires sur le sujet.

Il y a aussi un deuxième point, c'est que Taradeau a fait beaucoup d'efforts sur le plan touristique ces dernières années, avec un chevrier, avec toute une économie rurale, un nougadier, *et cætera*. Tous ces gens-là vivent des cars, des autobus, des gens du tourisme. Ils ne viendront pas dans une vallée avec un TGV en viaduc.

Il y a également effectivement le problème de l'Argens. Je rappelle que l'on a été très touché par les inondations, et de l'année dernière, et de nouveau cette année. Et puis, toute cette partie-là de Taradeau est à la fois en Natura 2000 sur le plan écologique, mais également en ZNIEFF 2 avec donc des animaux en voie de disparition que l'on trouve dans cette zone-là, pratiquement exclusivement dans le coin. Donc je pense que ce sont quand même des éléments dont il faut tenir compte.

On parlait de camping, il y a effectivement dans cette zone le camping, on le voit là, avec bien entendu des habitations aussi. Le village de la Pouponne. Et également, il faut voir qu'il y a le village de Saint-Georges et de Sainte-Anne qui donnent au-dessus de l'Argens. Les bruits remontant, il est évident que toutes ces zones urbaines-là seraient fortement impactées par le problème du bruit.

Donc voilà ce que je voulais signaler. Et puis petit détail. On parlait du Jas d'Esclans en tant que cru classé, le Château de Saint-Martin est un cru classé également.

Jacques MICHEL - Merci. Est-ce que sur Vidauban, il y a... ? Je vous en prie.

Jean-Claude SAPPA - J'habite Les Arcs. Nous en avons parlé, il n'y a pas de secret là-dessus, avec Nicolas Alla et avec Monsieur le Maire. Monsieur le Maire n'est pas opposé du tout à ce que l'on longe à droite de ce fuseau pour éviter Les Arcs, et éviter également Taradeau-Les arcs.

Monsieur Girardo disait très justement qu'on impactait des vignes et que les caves coopératives risquaient d'en souffrir. Ce sera le cas non seulement de Taradeau, mais des Arcs aussi puisque les deux communes sont une à côté de l'autre. Et si je regarde - Nicolas, si tu veux bien remonter la carte - la longueur du tunnel qui est prévu en contournant Vidauban par le Nord, si cette partie de tunnel qui est là, on la reporte dessous comme le souhaite Monsieur Girardo, je pense que s'il n'y a pas de contrainte par rapport aux altitudes, puisqu'il faut qu'on tienne compte du passage sur l'Argens un petit peu plus loin, je pense que ce serait la solution idéale. Et vous n'auriez pas d'opposition de la part de Monsieur le Maire. Tu le sais.

Je pense que le passage par le haut est trop impactant. Je n'ai pas voulu prendre la parole avant, puisque j'ai vu qu'il y avait Monsieur Galliano, et que je voulais lui laisser la possibilité de défendre sa commune. C'est une évidence de ne pas passer par le haut, et ce serait une hérésie, ce serait complètement aberrant de passer par cette solution.

Nicolas ALLA - On a fait un premier balayage. Je vous propose de vous montrer la fameuse analyse multicritère, d'en présenter les premiers éléments de méthodologie, les premiers résultats.

Je regarde l'heure : il est quatre heures moins dix. Est-ce que vous souhaitez une courte pause ?
Je vous vois frais, donc on continue.

L'analyse qui est faite, c'est une analyse qui est précise, parce qu'elle est quasi mathématique, donc froide. Le but, c'est qu'une fois que des résultats chiffrés sortent de ces comparaisons de fuseaux, il faut bien évidemment en faire l'analyse critique. Le principe de l'analyse qui est faite, on a symbolisé ici... Vous vous souvenez, dans les étapes précédentes, nous avons fait la cartographie des sensibilités. Donc imaginez la tâche rouge qui est ici, qui est une zone de sensibilité. Et en bleu c'est un fuseau. Donc on va avoir une zone de fuseau qui est interceptée, et on va quantifier la surface qui est impactée ici. Et on va lui affecter un facteur de pondération, typiquement quand on passe en tunnel par exemple. Imaginez une zone de sensibilité naturelle, viticole, ce que vous voulez, en surface, il est évident que l'on va, si c'est par exemple une protection environnementale de surface, si on passe en tunnel, on va mettre un facteur qui va abaisser la sensibilité.

Inversement, prenez un critère de sensibilité karstique par exemple, c'est tout le contraire. C'est-à-dire que si on passe en tunnel dans une zone karstique, on va affecter un coefficient qui en tient compte.

Donc on a ce principe de coefficient en fonction du type de passage et du type de sensibilité.

Vous vous souvenez des cartographies qu'on vous avait communiquées. Donc là, vous avez Toulon qui est ici. Encore une fois, en Provence, on est dans une zone où les sensibilités sont nombreuses et continues. Donc il y a rarement des endroits où il n'y a pas de sensibilité.

Voici un exemple. On a pris ici les cartographies qui sont dans la zone de l'AOC de Bandol parce que ce sont les premières qui ont été produites. Nos bureaux d'études progressent d'est en Ouest. Le premier travail consiste à porter sur les cartes de sensibilité les cartes de fuseaux. Vous avez ici, en vert, ce sont les sensibilités à tendance naturelle, en violet les sensibilités sylvicoles, vous avez ici une sensibilité paysagère qui est le site classé du Mont Caume. Donc on plaque comme ça les fuseaux sur les zones de sensibilité, et on recense les surfaces correspondantes. Bien évidemment, on prend en compte aussi le fait que les fuseaux n'ont pas les mêmes longueurs. Plus un fuseau est long, plus évidemment il impacte de surface.

Comme je vous le disais, on affecte des coefficients de pondération en fonction du passage en tunnel ou en surface. Et voici l'analyse que ça peut donner. Donc le fuseau considéré est celui qui est surligné ici en noir. Et bien vous trouvez les fameuses zones que l'on a appelées TDE, très difficilement envisageable, ou difficilement envisageable. On voit ici quand on suit que l'on va avoir ici une zone en vert sur 3,1 kilomètres, donc qui est en sensibilité en vert plutôt milieu naturel terrestre.

Vous avez ici une tâche de viticulture. On a 0,6 kilomètre de viticulture. Et ainsi de suite en quantifiant à chaque fois si c'est de niveau très difficilement envisageable ou difficilement envisageable.

On fait ce travail pour tous les fuseaux, et on balaye ça critère par critère. Ici, on a l'exemple du critère de biodiversité. Vous avez ici dans la zone de l'Ouest de Toulon, on a 5 fuseaux (C1, C1bis, C2, C2bis, C3), et on en tire ces diagrammes. Donc lorsque c'est du vert foncé, c'est qu'on a une sensibilité vis-à-vis de la biodiversité qui est élevée, donc on traverse des zones qu'on a qualifiées de très difficilement envisageables.

Et en vert plus clair, ce sont des zones difficilement envisageables. Et on peut voir ici sur cet exemple que globalement, on a le fuseau C3 qui est le plus mauvais globalement parce qu'on a 1,2 kilomètre de biodiversité sensible impactée. Mais il est à discuter peut-être avec le C2 Bis parce qu'on a peut-être un linéaire global moindre mais on a 3,8 kilomètres de très difficilement envisageable.

Donc voilà le style de diagramme que l'on vous produira.

Ensuite, on a au point de vue de l'analyse agricole et viticole des considérations qui font que sur le seul critère, si on reste simplement sur des critères de zones agricoles impactées, on va rapidement ne pas pouvoir comparer puisqu'il faut descendre au type de culture. Donc dans des critères comme l'agriculture ou la viticulture, on descend des considérations à distinguer les types de culture. Donc ici, céréales, maraîchage, vergers, oliviers... On descend un cran un petit peu plus bas, parce qu'en restant simplement sur l'analyse de x hectares agricoles impactés, on n'arrive pas à séparer les fuseaux. Ils sont pratiquement tous équivalents. Donc on essaye d'avoir des indicateurs plus fins. Donc là le type d'agriculture.

Dans votre zone à vous ici, on voit le violet ce sont les zones de vignes, qui sont prépondérantes. Mais on voit ici des tâches vert foncé qui sont des zones de mixité agriculture forêt.

Voilà le type d'analyse qui est en cours.

Donc ça, c'est la section suivante. Tout à l'heure, je ne sais plus qui faisait remarquer mais on le voit bien, c'est que le fuseau dit de la Colle du Rouet, d'un point de vue viticulture est extrêmement plus mauvais que le fuseau suivant. On voit les tâches violettes, on en a un petit peu au démarrage ici, avant d'arriver au Muy. Par contre là, on a tout ce linéaire-là dont on a discuté tout à l'heure, et on voit bien ici que l'impact est important.

Stéphane THOMINE - Je peux vous poser une question ? Dans le choix F1, pourquoi n'y a-t-il pas les sous-variantes ?

Nicolas ALLA - Les trois sous-variantes ici ? Parce qu'effectivement elles seront étudiées de même. On a fait des extraits illustratifs aujourd'hui, mais les trois sous-variantes seront étudiées.

Ce que je vous propose, c'est quelques premiers résultats dans votre secteur.

Jacques MICHEL - Il faudrait que l'on regarde un peu la commune de Tanneron si on a le temps.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, ce sont quelques premiers chiffres, et puis ensuite je reviens sur la cartographie.

Le F2 c'est le fuseau Nord, et F1 c'est le fuseau Sud. MNT c'est le milieu naturel terrestre. On voit par exemple ici que le fuseau Sud est plus mauvais du point de vue de l'impact sur les milieux naturels terrestres que le fuseau Nord.

Les quantités qui sont là, ce sont des kilomètres équivalents. Au point de vue des milieux aquatiques, donc bien évidemment on voit que le fuseau Sud a un impact qui est bien plus conséquent que le Nord, puisqu'au Nord, c'est absolument résiduel.

Sur l'agriculture, c'est ce que disait Monsieur tout à l'heure, on a autant quand on est dans le fuseau Sud, 1,6 kilomètre équivalent alors qu'on a quasiment 6, donc trois fois plus d'impact sur la viticulture dans le fuseau Nord. Par contre, en termes de paysage et patrimoine, comme on est au Nord, dans des zones qui sont beaucoup plus naturelles et avec des occupations humaines moins historiques, on a plus d'impact sur le paysage et patrimoine dans le Sud.

Zones urbaines à traverser, donc là évidemment, le fuseau Nord, dans le sens où comme quelqu'un d'entre vous l'a fait remarquer tout à l'heure, quand on passe entre le Muy et la Motte, on est dans des zones extrêmement délicates. Vous voyez qu'on a des impacts qui sont extrêmement tranchés. Donc le fuseau Nord est bien plus mauvais de ce point de vue-là que le fuseau Sud.

Là, ce ne sont que 5/6 critères. Vous vous souvenez, la matrice d'analyses multicritères à 30 ou 40 critères. C'est le travail qui est en cours, que l'on vous diffusera, le but étant que la séance prochaine... Ce qu'on fera peut-être, c'est de vous les diffuser entre les deux séances pour que vous en preniez connaissance. Le but de la séance prochaine est que l'on re-parcours ensemble les fuseaux, et vous aurez en main ce coup-ci cette analyse-là.

Encore une fois, c'est une analyse froide d'une machine. Vous avez vu le principe du calcul. Donc il faut des fois prendre ces résultats et faire l'analyse un peu humaine. Ça donne un premier éclairage, mais il faut le prendre comme étant simplement un calcul de surface. Ce n'est pas plus que ça.

Frédéric ROUX - Les réunions de la semaine dernière ne sont toujours pas en ligne. Les réunions du Var de lundi et mercredi.

Nicolas ALLA - Les comptes rendus sont achevés, les contributions doivent y être. C'est un paquet complet. Ça a été transmis au gestionnaire du site. Donc le compte-rendu, le relevé de décision, et la présentation PowerPoint. Ce qui met un peu plus de temps, évidemment, c'est le verbatim qui est un travail plus long.

Frédéric ROUX - Ce matin, ça n'y était pas.

Nicolas ALLA - Le temps de mettre en ligne, ça a été bouclé.

Jacques MICHEL - Il y avait une question sur le Tanneron.

Jean VESCOVI - Je voudrais savoir où la ligne passe sur la commune de Tanneron.

Nicolas ALLA - La commune de Tanneron est effectivement ici. On a interrompu ici parce qu'on est complètement en tunnel et on ressort de l'autre côté. Si vous voulez, ce que je vais faire c'est lancer la carte de nos amis des Alpes-Maritimes. Ça va prendre quelques instants. Dans les Alpes-Maritimes, nos amis ont trois fuseaux. Vous reconnaissez le lac de Saint-Cassien. Notre carte s'arrêtait ici, et vous voyez ici du tunnel qui sort, donc on va essayer de repérer la vallée de la Siagne, qui doit être là.

Voilà. Vous avez Grasse et Cannes. Dans les Alpes-Maritimes, vos confrères travaillent surtout sur la position de la gare Ouest Alpes Maritimes. Donc où est-elle entre Cannes et Grasse ? D'où ces trois positions de gare.

Et si on revient sur Tanneron, vous voyez que suivant la position de gare, vous avez les trois manières d'y aller. C'est trois fois en tunnel, avec ici des passages sur la vallée de la Siagne qui sont en viaduc pour ces deux solutions et ici en indéterminé.

Jean VESCOVI - Ça irait sortir vers Pégomas ou Auribeau ?

Nicolas ALLA - Alors là, vous me voyez hésiter, parce que comme ce n'est pas mon secteur, je suis moins compétent.

Frédéric ROUX - C'est plus au Sud d'Auribeau.

Nicolas ALLA - Pégomas est ici. Donc vous avez une solution qui passe par Auribeau. Et deux solutions qui passent au Sud de Pégomas, entre l'aérodrome et Pégomas.

Tanneron est ici, donc là on est en plein tunnel. C'est tout du tunnel.

Jean VESCOVI - Ca partirait du Lac de Saint-Cassien ?

Nicolas ALLA - Le lac de Saint-Cassien est ici. L'entrée de tunnel se situe ici. Et vous avez ces solutions de tunnel. Par contre, mon collègue a raison. Si dans le fuseau bas c'est une solution de jumelage autoroute, ici il y a éventuellement des passages en flanc de collines donc en surface.

Je ne sais pas si vous voyez bien à l'écran les trois fuseaux possibles, sauf ici, ça pourrait être en flanc d'autoroute.

Jean VESCOVI - Le long de l'autoroute.

Nicolas ALLA - Est-ce qu'on fait un petit tour de questions générales ? Ensuite, on notera vos différentes observations. Monsieur Loupot ?

Jean-Marie LOUPOT - Dans notre association, le mot « gare » existe, et c'est une préoccupation. J'ai assisté à une réunion thématique Gares à Nice. Au Novotel. Et disons que c'est tout à fait normal peut-être parce qu'on était en territoire 06, mais il a surtout été échangé des avis et des réflexions sur les gares en 06. J'ai, par une question, évoqué la gare Est Var. On ne m'a pas dit que ce n'était pas le moment, mais j'ai bien vu que compte tenu de l'auditoire, que le véritable sujet et on le comprend, portait sur les gares dans les Alpes-Maritimes dans lesquelles il y a une grande réflexion sur soit une gare nouvelle soit les gares existantes.

Aujourd'hui, nous sommes dans le Var, alors je pose d'abord une question. Est-ce qu'il était question d'une réunion thématique Gares où on aurait une réflexion sur la gare Est Var ? Une date avait été avancée, presque une localisation. A ce jour, il n'y a pas d'information. Et comme j'ai cru comprendre à l'époque que c'était le 16 et que nous sommes le 14, je me dis qu'elle doit être reportée.

Frédéric ROUX - Elle est prévue, on a reçu une invitation.

Robert HENAFF - On l'a reçue ce matin.

Jean-Marie LOUPOT - Nous n'en avons reçu aucune.

Robert HENAFF - C'est à Marseille le 24. Jeudi 24.

Jean-Marie LOUPOT - Donc celle de Toulon ? Compte tenu Monsieur pour moi, pour nous, je pense que vous représentez la délégation locale. Est-ce que vous pouvez nous dire, comprenez, ce n'est pas que l'on ne veut pas se déplacer à Marseille, mais on peut supposer qu'à Toulon, on aborde d'assez près la question de la gare Est Var.

Ce qui me frappe encore aujourd'hui, c'est que quand on évoque un tracé au Sud, quand on est dans ce secteur des Arcs, Le Muy et la prolongation, j'ai vu que sur la carte, on dit et on l'a montré, c'est très clair aujourd'hui, il y a une autre tâche bleue, c'est-à-dire une possibilité de gare Est Var au-dessus.

Je pose cette question, parce que ça n'a pas l'air... Autant sur les tracés eux-mêmes, il y a une longue réflexion, il y a des études. En ce qui concerne cette gare Est Var, il semble acquis qu'elle sera dans le coin, mais en écoutant, je ne sens pas, si vous voulez des études, là-dessus, des évolutions, tout au moins en ce qui concerne l'information.

Nicolas ALLA - Votre première question sur le groupe de concertation Gares, en fait il n'y a pas de lien entre le lieu géographique de la tenue du groupe et son ordre du jour. C'est un groupe de concertation qui est régional, c'est-à-dire qui traite de tous les sites de gares nouvelles, Marseille, Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice et Monaco.

Par contre, on s'est efforcé de tourner, de répartir les temps de trajet des membres. Donc la réunion se tient tantôt à Nice, tantôt à Marseille, tantôt à Toulon. On essaye de faire varier le lieu de cette réunion pour ne pas défavoriser ceux qui viennent de loin.

Mais ce n'est pas parce que la réunion se tient à Nice qu'on ne traitera que de la gare niçoise.

Jean-Marie LOUPOT - Je l'ai bien compris. Mais si j'en juge par la réunion qui a eu lieu à Nice, où, d'après ce vous venez de préciser, on aurait pu très bien parler, avoir une réflexion sur la gare Est Var. Je dirais, étant auditeur, qu'il ne semble pas que l'on ait le temps d'aborder ces questions-là. Et quand on est dans les Alpes-Maritimes, comprenez-le, il n'y a pas une question de patriotisme ou de nationalisme, mais on parle des questions des Alpes-Maritimes. A Marseille, je pense que l'on va parler aussi peut-être de questions qui concernent les Bouches-du-Rhône. Je n'ai pas d'arrière pensées, mais souvent, pour les Varois, on est pris entre deux grands royaumes, et on nous dit « oui, on va parler de vous tout à l'heure, on va s'occuper de vous ». Et puis finalement, on a un petit peu l'impression non pas que l'on passe à l'as, mais que l'on doit s'en tenir aux conclusions qui ont été prises aussi bien dans la République - excusez-moi de parler comme ça - de Marseille ou dans la République de Nice.

Alors il ne s'agit pas de jouer au canard enchaîné aujourd'hui. Il s'agit uniquement de vous demander avec un peu de précision. Parce que si c'est dans les ordres du jour, on est bien obligé, c'est ce que vous faites vous-même, de dire « on a assez parlé de ça et de ça, maintenant, nous allons parler de telle chose ». Je suis en train de vous demander dans laquelle de ces réunions thématiques puisqu'il en reste deux, de Marseille et de Toulon, il semblerait qu'à l'ordre du jour on dise « on en parlera ». C'est peut-être bête de dire qu'on en parle à Toulon parce qu'on sera dans le Var, mais est-ce qu'on ne pourrait pas obtenir ça ? De savoir à quel moment on va pouvoir parler de la gare Est Var ?

Nicolas ALLA - Alors les ordres du jour effectivement sont bien définis. Comme vous dites, à chaque session il n'est pas évoqué la totalité des gares. Donc effectivement, ce sont deux ou trois gares à chaque séance. Le 21, je n'ai pas en tête l'ordre du jour, et je ne suis pas capable de vous dire quelles gares seront traitées. Mais par contre, c'est bien défini.

Frédéric ROUX - Mais on ne traite pas des gares dans ce groupe. On traite en général la problématique des gares. Il se trouve qu'à Nice, il y avait plus de gens des Alpes-Maritimes et que la problématique de la gare de Nice, ainsi que celle de Cannes, a été souvent mise en avant. Mais on a abordé, on a posé à plusieurs reprises, au moins nous trois, le problème de la gare Est Var. Il est traitable d'abord dans ce groupe ici, parce que c'est ici que le choix de la gare... Et c'est un groupe géographique. C'est dans le groupe géographique que les gares doivent être traitées. Le groupe Gares est plus général sur la problématique des gares. Donc je pense qu'à Marseille, où je serai aussi, on retraitera la problématique des gares, sachant qu'on a été un peu déçus dans la réunion de Nice parce que sur les trois heures, on en a perdu deux à parler de sujets généraux qui représentaient des études qu'on aurait pu faire il y a 10 ou 20 ans. On a été très frustrés, et on n'a conservé que la dernière heure pour parler un peu de la problématique gare du projet LGV. Et on a commencé par celle de l'Ouest.

Mais je comprends très bien votre réaction. C'est ici qu'il faut parler de cette gare.

Jean-Marie LOUPOT - Oui. Et la question est très précise. Merci Monsieur de votre intervention. Ce qui est très clair est de savoir quel est l'endroit où on pourrait en parler, et pourquoi pas au fond la réflexion sur la gare Est Var ne fait-elle pas partie directement des travaux que vous conduisez et que vous accompagnez ? C'est ça que je crois comprendre

Frédéric ROUX - Alors que la gare de Toulon fait partie du groupe géographique.

Nicolas ALLA - Les groupes géographiques permettent de discuter géographiquement. Donc je vais faire plutôt le parallèle avec le thème de la viticulture. On a de la même manière un groupe thématique viticulture. Dans ce groupe, on ne discute pas de la problématique des fuseaux. Dans le groupe thématique viticulture, comme vous dans le groupe thématique Gares, on parle des indicateurs à prendre pour juger les fuseaux, des études à bâtir et à lancer. Si on fait le parallèle, c'est pareil pour vous. Donc le groupe gare, vous parlez effectivement des études, des fonctionnalités des gares, et c'est effectivement plus dans les groupes géographiques qu'on va discuter de la position des fuseaux, de la position des gares. Voilà l'organisation que l'on essaye de rendre lisible, après, on n'est pas draconien. C'est-à-dire que si dans le groupe Gares vous avez quelques échappées, on ne va pas se taper sur les doigts. Et vice-versa, si on va parler ici de fonctionnalités générales de gare, mon confrère qui s'occupe des gares ne me tape pas sur les doigts.

Pour en venir à votre deuxième question qui était effectivement sur les deux positions de gare qui sont différentes, je dirais qu'en termes de fonctionnalités, on est toujours à notre sens dans la même fonctionnalité, à savoir au carrefour de communication. Donc là, on va plus entrer à mon avis, dans des considérations d'urbanisme.

Frédéric ROUX - Celle du Sud est sur la ligne actuelle. Donc elle permet une connexion avec les TER. Celle du Nord, qui est légèrement décalée, elle ne va pas sur la ligne actuelle.

Nicolas ALLA - On ne perd pas les fonctionnalités. C'est-à-dire que si jamais on opte pour le fuseau Nord et la position de gare au Nord, il va de soi que ça implique d'aller dévier la voie existante. C'est-à-dire que la voie existante doit être tirée et ramenée. C'est invariant du point de vue des fonctionnalités, c'est une gare mixte, grandes lignes/TER. Et dans ce cas-là, c'est la voie classique qui suit.

Frédéric ROUX - Ca n'a pas été précisé.

Nicolas ALLA - En termes de fonctionnalité, on doit assurer les mêmes fonctionnalités. C'est pour ça qu'à mon sens, la grosse différence est surtout en termes d'urbanisme. Et c'est là effectivement que la communauté d'agglomération, les communes concernées ont beaucoup à dire. C'est-à-dire que l'impact sur le territoire, et notamment l'impact d'urbanisme, là, ce sont beaucoup les collectivités qui auront à s'exprimer.

Bernard MAUREL - Vous l'avez évoqué au début, est-ce que vous pouvez nous rappeler le planning que nous avons devant nous ? Il y a une réunion le 25 novembre, c'est ça ? Et après ?

Nicolas ALLA - Le 25 novembre, nous avons notre session sur laquelle on essaiera d'écrire la position de votre groupe sur les fuseaux. Ces positions, on les fait remonter au comité territorial qui est le 7 décembre. C'est le même fonctionnement que sur la phase scénario, où, au vu de ce que vous aurez dit, ça permettra peut-être au comité territorial d'évacuer certaines options ou de resserrer le choix des possibles. Ce que j'évoquais, c'est que l'on imaginait à l'origine pouvoir en décembre clore la discussion sur les fuseaux. Aujourd'hui, on se rend compte que le travail n'est pas fini. Donc on essaye de s'organiser pour poursuivre au mois de janvier.

L'option sur laquelle on travaille est de remettre un cycle de deux réunions comme on a fait. On a fait avec vous deux réunions, un comité territorial et deux réunions. Donc au lieu d'avoir quatre sessions, on essaierait de partir sur six sessions, donc de remettre deux sessions en janvier. Les dates sont aujourd'hui à caler. Deux en janvier, suivies d'un comité territorial. Et on aurait donc ensuite comme prévu au mois de mars, un dossier qui permettrait si possible un choix ministériel. Ensuite, après, période électorale, où là on sera évidemment plus discret. Et ensuite, une fois le scénario fuseau calé, 2013, 2014, ce sont, toujours par le biais de concertation permanente, les études d'avant-projet, le dossier d'enquête publique. On espère, dans le calendrier que l'on vous a présenté, boucler l'enquête publique à fin 2014.

Robert HENAFF - Juste un mot. La préoccupation de Monsieur est très bonne. Il faut absolument au prochain groupe géographique Est Var, mettre à l'ordre du jour le problème de l'arrêt Est Var. parce que pour l'instant, c'est vrai que le flou ne sert personne. A la dernière réunion géographique Ouest Alpes Maritimes à laquelle j'ai assisté, il y avait ce point à l'ordre du jour. Et il a été assez clairement tranché. La proposition de choix du groupe, c'est le choix Sud Mouans-Sartoux, celle qui est la plus près de Cannes et qui passe à peu près à un kilomètre au Sud de Mouans-Sartoux. Ça a fait une assez grande unanimité, à quelques remarques près. Les remarques étaient pertinentes d'ailleurs.

D'autre part, c'est une gare totalement souterraine aussi. Donc il faut le préciser. Ce n'est pas le cas ici. Ce sera beaucoup plus important ici, parce qu'elle impactera une certaine d'hectares, alors que là-bas, elle est entièrement souterraine juste à l'axe du tronçon Grasse-Cannes, de façon à ce qu'il y ait... Je dis à l'axe puisqu'elle est à 20 mètres en-dessous. La ligne TGV passera 20 mètres sous la ligne actuelle Cannes-Grasse, avec des communications entre les deux lignes.

Et une gare qui ne prendra pas beaucoup de place puisqu'elle est complètement souterraine. En tant que gare bien sûr. Après, il y a tout ce qui est dehors, parkings, *et cætera*. Ce sont des choix qui ont déjà été avancés dans le groupe géographique.

Nicolas ALLA - S'il y a des choix comme ça qui font une certaine unanimité, effectivement, le principe c'est qu'au comité territorial... La position de gare Est Var, effectivement, le principe est

que si dans votre groupe on sort un consensus, c'est qu'on l'écrive bien, qu'on le remonte au comité territorial, et effectivement de dire que c'est un point sur lequel il y a un consensus.

Robert HENAFF - Ce n'est pas le rôle du groupe thématique Gares.

Jacques MICHEL - Sur la gare, dans les deux premières réunions, on a beaucoup parlé des fonctionnalités de la gare. Sur l'aspect à la fois gare mixte, donc TGV/TER, qui permet notamment... Je vois Monsieur Boule qui hoche de la tête. C'est bien ça, c'est que bien évidemment, cette gare est aussi en quelque sorte une gare d'aiguillage puisqu'elle permettra aussi de faire continuer les rames TGV jusqu'à Saint-Raphaël, et TER par la côte.

Donc c'est bien à la fois une gare mixte et une gare d'aiguillage. Je ne sais pas comment dire autrement. Nicolas tu peux être plus précis que mon mot d'aiguillage ?

Nicolas ALLA - On l'avait mis dans le scénario : multimodal.

Pierre BOULE - Les remarques qui avaient été faites sur ce sujet sont remontées au comité territorial. Mais ensuite, qu'en est-il du suivi de ces observations, de ces demandes ?

Nicolas ALLA - Pour l'instant, le comité territorial... Le principe général : le comité territorial a fait remonter au comité de pilotage qui pilote les études. Pour l'instant, le comité territorial du Var - certains dans les Alpes-Maritimes trouvaient d'ailleurs que Monsieur le Préfet du Var avait un peu brusqué les choses - Monsieur le Préfet du Var a pris le parti - en prenant la tâche du Préfet de région bien évidemment - de faire des choix tout de suite, qui étaient de supprimer la gare à l'Est de Toulon, et de supprimer la ligne nouvelle dans le sillon permien.

Le processus est de mener le cycle de concertation qui était au début prévu jusqu'au mois de décembre fin d'année, et c'est à ce moment-là que le comité de pilotage prenait des décisions. Pour nous dans le Var, il y a eu deux décisions, pas prématurées, mais anticipées, qui nous ont permis d'avancer et de resserrer les choix. Mais le principe c'est qu'il y avait aussi deux concertations et c'est au comité de pilotage, d'une part en décembre et il y en aura une ensuite au printemps, que là, ces choses-là remontent.

Sur votre observation à vous qui était le manque de fréquence des dessertes de Fréjus-Saint-Raphaël à partir de cette gare-là, c'est parfaitement consigné. La difficulté que j'évoquais, c'était que cette fréquence sort des schémas de desserte qui ont été actés par le même comité de pilotage. Donc le comité peut l'entendre et peut recadrer son tir, mais votre remarque était, de mémoire, un TGV par heure qui bifurquait vers Fréjus-Saint-Raphaël, vous trouviez que c'était trop faible. Donc la demande est faite. Maintenant, est-ce que le comité de pilotage donnera suite et reviendra sur les objectifs qu'il a pris ? Ce sera à lui de répondre, je ne peux pas vous dire. Mais votre observation remontera bien au comité de pilotage sur la fréquence de desserte Fréjus-Saint-Raphaël.

Frédéric ROUX - J'ai quand même une question très pratique. Si le fuseau Nord par le Rouet Nord Bagnols et si la gare Est Var est plutôt la bleue transparente qui est un peu au Nord, donc pas celle qui est au Sud de l'autoroute et de la nationale 7, si c'est cette gare-là, j'aimerais bien comprendre quel type de déviation de la ligne classique venant du Luc et allant sur Roquebrune et Saint-Raphaël vous allez faire. Parce qu'il faudra qu'elle remonte au Nord de la nationale 7 à un certain moment et qu'elle redescende pour retrouver la ligne, pour passer au Sud du Muy.

J'ai du mal à voir physiquement comment vous allez dans ce nœud d'autoroute, de nationale 7, juste à l'est du Muy, comment vous allez dévier la ligne si vous prenez cette gare-là. J'ai vraiment du mal à comprendre comment vous allez faire. Parce qu'il faut que les TGV puissent s'arrêter à cette gare et redescendre vers Fréjus.

Nicolas ALLA - J'ai fait figurer en rouge la ligne existante, celle qui va vers Fréjus-Saint-Raphaël, là où l'actuelle ligne qui va jusqu'à Sainte Roseline. Donc ce que tu dis est parfaitement vrai. Autant quand le site de gare est ici, il est sur la ligne, les raccordements sont assez faciles à faire.

Si on doit monter le site de gare ici, comme tu dis, ça veut dire qu'il faut ici incurver la ligne pour qu'elle vienne... Voilà.

Frédéric ROUX - C'est une complication que j'ai du mal à voir.

Nicolas ALLA - Il y a un jeu de mouvement de cette ligne-là qui est très complexe.

Jacques MICHEL - D'une certaine manière, vous apportez un élément de complication de cette gare sur ce tracé-là.

Frédéric ROUX - Je ne l'apporte pas, je le constate.

Nicolas ALLA - Tel que c'est dessiné là, c'est faisable. C'est-à-dire que la position de rectangle est faisable. Mais reconnaissez que c'est un peu tordu.

Frédéric ROUX - Je ne pense pas qu'ils aient été jusqu'à se poser la question du raccordement à l'Ouest et à l'est.

Nicolas ALLA - Si.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - (*hors micro*)

Frédéric ROUX - Il faut de cette gare nouvelle du Nord, il faut redescendre une ligne à l'Ouest du Muy pour rejoindre la ligne classique.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ce qui était prévu avec Les Arcs-Draguignan lorsqu'il était prévu une jonction en Y.

Frédéric ROUX - Ce n'est pas impossible. Mais là, il y a un triangle à concevoir.

Nicolas ALLA - Pour répondre à ce qu'a dit Madame Meillaud-Boffard, donc effectivement la ligne qui descend des Arcs est ici en rouge. Donc bien évidemment, si un mode ferré est prévu, la question est : est-ce qu'on tire quelque chose de droit qui vient se mettre dans le site de gare, ou est-ce que c'est ici une virgule qui se retourne ? Voilà. A voir aussi, vous avez complètement raison. On se projette à des échelles ferroviaires, c'est effectivement cette ligne qui descend de Draguignan, il convient aussi de savoir ce que l'on en fait. Est-ce qu'on la garde ici, c'est un simple retournement et on vient se rabattre dessus ? Est-ce que d'autres disent il faut piquer droit ? C'est à voir. Le plus simple bien sûr étant de faire le raccordement lorsque la ligne qui descend de Draguignan rejoint les lignes en bas.

Jacques GONZALEZ - Le problème de ces fuseaux est qu'ici on a une vision pratiquement à plat. Mais quand on voit par exemple ou le fuseau Nord ou le fuseau Sud, on a l'impression, parce que ça n'apparaît pas, le passage, le D1555 qui rejoint l'autoroute à Draguignan. Si la gare est à plat, comment si proche de cette bretelle, autoroute de Draguignan, avec les géométries et les caractéristiques techniques, on ne peut pas donner un avis sur des fuseaux comme ça vus à plat.

Nicolas ALLA - C'est ce qu'on a symbolisé ici. On rejoint votre point de vue. C'est qu'effectivement, on a mis une couleur orange qui veut dire un enfouissement, pas de tunnel mais tranchée ou tranchée couverte. Donc là, ce que nos bureaux d'études indiquent, c'est que, ici vous avez l'échangeur autoroutier, on passerait sous la route. Le train serait sous la route. Sous le péage. C'est pour ça qu'on a une couleur orangée ici, qui est exactement ce que vous dites. C'est que là, c'est route dessus, voie ferrée dessous.

Renaud de BARRY - J'avais une question. Je voudrais revenir sur Vidauban. Vous avez apporté deux solutions, un évitement par le Nord, et un évitement par le Sud en suivant l'autoroute. J'entends aussi qu'il y a un consensus bien évidemment sur des tunnels. Est-ce qu'il ne serait pas possible de se servir du relief de Vidauban, c'est-à-dire de Sainte-Brigitte, pour passer à 100 % Vidauban en tunnel ? Est-ce que c'est inenvisageable en termes de relief ?

Nicolas ALLA - Sainte-Brigitte est ici si je ne me trompe pas. Donc ce que vous dites est de passer l'urbanisation complètement en tunnel.

Renaud de BARRY - Oui. Est-ce que c'est envisageable ? Est-ce que ça ne l'est pas ?

Nicolas ALLA - Pourquoi pas ? Je vous avoue qu'on s'est peut-être tous laissé hypnotiser. On disait tous passer Vidauban au centre est exclu...

Robert HENAFF - On évite toujours de passer sous les vieilles villes.

Renaud de BARRY - Ce n'est pas sous la ville, c'est tout sous la colline.

Nicolas ALLA - On a ici la voie ferrée. Regardons effectivement si on peut cheminer le long de la voie ferrée. Et une fois qu'on est là, voir si on peut entrer quelque part ici et ressortir là. On peut le regarder. Ou même ici. Il y a un petit peu d'espace libre. Est-ce que ça peut être arriver ici, passer là-dessous ?

Hubert BARRET - Ca, c'est en hauteur sur le plateau. Et vous pouvez aussi le passer en souterrain.

Nicolas ALLA - Ce sont ces deux collines. C'est arriver ici, s'enfoncer là et ressortir derrière les collines. On peut le regarder.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Le Conseil Régional, quand il nous a répondu pour notre demande d'étude alternative nous a reparlé du scénario 0.

Nicolas ALLA - C'est investir sur les lignes existantes.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Voilà, demandant que RFF sorte vraiment un scénario 0 qui tienne debout. Pas les trois lignes que vous avez données il y a 6 ou 8 mois de ça. Selon le Conseil régional, l'étude du scénario 0 va être produite quand même un de ces jours. Je ne sais pas quand, mais un de ces jours.

Nicolas ALLA - L'étude est en cours, et il est prévu... Avant les comités de pilotage il y a des comités techniques. Ce sont les services techniques des collectivités qui s'y rassemblent. On envisage de mettre ça à l'ordre du jour du prochain comité technique. Donc ça veut dire que dans les semaines qui viennent, on espère bien avoir cette étude aboutie et validée, dans le but de vous la présenter. Donc l'étude est en cours. Aujourd'hui, elle n'est pas achevée. Mais on espère avant la fin de concertation vous la...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - C'est quand même très important d'étudier des solutions alternatives et de ne pas nous focaliser uniquement sur le projet que vous avez présenté jusqu'à ce jour.

Nicolas ALLA - Tout à fait. En revanche, dans des zones... Le scénario 0, encore une fois, c'est investir sur les voies existantes, donc faire des aménagements de troisième et quatrième voies, doublement, pour obtenir les mêmes services et les mêmes dessertes. Lorsqu'on est dans des zones comme ici où on est... Ici, vous êtes d'accord qu'on obtiendra strictement la même chose, puisque le scénario 0 est le doublement de la ligne. Que dira le scénario 0 ? Le scénario 0 en traversée de Vidauban dira...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Rien n'empêche de passer en souterrain à Vidauban puisque vous l'évoquiez il y a deux minutes.

Nicolas ALLA - Le scénario 0 dira peut-être ici quelque chose qui frise l'absurdité : il dira peut-être je double la ligne dans Vidauban.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Non, en dessous. Apparemment, ça ne vous posait pas de problème tout à l'heure pour une ligne nouvelle !

Nicolas ALLA - Mais dans ce cas-là, vous êtes dans notre scénario ligne nouvelle.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Mais attendez Monsieur, la lettre de cadrage de Monsieur Borloo disait bien : privilégier les voies existantes, enfouir là où ce n'est pas possible d'utiliser les voies existantes. Alors pourquoi n'étudie-t-on pas ce scénario ?

Nicolas ALLA - C'est ce que vous avez sous les yeux.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Non, pas du tout.

Nicolas ALLA - Vous avez ici « privilégier le long des voies existantes » : nous sommes soit le long de la voie ferrée, soit le long de route.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Non mais ça, c'est le sillon permien. Ce n'est pas...

Nicolas ALLA - Non, je suis à Vidauban ici. Et lorsque ce n'est pas possible privilégier l'enfouissement. C'est pour ça qu'on vous présente du tunnel ou de l'enfouissement superficiel. Et ensuite on revient encore le long d'infrastructures, *et cætera*.

Frédéric ROUX - C'est de l'enfouissement écarté. Ce que dit Marie-Laure, c'est « est-ce qu'on ne peut pas continuer tout droit et faire une ligne classique tout droit, enfouie sous les deux collines » ?

Nicolas ALLA - On dit la même chose. C'est qu'une ligne classique, on garde les rails sur des traverses. Donc on parle de la même chose. Donc on va voir.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - J'aimerais bien que pour la prochaine fois on ait le scénario 0.

Nicolas ALLA - Le tunnel n'est pas un scénario 0. Le tunnel est un scénario LGV. C'est-à-dire que vous faites un bout de ligne neuve.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Un scénario 0 comprend aussi des tunnels. Avec des portions nouvelles dans les endroits où on ne peut pas utiliser les voies existantes. Pas de passer dans des vignobles,...

Nicolas ALLA - Alors là, on se rejoint à 100 %. Là où on se rejoint Madame, c'est que ça, ce n'est évidemment pas du scénario 0. Jusqu'ici, là on est en scénario 0. Mais sur la traversée de Vidauban, typiquement, le scénario 0, à la limite de l'absurdité, c'est-à-dire de longer les traversées de village. Là, c'est quelque chose qui n'aura à mon avis pas de sens.

Moi je note bien la proposition de Monsieur qui me paraît forte intéressante, qui est : longeant la voie jusqu'ici, ici on peut peut-être s'enfouir et traverser. Là, effectivement on a tout gagné, parce qu'on a évité la zone d'activité ici. Ce serait quelque chose de très intéressant. On va l'étudier.

Patrice JADAULT - J'attire votre attention sur la sortie du tunnel de Vidauban. Parce que là, vous êtes dans les quartiers Saint-Jean, vous êtes dans des quartiers complètement viticoles. Quand vous rattrapez la nationale 7, entre la nationale 7 et les lignes existantes, vous passez une zone agricole.

Nicolas ALLA - Alors après, ça peut peut-être être de sortir ici et de longer la nationale. Mais là, il y a la belle allée de platanes, il y a de beaux domaines. Ils sont en général connectés sur la route. Si on les coupe de leur accès, c'est relativement délicat aussi.

On le regarde. Il faut trouver où est-ce que c'est le plus intelligent. A la limite, ça va être imposé par la boucle qui est ici. C'est-à-dire qu'il faut venir tangenter ici.

Robert GIRAUDO - Ça rejoint un peu la proposition que j'avais faite au début, c'est-à-dire de passer au maximum en tunnel. Effectivement, si on peut aller tout droit au lieu de faire un contournement Sud comme on fait là, en passant sous les deux collines... Effectivement, à ce moment-là, pour éviter les zones agricoles comme on nous le fait remarquer, c'est d'aller jusqu'à la zone jaune en tunnel.

Nicolas ALLA - Les deux propositions peuvent se rejoindre efficacement. Ce qu'on regardera dans ces deux propositions, c'est aussi l'exposition des populations. On regardera l'habitat des deux côtés, et on pèsera quelles que soient les mesures de protection sonore. Mais on le regarde.

Robert GIRAUDO - Et s'enfoncer effectivement pareil le plus tôt possible, de manière à éviter au maximum les nuisances sur Vidauban. Comme on ne fait pas le contournement, on limite la distance, et ça permettrait de passer Vidauban sans trop de dommages.

Nicolas ALLA - Par contre, sur l'enfouissement relativement tôt en plaine, n'oublions pas les contraintes d'inondabilité. Il ne faut pas non plus qu'à chaque crue le tunnel soit noyé.

Robert HENAFF - On ne peut pas passer sous le niveau de l'Argens.

Nicolas ALLA - On est plus haut. Ça descend.

Hubert BARRET - Parce que quand il débouche là-bas, il y a 30 mètres.

Robert GIRAUDO - Effectivement, quand on passe juste au ras de l'autoroute, il y a un dénivelé de 20 à 25 mètres par rapport au lit de l'Argens. Ça ne doit pas poser trop de problèmes.

Hubert BARRET - Par contre, j'aimerais avoir un rappel. Le financement de ces travaux, il est réparti comment ?

Nicolas ALLA - Aujourd'hui, la seule chose répartie, c'est le financement des études. Actuellement, RFF et l'Etat sont les principaux financeurs, suivis par les 8 autres cofinanceurs qui ont chacun 5,5 %. Le financement des travaux, aujourd'hui, n'est pas fixé. Donc il y a une somme de financement, mais la phase travaux n'est pas fixée, n'est pas étudiée.

Hubert BARRET - J'ai remonté mes mails d'il y a deux ou trois ans. Au départ des études sur la LGV. Il apparaissait que les collectivités locales seraient partenaires à 45 %. Est-ce vrai ?

Nicolas ALLA - Aujourd'hui ce n'est pas fixé. Ce que l'on peut dire, c'est qu'au vu des autres LGV qui ont été récemment faites, les parts varient suivant les collectivités et suivant les projets. Quand je dis les parts, ce sont les parts à la charge de l'Etat, des collectivités et du voyageur. Donc effectivement, ces parts-là fluctuent. Donc en fait, sur les lignes qui fonctionnent le mieux, je pense que la part de l'utilisateur doit monter à 30 ou à 40 % au mieux. Dans des lignes extrêmement coûteuses comme ça, évidemment plus la ligne est coûteuse, plus la part de l'utilisateur est faible. Parce que le prix du billet, je ne dis pas qu'il est constant, mais évidemment, les 100 kilomètres de train, vous allez les payer à peu près pareil n'importe où en France. Comme la part passager est bornée par le prix du billet, plus la ligne est chère, plus la part restant à charge du contribuable, de nous-mêmes, est importante.

Hubert BARRET - Là, vous me parlez de l'amortissement de la part voyageur. Mais avant de calculer cela, il va falloir d'abord faire les travaux. A ce moment-là, ce que j'aimerais savoir c'est si cette ligne ne va pas grever les finances de toutes les communes. Ça a l'air d'être relativement cher.

Frédéric ROUX - La réponse, on peut la donner. Jusqu'à présent, les lignes rentables ont été construites. Là, on est dans des lignes de moins en moins rentables. La dernière étude de financement présentée au COPIL date du 17 janvier dernier, faite par Francis Idrac et Yves Cousquer, et qui a montré que ce n'était pas évident à faire. Et plus ça avance plus l'Etat se désengage. Et comme RFF n'a pas le droit de payer plus que la part qu'il pourra récupérer sur les péages, plus l'Etat se désengageant, plus la part des collectivités territoriales - je ne parle pas des communes, mais des grandes collectivités Région, TPM, les Villes et les Conseils généraux - va aller en augmentant.

Suivant les deux fourchettes qui ont été faites par Yves Cousquer et Francis Idrac en janvier dernier - ils sont en train de retravailler pour le prochain COPIL - on pouvait penser que pour cette ligne-là, ce serait de 50 % à 60 % qui pourraient être à la charge des collectivités territoriales de PACA. Ou du privé. Mais le privé se récupérant sur autre chose.

Hubert BARRET - Ce que je regarde, c'est que nous, ici à Vidauban, Les Arcs, Taradeau, on va payer sans avoir de retour sur investissement.

Frédéric ROUX - Si, on aura plus de touristes dans les campings.

Hubert BARRET - Ca, ça ne m'intéresse pas. Je ne fais pas de camping, je fais des vignes. L'hôtellerie ne m'intéresse pas. Dans un sens, ce que j'aimerais, c'est savoir si on met de l'argent, j'ai besoin d'un retour sur investissement. Si je n'en ai pas et que je paye pour les autres, ce n'est pas admissible. Ça va être difficile à faire passer à la population. En plus, ça va grever le budget des communes pendant quelques années.

Jacques MICHEL - Je reprends les termes de Monsieur Roux. Quand vous parlez collectivités locales, en fait, c'est surtout la Région, les Départements, les communautés urbaines et les communautés d'agglomération qui devraient être mises à contribution. Et aujourd'hui, ce n'est pas encore défini, mais...

Frédéric ROUX - Les budgets de ces collectivités sont ceux de nos impôts locaux.

Nicolas ALLA - Donc encore une fois, la répartition, aujourd'hui personne ne peut répondre puisque la mission Idrac travaille jusqu'en décembre et au-delà. Donc on aura en décembre les premières orientations. A notre niveau à nous, ce que l'on peut dire et ce que je vais rappeler ici, c'est que plus on attend pour réaliser ça, plus ça coûtera cher. L'autre idée aussi est qu'il faut comparer par rapport au budget que l'on met sur la route. Donc on a par exemple entre Saint-Maximin et Aix une troisième voie qui a été construite. Entre Marseille et La Seyne, une troisième voie autoroutière a été construite. Je ne vais pas cracher sur les camarades routiers, mais est-ce qu'on va à l'infini investir dans l'autoroute...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Mais ça c'est du régional, alors que ce que vous nous proposez c'est du national qui n'intéresse pas beaucoup les gens de la région.

Nicolas ALLA - Non madame, on est en plein dans le projet. C'est-à-dire qu'entre Marseille et Nice...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Quelle est l'utilité pour les gens de la région d'avoir des trains qui leur filent sous le nez pour aller de Nice à Paris en trois heures ?

Robert HENAFF - Si vous voulez des TER, à un moment donné...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Les TER, vous ne les verrez pas.

Hubert BARRET - Mais la LGV ne dépend pas de la région.

Nicolas ALLA - Souvenez-vous, le cheminement est global. On part de l'idée qu'effectivement on ne passe sur la ligne aujourd'hui plus aucun train. Donc on a une saturation et une ligne qui est en bout de course. Donc si vous voulez aujourd'hui passer plus de trains TER, il vous faut doubler la ligne ou en construire une nouvelle. Le principe est de se dire que quitte à la construire nouvelle, on la fait qui puisse rouler à 220 en moyenne, avec une signalisation de niveau européen, ainsi de suite.

On est bien dans l'idée aujourd'hui que l'on a un système TER/RER qui est absolument vétuste et très insuffisant. Donc l'idée de départ c'est ça, on a 5 millions d'habitants aujourd'hui, 6 demain. Il faut développer le trafic ferroviaire. Et à ce compte-là, la deuxième ligne qu'il faut faire de toute façon on la fait avec des caractéristiques correctes.

Encore une fois, sur le financement, je ne peux pas vous dire ce que les collectivités financeront, parce que ce n'est pas défini. Ce que l'on sait dire aujourd'hui, c'est que, je compare aux investissements routiers. Alors je ne suis pas fin économiste, mais il faudrait aussi calculer ce que ça coûte de ne pas la faire. C'est-à-dire aujourd'hui, si on ne développe pas le train dans notre région, qu'est-ce que ça coûte pour la collectivité en termes d'encombrement routier, d'investissements routiers, de pollution, *et cætera* ? Donc en fait, ce sont des calculs compliqués de coût global. Autant les budgets de 16 ou 17 milliards que l'on évoque peuvent nous effrayer en notre qualité de contribuable, mais il faut les mettre en regard de « si on ne la fait pas, qu'est-ce

que ça coûte ? » Et si on la fait dans 20 ans parce que notre génération ne la fait pas, qu'est-ce que ça coûtera à la génération d'après ?

Hubert BARRET - Nous ne sommes pas opposés à une augmentation du maillage sur la Provence. Au contraire. Au contraire. Le désengagement de la SNCF sur nos lignes, nous ne pouvons que le déplorer. Ce que l'on préférerait, c'est qu'il y ait plus de proximité. Ces lignes finalement, ce sont trois arrêts : Toulon, Les Arcs, Nice.

Nicolas ALLA - Non, non. Parce que là, on parle fuseaux pour le doublement. Mais n'oublions pas qu'on parle bien de l'ensemble ferroviaire. Le principe c'est qu'entre toutes les gares LGV, vous avez tout le chapelet des gares TER. Quand vous voyagez, on parle aussi bien des gares TER, mais entre deux grandes gares, vous affinez avec des petites gares. Donc vous affinez avec un grand saut dans une gare grandes lignes TER, et vous affinez ensuite avec la ligne TER. C'est-à-dire c'est aussi l'avantage du doublon d'avoir les deux côte à côte. C'est que quelque part, vous avez les centimètres et les millimètres. A chaque centimètre vous avez les gares grandes lignes, et vous avez les subdivisions de gare TER. On a bien les deux qui se suivent. De grande gare en grande gare vous parcourez 100 kilomètres, et entre les deux, vous affinez avec les petites gares. D'où l'avantage du couplage des deux.

Hubert BARRET - On aimerait qu'il y ait plus de petites gares.

Nicolas ALLA - Dans le projet, dans l'enveloppe financière, souvenez-vous les schémas de desserte qu'on a vus dans les premières séances. Vous avez l'ouverture de gares. Je n'ai plus ça en tête, mais à Toulon, vous avez deux créations d'arrêts Nouveaux : L'Escaillon et Sainte-Luce. La réouverture de trois gares, La Farlède, *et cætera*. Donc en fait, je ne les ai pas ici, mais on a bien les schémas de desserte qui ont été approuvés et votés. Donc c'est un engagement fort. Vous avez toutes les gares rouvertes, desservies. Ça fait bien partie du financement. Donc les coûts qui sont dans les projets comprennent bien les réseaux TER et la création de haltes. Toutes celles qui sont mentionnées dans les schémas réticulaires avec les échéances 2012, 2015, 2023, 2040.

Et on a bien dès à présent - donc encore une fois, je n'ai plus ça en tête la zone Toulon - mais vous avez dès à présent, à échéance 2015, du Toulon Hyères qui est en travaux. Encore une fois, ce n'est pas le doublement de la ligne 2023 et puis ensuite on verra le TER. Ce sont les deux, et dès les premiers instants, les investissements sur le réseau actuel sont dans le projet et se font maintenant.

Stéphanie VINCON - Je vais changer de sujet. On a parlé tout à l'heure de l'éventualité de travailler sur un nouveau tracé qui passerait sous Sainte-Brigitte à Vidauban. Je voulais savoir s'il était possible de travailler sur un éventuel déplacement de la gare sur le tracé Sud pour éviter d'impacter fortement le domaine du Thour. Cet emplacement-là, sur le tracé Sud, est-ce qu'il serait possible de le déplacer un petit peu plus à l'est, ou un petit peu plus vers les Bréguières pour que justement l'impact sur l'exploitation soit moindre ?

Nicolas ALLA - On est toujours dans l'analyse multicritère. Il faut qu'au point de vue fonctionnel, on ait toujours cette gare qui permette ensuite de débrancher vers Fréjus-Saint-Raphaël. Il faut qu'on soit toujours dans le carrefour de liaison vers Draguignan, vers le Golfe de Saint-Tropez. Donc ça c'est la contrainte générale.

Après, le positionnement fin à quelques centaines de mètres, voire à un kilomètre, il appartient plus de le faire en concertation fine avec les collectivités concernées, du moment que l'on respecte les fonctionnalités. Ce que moi j'avais perçu de votre groupe, c'est qu'il me semblait qu'il avait été dit que pour éviter de consommer trop d'espace naturel, essayer de préserver la bande verte qui existe encore entre Les Arcs et Le Muy. Par cohérence, le faire plutôt en continuité de l'urbanisation du Muy, plutôt que de le coller en plein milieu, ou du coup on aurait de l'étalement urbain qui se ferait.

Ça, je dirais, le positionnement, il est plus à voir, à écouter beaucoup la parole des collectivités puisque ce sont elles qui ont en main leur territoire, du moment au point de vue des fonctionnalités que l'on a vu, que l'on ait toujours ce qu'on a égrené ensemble. C'est le positionnement au carrefour de communication, et au point de vue ferroviaire, qu'on puisse toujours irriguer Fréjus-Saint-Raphaël.

Patrice JADAULT - Mais je pense que ce ne serait pas totalement incohérent de rattacher cette gare à la zone des Bréguières. Puisque vous avez la voie ferrée qui arrive de Draguignan qui en fait rejoint cette zone. Donc si on décale la gare vers l'Ouest en relation avec les Bréguières, on est en cohérence par rapport à ces deux liaisons.

Nicolas ALLA - Oui. Les Bréguières finissent à la pointe, donc vous vous dites effectivement, vers les Gachettes. D'un point de vue ferroviaire, *a priori*, mais il faudra qu'on regarde plus finement, je pense que toutes les connexions ferroviaires peuvent être faites si on se met ici. Encore une fois, je pense que là, c'est plus à la communauté d'agglomération et peut-être aux deux communes de se prononcer. C'est un petit peu à elles de nous dire comment elles gèrent leur urbanisation.

Patrice JADAULT - En tout cas, au niveau viticole, là vous allez détruire une exploitation viticole. Vous allez détruire le Domaine du Thouar, qui sert encore de poumon vert et de zone agricole encore protégée, directement en limite avec la zone urbanisée.

Nicolas ALLA - Est-ce qu'il y a... Peut-être Madame, ou quelqu'un des municipalités ?

Frédéric ROUX - Dans tout ce coin-là, il n'y a que des vignes.

Patrice JADAULT - Il n'y a peut-être que des vignes, mais elles ne sont pas toutes équivalentes. Au niveau des Gachettes, vous avez des vignes. Entre la nationale 7 et l'autoroute vous avez des vignes. Mais après, c'est un choix à faire. Est-ce qu'on travaille sur le choix AOC/vin de table ? Voilà, il faut faire un choix. C'est tout.

Le vignoble du Thouar est en grande partie en AOC. Si vous êtes légèrement à l'Ouest, vous avez peut-être un pourcentage de zone hors AOC plus important. Il faut faire un choix.

Nicolas ALLA - Je vous propose que l'on regarde les critères viticoles plus fins sur les domaines qui sont là. Mais encore une fois, il faut que l'on ait le pendant de la voix des collectivités, communauté d'agglomération et peut-être les deux communes voisines pour que l'on puisse avoir un tour de table.

Bernard CHARDES - Je suis délégué à l'urbanisme pour la Ville du Muy. Ce projet, en effet, quand on parle de cette gare dans cette position-là, il ne serait pas inutile de faire une étude complémentaire sur le déplacement de cette gare sur le côté Ouest. En sachant que nous aurons bien sûr une concertation avec la communauté d'agglomération et les élus de la commune, de façon à avoir une position plus définitive par rapport à ce sujet. Pour l'instant, il faut bien sûr étudier les deux possibilités.

Jacques MICHEL - Est-ce que vous avez déjà commencé à préparer vos éléments de synthèse ?

Robert HENAFF - Juste encore un mot. Cette gare située dans la partie Sud conditionne aussi la sortie de l'autre côté de la commune. Et de l'autre côté, ce n'est pas très facile car quand on est dans la gare-là, on sort obligatoirement sur le lit de l'Argens.

Or il y a quelques temps, on a été amené à essayer de trouver ailleurs en France où RFF avait déjà fait des travaux de ce type. Et vous avez fait un travail excellent, il faut bien le dire, sur la Saône, où sur 11 kilomètres ou un chouïa plus si je ne m'abuse, vous avez été amené avec les services de l'Etat à retravailler le lit de la Saône, où les inondations sont largement aussi courantes que celles de l'Argens et sont même certainement beaucoup plus courantes et beaucoup plus vastes que celles de l'Argens. Et ce re-travail du lit qui a quand même été fait il y a 6 ans ou 7 ans fait qu'il n'y a plus du tout d'inondation dans cette zone-là, et qu'il y a un viaduc bas, à 10 mètres, sur 11 kilomètres, qui est quelque chose de relativement intégré. Un viaduc, c'est toujours ou joli

ou pas. Celui de Ventabren attire des gens, et il y en a d'autres qui trouvent ça horrible. Mais le viaduc de 11 kilomètres est un ouvrage d'art assez bien fait, j'ai envie de dire assez joli mais ça, ce n'est qu'une opinion. Par contre, ça a eu une utilité sur le lit de la rivière. Donc il faut peut-être essayer de regarder là s'il n'y a pas un re-travail à faire sur cette partie de l'Argens qui est difficile à maîtriser quand il y a des pluies anormales, qui sont quand même de plus en plus fréquentes.

Comme ça va obligatoirement avec la gare à l'est du Muy, qu'elle soit située un peu plus près du Muy ou un peu plus près des Arcs, c'est vrai qu'on ne comprend pas très bien pourquoi votre rectangle est là, alors qu'il pourrait être plus long vers Les Arcs pour permettre une zone d'étude plus large.

Nicolas ALLA - Ecoutez, on peut enregistrer comme ça d'élargir la zone d'étude pour optimiser l'implantation.

Frédéric ROUX - C'est probablement parce qu'il était là pendant le débat public et pas pendant les études complémentaires.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Excusez-moi, je crois que Monsieur Henaff ne connaît pas très bien la différence entre les crues de l'Argens et les crues de la Saône. Ce n'est pas tout à fait le même type. Nous avons des crues torrentielles, ça n'a rien à voir avec des crues...

Robert HENAFF - D'accord, mais le re-travail d'ensemble...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Comment re-travailler le lit d'un torrent, sauf à canaliser, avec tous les risques que ça comporte ?

Robert HENAFF - Là l'Argens est très large. Elle fait presque un kilomètre de large.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Non. Où vous avez vu ça vous ?

Hubert BARRET - Le problème, c'est le niveau.

Robert HENAFF - Le lit est très étroit, mais la largeur de la bande sur laquelle elle se promène fait plus d'un kilomètre de large.

Hubert BARRET - Pourquoi fait-elle ça ? Parce qu'il n'y a pas de pente. Voilà.

Robert GIRAUDO - Quand vous avez deux mètres d'eau en linéaire, les deux mètres d'eau...

Jacques MICHEL - D'une certaine manière, la réflexion de Monsieur Henaff, c'est de reprendre l'engagement que RFF est en train de se proposer de faire, d'examiner comment l'infrastructure dans la basse vallée de l'Argens permettrait de ré-analyser l'ensemble des infrastructures existantes, pour permettre d'améliorer le système hydraulique. Et en fait, la réflexion de Monsieur Henaff, si j'ai bien compris, c'est de dire : cette réflexion, faisons-là remonter un petit peu plus haut dans l'Argens, en intégrant tout le quartier de la gare. En partant presque des Bréguières jusqu'à Fréjus.

Bien évidemment, c'est une réflexion de type technique. Si on fait la nouvelle voie, est-ce qu'il y a des choses à faire sur l'autoroute, est-ce qu'il y a des choses à faire sur la voie existante, est-ce qu'il y a des choses à faire sur les départementales, *et cætera* ?

Hubert BARRET - Le creusage d'un lit artificiel maintenant peut très bien s'envisager, mais enfin... Et puis à un moment donné, vous allez être dans les marais. Là-bas, au Muy, vous êtes à combien ? 16 mètres ?

Jacques GONZALEZ - Pour reprendre la réflexion de Monsieur sur la bande qui fait un kilomètre entre les lacets de l'Argens... Attendez, justement, je viens de mesurer sur une carte. Entre la voie ferrée et l'autoroute, il y a 500 mètres. Alors votre kilomètre est un peu exagéré.

Robert HENAFF - Il y a entre 400 et 700 mètres.

Jacques GONZALEZ - Non, il y a 500 mètres. Sur une carte 1/25 000^{ème}.

Robert HENAFF - Ce n'est pas régulier.

Jacques GONZALEZ - Non mais surtout le problème, vous avez dit l'Argens n'a plus jamais débordé. Vous avez oublié qu'il y a 15 jours...

Robert HENAFF - Je parlais de la Saône.

Jacques GONZALEZ - La traversé du Muy, ne serait-ce que la Nartuby, a débordé. La Nartuby, ça fait la deuxième fois qu'elle déborde au Muy. Donc la comparaison entre la Saône et l'Argens...

Robert HENAFF - Je connais très bien le problème là-bas.

Jacques GONZALEZ - Mais nous, on connaît très bien. C'est pour ça que l'on sait de quoi on parle.

Jacques MICHEL - J'ai bien compris la réflexion de Monsieur Henaff, il ne dit pas que le régime de l'Argens est le régime de la Saône. Il dit que faire les études telles qu'elles ont été faites dans la Saône, la méthode pour faire les études peut être intéressante à renouveler ici. C'est-à-dire que l'infrastructure peut-être l'occasion d'avoir une réflexion sur l'hydraulique, et à ce moment-là d'améliorer globalement le système. Ça n'a rien à voir avec le système hydraulique...

Jacques GONZALEZ - Le problème, vous le savez très bien, tout le monde parle de passer en tunnel, de passer en viaduc, de faire une gare en viaduc au-dessus de l'Argens. Il y a un problème de coûts, vous le savez très bien. Donc tous les coûts qui sont annoncés depuis le début de toutes ces études qui datent de 2005 ou depuis 2003, tous ces coûts sont à réactualiser, et ils vont exploser. Ça va être irréalisable. Pour ma part, techniquement, ça va être irréalisable. Au point de vue coûts.

Jacques MICHEL - Nicolas est en train de rassembler les idées principales.

3. SYNTHÈSE DE LA RÉUNION

Nicolas ALLA - Je vous propose la même trame qu'habituellement. C'est-à-dire s'il y a des points qui sont relevés par l'ensemble du groupe, on les met dans un premier ensemble que l'on appelle « Points de convergence du groupe ». Si ce sont des points qui sont plus localisés, on va les indiquer dans « propositions des acteurs ayant nourri les échanges ». Et enfin, on aura une rubrique « demandes d'étude » où on consignera les demandes que vous avez formulées.

Ce que je vous propose, c'est de balayer le territoire de Vidauban jusqu'à Tanneron, et de noter ce que vous avez dit. Je vais passer le micro à Jacques. Peut-être que l'on commence par Vidauban, et qu'on rassemble ce que vous avez dit sur Vidauban.

Jean-Marie LOUPOT - Ce n'est pas parce que je vais m'en aller, mais il y a cette question qui est une question générale, c'est que l'on demande qu'à une réunion géographique prochaine, on parle de la gare.

Jacques MICHEL - On va déjà noter tous les éléments qui ont été dits aujourd'hui sur la gare. Il y a eu quand même quatre ou cinq informations intéressantes sur la gare, on va les consigner. Et on prend note que la prochaine fois, on parlera complètement de la gare. Ça fera partie d'une bonne partie de la réunion.

Nicolas ALLA - Alors quand vous parlez de la gare, c'est notamment sa position.

Jean-Marie LOUPOT - Le sujet, c'est la gare Est Var. Où est-ce qu'on la met ? Quelles sont les spécificités qu'il y a d'un côté et de l'autre ? C'est toujours de faire un comparatif, comme on fait un comparatif fuseau. Moi, ma démarche dans ma tête, c'est comme un comparatif fuseau. On fait un comparatif entre les deux. Parce que c'est la première fois qu'elle apparaît au Nord. Il n'y avait pas de carré bleu aux Arcs.

Monsieur Alla poursuit la rédaction de la synthèse.

Robert GIRAUDO - Ce n'est pas du tout ce qui a été dit, je suis désolé.

Nicolas ALLA - Le but, c'est justement que l'on rédige la phrase ensemble.

Robert GIRAUDO - Dire que le groupe préfère un fuseau par rapport à un autre...

Bernard MAUREL - Monsieur Alla, dans ce que vous avez mis, je trouve que ça a été très fécond cette réunion. Et que les deux propositions étaient de dire que le tunnel assez long qui serait fait dans le fuseau Nord, reportons-le sur le fuseau Sud. Et en plus, comme disait Monsieur de Barry, si ça peut passer sous Vidauban, c'est une idée à regarder.

Nicolas ALLA - Je vous propose ma phrase en trois sous-parties. Le fuseau Nord, pour vous, est fortement rejeté. Ce que vous avez dit sur le fuseau Sud, c'était surtout Monsieur qui disait plus au Sud, mais dans ce cas-là, enfouissons-le. Et troisième partie du raisonnement, c'est de dire puisqu'on peut se payer un tunnel au Nord, payons-nous le au Sud.

Après, proposition alternative de Monsieur de Barry, c'est nouveau fuseau au centre.

Robert GIRAUDO - Si vous voulez une proposition qui rallie les suffrages, c'est ni Nord, ni Sud, mais éventuellement tunnel. Mais effectivement, je persiste à dire que je ne suis pas pour le passage par Taradeau parce que c'est criminel. Mais l'autre passage par Vidauban est aussi criminel. Je ne vais pas dire ici que si vous passez par Vidauban, c'est mieux que si vous passez par Taradeau.

Si vous passez en tunnel dessous, très bien. Mais ni le Nord, ni le Sud. Et c'est plutôt ça qui, je pense, est ressorti des débats. Parce que je le rappelle encore une fois, sur Taradeau, il y a d'énormes enjeux patrimoniaux, de monuments historiques, *et cætera*. Et sur Vidauban, c'est pareil. Vous passez en bordure de la réserve naturelle, vous passez sur des zones très riches écologiquement, vous passez sur des zones habitées, quasiment denses, et de l'AOC. Le passage au Sud est impensable au Sud.

Vous passez en tunnel dessous, OK.

Hubert BARRET - Vous doublez la ligne et vous passez dessous.

Jean-Michel GERASSI - Là, il y a consensus.

Robert GIRAUDO - Marquez que pour Vidauban, il s'agit de la survie de la cave coopérative.

Je vous propose de supprimer « Le groupe préfère le fuseau Sud au fuseau Nord », parce qu'on n'est pas à faire des poids différentiels.

Frédéric ROUX - On peut dire : « le groupe a montré moins d'objections au fuseau Sud. »

Hubert BARRET - Si tu veux, tu as la mienne, parce qu'il passe chez moi. Il ne passe pas chez Monsieur Maurel, mais il passe chez moi.

Frédéric ROUX - C'est pour ça que je disais qu'il y en avait moins.

Robert GIRAUDO - On ne met pas que l'on émet moins d'objections. C'est ce que je disais aussi : quelle est la pondération des choix ? C'est complètement illusoire de dire plus ou moins. Vous dites que le Nord c'est dramatique, le Sud c'est dramatique : il faut passer dessous. On ne peut pas laisser dire qu'il y a moins d'objections pour un que pour l'autre. Sinon, Madame Meillaud-Boffard va dire aussi qu'elle est contre le passage au Sud, et comme ça, on va équilibrer, et vous mettez qu'il y a autant d'objections pour le Nord que pour le Sud.

Bernard MAUREL - Quand vous écrivez, Monsieur Alla, « ce fuseau ne peut être envisagé qu'en souterrain », si on est assez large pour éviter les vignes et les habitations, je préfère préciser « largement en souterrain ». Parce que vous n'allez pas faire 10 kilomètres de souterrain dans la colline où il n'y a personne. Il faut juste qu'on s'élargisse un peu.

Frédéric ROUX - Ce n'est pas ça. « Pourrait s'envisager largement en souterrain ».

Nicolas ALLA - Mais votre mot « largement », ça veut dire plus au Sud ?

Frédéric ROUX - Non.

Bernard MAUREL - Mon terme n'est pas bon. En large partie en souterrain. Il y a des parties dans la colline où il n'y a personne.

Echanges hors micro.

Nicolas ALLA - « Pourrait s'envisager sur un plus long linéaire souterrain. »

Frédéric ROUX - « Ne pourrait s'envisager que sur un plus long linéaire souterrain ». Ou « sur un parcours en large partie souterrain ».

Nicolas ALLA - Le secteur suivant, c'est... Donc on a traité Vidauban, zone des Arcs. On confirme le passage... Le passage dans Les Arcs, on met un mot dessus ?

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Excusez-moi. Qu'est-ce que vous entendez par le passage le long de la voie ? Il y a au moins six ou sept voies ferrées aux Arcs au niveau de la gare. Donc je voudrais bien savoir de quoi il s'agit.

Nicolas ALLA - C'est le fuseau ici, où ce que l'on proposait était le passage dans les emprises ferroviaires, considérant qu'il y avait effectivement plusieurs voies. Alors les fonctionnalités ferroviaires seraient à aménager, mais c'était cette idée de passage ici.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Mais c'est la même chose, on peut passer en souterrain dans certains endroits aussi.

Robert GIRAUDO - A cet endroit-là, ce sont des délaissés. S'il n'y a que ça, ça ne gêne personne.

Jean-Claude SAPPA - Le délaissé que vous avez du côté de Taradeau, qui est au-dessus de la voie ferrée. A gauche. Là, vous faites sauter la cave coopérative.

Robert GIRAUDO - Elle va déménager.

Jean-Claude SAPPA - Ca, ce n'est pas encore fait. Ça devait être fait l'année dernière je vous rappelle. Et en dessous, vous avez non seulement la Chabotte, mais en plus de ça, vous avez à l'heure actuelle l'embranchement de la zone des Bréguières.

Robert GIRAUDO - Mais je suis entièrement d'accord. Ça bousille partout où ça passe. Je suis d'accord. Mais parce que c'est chez vous, là, vous faites plus de difficultés à cet endroit-là qu'à d'autres. Moi je dis qu'il faut être honnête. Là, ce sont des délaissés. A la limite, des délaissés... Autant, le passage de ce qu'a dit le Maire de Taradeau sur les monuments historiques, sur les vignobles tout ça, il n'y a pas un mot à rajouter, c'est tout à fait vrai. Autant à cet endroit-là, ce n'est pas gênant.

Jean-Claude SAPPA - Mais pour arriver sur les délaissés cher Monsieur, vous êtes obligé de passer par Taradeau.

Robert GIRAUDO - Mais ne mélangez pas tout ! Pour arriver à un endroit, effectivement on est obligé de passer par là. Ce que je veux dire, c'est que là, c'est un endroit où ça ne gêne pas. C'est inacceptable.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, on va préciser. Puisque la phrase ne fait pas l'unanimité, puisqu'on est bien dans les propositions des acteurs, comme je disais, on est dans le cadre des propositions...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Surtout qu'on n'en a pas parlé du tout dans l'après-midi de ça.

Nicolas ALLA - On est dans le cadre des propositions qui ne sont pas partagées par l'ensemble du groupe. Donc ce sont des considérations localisées ou pas partagées par tous. Il suffit simplement de mettre d'où émane la demande. Donc en fait on est là pour entendre tous les points

de vue, même s'ils ne sont pas cohérents. Donc simplement, on va préciser. Donc on met le représentant de...

Jean-Claude SAPPA - On en a parlé Nicolas, tu connais la position de Monsieur le Maire.

Robert GIRAUDO - Non, il n'y a pas du travail en chambre en amont et après la réunion. Soyons sérieux !

Jean-Claude SAPPA - Il est vrai aussi, Monsieur Giraudo, que dans les précédentes réunions, si on avait pu avoir le même travail que l'on a eu aujourd'hui, peut-être qu'on aurait davantage avancé.

Jacques MICHEL - On continue.

Nicolas ALLA - Nous en sommes maintenant ici, Les Arcs. On arrive à la zone de gare, et à la divergence, notamment en raison de l'hydraulique. On va peut-être commencer dans la logique par les considérations que vous avez faites sur l'hydraulique et l'insertion.

Frédéric ROUX - Ou les gares.

Nicolas ALLA - J'ai mis en première page les gares. J'ai mis : le groupe, sur proposition de l'AUGAD, demande que le sujet des gares soit approfondi, *et cætera*.

Jean-Marie LOUPOT - On devrait vraiment en parler. Si on met déjà des premières remarques, est-ce que ce n'est pas un peu en avance ?

Nicolas ALLA - La phrase est un peu vide de sens, donc si vous souhaitez faire une proposition...

Frédéric ROUX - « et notamment l'éventualité d'une gare plus à l'Ouest des deux... »

Jean-Marie LOUPOT - Mais ça, on le mettra quand on en aura parlé.

Nicolas ALLA - La position de gare, je la mets tout de suite dans la rubrique demandes d'études. Vous demandez d'étudier...

Jean-Marie LOUPOT - Et à la suite de ça, il faudra mettre des observations claires.

Frédéric ROUX - Que ce soit bien débattu. Que l'on comprenne bien les impacts, à gauche, à droite, au Nord, au Sud.

Robert GIRAUDO - Il vaut mieux que ça passe dans les délaissés plutôt que ça revienne dans la vallée de l'Argens ! Ca par contre, il faudra le rajouter. C'est là où je ne suis pas du tout d'accord. J'espère que ce n'est pas le tracé.

Nicolas ALLA - On peut enregistrer les deux propositions. Il y a la position d'un élu des Arcs, on peut enregistrer la vôtre.

Robert GIRAUDO - Si par malheur, c'était le fuseau Nord...

Nicolas ALLA - Le sujet de la phrase, on met un représentant de la viticulture ?

Robert GIRAUDO - Oui. Je suis représentant d'une association, représentant d'une autre association, représentant aussi de la viticulture vidaubanaise.

Nicolas ALLA - Mais là, c'est au titre de la viticulture ?

Robert GIRAUDO - Si vous voulez. C'est sûr que ça touche plus les zones agricoles. Si en dépit du bon sens c'était l'option Nord qui devait être choisie, il vaut mieux que ça passe par la voie existante, c'est-à-dire dans les délaissés ferroviaires qui passent sur les lignes actuelles plutôt que de retraverser la plaine de l'Argens et avoir encore bien plus d'impacts sur tous les domaines viticoles et sur les dernières terres agricoles qui restent.

Jean-Claude SAPPA - Mais tout le monde est d'accord là-dessus.

Robert GIRAUDO - Mais en mettant « le passage le long de la voie dans les Arcs est jugé impossible et inacceptable », si on reprend le fuseau Nord, si on dit qu'on ne peut pas passer le long de la voie au niveau des Arcs, ça veut dire que ça bifurque dans la plaine de l'Argens. Et ça concerne toute la plaine de l'Argens, tout le long, avec un viaduc.

Jean-Claude SAPPA - On a bien dit tout à l'heure, Monsieur Giraudou...

Robert GIRAUDO - Je suis au niveau des Arcs. On a dit que pour arriver jusqu'aux Arcs, il y avait énormément de problèmes, et que ça devrait être suffisant pour empêcher que ça passe là. D'accord ? Toutefois, imaginons que ce scénario soit choisi. Je préfère que ça continue le long de la voie existante à travers Les Arcs sur les délaissés, plutôt que de couper sur la plaine de l'Argens.

Jean-Claude SAPPA - Vous êtes en train de vous contredire. On a bien pris acte que l'on ne veut pas ni du passage par le Nord, ni du passage par le Sud. Donc on ne va pas recouper la plaine de l'Argens...

Robert GIRAUDO - Si vous enlevez « le passage dans les Arcs est jugé impossible voire inacceptable », j'enlève ma phrase. Si vous le laissez, je laisse la mienne. Parce que vous, ça suppose que c'est quand même le fuseau Nord qui est choisi...

Jean-Claude SAPPA - Pas du tout, au contraire, ça apporte une contrainte supplémentaire !

Robert GIRAUDO - Non, car jusqu'aux Arcs, vous pouvez très bien prendre le fuseau Nord, et après bifurquer dans la plaine de l'Argens.

Jean-Claude SAPPA - Mais pas du tout !

Robert GIRAUDO - Mais si ! Regardez. Si on suit. A partir de là, on nous dit que c'est impossible de passer par là. Donc si on ne passe pas par-là, à ce moment-là on bifurque dans le jaunasse. Dessous. Ça c'est un scénario. Ne l'oubliez pas celui-là.

Jean-Claude SAPPA - On a bien dit qu'on n'en voulait pas de celui-là.

Robert GIRAUDO - Vous faites exprès ! Ce n'est pas parce qu'on va dire qu'on prend le fuseau Nord qu'on est obligé de...

Jean-Claude SAPPA - Mais on ne le prend pas le fuseau Nord !

Robert GIRAUDO - Vous êtes fort ! Vous savez déjà qu'on ne prend pas. Vous ne voulez pas celui-là, et vous rajoutez une phrase qui est au-delà du choix du Nord. Vous dites que le passage dans Les Arcs est impossible. Moi je dis que si c'est le fuseau Nord qui est choisi, il vaut mieux prendre le passage dans Les Arcs que dans la plaine de l'Argens. Donc vous maintenez votre truc, je maintiens le mien. Voilà.

Jacques MICHEL - Si on vous comprend bien, vous dites si on passe au Nord, il y a deux hypothèses de fuseaux. Il y en a une qui est de récupérer la ligne. Il y en a une autre qui effectivement, comme vous dites, est de traverser là. Et là, Monsieur Sappa vous dit c'est quand même idiot de passer au milieu des zones agricoles, parce qu'on passerait le long de la voie ferrée, ce serait plus intelligent. Le problème est que si on passe sur les voies, ici, on va être amené à passer dans les Arcs, ce qui est difficile.

Robert GIRAUDO - Non. En réalité, le problème avec le choix que l'on a c'est que c'est un choix à têtes multiples. On peut très bien prendre... Imaginons que RFF décide de faire le tracé Nord jusqu'à l'entrée des Arcs, et après, de prendre le deuxième faisceau, c'est-à-dire celui qui redescend et qui vient rejoindre celui-là. Vous voyez ce que je veux dire ?

Jacques MICHEL - L'inconvénient est qu'il passe en zone agricole. Et donc, celui-là, il vaut mieux l'éviter. Ce que dit Monsieur Sappa, c'est passons au Sud, mais restons au Sud.

Robert GIRAUDO - Oui. Mais attendez. Moi je dis que le Sud est aussi mauvais que le Nord. Et si on me met un blocage dans les Arcs, je dis non. C'est le seul endroit où il n'y a pas de blocage.

Jacques MICHEL - Dans l'hypothèse qui a été évoquée du tunnel sous Sainte-Brigitte, on se retrouve comme ça. Ça peut être ça aussi.

Jean-Marie LOUPOT - On est en train de parler d'un choix. On n'en est pas à un choix, on en est à restituer ce qui se dit. Il se dit une chose sur le tracé Nord, et une autre chose sur le tracé Sud. Et c'est ça qu'on consigne. Mais il ne nous appartient pas, ce n'est pas le but de l'exercice, de faire valoir aujourd'hui notre choix. Simplement indiquer qu'on a donné deux points de vue.

Jean-Michel GERASSI - Il s'est dit deux choses sur le tracé Nord, et pas une chose. Ils ne sont pas d'accord là-dessus.

Robert GIRAUDO - Il y a deux éléments dans le tracé Nord. Si on donne un élément contre le Nord dans les Arcs, moi je donne un élément contre le Nord qui ne passe pas par les Arcs, qui passe par la plaine.

Gilbert GALLIANO - Il y a deux possibilités.

Jean-Claude SAPPA - (*hors micro*)

Robert GIRAUDO - Je suis d'accord, mais ne laissons pas l'option de passer dans la plaine de l'Argens.

Jean-Claude SAPPA - Mais c'est sûr.

Nicolas ALLA - Est-ce qu'il ne faut pas simplement commencer votre phrase par « en cas de fuseau Nord » ?

Robert GIRAUDO - Non non. Laissez-là comme elle est.

Adeline de BARRY - Mais il a raison. Pourquoi est-ce qu'on ne met pas « en cas de fuseau Nord, il faut éviter les zones viticoles au maximum et rejoindre les Arcs »...

Frédéric ROUX - En cas de fuseau Nord, il ne faut passer nulle part. En cas de fuseau Nord, lui ne veut pas qu'on passe par les Arcs, et Robert ne veut pas qu'on passe par la plaine.

Robert GIRAUDO - Je suis d'accord. Ma proposition est de ne pas ajouter de truc, de faire bouchon au niveau...

Frédéric ROUX - Est-ce qu'on ne peut pas dire qu'il ne faut pas passer par le Nord quoiqu'il arrive ?

Robert GIRAUDO - Non, parce que c'est le renvoyer au Sud.

Jean-Michel GERASSI - Si l'étude du tunnel n'aboutit pas...

Gilbert GALLIANO - Un souterrain par le Sud. C'est tout.

Jean-Michel GERASSI - Il y a trois options. La première, la volonté c'est que ça passe par un souterrain. Mais si l'étude nous dit que ça ne peut pas, il y a une deuxième option, c'est que ça passe par le Sud mais en souterrain. C'est la deuxième option que vous choisissiez. Et la troisième option, au pire, c'est que ça passe par le Nord, mais ça traverse par ce que dit Monsieur, Les Arcs, et ça ne redescend pas sur l'Argens.

Jean-Claude SAPPA - A mon sens, il ne faut pas laisser la possibilité de passer par le Nord.

Jacques MICHEL - Nicolas Alla a tracé une hypothèse comme ça pour imaginer le discours du tunnel sous Sainte-Brigitte. Mais l'idée dont on parle, ici, c'est d'éviter de traverser la partie agricole, et d'essayer plutôt de revenir le long de l'autoroute. Ce serait plus logique en fait que la sortie se fasse par le Sud.

Robert GIRAUDO - On est d'accord. Mais si c'est en tunnel.

Jacques MICHEL - On va essayer de consigner ça sous la forme d'un schéma.

Jean-Claude SAPPA - Monsieur Michel, là c'est en tunnel. Mais à partir de la partie marron au-dessus, là on est en tranchée couverte. Tout le long.

Robert GIRAUDO - Ou éventuellement en tunnel.

Jacques MICHEL - Ou en tunnel, ou en tranchée couverte. Il faudra voir. Il faudra étudier finement, on ne peut pas dire comme ça.

Bernard MAUREL - Après cette discussion nourrie, je trouve que l'on n'a pas été assez clair sur le Nord et le Sud. Il vaudrait mieux dans la première partie dire que le fuseau Nord comporte beaucoup de difficultés. Qu'on soit clair. Sinon, on a l'impression que ça, que ça...

Attendez, je voudrais finir de parler. Le fuseau Nord, beaucoup de difficultés. Et le fuseau Sud, à condition qu'il y ait un long linéaire en souterrain, est préférable.

Robert GIRAUDO - C'est une troisième position qui a été proposée par le groupe ici. D'accord ? Il y a une proposition au Sud et une proposition au Nord que le groupe rejette. En bloc. Les deux. Je ne fais pas de préférence pour le tracé Sud ou le tracé Nord, ils ont chacun autant d'inconvénients. Je sais que ça traverse votre propriété.

Bernard MAUREL - Je vous entends mal.

Robert GIRAUDO - Je dis que deux propositions ont été faites, une au Nord une au Sud, qui présentent les deux autant de problèmes pour les populations, que ce soit Taradeau ou Vidauban. La seule proposition acceptable est la proposition qui émane du groupe de travail, qui est de tirer droit en tunnel, et de ressortir dans le couloir tel que le projet a été fait.

Maintenant, la retranscription de ce qu'on a dit... C'est ce que l'on a dit. On ne peut plus changer ça. Il n'est pas question de dire on préfère le Sud ou on préfère le Nord.

Adeline de BARRY - La deuxième alternative pourrait s'envisager à condition qu'il y ait un plus long linéaire souterrain, alors que le fuseau Nord, toute la vallée de Taradeau et des Arcs ne peut pas être faite en souterrain. Donc il y a quand même une différence dans l'échelle et dans la valeur des propositions que j'aimerais bien qu'on note.

Robert GIRAUDO - Mais rien ne dit que les propositions que l'on fait seront retenues.

Adeline de BARRY - Bien sûr. Mais ce que je veux dire, vous dites qu'il y a autant de points négatifs à passer au Nord qu'au Sud. Je ne suis pas tout à fait d'accord. Tout à l'heure, en début de réunion, vous avez dit, et ça me semblait intéressant, que la proposition numéro 2 ne pourrait s'envisager que sur un plus long linéaire souterrain, alors que la proposition Nord ne donne pas de linéaire souterrain dans toute la vallée de Taradeau et des Arcs. Tous les vigneron avant les Arcs ne peuvent pas non plus être en souterrain.

Robert GIRAUDO - C'est ma proposition à moi. Ce n'est pas la proposition de RFF. Ça revient à ce que l'on a dit, qui est encore plus intelligent puisqu'on coupe droit au lieu de faire un souterrain qui fait un arc de cercle, on coupe droit sous Sainte-Brigitte. C'est pour ça que je dis que c'est une troisième... Mais c'est notre proposition à nous. Ce ne sont pas les propositions de RFF.

Les propositions de RFF, jusqu'à preuve du contraire...

Echanges hors micro.

Jean-Louis LE MOAL - Je suis opposé au tracé Nord du fait des enjeux économiques et des monuments historiques.

Jacques MICHEL - Il semblerait quand même que sur le tracé Nord il y ait plus d'objections, comme ça a été dit.

Nicolas ALLA - Je vous propose effectivement de trouver une formulation qui donne une certaine valeur. Il est bien entendu que vous rejetez les deux. Il faut trouver des termes pour marquer une gradation.

Frédéric-Georges Roux donne une phrase qui peut être pas mal, pour le tracé Sud, c'est « le groupe formule moins d'oppositions et signale notamment... »

Robert GIRAUDO - Je suis désolé, il n'y a pas moins d'oppositions. Ils sont aussi mauvais l'un que l'autre.

Frédéric ROUX - Non, ça c'est toi qui le dis.

Robert GIRAUDO - S'il faut faire venir les propriétaires, on fait venir les propriétaires !

Julie HARS - Excusez-moi. Est-ce qu'on ne pourrait pas graduer simplement les propositions en disant : la proposition numéro 1 que le groupe souhaite soumettre à l'étude est celle de la proposition alternative, à savoir un passage en souterrain sous Vidauban. Et que les deux autres propositions sont selon le groupe moins recevables, mais que s'il fallait les graduer, ce serait, je ne sais pas...

Robert GIRAUDO - Non. Elles ne sont pas recevables. Point. Ou alors mettez que ce n'est pas une proposition. C'est une exigence, c'est d'enterrer pour passer la zone urbaine. Et là je pense que tout le monde est d'accord. On exige de passer en souterrain à Vidauban.

Frédéric ROUX - Toi. Je ne me prononce pas sur ce sujet, mais ce n'est pas ce que j'ai entendu.

Hubert BARRET - Posons la question à Monsieur Maurel qui est de Vidauban. Vous préférez que l'on passe dessous ou sur le côté ? De droite ou de gauche, peu importe.

Bernard MAUREL - Je pense qu'il y a plusieurs choix. J'ai compris tout de même tout à l'heure, que la partie du Nord, ce n'est pas parce qu'elle me concerne, d'autant plus que j'ai dit qu'il n'y a qu'à passer encore plus au Nord, chez moi si vous voulez. Donc je suis détendu sur le sujet. Mais passer au Nord comme on l'a montré, avec la sortie sur Taradeau Les Arcs, c'est invivable. Donc c'est une mauvaise solution, d'autant plus qu'elle coûte cher, puisque dans cette partie il y a un très long tunnel. Alors l'idée de tout à l'heure que je reprends, c'était de dire que ce très long tunnel du Nord, qui est moins accepté ou toléré par ce groupe de travail que le Sud, ce long tunnel, il n'y a qu'à le reporter dans le Sud de façon à ce que le Sud bénéficie de ça.

Troisième solution, on passe sous Vidauban, c'est bien pour RFF parce que RFF a comme ça plusieurs solutions.

Mais je suis de l'avis de cette dame, il me semble que le consensus ici, si on graduait... Je ne sais pas ce que l'on peut faire. Je ne peux pas mettre de grade sur Vidauban, parce que là, ça dépasse mes compétences. Je pense que le Nord pose plus de problèmes que le Sud si le Sud est largement dans un souterrain.

Hubert BARRET - Alors moi ce que je propose, c'est que l'on reprenne les lignes existantes et que l'on passe sous Vidauban. Et je suis tout à fait opposé à la solution Sud, comme à celle du Nord.

Jacques MICHEL - De toute manière, la solution Sud avec beaucoup plus de tunnels comme l'a dit Monsieur Maurel, ou la solution sous Sainte-Brigitte, c'est à peu près la même chose. C'est un tunnel. C'est la position du tunnel qui change. Mais l'idée...

Hubert BARRET - La seule différence, c'est que vous suivez la ligne existante, et que vous plongez.

Jacques MICHEL - Le point d'entrée n'est pas le même, mais le principe est le même.

Nicolas ALLA - Je vais vous mettre tous d'accord. On en est qu'à la première session sur les fuseaux. On a encore la session prochaine avec les analyses multicritères. Vous avez écarté

fuseau Nord et fuseau Sud. On n'a peut-être pas entièrement la gradation que l'on évoquait. Je vous propose de laisser décanter pendant les deux semaines, et la séance prochaine, éventuellement, avec l'analyse multicritère *et cætera*, on reviendra précisément. Je crains là que...

Robert GIRAUDO - Je pense qu'on est d'accord sur les principes. Les gens qui effectivement ont des propriétés au Nord sont plutôt contre le Nord, et les gens qui ont des propriétés au Sud sont plutôt contre le Sud. Les deux reconnaissent...

Adeline de BARRY - Ce n'est pas une question de propriété.

Jacques MICHEL - Monsieur Giraudo, soyons clairs. Ce soir, il n'y a pas de décision à prendre. On est là pour prendre les points de vue. Je crois que là, ils y sont. Il y a peut-être des petits adverbess qui manquent à droite ou à gauche. Ça, je veux bien. Mais de toute manière, on va reprendre ces trois éléments dans 10 jours, et avec des éléments complémentaires qui permettront de peaufiner la vision que le groupe a sur chacune des trois alternatives. C'est comme ça qu'il faut procéder.

Jean-Michel GERASSI - C'est clair ce qui est marqué.

Robert GIRAUDO - Ça me va.

Jacques MICHEL - Alors passons. Si c'est clair, passons.

Nicolas ALLA - Je vous propose de formuler pour le Muy.

Bernard CHARDES - On peut rappeler que la position de la commune est le passage au Nord.

Jacques MICHEL - La commune rappelle sa demande de passage au Nord du fait des enjeux.

Nicolas ALLA - L'Argens, on le franchit toujours, mais on va marquer que c'est au Sud.

Patrice JADAULT - Un passage au Nord, si je comprends bien, c'est le fuseau F2 qui va être proposé. Moi j'attire votre attention quand même, le passage au Nord est le passage en aérien sur le vignoble de la Motte. Donc qui est très très impactant sur un paysage encore bien protégé, un paysage agricole. En plus, vous passez au droit de la barrière de rhyolite et sur le secteur de Bagnols et Saint-Paul-en-Forêt. Donc dans un paysage complètement naturel. Vous allez complètement le défigurer.

Donc là, j'attire votre attention sur le fait qu'au niveau viticole et au niveau paysager, ce fuseau est extrêmement impactant.

Frédéric ROUX - Et j'ajouterai en tant que sylviculture, qu'il n'a non pas de valeur de bois, mais qu'il a une valeur de stockage de carbone, et de stockage de CO₂ et de restitution d'oxygène qu'il faut prendre en compte sur toute la partie forestière.

Patrice JADAULT - On est dans le même cas de figure que sur le passage sur le secteur de Taradeau au niveau viticole. C'est exactement le même enjeu que vous avez. Si on passait malheureusement sur le secteur de Taradeau, rebelote sur le secteur de La Motte, et on fait autant de dégâts. Voilà.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - En ce qui nous concerne, le fuseau Nord n'est pas très enthousiasmant parce que ça donne beaucoup d'impacts sur l'environnement et la viticulture. Mais par contre, le fuseau Sud lui, risque d'engager le risque vital des gens en cas d'inondation. Et ça, il ne faut pas l'oublier. Je protège la viticulture, la sylviculture, tout ce que vous voulez, mais il y a quand même une chose qui prime, c'est la vie de mes concitoyens. Donc l'aggravation des crues que nous subissons par les infrastructures déjà existantes au Muy ne permet pas d'avoir une infrastructure en plus. C'est insupportable. Les inondations sont telles actuellement que nous ne pouvons pas envisager en l'état actuel de risque alarmant.

Nous privilégions, nous, pour notre association, l'utilisation des voies existantes rénovées, modernisées, et avec un ajout d'une voie voire de deux voies. Et surtout la remise en état des

ouvrages de décharge qui permettent l'écoulement des crues. Nous souhaitons par ailleurs que nous soit présenté au prochain groupe le scénario 0 qui devrait venir en alternative du projet que vous nous proposez car il y a un manque qui est évident.

Nous sommes signataire d'une motion signée par 14 associations, que vous lira je pense l'association ABI. Nous demandons que cette motion soit transmise au COTER et à Monsieur le Préfet.

Il est évident que nous ne choisissons pas de fuseau, car comme je le disais tout à l'heure c'est le choix entre la peste et le choléra. Même maintenant, ça ne passe pas très bien.

Attendez que je relise, parce que je parlais.

Nicolas ALLA - En page précédente, sur les problématiques Le Muy, j'ai mis : « pense que le fuseau Sud va accroître le risque d'inondation et demande la remise en état des ouvrages de décharge ». Et sur une page suivante, je vais mettre vos deux demandes sur le scénario 0 et vous aviez une autre demande...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - La scénario 0, je ne le vois pas là.

Nicolas ALLA - Je vais l'inscrire ici.

Adeline de BARRY - Le scénario 0 sur la zone du Muy ?

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Sur toute la zone. Sur toute la zone Marseille-Nice.

Adeline de BARRY - Ce n'est pas possible.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Mais attendez, vous ne le connaissez pas le scénario 0.

Adeline de BARRY - Oui.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Et bien vous avez de la chance !

Adeline de BARRY - Sur la zone Taradeau-Les Arcs, si vous élargissez les voies, vous touchez des terres agricoles.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Vous avez une emprise ferroviaire existante.

Adeline de BARRY - Non, vous n'avez aucune emprise ferroviaire.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ce n'est pas possible.

Adeline de BARRY - Ce que je veux dire c'est que si vous envisagez de doubler les voies de Marseille à Nice...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ce n'est pas moi qui l'envisage, c'est le Conseil régional.

Adeline de BARRY - Mais vous avez demandé le scénario 0...

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Non pas du tout. Nous, on avait demandé une étude alternative. Le scénario 0, c'est le Conseil régional qui l'a demandé.

Frédéric ROUX - Il y a une grande ambiguïté sur le scénario 0. Pour RFF et le COPIL initialement, enfin du moins la première réponse de RFF au COPIL c'est le scénario 0 : on garde le réseau existant tel quel, et qu'est-ce qu'il faudrait faire dessus pour faire passer en 2023 et en 2040 tous les trains que vous voulez faire passer. Et là, la première réponse a été de dire : on est un peu désolé, mais déjà en 2015 ça va commencer à être saturé, et votre scénario 0 riquiqui, il ne passe pas.

Donc il y a une deuxième idée de scénario 0. C'est de dire on ne fait pas de projet LGV, et qu'est-ce qu'on peut faire au plus près de la ligne existante, en utilisant au maximum les emprises existantes pour quand même arriver à faire passer, sans dégrader le nombre de trains, ni les réticules, ni les dessertes, ni le temps de trajet entre Marseille-Nice. Et c'est ce qui est demandé.

Vous allez voir que ce résultat-là qui va être étudié va montrer qu'il faut dépenser autant et qu'on aura un service moindre. Et que ce sera aussi perturbant à droite et à gauche, parce que comme vous dites, pour mettre quatre voies, ça mettra deux voies de plus là où il y a des vignes.

Donc ce deuxième scénario 0 moins riquiqui va être rejeté par les décideurs.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ce que j'aime bien, c'est que vous prévoyez déjà le résultat.

Frédéric ROUX - Je suis d'accord que je présume.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Alors Frédéric bravo. Comme manque d'impartialité, on ne fait pas beaucoup mieux.

Jacques MICHEL - Mais je ne pense pas que ce soit Frédéric qui fasse l'étude.

Frédéric ROUX - J'imagine que ça va être comme ça.

Robert GIRAUDO - Dans la présentation de l'étude, il n'est pas rigoureux. Il n'est pas utile de faire quatre voies partout. Pour pouvoir passer beaucoup plus de trains, il n'est pas nécessaire de faire quatre voies partout.

Frédéric ROUX - Je n'ai pas dit ça non plus.

Robert GIRAUDO - C'est ce qu'on a cru comprendre. On peut faire des endroits à quatre voies, là où c'est possible, sur les zones en friche et les zones perdues. Et d'autres à deux voies.

Frédéric ROUX - Et j'admets que je peux me tromper.

Nicolas ALLA - Comme le temps avance et qu'il fait de plus en plus froid, je poursuis le parcours. Je pense qu'on va tous finir frigorifiés donc je poursuis. On va essayer d'avancer. La zone du Muy. On a parlé du fuseau Nord, j'en arrive... Peut-être ici, je ne sais plus qui avait évoqué de reformater ici la zone du Muy. On peut mettre un mot là-dessus. Et plus loin, si vous voulez me préparer quelques phrases sur ce que vous m'aviez dit...

Frédéric ROUX - C'est Robert Henaff.

Nicolas ALLA - D'accord. On va reformuler ce que vous m'aviez dit au début. Le temps que je note.

Jacques GONZALEZ - On peut revenir en arrière, j'ai quelque chose à dire sur le passage de l'Argens. Revenez sur la carte. Après le passage de l'Argens. Il va y avoir un problème au niveau des crues tout ça, ça c'est un problème. Mais une fois que vous passez au-dessus de l'autoroute - déplacez-vous sur la droite, voilà juste sur cette zone-là - on crée un troisième barrage. Si vous voulez, la voie qui rejoint, il y a une route qui arrive aux quatre chemins. Il y a l'ouvrage sur l'autoroute qui est inondé tous les ans trois fois. L'accès entre le village et La Bouverie est impossible. Disons qu'on aura trois barrières, on aura une quatrième barrière au-dessus de l'autoroute qui va cumuler toutes les autres, et qui va centraliser à un endroit précis qui crée des inondations. Tous les ans on a des problèmes sur ces passages.

Jacques MICHEL - Ce qu'il faudrait retenir de ce que vous dites, c'est que si on fait une voie en remblai, on créera un bouchon. Mais il faut prendre en compte la problématique et faire en sorte que si c'est ce fuseau qui est retenu, on se débrouille pour que la transparence soit assurée.

Jacques GONZALEZ - Ce que je veux dire, c'est vrai que l'autoroute date d'une certaine époque. Déjà, ça crée... Surtout qu'à l'époque où l'autoroute a été créée il n'y avait pas toutes les zones que la commune de Roquebrune a faites. En plus, ils veulent faire une nouvelle zone au-dessus de l'autoroute. Si on fait la LGV en remblai à hauteur de l'autoroute, il va y avoir une augmentation de débit.

Jacques MICHEL - Ce que je veux dire, c'est que ce qu'il faudrait inscrire là c'est que si ce fuseau est retenu, il faut faire en sorte que le risque hydraulique ne soit pas augmenté, et au contraire...

Je ne sais pas quel est le nom des constructions. A ce moment-là que l'on se débrouille pour que l'eau passe en dessous.

Jacques GONZALEZ - Les deux cours d'eau dans cette zone à prendre en compte - et je souhaiterais que ce soit noté - c'est ce qui s'appelle le vallon du Grand Vallat. On le voit. Vous avez la route du giratoire, la route qui monte vers La Bouverie. Et sur la gauche, vous avez ce ruisseau. C'est le Grand Vallat. C'est ce qui rapporte un apport d'eau sous l'autoroute. Et ensuite vous avez sur la droite le Blavet, qui alimente l'Argens et qui fait monter les crues.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Je vois que vous avez écrit « demande que sa motion soit présentée au comité territorial ». Ce n'est pas la motion de mon association. C'est la motion de 14 associations.

Jacques GONZALEZ - C'est sur la commune de Roquebrune le Grand Vallat.

Nicolas ALLA - Donc sur cette zone-là, en début de séance, vous nous aviez formulé quelques avis.

Frédéric ROUX - Celui du Nord semblait préférable.

Jacques MICHEL - Oui, c'est celui qui passe par le moins de zones habitées.

Stéphane THOMINE - Je pourrais intervenir, parce que c'est une zone que je connais bien. Donc ça, c'est la version Sud, avec trois possibilités de passage. Possibilité de passage au Nord, possibilité au milieu, possibilité au Sud.

Le passage au Nord passe apparemment par la décharge. A côté. Il est prévu à côté. Ça me paraît un peu étonnant.

Nicolas ALLA - En tunnel. La ligne en tunnel se cale sur la limite de la décharge. Il faut penser que ça rentre avant la décharge. Ici on a une zone de tunnel, et là une zone...

Stéphane THOMINE - Oui, c'est en dessous de la décharge. Donc là, il y a la route.

Ensuite, au milieu, ce ne serait pas possible parce qu'il y a des campings. Et sur le bas, on nous dit que c'est envisageable, mais il y a un camping aussi. Par contre il y a une grande partie en tunnel aussi.

Personnellement, je verrais plutôt la partie du bas.

Jacques GONZALEZ - Mais c'est là où il y a tous les campings de Fréjus. Il y a la Capitou.

Stéphane THOMINE - Non, ça passe au-dessus du camping du Capitou. Ça passe au lotissement du Capitou, sous le lotissement du Capitou, et ça rejoint l'autoroute qui se trouve derrière cette colline. Là, il n'y a pas de camping. Il y a la caserne. Mais étant donné que les militaires sont en train de vendre des bouts de terrain, il est possible qu'ils aient vendu au printemps. De toute façon ils en ont vendu une partie pour pouvoir faire la zone d'activité du Capitou.

Moi je verrais plutôt cette ligne-là, étant donné qu'il y a déjà l'autoroute, certaines infrastructures. Ça évite de passer dans un terrain boisé. Là, il y a le tunnel au Nord en dessous de la décharge, mais lorsque vous remontez, vous remontez dans des zones qui sont boisées. Sur la droite, à l'est, c'est une zone boisée. Et puis il y a La Lieutenante qui est juste à côté. C'est un quartier résidentiel. Vous passez juste devant, sous leur nez. Ça ne paraît pas très...

Je pense que la partie Sud est plus envisageable que la partie Nord pour ces raisons-là. Parce que vous avez La Lieutenante, vous avez les zones boisées, il y a la décharge. Et puis après, vous allez retraverser toutes les collines encore. Alors qu'en passant sur la partie basse, vous percez une fois, puis après vous rejoignez la vallée.

Nicolas ALLA - La décharge, on est d'accord que ça ne gêne pas grand monde si on la déplace un peu.

Stéphane THOMINE - Elle est fermée depuis octobre parce qu'elle est en procès, mais sinon elle n'est pas forcément fermée, étant donné qu'il y a un procès. Je veux dire que ce n'est pas terminé.

Jean-Louis LE MOAL - Il y a une demande d'expropriation des terrains en cours.

Stéphane THOMINE - Oui. Elle n'est pas fermée. Il n'est pas envisagé qu'elle ferme.

Nicolas ALLA - Autant les zones bâties, boisées, je comprends vos observations. Autant la décharge d'ordures ménagères, on ne gêne pas les ordures.

Stéphane THOMINE - Non, on ne gêne pas les ordures. Par contre, ça peut gêner au niveau des rejets de lixiviats. Étant donné que vous allez fracturer, que vous allez fissurer la roche, qui est déjà problématique dans cette zone-là, je pense que ça peut générer des fissures supplémentaires qui risquent de créer des problèmes d'infiltrations de lixiviats en contrebas de la vallée. Il y a déjà suffisamment de problèmes comme ça dans cette décharge.

Nicolas ALLA - D'accord.

Stéphane THOMINE - Je trouve ça bizarre de passer par là.

Je n'ai pas fini, parce qu'on n'a pas parlé du scénario du haut. Dans le scénario du haut, j'appuie un peu ce qui a été dit, c'est-à-dire le F2. On passe par la Colle du Rouet, dans un massif qui est quand même d'une beauté assez exceptionnelle. On ne passe pas loin des Gorges de Pennafort. Ensuite, vous passez dans la vallée entre Saint-Paul et Bagnols. Là, il n'y a rien, c'est un plateau. Il n'y a pas d'habitation, c'est sûr, il n'y a personne, mais on gêne quand même l'environnement. Donc là, on fracture complètement. Ça va complètement couper. Je ne sais pas comment c'est envisagé, mais j'ai regardé les photos, il y a des grillages de chaque côté. Donc on empêche le passage. Je ne sais pas tous les combien il y a des passages. Tous les kilomètres, je n'en sais rien. Il y a au moins les routes en tout cas.

Ça fait une rupture géologique complète entre le Nord et le Sud de cette zone-là. Le passage au Nord ne me paraît pas du tout envisageable. De toute façon, dans les deux cas, je ne suis pas trop favorable. Mais je pense que vous l'avez compris depuis le début.

Et si je peux me permettre, parce que c'est l'occasion, c'est de lire la motion. Si c'est possible. Je vais essayer d'aller assez vite.

Jacques MICHEL - Vous nous la donnez, et on la met au compte-rendu.

Stéphane THOMINE - Je peux la lire pour que les gens soient au courant.

Les signataires de cette motion refusent les différents scénarios pour les motifs suivants :

Les informations données sont vagues et insuffisantes. (C'est ce qu'on pense, ce n'est pas forcément ressenti par tout le monde.)

La deuxième, c'est la concertation proposée, faisant fi du calendrier paritairement établi est une parodie de concertation. RFF propose à la concertation diverses options limitatives et des variantes parfois peu compatibles - on vient d'en faire l'exemple - alors qu'il apparaît évident que la présélection est déjà faite et que RRF entend imposer son choix. C'est ce que nous pensons.

Le coût environnemental est inacceptable et ne reflète pas une étude d'impact sérieuse. C'est le saccage de 1 500 à 2 000 hectares de terroirs, de paysages de rêve qui font de notre territoire le département le plus touristique de France, et de sites Natura 2000, saccage non seulement par la LGV en elle-même mais aussi par les infrastructures routières, les chantiers, les parkings, les carrières, les centrales à béton, *et cætera*.

Une atteinte profonde à l'intégrité de notre patrimoine historique par manque de respect pour ceux qui au fil des millénaires ont bâti ce territoire, notre territoire.

Des désordres hydrologiques sévères avec tarissement de la ressource naturelle en eau dans certains endroits.

La rupture de la continuité écologique - je viens d'en parler - et la fragmentation du milieu naturel.

L'aggravation des risques d'incendies, de glissements de terrains et d'inondations par le non-respect des règlements des Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) et la mise en danger, par ces risques induits, des personnes circulant sur le réseau à grande vitesse.

L'impossibilité pour le Var Est d'augmenter démesurément sa capacité d'accueil, l'urbanisation de nos communes étant quasiment à son maximum à l'heure actuelle.

Cette augmentation de la capacité d'accueil ne pourrait se faire qu'au détriment de la qualité de la vie des habitants tant la gestion du réseau d'alimentation en eau potable, celle des boues des stations d'épuration, celle de l'alimentation en électricité et surtout celle des déchets ménagers ou industriels sont déficientes voire catastrophiques. Je viens d'en parler aussi.

Le coût humain serait lui aussi insupportable. Pour les riverains de la LGV, dont le patrimoine serait gravement déprécié, et qui auraient à subir des nuisances multiples : nuisances sonores, vibrations, champs électromagnétiques, mais aussi pour tous, des encombrements routiers incessants, l'augmentation du prix du foncier ainsi qu'une augmentation impressionnante de la charge fiscale.

Le coût pour l'économie locale doit être pris en compte, le projet LGV impactant sévèrement par ces tracés : l'hôtellerie de plein air, source de revenus non négligeable pour l'Est Var, des domaines viticoles dont la filière représente un poids économique fort avec des exportations en développement et la réduction du nombre des TGV pour l'agglomération raphaelloise ferait chuter le chiffre d'affaires des commerçants.

Sixièmement, le coût financier astronomique du projet, enfin, dans le contexte économique actuel : de 4,5 milliards d'euros en 2005, il est déjà de 16 milliards (aux conditions économiques de 2008) auxquels il a été ajouté 4 milliards en prévision de la modernisation des voies existantes à l'horizon 2040.

Au vu du montant initial déjà largement dépassé à ce jour, l'évaluation avancée semble amplement sous-estimée et le contribuable de la région PACA, seul concerné au niveau des régions, ne sera pas en mesure d'assumer la très grande part qui sera la sienne, du coût indécemment de ce projet destiné surtout à des espoirs aléatoires d'exportation d'une technique française dont le développement est discutable.

Pour les motifs invoqués ci-dessus, les signataires de cette motion s'opposent totalement au projet LGV PACA. Il y a 14 associations. Ce projet n'est construit ni par les habitants de la région, ni pour eux. Ils n'en sont pas demandeurs.

Contrairement aux propos tenus par RFF, ce que demandent les Varois, c'est un réseau ferroviaire régional, bien maillé - vous allez nous dire que c'est le cas, mais bon - performant et utile avec des TER fréquents, la réouverture des gares et des lignes délaissées - concernant les gares délaissées, j'ai un ancien document, il y avait une ligne qui était les chemins de fer du Sud de la France, qui partait de Nice jusqu'à Meynargues, et qui était une belle ligne, qui desservait tout l'arrière du Var. Là, dans le projet, Bagnols subira les conséquences mais ne sera pas desservi par des TER ou quoi que ce soit. Entre autres. Par exemple, Fayence, tout ça, il n'y a aucun réseau ferré qui est prévu.

Et la modernisation du réseau actuel pour des TGV mieux adaptés, susceptibles de rouler sur ces lignes existantes à 160 km/h, norme de la grande vitesse européenne.

Vous aurez la copie. Et voilà ce qu'on pense.

Nicolas ALLA - Vous nous l'aviez envoyé par mail, donc on a le texte. On le fera suivre comme toutes les motions qui nous sont remises.

Frédéric ROUX - Je suppose que la motion est datée de 2005, du temps du débat public. Parce que tout ce que vous avez dit, c'est ce qu'on a dit dans le débat public. Il n'y a rien de neuf. Je suis

désolé. Je suis d'accord avec tout ce que vous dites. En 2005, on a fait un débat public, il n'y a pas beaucoup de gens qui se sont remués. Le résultat du débat public, ça a été une décision de continuer, et depuis ça avance. Je pense que cette motion... Je ne suis pas contre du tout ce qui est dit là-dedans. Mais je pense que cette motion est un coup d'épée dans l'eau.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Chacun l'entend comme il veut.

Nicolas ALLA - On l'a entendue, on l'a reçue cette motion. Elle sera traitée à sa juste valeur. Et je propose qu'on évite de se congeler ici, et qu'on avance.

Jacques MICHEL - Il y avait l'affaire du tunnel au niveau de Saint-Cassien.

Frédéric ROUX - Couper le virage de Saint-Cassien.

Jacques GONZALEZ - Je voudrais revenir là-dessus. Justement, vous étiez sur la carte des faisceaux F1. Donc si vous revenez un peu sur la gauche, on a dépassé la zone du Blavet. J'avais évoqué en début de séance que le faisceau passait sur le site juste après le Blavet, entre les Arquets et l'aire de service d'Escota. En plus, sur la voie qui rejoint la RN7 vers la Bouverie, il y a le complexe hôtelier avec l'Oasis Village. C'est un village de vacances qui est tout le temps plein, toute l'année, qui est même saturé, avec je ne sais pas combien de mobil home. Vous allez peut-être tomber en plein dessus. Donc il va y avoir trois points durs. La traversée des Arquets, juste au-dessus de la route. Voilà, les Arquets. L'Oasis, parce que c'est en plein dans le faisceau. La route, c'est la limite de commune entre Puget et Roquebrune. Ce sont vraiment des points durs. Les Arquets, c'est une zone qui est assez urbanisée, et surtout le village Vacances Oasis.

Je voudrais que ce soit noté après le truc sur le Blavet. Le Blavet et le Grand Vallat.

Nicolas ALLA - Pour ce qui est de Saint-Cassien, je vais le mettre dans les demandes d'étude.

Jean-Louis LE MOAL - Avant, on avait également le passage dans l'Esterel. Dans le site classé de l'Esterel. Et par tunnel également dans le Tanneron.

Frédéric ROUX - Ca c'est après. Le lac de Saint-Cassien, il est avant. Ça, c'est presque de toute façon à être dans les deux fuseaux possibles, F1 et F2. Et c'est donc une coupure sous le virage de Saint-Cassien. C'est une ligne droite.

Jean-Louis LE MOAL - Ce qui serait intéressant serait de voir également le tracé qui passe dans les Alpes-Maritimes, pour voir le raccordement. Parce qu'il y a une rupture entre le tracé du Var... De Tanneron notamment. Et là Tanneron n'apparaît plus.

Frédéric ROUX - Une coupure directe du virage au Sud du lac de Saint-Cassien. Couper le virage au Sud du lac de Saint-Cassien.

Jean-Michel GERASSI - Pour éviter le lotissement dit des Estérêts-du-Lac, qui est à 200 mètres. Et il y aurait là également...

Frédéric ROUX - Il faut attirer l'attention sur le bruit.

Jean-Michel GERASSI - Il y a l'aspect psychologique à ça, ça date de quelques années mais ça reste dans le souvenir, de la rupture du barrage de Malpasset. Et que donc tous les ouvrages d'Etat ou de ce type-là sont un peu traumatisants.

Jean-Louis LE MOAL - Il faut mettre également le passage en tunnel sous le Tanneron. On l'avait noté déjà.

Jean-Michel GERASSI - Ce n'est pas une continuité entre les deux ?

Frédéric ROUX - Il y aura une continuité. Quand on regarde les cartes, quand on met les fuseaux en ligne, ça entre en tunnel...

Jean-Louis LE MOAL - C'est un peu dommage que l'on s'arrête finalement à une partie du Var. Il manque une partie du Var dans l'étude que l'on fait.

Frédéric ROUX - On a imaginé le tunnel Marseille Nice.

Nicolas ALLA - Dans les demandes d'études, est-ce qu'il n'y avait pas...

[échanges hors micro]

Frédéric ROUX - Le problème du tunnel, c'est qu'il y a le lac qui est près. C'est pour ça qu'on voulait le couper. En cas de passage en surface...

Stéphane THOMINE - Je voudrais une précision. Concernant le barrage de Malpasset, vous envisagez de le détruire ? Sur la vallée du Reyran, donc là vous passez, sur l'ancienne route. C'est au sol ou c'est surélevé, je ne sais pas puisqu'il y a la Reyran qui coule, et après il y a le barrage. Et le barrage, vous allez certainement passer dans cette vallée. Enfin je pense. A moins que justement, vous préféreriez passer au Nord pour éviter le barrage.

Nicolas ALLA - Vous l'avez vu, c'est une des difficultés. On est effectivement en plein dans l'axe de la vallée. L'ancien barrage est ici. C'est un site remarquable ici. Donc, c'est une des difficultés de ce tracé.

Stéphane THOMINE - Il était même envisagé de faire un mémorial.

Nicolas ALLA - On va le noter.

Stéphane THOMINE - Est-ce que le barrage, vous aviez envisagé de le détruire ?

Nicolas ALLA - On n'en est pas à ce stade. Aujourd'hui, c'est justement de profiter que les fuseaux aient une certaine largeur pour affiner l'étude.

J'ai pris le mot « dimension historique », mais c'est plus que ça. C'est presque émotionnel. Je ne sais pas comment le formuler.

Stéphane THOMINE - Un travail de mémoire.

Jacques GONZALEZ - Mémorial.

Jacques MICHEL - On va voir comment l'écrire.

Stéphane THOMINE - Je n'ai pas eu l'occasion de lire ce que vous avez marqué concernant le passage Nord, en dessous de la décharge.

Nicolas ALLA - C'est ici. « L'option Nord du fuseau Sud qui jouxte le centre d'enfouissement des ordures ménagères peut poser des problèmes techniques, infiltrations des lixiviats - je ne sais pas s'il y a un « y » quelque part - et peut porter nuisances à La lieutenante ». Ce sont deux choses différentes. « Pour les deux autres options, prendre garde aux terrains de camping ».

Ensuite on a demandé d'étude : décalage de la gare plus à l'Ouest ; le passage sous l'Esterel en coupant le virage ; barrage de Malpasset signalé ; vous avez bien noté le passage en tunnel sous le massif du Tanneron dans tous les fuseaux proposés. En cas de passage en surface au Sud du lac, présenter dès à présent des conditions d'insertion de nature à traiter bruits et ce que j'ai appelé la co-visibilité entre la zone d'habitations et la ligne.

Et on en est à « Le groupe demande également que soit prise en compte la dimension historique du site de Malpasset dans la vallée du Reyran. »

Frédéric ROUX - Tu peux revenir sur Le Muy Sud parce qu'il y a quelque chose que je pense que l'on n'a pas mis assez dans les demandes d'études ? Je pense qu'on a demandé déjà, Marie-Laure l'a demandée, on ne l'a pas eue, une étude hydrologique. Qu'on ait un détail de ce que vous auriez prévu si vous faites passer sur les trois kilomètres et les quatre kilomètres au Sud du Muy, à l'est du Muy jusqu'à la route de La Bouverie. On aimerait savoir comment vous envisagez, combien de piliers, où vous les mettez... ?

Une étude plus précise de vos intentions sur ce sujet-là serait essentielle pour moi. C'est vraiment une demande d'étude précise. Ça fait quand même en 18 mois deux inondations fortes qu'on a. Il

y a 250 000 ans, dans le sillon permien il y avait de l'eau. Ça peut revenir. Peut-être pas tout de suite, mais... Et là, on a 3,5 kilomètres dans cette vallée où l'Argens circule et s'épanche.

Nicolas ALLA - Merci à tous. Je crois qu'on a eu un groupe particulièrement studieux cet après-midi. Merci beaucoup, c'est agréable.

Jean-Michel GERASSI - Et félicitations ce n'était pas facile.

La séance est levée à 18 heures 30.

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