

— ÉVOLUTION —
ANCE ALPES CÔTE D'AZUR
NE CHAMPAGNE ARDENNE
— MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE

Participants :

ALLA Nicolas, RFF, Chargé de projet territorial dans le Var

MICHEL Jacques, KFH, AMO C

REYNARD Emilie, Artelia, AMO G

RIQUE Bernard, RFF, Pôle Etudes Techniques

BERNARD René, Syndicat des vins de Côte de Provence

BIANCHI Jean-Jacques, Association TDV 83 (pour le compte du réseau URVN, UDVN 83 et Avenir Ecologie 83)

BOULE Pierre, Ville de Saint-Raphaël

CAIRE Robert, Association pour la réouverture de la ligne ferroviaire des Arcs à Draguignan (ARLIFAD)

CAYRON, Jean, Association pour la Préservation des Espaces Naturels entre Maures et Estérel

GONZALEZ Jacques, Collectif Citoyen Roquebrunois

HARS Julie, Communauté d'Agglomération Dracénoise

HENRY Jean-Claude, élude la Chambre d'Agriculture

LORAND Michel, Association Bagnolaise d'Information

LOUISON Xavier, Conseil Général des Alpes-Maritimes

LOUPOT Jean-Marie, Association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan (AUGAD-FNAUT)

MARIE Philippe, Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP), Ville de Cannes

MAUREL Bernard, GFA Robert Maurel

MEILLAUD-BOFFARD Marie-Laure, Association pour la Protection de l'Environnement Local (APPEL), Le Muy

MEZGER Cécile, Responsable d'Etudes, Conseil Général du Var

MORENON Jacques, Ville de Puget-sur-Argens

PETRONI Carole, Chambre de Commerce et d'Industrie du Var

PINON, Laurent, SCOT Ouest Alpes-Maritimes

QUILLIET Pierre, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT PACA, Association des Voyageurs du Moyen Var)

REGIS Gilles, Ville de Puget-sur-Argens

ROUX Frédéric-Georges, Communauté de Commune Vallée du Gapeau Sillon-Permien, Syndicat des Propriétaires Forestiers du Var

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

TEISSERE Pascal, Syndicat Intercommunal (STIP), Ville de Cannes

THOMINE Stéphane, Association Bagnolaise d'Information

VINCON Stéphanie, Chambre d'Agriculture du Var

La réunion débute à 14 heures 15.

Nicolas ALLA - Merci beaucoup de nous accueillir sur votre territoire. Merci surtout à la commune de Puget de nous accueillir dans des conditions aussi favorables, d'autant plus que nous allons être amenés à travailler ensemble pendant plusieurs sessions. Nous sommes vraiment dans des conditions optimales.

A la table où nous sommes, nous sommes l'équipe de maîtrise d'ouvrage RFF à votre disposition sur le territoire du Var. Je suis moi-même Nicolas Alla, chargé de projet territorial pour le département du Var. A ma droite, Emilie Reynard, qui nous assiste pour tous les thèmes techniques généraux, hydrauliques, humains, viticoles, etc. Bernard Rique, qui est ici, est du pôle d'études techniques. Il est le spécialiste des questions techniques qui va vous éclairer. Enfin, Jacques Michel, à qui je vais passer la parole et qui nous assiste sur tous les aspects de concertation et de communication. C'est lui qui va animer ce groupe aujourd'hui.

C'est un groupe de travail. On a bien sûr une petite présentation de support, mais l'objectif est vraiment la multiplicité des échanges. N'hésitez pas, à tout moment, à donner votre point de vue. Il ne faut peut-être pas interrompre la présentation, mais à la fin de chaque chapitre, surtout, n'hésitez pas à vous exprimer. Jacques Michel va vous donner la liste de tous les moyens de faire connaître votre opinion au sein de ce groupe de travail. Je le laisse démarrer ce point d'organisation.

Jacques MICHEL - Bonjour. Si vous voulez bien, on va regarder ensemble l'ordre du jour de cette réunion. On va d'abord vous parler un peu de l'installation du groupe de travail. On va regarder également les scénarios tels qu'ils ont été présentés. On va pouvoir les décortiquer, en quelque sorte, de façon à ce que chacun comprenne bien de quoi il ressort. Dans une troisième étape, on regardera comment ces scénarios peuvent se décliner sur le secteur de l'Est-Var sur lequel nous sommes. Enfin, quatrième, on verra quels sont les enjeux existants sur ce secteur par rapport à ce projet de grande infrastructure.

Jacques MORENON - Bonjour Mesdames et Messieurs. Excusez-moi d'arriver quelques minutes en retard, mais je ne savais pas très bien l'heure de la réunion. Je me fais le porte-parole ici de Paul Boudoube, Maire de la ville, que je représente ici.

C'est avec plaisir que l'on vous accueille bien entendu. Je regretterai simplement, au nom de la municipalité, de ne pas très bien savoir à quoi servent ces réunions. Nous avons découvert qu'elles se dérouleront à Puget, aujourd'hui, le 7 octobre et encore à une autre date que j'ai oubliée. Plusieurs de nos habitants nous ont demandé s'ils pouvaient y assister et je ne sais pas quoi répondre. Il y a un débat sur la LGV qui mobilise énormément de personnes. Est-ce que c'est une réunion à laquelle peuvent assister les publics concernés par le tracé, particuliers, agriculteurs, etc. ? Ce n'est pas très clair.

Il y a peut-être un petit manque de coordination. Je pense qu'il va être comblé rapidement, de façon à ce que tout le monde travaille en bonne intelligence sur un sujet sensible. Comme le sujet attise les tractations, je pense qu'il faut huiler de manière extrêmement forte les rouages des concertations, si concertation il y a ou des informations, ce qui est souhaitable.

Malgré ces propos un peu durs, c'est avec plaisir que nous vous accueillons ici. J'assisterai avec plaisir à vos travaux, ainsi que mon collègue qui s'occupe plus particulièrement d'agriculture. Je vous remercie beaucoup et je vais participer à vos débats, si vous le permettez. Merci.

Nicolas ALLA - Bien évidemment. Monsieur Morenon, merci beaucoup de votre accueil. Il est possible qu'il y ait eu un petit raté d'organisation. L'essentiel est que l'on soit tous ici et que l'on arrive à travailler. Encore une fois, merci de cet accueil de qualité.

Jacques MICHEL - Je vous rappelle la grande caractéristique de cette réunion, à savoir que nous sommes ici dans l'un des dix groupes de travail géographiques qui sont dans un dispositif où il y a, tout en haut, le comité de pilotage conduit par le Préfet de Région, dans lequel les acteurs

politiques et économiques locaux sont représentés, notamment la Région, les trois départements et les grandes agglomérations, Marseille, Toulon, Nice et Aix. Il y a également un groupe thématique Var sur l'agriculture et la viticulture qui va travailler sur cette spécificité. Tous ces groupes de travail remontent au sein d'un comité territorial qui alimente la réflexion du comité de pilotage dans ses décisions.

Dans le Var, il y a trois groupes de travail géographiques. Il y a un groupe sur Toulon, qui va en gros des Bouches-du-Rhône jusqu'à Solliès-Pont. Il y a un deuxième groupe qu'on a appelé « Sillon permien » qui démarre au sillon permien et qui va jusqu'à Cannet-les-Maures. Un troisième groupe qui est ici s'intéresse au territoire qui va de Vidauban jusqu'aux Alpes-Maritimes.

A côté de tout ce dispositif technique, d'information et de force de proposition, il y a un dispositif de vérification et de contrôle que la concertation s'instaure dans de bonnes conditions. Cette concertation est surveillée en quelque sorte par un garant qui est Monsieur Marzolf, Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public.

Quel est l'objectif de cette réunion et quel en sera son déroulement ? Dans un groupe de travail géographique comme aujourd'hui, le premier objectif est de débattre des enjeux locaux des différentes études qui ont déjà été produites. C'est d'émettre un avis sur les scénarios préférentiels et par la suite, sur les fuseaux de passage, dans le cadre des orientations données par le comité de pilotage. Le troisième objectif est d'étudier, par zones géographiques, les différentes solutions envisagées et d'en proposer éventuellement d'autres.

Au-delà du groupe de travail que nous sommes aujourd'hui, il y a des groupes de travail thématiques qui ont moins cette préoccupation de l'application à un territoire particulier, mais beaucoup plus à des réflexions de type transversal. Comme je vous le disais tout à l'heure, sur le Var, il y a un groupe de travail « viticulture/agriculture ». Il y a également un groupe de travail, à l'échelon des trois départements, qui traite du fret. On va parler de ferroviaire ; il faut donc parler de voyageurs, mais il y a aussi quelques préoccupations sur le fret. Il est également en train de se monter un groupe de travail dit « gares ». Il va réfléchir sur les problématiques d'implantation des gares et d'aménagement du territoire.

Ces groupes thématiques ont d'autres fonctions. Ils travaillent plutôt sur la mutualisation des compétences. Ils réfléchissent aussi sur les options de passage. Enfin, ils identifient les points à approfondir pour les étapes à venir.

Comme vous allez le voir, le calendrier de la concertation dans lequel on se place aujourd'hui, s'étale jusqu'en décembre. Nous sommes à la première des quatre réunions. Une deuxième série de réunions aura lieu début octobre. Pendant cette phase, nous allons essentiellement travailler à partir des scénarios et voir quels sont les scénarios les plus intéressants pour l'ensemble du projet. A partir de mi-octobre ou de fin octobre, il y aura un comité territorial au niveau du département du Var et de la même manière sur les Bouches-du-Rhône et sur les Alpes-Maritimes. Il définira les orientations préférentielles manifestes pour l'élaboration des fuseaux.

Les études que vous avez dans vos dossiers s'étendent environ sur 7 à 8 kilomètres de large, ce qui est bien trop pour faire passer une ligne LGV. L'objectif est d'atteindre un fuseau de l'ordre de 1 000 mètres. C'est une norme indicative. Par endroits, le fuseau sera peut-être de 300 mètres parce qu'on n'a pas d'autres solutions pour passer. Parfois, le fuseau sera bien au-delà de 1 000 mètres, parce qu'on peut passer a priori de façon assez large sur le terrain.

La première réunion a donc lieu aujourd'hui, la deuxième aura lieu dans quinze jours. La seconde série de réunions aura lieu un peu plus tard pour affiner les fuseaux de passage. Les quatre réunions, si la Mairie nous propose de nous accueillir, se dérouleront ici. La prochaine aura lieu dans quinze jours. Ensuite, ce sera le lundi 14 novembre puisque le vendredi est férié. Ensuite, on reprend le cycle sur le vendredi 25 novembre.

Quel est l'objectif et la règle du jeu de ce groupe de travail ? C'est d'abord un cadre de discussion sur lequel RFF est chargé de lancer la concertation. Elle parle d'un système ferroviaire global, indissociable des projets des territoires et des enjeux d'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas de faire un projet qui s'écartere des nécessités et des projets des territoires. Il s'agit vraiment de s'insérer au mieux dans le dispositif et même d'en profiter au maximum.

Deuxièmement, le scénario Métropoles du sud et son prolongement vers l'Italie sont le cadre de la concertation. Ce scénario est celui qui fait Marseille-Toulon-Nice. L'autre scénario, que l'on a appelé au départ « Côte d'Azur », était un scénario qui faisait Aix-Nice et qui dans le Var, passait par Sainte-Maxime, Brignoles. Pour vous, les deux sont à peu près équivalents parce qu'ils passaient près du Muy ou au pied de la Dracénie, etc.

Un troisième point, qui reste aussi dans les règles du jeu, c'est que tous les scénarios que l'on devra imaginer doivent s'insérer dans la délibération du Conseil régional de 2010 qui définit des objectifs de desserte et de service sur l'ensemble des gares, depuis le bassin aixois jusqu'à Nice et qui mêle la grande vitesse et le réseau régional TER.

Lors des deux premières réunions, on va surtout travailler sur les scénarios et lors de la deuxième série de réunions, on va travailler sur les fuseaux. On va resserrer vraiment le domaine de réflexion.

L'objectif de cette première rencontre est bien évidemment de partager et de comprendre les éléments qui ont permis de conduire au choix des scénarios. C'est également d'enregistrer vos demandes de compléments. On pourra répondre immédiatement à certaines questions, avec les personnes présentes. Certaines questions seront peut-être plus complexes et on vous apportera des éléments d'information, soit par différents documents, soit directement, soit à la prochaine réunion, soit sur le site internet. Enfin, le dernier objectif est d'échanger sur les propositions du groupe. Vous êtes tous des acteurs, d'une manière ou d'une autre, de votre territoire. Il est donc important que vous échangiez entre vous, de manière à formuler ensemble un certain nombre d'éléments qui vous rassemblent autour de ce projet.

Quels sont les modalités et les engagements de ce groupe de travail ? Il y a quatre sessions. Certains d'entre vous ne pourront peut-être pas venir à l'une ou à l'autre, mais dans la mesure du possible, faites-vous alors représenter. N'hésitez pas. L'essentiel est qu'au fur et à mesure de l'avancée des réflexions, vous puissiez transmettre à vos collègues, à vos représentants ou à vos délégués, tous les éléments nécessaires à la compréhension de la démarche.

Il y a des données d'entrée, un certain nombre de documents supports du groupe de travail. Vous les avez déjà en partie sur votre bureau. Vous avez tout un dossier qui reprend un certain nombre de fiches et on va vous distribuer d'autres éléments par la suite, pour vous permettre de comprendre où nous en sommes, les études qui ont été réalisées, les résultats des études réalisées, etc. Tous ces documents sont accessibles sur le site internet LGV PACA. Vous pouvez donc les télécharger si vous les perdez.

Le dernier point concerne l'organisation et la restitution du groupe de travail. L'identification des demandes sera diffusée à l'ensemble de l'équipe projet de RFF, de manière à mobiliser éventuellement des experts et qu'aux prochaines réunions, vienne quelqu'un qui soit vraiment le spécialiste ou qui ait fait l'étude sur le domaine qui vous préoccupe pour que vous ayez les éléments de réponse à vos préoccupations. Il va y avoir aussi une diffusion complémentaire de tous les documents qui pourra se faire encore par le site internet. Nous sommes dans le cadre d'une concertation officielle. Pour assurer la transparence complète des propos qui sont tenus, nous enregistrons les débats. Par conséquent, je vous demanderai régulièrement de dire votre nom avant de parler, de manière à ce que la jeune femme qui prend des notes repère bien qui a dit quoi. Ensuite, on vous enverra un compte rendu de réunion et l'ordre du jour de la réunion suivante. S'il y avait un changement de date, on ferait en sorte de vous prévenir.

Si vous voulez bien, après ce préambule d'installation, je vous propose de faire un petit tour de présentation, de manière à ce que vous vous connaissiez tous, si vous ne vous connaissez pas déjà.

Bernard MAUREL - Je suis propriétaire du domaine d'Astros à Vidauban. C'est la raison pour laquelle je suis ici. J'aimerais poser une question à Monsieur Michel. Vous nous avez dit que vous nous donneriez les documents, je vous ai écouté et je n'ai pas eu le temps de chercher. Dans quel document se trouve ce que vous venez de présenter ?

Jacques MICHEL - La plupart se trouve dans cette pochette. Puis, nous allons vous remettre deux autres documents. Vous allez retrouver tout ce que j'ai présenté, sauf la présentation immédiate que vous avez sous les yeux, mais on vous l'enverra dès demain matin.

Jean-Claude HENRY - Je suis viticulteur à Taradeau et je suis élu de la Chambre d'Agriculture.

Stéphanie VINÇON - Je suis chargée d'étude à la Chambre d'Agriculture du Var et en charge de l'animation territoriale de l'est du département.

Julie HARS - Je travaille au sein de la Communauté d'Agglomération dracénoise, Direction Aménagement et Prospective. Je suis en charge notamment des projets d'aménagement sur l'ensemble de la CAD.

René BERNARD - Je suis du Syndicat des Côtes de Provence.

Pierre QUILLIET - Je suis Vice-président de la FNAUT PACA. La FNAUT, pour ceux qui ne le savent pas, est la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

Carole PETRONI - Je suis à la Direction du développement du territoire à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var.

Xavier LOUISON - Je suis chargé de mission du territoire général des services au sein du Conseil général des Alpes-Maritimes.

Laurent PINON - Je suis chargé de projet au syndicat mixte du SCOT Ouest des Alpes-Maritimes.

Jacques GONZALEZ - Je suis ex-technicien supérieur d'une société d'ingénierie. J'ai créé un collectif du citoyen roquebrunois pour informer les Roquebrunois.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Je suis présidente de l'association l'APPEL de Muy.

Jean CAYRON - Je suis Vice-président de l'Association pour la préservation des espaces naturels entre Maures et Estérel.

Stéphane THOMINE - Je fais partie de l'Association Bagnolaise d'information.

Michel LORAND - Je suis membre de l'Association Bagnolaise d'information.

Jean-Marie LOUPOT - Je suis Vice-Président de l'Association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan et chargé de mission sur les questions LGV.

Pierre BOULE - Je suis conseiller municipal de Saint-Raphaël et conseiller à la Communauté d'Agglomération Fréjus-Toulon. Je représente Georges Ginesta, Député-maire de Saint-Raphaël.

Cécile MEZGER - Je suis responsable d'études à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise. L'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise intervient en appui aux cofinanceurs, Conseil général du Var et TPM, dans le suivi des études LGV PACA, ce qui explique la participation de l'Agence aux différents groupes de travail dans tout le Var.

Jean-Jacques BIANCHI - Je suis Secrétaire général de deux associations de l'Est-Var : TDV 83 et Avenir Ecologie qui font partie du réseau UDVN. A ce titre, je représente le réseau UDVN de la région de l'Est-Var.

Robert CAIRE - Je suis Président de l'Association pour la réouverture de la ligne ferroviaire Les Arcs-Draguignan.

Jacques MORENON - Je suis le Premier Adjoint au Maire de Puget-sur-Argens. Je ne représente que ma ville et éventuellement, la Communauté de Communes Pays Mer Estérel. Je salue mes collègues du secteur. Les élus sont bien peu nombreux autour de cette table. Quand je regarde l'importance que prennent Toulon et Draguignan, nous sommes un peu déçus – à l'examen des cartes, nous en parlerons d'ailleurs certainement – de voir comment on squeeze habilement l'Est-Var dans le tracé. On n'a pas beaucoup de considération pour notre secteur. Je vous remercie.

Pascal TEISSEIRE - Je suis responsable du service Circulation et Trafic de la Direction Générale des Transports et chargé de mission pour le Syndicat intercommunal des transports de Cannes, Le Cannet et Mandelieu.

Philippe MARIE - Je suis Directeur général adjoint de la Ville de Cannes, chargé des transports et des grands projets d'infrastructure et directeur du Syndicat intercommunal des transports de Cannes, Le Cannet, Mandelieu.

Jean-Claude SAPPA - Je suis membre de l'Association TGV Développement Var - Nice-Côte d'Azur.

Frédéric-Georges ROUX - Je suis membre du COTER 83 où je représente la Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau. J'ai été l'un des rédacteurs de la charte de concertation. Je suis également administrateur du Syndicat des propriétaires forestiers du Var. Je participe à tous les groupes géographiques depuis le début, y compris au groupe « Agriculture » de lundi. La raison de ma présence est pour représenter au maximum le Var et aujourd'hui, aussi pour regarder les aspects liés à l'agriculture et à la viticulture dans la partie qui est traitée ce jour.

Gilles REGIS - Je suis Adjoint au Maire de Puget-sur-Argens pour l'agriculture, la forêt et les relations extérieures.

Jacques MICHEL - Merci de ce tour de table et ces présentations réciproques. Nicolas va vous présenter l'étude des scénarios à partir desquels on commencera vraiment à vous inciter à réagir sur ce dispositif.

Nicolas ALLA - Avant de présenter les scénarios, le tour de table m'a inspiré une petite remarque. J'ai l'impression que c'est dans ce groupe que l'on trouve le plus grand nombre de personnes qui ont participé à la rédaction de la charte : Monsieur Sappa, Monsieur Roux, Monsieur Marie. Vous savez que les groupes que nous tenons aujourd'hui sont issus d'une charte de la concertation. Parmi tous les acteurs qui avaient participé au débat sur le projet, depuis 2005-2006, nous avons gardé les coordonnées d'environ 500 personnes et on avait lancé un appel à volontaires pour rédiger la charte de la concertation. Une trentaine d'entités se sont présentées et ont abouti, à l'hiver dernier, au document qui est dans la pochette que l'on vous a distribuée et qui s'appelle « Charte de la concertation ». Aujourd'hui, ces groupes sont l'application de ce qui a été prescrit dans cette charte. La charte est la définition de toutes les instances, de tous les groupes de travail et comités, mais aussi une règle de fonctionnement. Elle donne l'objectif auquel on doit aboutir, dans quel délai et dans quelles modalités. Nous avons, dans l'assemblée, trois corédacteurs, ce qui sera précieux pour nous rappeler à l'ordre si nécessaire.

Frédéric-Georges ROUX - Nicolas, je voudrais ajouter quelque chose pour compléter ce qu'a dit Monsieur le Premier Adjoint au Maire de Puget-sur-Argens. Au moment où on a rédigé cette charte de la concertation, les comités territoriaux qui font partie de la gouvernance et qui représentent le département ne comprenaient pratiquement que des cofinanceurs. C'est grâce à notre travail que nous avons pu introduire, dans ces comités territoriaux, dans chacun des départements, trois familles de représentants de vous-mêmes. Nous avons une famille de représentants des Communautés de Communes ; nous sommes cinq au niveau du Var et il y en a un pour la partie Estérel. Nous avons trois associations qui sont représentées au COTER, ainsi que la Chambre

d'Agriculture, la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Conseil économique et social. Ce n'était pas gagné d'avance. C'est grâce à ce travail que nous avons fait ensemble pour vous représenter que cette charte de concertation a été rédigée et que cette concertation se tient comme elle se tient aujourd'hui, avec peut-être un manque d'information, mais qui a été tout de même réelle à nos yeux.

Nicolas ALLA - Merci, Monsieur Roux. Je vous propose de passer maintenant à l'étude des scénarios. Je vous propose de réexpliquer rapidement comment ils ont été conçus. Ces travaux ont été faits par les cofinanceurs du projet. Je les rappelle : l'Etat français, la Principauté de Monaco, les trois Conseils généraux du Var, des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes, les Communautés urbaines et Communautés d'Agglomération de Nice, Toulon, Marseille et Aix-en-Provence, ainsi que la Région, notamment pour sa compétence en matière de transport régional. L'ensemble de ces collectivités et l'Etat ont fixé d'abord les objectifs généraux qui s'affichent à l'écran. On les parcourt ensemble.

Quel est l'objectif du projet ? Il faut que l'on travaille en essayant d'améliorer et de fiabiliser la desserte régionale, notamment la desserte TER. Il faut également, tout à fait en parallèle, que l'on assure une desserte grande vitesse, à l'échelle du territoire et à l'échelle des métropoles de la région. L'objectif est que l'on maintienne un temps de parcours concurrentiel. C'est ce que l'on appelle le report modal : on doit amener, par une grande capacité et une grande vitesse, les gens à prendre le train plutôt que les autoroutes ou l'avion.

On a ensuite un objectif de réseau maillé. Cela se traduit par le fait que dans chaque gare nouvelle, on devra trouver à la fois les trains de grande vitesse et les trains régionaux. Le but est que l'on puisse passer les grandes zones en TGV et ensuite affiner avec du TER. L'objectif est bien sûr l'intermodalité, à savoir que dans toutes les gares que l'on peut appeler « pôle gare » ou « quartier gare », on doit favoriser l'arrivée de tous les modes. D'où cette notion de maillage. Le maillage, c'est aussi permettre de basculer les trains de la ligne nouvelle sur la ligne classique, pour assurer l'accessibilité.

Un autre objectif qui nous est fixé est l'utilisation au mieux du réseau existant. Dans votre secteur, cela prend pleinement son sens. Le but est de s'appuyer, autant que possible, sur la ligne existante.

On doit aussi favoriser la desserte des centres-villes puisqu'on est dans la logique du tracé des métropoles. Il faut que les grandes métropoles urbaines soient reliées avec un réseau de grande capacité.

Il faut enfin bien sûr, comme dans tout projet, être le plus favorable pour l'environnement au moindre coût. Il faut donc chercher l'optimum.

De ces grands objectifs fixés par le comité de pilotage, il a été demandé aux différentes personnes qui ont travaillé sur le projet de les décliner sur les secteurs de Marseille, de Toulon, de la gare des Arcs, de Nice, etc. et de concevoir quelles pouvaient être les grandes caractéristiques du projet, ses grandes fonctions et ses grands services. Les idées qui ont été formulées se caractérisent par la position des gares. Dans certains secteurs, la stratégie est soit la construction complète d'une ligne nouvelle, soit la construction d'une ligne, au plus proche de la ligne existante. Cela fait partie des paramètres.

Il a donc été conçu, dans chacun des secteurs, différentes variantes. Pour citer quelques variantes, par exemple, on a des variantes très tranchées sur le positionnement des gares. Il a été envisagé au début trois positions de gare générant cinq variantes. Dans votre secteur, c'était beaucoup plus constant puisqu'il y avait un consensus assez général sur le positionnement d'une gare dans la zone des Arcs et du Muy. Il reste des discussions, sur lesquelles on doit travailler aujourd'hui. Doit-on jumeler la nouvelle infrastructure à l'ancienne ou créer une infrastructure nouvelle ?

Il y a des objectifs plus précis de trafic que l'on a résumés ici. Bien évidemment, il faut que les déplacements, entre les métropoles, à l'intérieur de la région et en liaison avec le réseau à grande vitesse général, se fassent aux normes actuelles. Il s'agit donc de créer une ligne de notre siècle.

Sur les déplacements du quotidien, les objectifs sont ici quantifiés. Lorsqu'on devra aller depuis la future gare Est-Var, proche de chez vous, vers l'est, il faudra que l'on offre jusqu'à cinq liaisons par heure. Ils ont été quantifiés. Ce seront deux trains omnibus, deux trains semi-directs et un intercity. Que l'on s'entende bien, ce sont des trafics en heure de pointe puisque ce sont ces trafics qui dimensionnent le réseau. Lorsque vous partirez vers l'ouest, on nous demande d'assurer jusqu'à quatre liaisons par heure en heure de pointe : deux omnibus, un semi-direct et un intercity. Couplé à ce trafic, il faut qu'on passe également à un trafic grande vitesse, ici indiqué à quatre TAGV par heure. TAGV signifie « train apte à la grande vitesse » et est similaire à « TGV » qui est une appellation déposée. Quand vous faites la somme, vous voyez qu'à la gare Est-Var, on pourra avoir jusqu'à neuf trains à l'heure en heure de pointe.

Pour rentrer un peu plus dans le détail de tout ceci, on peut peut-être parcourir ensemble le contenu de la pochette. Vous avez au début une page de garde sur laquelle il est marqué « kit du concertant » et qui vous liste simplement l'ensemble des documents. Comme le disait Jacques tout à l'heure, c'est notre cahier dans notre cartable pendant les quatre séances. Au moins, on va démarrer avec cela. A partir de cette réflexion qui vous est livrée, le but est que vous partiez de là pour pouvoir choisir, en décembre, ensemble, un scénario, avec le fuseau de passage associé.

En l'état, ce qui est ici retrace les travaux qui ont été proposés en comité de pilotage. Vous avez dans les mains l'ensemble des documents grâce auxquels le comité de pilotage a sélectionné les quatre scénarios qui vous sont proposés.

Vous trouvez notamment un ensemble de fiches qui ont des bandeaux bleus, verts, jaunes, orangés et rouges. Le bandeau rouge est celui de l'Est-Var. Vous y trouvez l'ensemble des variantes locales qui ont été imaginées et sur chaque fiche, vous retrouvez les petits schémas centraux qui ressemblent un peu à des schémas électriques de couleur rouge et bleue et qui sont les schémas de desserte proposés. Vous trouvez ensuite des données qui sont les coûts sur l'horizon 2023 et 2040. Vous trouvez, tels qu'on les pense, les atouts, les faiblesses et les enjeux locaux. Vous trouvez les distances, les temps de parcours.

Vous trouvez cela décliné, dans votre secteur, en trois fiches : une stratégie d'aménagement de la ligne existante, une stratégie de création complète d'une ligne nouvelle et une troisième stratégie qui n'est ni plus ni moins que la combinaison des deux, c'est-à-dire certains tronçons complètement neufs, certains tronçons appuyés sur la ligne existante.

Vous trouvez ensuite un ensemble de fiches A3 qui sont les scénarios qui ont été proposés au comité de pilotage. On peut donner au mot « scénario » la définition de « combinaison de variantes ». Les variantes sont localisées. Il y a des variantes sur Marseille, sur Toulon, sur l'Est-Var, etc.

Bernard MAUREL - Quel est ce document ?

Nicolas ALLA - C'est celui qui a le plus grand format. Vous y trouvez un schéma, des coûts par secteur et des coûts pour la ligne elle-même et pour les gares. Vous y trouvez des atouts et des faiblesses. Vous y trouvez un élément très important qui est ce que l'on appelle la grille d'analyse multicritère, c'est-à-dire le jugement des performances de chacun des scénarios en fonction des différents critères. Au dos, vous trouvez des temps de parcours, des analyses sous forme de textes où on a distingué, de manière synthétique, des enjeux environnementaux, techniques et territoriaux.

On ne va pas les parcourir tous ensemble aujourd'hui. C'est simplement pour vous illustrer le travail qui a été fait. Vous avez une vingtaine de fiches puisque nous avons proposé au comité de pilotage une vingtaine de scénarios. Le comité de pilotage a ensuite resserré les choix puisque

parmi cette vingtaine, il en a retenu quatre qui sont symbolisés par le dernier document bleu que je vais vous commenter plus en détail. En fait, cette pochette vous donne l'historique du cheminement qui a conduit aux fameux quatre scénarios.

Les quatre scénarios présentés par le comité de pilotage sont en fait quatre grandes philosophies d'aménagement de ce projet. Il y a un scénario dont l'objectif est de dire qu'il faut trouver le projet qui desserve le mieux les centres-villes. La seconde philosophie qui vous est proposée est un projet qui soit le plus direct et le plus rapide. La troisième philosophie est une philosophie très pragmatique qui est de rechercher le moindre coût. Enfin, la dernière philosophie reprend la notion de maillage que j'évoquais tout à l'heure. Ce serait le scénario qui paraîtrait le plus probant en termes de maillage. On va les parcourir ensemble, rapidement.

Le premier, celui qui a pour objectif de desservir au mieux les centres-villes, pour votre département du Var, signifie que la gare, à Toulon, entre les trois options de gare à l'ouest, au centre ou à l'est, se trouve au centre de Toulon. Plus proche de chez vous, on a une constante qui est le positionnement de ce que l'on appelle la gare Est-Var, c'est-à-dire, pour être très clair, dans la zone du Muy et des Arcs. Ensuite, on passe sur les Alpes-Maritimes où le principe est de positionner une gare à l'intersection avec la ligne existante, entre Cannes et Grasse, la question étant de savoir où se place le curseur.

Vous notez que dans cette solution de desserte des centres-villes, à Marseille, la gare est au centre, à Saint-Charles, alors qu'il existait une variante où la gare pouvait être à la Blancarde. Vous notez également que dans cette solution, il vous est proposé de coupler cela avec, dans le sillon permien jusqu'à chez vous, la combinaison de la ligne nouvelle avec les potentiels de la ligne existante.

Le scénario le plus rapide se traduit, toujours dans le Var, par le passage de Toulon par le nord. En fait, ce seraient des tunnels qui passeraient sous les collines du nord et qui aboutiraient à la sortie est de Toulon. Dans le sillon permien jusqu'à chez vous, il se traduit par le tracé d'une ligne complètement nouvelle et directe. Ensuite, dans les Alpes-Maritimes, c'est un tracé direct.

Dans le scénario le moins cher, on retrouve, dans le Var, le passage au nord de Toulon qui est la solution la moins coûteuse. Dans le sillon permien, on réutilise autant que possible les emprises existantes.

Dans le dernier scénario qui est le plus maillé, on a ajouté des petites pastilles avec une étoile bleue qui vous montrent les positions d'interconnexion entre ligne nouvelle et ligne existante. Dans le Var, vous en trouvez à l'est et à l'ouest de Toulon. On voit que la solution d'une gare à l'ouest est très favorable pour assurer ce maillage. Est-Var est, comme je le disais, forcément grande vitesse et TER. Il y a donc des maillages possibles et ainsi de suite sur les Alpes-Maritimes.

Voilà ces grands objectifs. On vous propose aujourd'hui de voir comment ces grands objectifs peuvent se décliner sur votre territoire. Dans un second temps, on pourra commencer à regarder avec vous quelles sont les sensibilités de votre territoire pour essayer de les marier avec les objectifs du projet. Je vous propose que l'on ouvre les interventions.

Jean-Jacques BIANCHI - Les coûts qui sont mentionnés ici sont-ils des coûts d'infrastructure ou des coûts globaux comprenant le matériel, etc. ?

Nicolas ALLA - C'est l'ensemble des opérations qui sont sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France. C'est donc le réseau, non compris les coûts de matériel. Par contre, à chaque fois, deux chiffres vous sont donnés. Ce sont les chiffres aux deux échéances. On donne à chaque fois deux dates, 2023 et 2040. On va démarrer la construction de la ligne nouvelle et en même temps, l'aménagement du réseau classique. On a vu que Cannes-Grasse, Aix-Marseille font partie du projet. Le doublement de la ligne et les lignes du réseau classique sont débutés en même temps. 2023, c'est la date à laquelle le doublement de la ligne serait achevé, c'est-à-dire la date à laquelle le réseau grande vitesse pourrait être mis en service. Le réseau classique continue quant

à lui jusqu'en 2040. Les coûts que l'on donne ne sont donc pas le coût de la ligne nouvelle, puis le coût du réseau classique. Tout démarre en même temps.

Jean-Jacques BIANCHI - C'est une étape.

Nicolas ALLA - Voilà, c'est une étape.

Jean-Jacques BIANCHI - Ces coûts comprennent le foncier.

Nicolas ALLA - Oui, c'est le coût du foncier, le coût des travaux, le coût des études. C'est tout compris, sauf le matériel roulant.

Frédéric-Georges ROUX - Il faut dire que sont non comprises les infrastructures d'accès locales de parking, de routes ou d'autoroutes qui seraient à la charge des collectivités locales. Notamment dans les villes, auprès des gares, ces coûts viennent en supplément et ne sont pas compris dans le budget de RFF et du projet.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Et la ligne THT nécessaire pour faire rouler les trains à très grande vitesse.

Frédéric-Georges ROUX - Ce seront des frais de fonctionnement pour amener de l'électricité.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Des frais de fonctionnement et des frais de maintenance aussi qui ne sont pas compris non plus.

Frédéric-Georges ROUX - Il faut comprendre que la liaison à grande vitesse d'Aix-en-Provence à Vintimille va coûter 15 à 20 milliards. Cela peut varier selon les options et cela variera encore pendant les dix, quinze ou vingt ans qui viennent. Je ne pense donc pas que les différences de coûts soient l'essentiel de nos choix. Aujourd'hui, on a l'impression que l'on nous demande : parmi les quelques solutions et variantes qui sont là, il ne s'agit plus de dire qu'on ne veut pas, quoiqu'on peut le dire, mais laquelle a notre préférence ou au contraire, laquelle on ne veut pas.

Sachez que dans les deux premières sessions des deux groupes de travail qui ont eu lieu lundi sur Toulon et mercredi sur le sillon permien, à Toulon, il y a eu unanimité et une motion a été signée par les 50 ou 55 représentants pour dire : « Nous refusons la gare de Toulon-Est, nous refusons la gare de Toulon-Ouest et nous souhaitons plutôt la gare de Toulon-Centre ». Cela a été dit.

Dans le cas du sillon permien, il a été plutôt exprimé, avec beaucoup de viticulteurs et d'agriculteurs, qu'on ne souhaitait pas qu'il y ait une nouvelle infrastructure qui traverse le sillon permien et qu'il fallait essayer de chercher autre chose. Si elle devait quand même passer par le sillon permien, il a été dit qu'il fallait plutôt trouver une solution qui soit proche – ce sont les questions qui nous sont posées – non pas parce qu'elle est la moins chère, mais parce qu'elle apparaît comme la moins perturbante et surtout comme celle qui a été vendue par le Ministre au moment où la décision a été prise. Les gens du sillon permien ont plutôt dit : « Nous ne souhaitons pas que ce soit une ligne nouvelle, mais que ce soient deux voies supplémentaires ». Il faut bien comprendre que lorsqu'on parle d'emprises existantes ou d'utilisation de la ligne classique, ce n'est pas sur les deux voies actuelles, mais forcément sur quatre voies. Il y aura donc forcément la construction de deux voies supplémentaires pour que cela passe. Voilà le compte rendu que je peux vous faire, si je ne me suis pas trompé, des deux sessions qui viennent de se passer.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - J'aimerais ajouter quelque chose à propos de la réunion géographique du sillon permien de Cuers. Une autre motion a été signée. Elle dit que le groupe de travail du sillon permien rejette les quatre scénarios retenus par le comité de pilotage, dénonce une concertation qui ne respecte pas la charte qui a été validée par ce COPIL, demande que le délai de concertation prévu dans la charte soit respecté, demande que des solutions alternatives respectueuses des territoires pour de véritables dessertes du Var soient étudiées, dénonce la qualité des documents remis et la non-mise à disposition préalable des éléments de méthodologie. Voilà ce qui a été signé par le groupe de travail.

Frédéric-Georges ROUX - Par une fraction du groupe de travail.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - 11 sur 24.

Jacques MICHEL - Quelque soit le nombre, mais ce n'est pas l'objet du débat. Je crois que le but est de parler des scénarios. Monsieur ?

Jacques GONZALEZ - Monsieur a parlé du coût hors structure routière pour pouvoir accéder à la LGV. Est-ce que cela va être assumé par les collectivités locales ? Quand on connaît la saturation du réseau routier entre les Arcs, Vidauban, Le Muy, Roquebrune, Puget et Fréjus, je me demande comment les collectivités locales pourront financer des améliorations du réseau routier.

Jacques MORENON - J'ajouterais que non seulement la RDN 27 est saturée à 40 000 ou 50 000 véhicules/jour, du mois de mai jusqu'au mois d'octobre, mais que l'autoroute vendue à Escota, c'est-à-dire au Groupe Vinci, est elle aussi en saturation. C'est le seul déplacement rapide que l'on puisse mettre à l'usage des personnes pour rejoindre par exemple la gare. Le reste est beaucoup plus lent et beaucoup plus encombré encore. On a là véritablement une problématique qui semble avoir été totalement oubliée dans le projet.

Dans le descriptif que faisait tout à l'heure Monsieur le Président de ce groupe, on passait rapidement de la gare Est-Var à la gare de Grasse. C'est le tracé, il est là. Nous sommes là dans un déplacement entre Le Muy, Draguignan, Fayence et le sud, Fréjus, Puget, Roquebrune, etc. Il y a 150 000 habitants là, plus le centre. On va faire une gare souterraine à Toulon parce que cela fait plaisir à x ou à y, ce qui me semble d'ailleurs un peu curieux au niveau du coût, mais c'est un autre problème. On va donc concentrer les arrivées des voyageurs sur l'aire toulonnaise, alors que celle-ci est déjà saturée. Vous savez bien que chaque fois que le TGV arrive quelque part, il y a une explosion de l'urbanisme autour. Où allez-vous loger ces gens ?

Sur un secteur comme celui du sud Est-Var qui a encore quelques potentialités d'urbanisation, on n'en parle même pas. Aujourd'hui, les collectivités territoriales, y compris le département, qui sont parfois en grosses difficultés financières, à la suite d'un tas d'évènements successifs tels que la suppression de la taxe professionnelle, etc., sont incapables d'absorber les frais extrêmement importants de mise en circulation des véhicules et de la sursaturation qui va se produire pour fréquenter la gare des Arcs par exemple. Il y a véritablement une étude qui manque sur cette partie que je connais plus que l'autre partie.

Jacques GONZALEZ - Pour compléter, dans tous les documents que vous nous avez remis, on ne parle jamais d'études de trafic routier, alors que lorsqu'on fait de grosses infrastructures – j'ai moi-même travaillé pour des infrastructures routières et autoroutières – on a toujours des études de trafic qui courent sur trente ou quarante ans. Là, on ne parle d'aucune étude de trafic.

Jacques MORENON - Il ne faudrait pas qu'ils viennent à la gare d'Aix à laquelle on ne peut plus accéder.

Nicolas ALLA - Si le projet ferroviaire est né, c'est parce qu'il y a saturation routière et c'est parce que les zones urbaines sont saturées.

Jacques MORENON - Vous l'augmenterez, Monsieur. Regardez la gare d'Aix, vous ne pouvez plus y accéder ! C'est dramatique.

Nicolas ALLA - La gare d'Aix TGV fait partie du projet et on y amènera le TER. Aujourd'hui, pour accéder à cette gare, le seul mode de transport, c'est la route et la navette routière. Le projet sur lequel vous travaillez aujourd'hui comprend une desserte très fréquente en voie ferrée entre Aix et la gare TGV, entre la gare TGV et l'aéroport et entre l'étang de Berre et Marseille. On est exactement dans la problématique que vous dénoncez, c'est-à-dire que le projet est là pour répondre aux saturations routières. Toutes les gares seront desservies en grande vitesse et en TER. C'est la caractéristique du projet par rapport aux autres projets grande vitesse. On aura systématiquement, dans l'optique de ce que vous décrivez, la desserte de tous les pôles gares.

Pour répondre à Monsieur, bien évidemment, nous avons des études de trafic très importantes en cours. La zone d'étude de trafic n'est pas simplement sur la région. On modélise l'aire de trafic

régionale, l'aire de trafic nationale et l'aire de trafic internationale. On va prendre des zones d'étude de trafic qui viennent de l'Italie, de l'Allemagne et de l'Angleterre. On modélise le voyageur ferré et routier, dans des échelles régionales, nationales et internationales. Toutes les propositions qui vous sont faites sont soumises à ces modèles de trafic. Ces modèles sont capables de dire quelles sont les quantités de voyageurs pour chacun des trafics. Ces études sont corroborées avec les propres modèles des collectivités locales. Comme vous le dites, elles sont faites sur des échelles qui vont jusqu'en 2040. On ne regarde pas la population actuelle, mais on soumet chaque hypothèse à ces modèles de nature régionale, nationale et internationale, jusqu'à l'échelon 2040. Evidemment, plus on va loin dans le temps, plus les hypothèses sont larges, mais il y a bien sûr des études de trafic. Le périmètre est très étendu et la globalité très fine puisque chaque commune et chaque arrondissement des grandes villes sont modélisés. On va donc avoir bientôt des études de trafic qui seront un outil assez performant.

Jacques GONZALEZ - Comme vous l'avez annoncé, au mois de février, vous allez présenter au Ministre les fuseaux choisis, alors que ces études qui doivent être faites à l'amont n'ont pas été réalisées et que vous ne connaissez pas les origines et les destinations des usagers de ces gares. Les usagers de ces gares sont très peu de locaux.

Nicolas ALLA - Lorsque tous ensemble, en décembre, on aura arrêté une solution, toutes les propositions de fuseaux seront passées par zone géographique. On doit travailler et faire un choix, sans savoir la situation socio-économique et la conséquence de ce choix. Aujourd'hui, ces études qui sont en cours sont quasiment finies. D'ici les trois mois qui nous restent, le modèle sera calé. Je ne sais pas si je vous ai répondu, mais la saturation est prise en compte. Le comportement du voyageur est indexé sur la saturation du trafic. Ce sont des enquêtes sur les fréquentations SNCF actuelles, mais aussi des enquêtes en gare et dans les aéroports pour étudier les comportements des usagers. C'est bien indexé sur les comportements et différents paramètres, (le coût du gasoil, etc.). C'est une étude, tous modes de trafic confondus, sur le comportement de l'utilisateur. On confrontera les choix que vous ferez à ces études.

Jacques MICHEL - Nicolas, tu pourrais peut-être rappeler le nombre de millions de voyageurs qui sont aujourd'hui sur le système ferroviaire et le nombre de voyageurs projeté en 2023 et en 2040.

Nicolas ALLA - Aujourd'hui, sur le réseau régional, il y a 40 millions de voyageurs par an. En 2023, le nombre projeté est de 80 millions et de 110 à l'horizon 2040. On passe de 40 à 110 millions, ce qui est bien plus qu'un doublement.

Jean-Marie LOUPOT - Je pense que nous sommes particulièrement bien placés, si je puis dire, pour avoir une idée des convergences de voyageurs qui se présentent dans ce secteur. Je rappelle que la gare actuelle des Arcs a une caractéristique, à savoir qu'en réalité, elle dessert 52 communes. Pourquoi ? Parce que la configuration de la ligne est telle qu'elle touche un grand nombre de localités. Elle colle assez près du littoral. Le secteur au-dessus de Draguignan est quand même peuplé, tout comme le Golfe de Saint-Tropez. Ces gens-là n'ont pas de chemin de fer.

On a créé notre association en 1994 parce qu'à l'époque, on nous disait qu'arrêter un TGV aux Arcs était une plaisanterie. Pourquoi aux Arcs ? Nous avons fait une étude. Cette étude qui a été expertisée et validée, apporte une réalité. Si on regarde la provenance des voyageurs à la gare des Arcs, on constate qu'elle dessert 52 communes. Sans partir dans le détail de ces communes, cela représente, à marée basse, c'est-à-dire en dehors des grands flux migratoires, pour l'aire dracénoise 93 000 habitants et pour le Golfe de Saint-Tropez 54 000 habitants, ce qui fait déjà un bassin de 147 000 personnes qui résident là. Si on y ajoute le migratoire – on a des études sur le sujet – on peut dire que le nombre atteint 300 000 ou 400 000.

Avant de parler de la gare Est-Var, il faut déjà regarder la réalité, c'est-à-dire où les gens embarquent. Ils embarquent volontiers en gare des Arcs parce que la répartition des habitations est ainsi faite. Je pense que c'est un point important. Je croyais avoir compris, au moment des

études qui ont été faites par RFF – je m'excuse de parler d'une autre gouvernance, celle de Monsieur Gyssels, mais que ce soit Monsieur Gyssels ou Monsieur Cherrier, vous travaillez tous avec les mêmes objectifs – il avait été admis qu'il y avait là une convergence de bassins démographiques qui était telle qu'il était nécessaire d'avoir une gare à cet endroit. Je réponds donc à ceci, non pas pour dire, Monsieur, qu'il y en a plus qu'à Saint-Raphaël, mais simplement pour rappeler les caractéristiques actuelles et les prévisions de fréquentation de la gare des Arcs.

Puisque j'ai la parole et que j'ai eu du mal à l'avoir, je voudrais poser une question que j'ai voulu poser à la réunion d'hier et que je n'ai pas pu poser. Il y a une réalité, ce sont les frais d'étude. Je pense que RFF est directement concerné par ces frais d'études. Sans taquiner, il est certain qu'ils sont une réalité. Ces frais d'étude ont été présentés et sont présentés dans vos documents comme étant à hauteur de 86 millions. Je voulais savoir quelle période est couverte par ces 86 millions.

Nicolas ALLA - Ce sont les quatre années qui vont jusqu'à l'enquête publique. Ce sont les prestations intellectuelles, mais ce seront aussi demain tous les travaux de sondage qui représentent, de mémoire, 20 ou 30 millions d'euros. En fait, ce sont toutes les investigations et études pour les quatre années jusqu'à l'enquête publique.

Jean-Marie LOUPOT - Comprenez ma curiosité, Messieurs, parce que c'est de l'argent public. Vous êtes certainement très vigilants, mais il est certain que l'argent public, jusqu'à présent, ne tombait pas trop mal parce que c'est le résultat de la fiscalité. On ne va pas parler de la situation actuelle. Je me pose une question. On fait des études sur la LGV depuis 1990-1991. Vous m'excuserez de vous dire cela. RFF a pris les choses en main en 2004 et avant, il y a eu des frais d'étude qui ont été faits par la SNCF. A-t-on à ce jour une idée de la totalité des frais d'étude engagés depuis ceux qui ont été entrepris par la SNCF pour, je le rappelle, désenclaver les Alpes-Maritimes ? Quand on parle de la LGV – et là, on a bien expliqué les choses – on avait à l'origine évoqué la nécessité d'une ligne rapide pour désenclaver les gens des Alpes-Maritimes qui étaient bloqués là-bas. On ne va pas entrer dans le détail de tout cela, mais à ce jour, avez-vous une idée des frais d'étude déjà engagés auxquels on va ajouter encore 86 millions ? Je ne suis pas contre les frais d'étude, mais je me dis que cela fait beaucoup.

Nicolas ALLA - Bien évidemment, on en a une idée très exacte. A la séance prochaine, je vous donnerai ces montants.

Jean-Marie LOUPOT - Oui, c'est intéressant.

Nicolas ALLA - Le coût d'organisation du débat public, de mémoire, a coûté 5 millions d'euros.

Frédéric-Georges ROUX - Sans les études préalables et sans les études qui ont suivi entre 2006 et 2008 et qui ont coûté environ 37 millions d'euros. Les études complémentaires de 2007 et de 2008 ont demandé un budget de 37 millions d'euros auxquels viennent s'ajouter 86 millions. Si on parle du tracé Querrien de 1990, actualisé, il représente 150 millions avec les 86 millions, mais ce n'est pas le débat.

Jean-Marie LOUPOT - Il n'y a pas de commentaire, il y a simplement une curiosité.

Frédéric-Georges ROUX - Par rapport à l'enjeu, plus on retarde, plus le coût de réalisation sera élevé parce que plus il coûtera cher de passer dans certains endroits. Il faut se décider un jour. Avec tout ce que j'ai entendu, si on ne fait pas la ligne, si on ne fait pas les gares, on va tripler l'autoroute avant vingt ans. Il faudra mettre des routes et on n'a pas les sous non plus pour le faire. On n'a pas les sous pour empêcher le CO₂.

On a eu un débat public en 2005. Le débat public a conclu qu'il fallait faire une ligne. Il a mis des options. Personne n'a remis en cause Est-Var, que ce soit aux Arcs, au Muy, etc. et personne n'a remis en cause qu'il fallait avancer. Aujourd'hui, quand on avance, on dit qu'il faut essayer d'être plus précis. La question n'est pas de savoir s'il faut faire une gare Est-Var. Il faut la faire quelque part. On verra où dans deux ans.

Jean-Marie LOUPOT - On a chacun son tempérament. Vous sentez bien que vous avez autour de vous et dans le département, des gens qui ne sont pas tellement favorables. C'est le moins que l'on puisse dire. Soyez gentils, ne chauffez pas le galet. Vous risquez de provoquer des débats qui ne sont pas du tout efficaces.

Pierre QUILLIET - Tout le monde sait, surtout les gens qui s'occupent des transports, qu'il n'y a plus de place pour mettre des routes, d'autant que les routes prennent beaucoup de place. La FNAUT PACA soutient la liaison ferroviaire de Draguignan aux Arcs. Sur vos plans, il y a quelque chose qui me chagrine beaucoup. Vous arrêtez les liaisons aux Arcs et vous ne les attachez pas aux Arcs-TGV. Cela me chagrine beaucoup. Par ailleurs, il me semble que cette liaison serait déjà utile maintenant. Il ne faut pas attendre 2040 pour la faire. Elle devrait aller à la gare des Arcs-TGV dès 2023 et elle devrait même être en marche très prochainement. Je pense que RFF devrait actualiser parce qu'on résout là un problème d'accessibilité à la gare TGV par un moyen souple de transport, peu onéreux et sans casse puisque la plateforme existe.

Jean-Marie LOUPOT - Monsieur Quilliet est très brillant et il a brûlé ma troisième question, mais je me dois de la poser au nom de l'Association des usagers de la gare des Arcs. La question est très claire. Dans ce territoire, va-t-il y avoir la coexistence de deux gares ? C'est la première question que je pose. A ce jour, dans vos études, y a-t-il la coexistence de deux gares ?

Nicolas ALLA - C'est typiquement le travail que vous avez à faire ici. C'est à vous de dire ce que vous préférez sur ce point. Pour revenir sur ce qu'a dit Monsieur Quilliet, l'étude qui est en cours se fait dans le cadre du contrat de plan Etat/Région sur la liaison Draguignan-Les Ars. En l'état actuel de ces études, ont été confrontés un mode routier de type bus, des solutions tram-train et des solutions ferrées. Je crois me souvenir que dans le cadre du comité de pilotage de ces études qui n'est pas le comité de pilotage de la LGV et qui est un comité de pilotage départemental, il a été présenté que le mode routier comporte de gros avantages de coûts parce que l'infrastructure routière existe.

Pierre QUILLIET - Sur la route normale. On est incapable de passer dans les Arcs où il y a des routes étroites.

Nicolas ALLA - Tout de suite, Monsieur le Préfet a demandé aux gens présents, en fin de séance, d'élever le débat à un horizon beaucoup plus lointain et de ne pas écarter des solutions ferrées à long terme. Certes, aujourd'hui, les trafics attendus ne permettent pas de justifier une voie ferrée puisque la liaison ferrée demande beaucoup d'usagers, mais Monsieur le Préfet a demandé, quel que soit le résultat des études qui évidemment s'oriente, pour des raisons économiques, vers le bus, que ne soit pas écartée pour le long terme une solution ferrée. C'est là où ce que vous disiez sur le positionnement de la gare prend toute sa valeur. Je pose la question, je ne prends pas position. Est-ce que l'on ne peut pas imaginer que pendant vingt ans la liaison bus qui est envisagée se rabatte sur la gare actuelle ? Est-ce qu'on ne peut pas imaginer, quand la ligne à grande vitesse sera en service, une liaison ferroviaire qui se rapporterait alors sur la gare nouvelle ? C'est un sujet dont il vous faut débattre ici. On en prend note.

Pierre QUILLIET - Vous avez 200 personnes dans un bus ! Dans un train, vous pouvez mettre 2 000 personnes.

Jacques MICHEL - On va prendre quelques questions et on essaiera d'apporter des réponses.

Jean-Claude HENRY - A ce niveau du débat, je veux vous faire part de la position des agriculteurs. Vous vous doutez bien de la position des agriculteurs. Elle n'a pas été évoquée. Nous ne sommes pas du tout favorables à ce projet, pour plusieurs raisons. La première, c'est qu'une exploitation agricole ne se monte pas comme ça. Cela ne se monte pas comme un centre commercial, une plateforme fret ou une gare. Une exploitation agricole fait partie d'un site naturel. Nous avons, en viticulture, une seule récolte par an et il faut des années et des années avant d'arriver à une rentabilité économique. C'était le premier point.

Le deuxième point – je fais appel à vos souvenirs – revient sur le 15 juin 2010. Le 15 juin 2010, la Dracénie et la basse-vallée de l'Argens ont été très largement impactées par des inondations dont tout le monde se souvient. L'agriculture a payé aussi – croyez-moi – largement le tribut de ces inondations. Ce sont des dizaines et des dizaines d'exploitations agricoles qui sont déjà fragilisées économiquement.

Nous sommes tout à fait défavorables à ce projet, où qu'il passe et de quelle que nature que soit la solution. En plus, dans la Dracénie et dans la basse-vallée de l'Argens, vous allez encore amputer ces exploitations déjà fragilisées.

Le troisième point concerne le manque de concertation. Quelqu'un l'a dit tout à l'heure, j'y reviens. Il serait quand même intéressant de faire une étude prospective des conséquences économiques, agricoles et viticoles sur le tracé. Sachez que ce tracé, dans le sillon permien, va couper en deux la moitié de l'appellation « Côtes de Provence », une grande partie des vins de pays du Var, pour ne parler que de la viticulture, mais aussi des AOC de figues, etc. et surtout de ce qui fait le charme de cette vallée. Que va-t-elle devenir ? Je pense que c'est un élément important.

Nous sommes conscients que le modernisme, le progrès et la technologie doivent être intégrés dans nos valeurs, mais vous faites payer là aux agriculteurs le prix de la LGV.

Un participant - De plus, la région perdra beaucoup de son attrait.

Jean CAYRON - Monsieur nous parlait d'enjeux. Quel est l'enjeu de cette ligne pour les habitants de l'Est-Var ? A l'heure actuelle, quand on doit prendre le TGV et aller à la gare des Arcs, en heures de pointe et en dehors des heures de pointe, on est cul-à-cul. Est-ce que le Conseil général et l'Etat doubleront les routes ? Y aura-t-il le budget nécessaire pour cette infrastructure supplémentaire ? Sur l'autoroute, tous les soirs, il y a environ deux kilomètres de bouchon à la sortie du Muy. C'est bien beau, mais quel est l'enjeu et à quel coût ?

Je vous signale que les gens qui travaillent sur Draguignan et qui habitent à Fréjus prennent l'autoroute le soir pour rentrer. Voyez la situation actuelle. Imaginez ce qu'elle sera en 2040. Je ne suis pas sûr que l'Etat, les collectivités locales et territoriales soient capables de prendre en charge le financement d'infrastructures supplémentaires.

Nicolas ALLA - Il ne le faut surtout pas. J'ai dû mal répondre à Monsieur Morenon tout à l'heure parce que vous posez la même question. Je vous refais la réponse parce qu'on ne s'est pas compris. Il ne faut pas que d'ici 2040, le Conseil général développe trop de routes. Si elles sont saturées, elles le seront encore plus. L'essence même du projet, c'est qu'en 2040, il y ait une liaison Draguignan-Fréjus. C'est ce sur quoi on doit tous travailler aujourd'hui. Si on a bien travaillé et qu'on a réussi, en 2040, il n'y aura plus personne dans les voitures et vous irez de Draguignan à Fréjus en un quart d'heure en train. C'est l'objectif du projet.

Jacques MICHEL - C'est l'objectif affiché.

Jean CAYRON - Vous oubliez certainement les gens qui habitent entre Fréjus et les Arcs.

Pierre QUILLIET - Cela veut dire que le tram train qu'on met entre Draguignan et les Arcs a déjà un potentiel très élevé et qu'il faut ensuite le faire continuer très tranquillement jusqu'à Saint-Raphaël. Il faut faire une liaison directe sans changement Draguignan-Saint-Raphaël. Il y a le potentiel.

Nicolas ALLA - L'étude que l'on évoque là est une étude qui s'appelle « Draguignan-Les Arcs » La demande a été formulée plusieurs fois et on a la pertinence de se demander si au vu des études, il ne faut pas élargir le périmètre et parler de Draguignan-Saint-Raphaël.

Pierre QUILLIET - Une ligne directe sans changement. Il y a une chose qui m'a un peu surpris dans vos tracés de trains. Vous faites arrêter les omnibus venant de la Côte d'Azur aux Arcs-TGV. C'est un tort. Il faudrait les faire arriver jusqu'aux Arcs, pour que les gens des Arcs n'aient pas encore à changer.

Nicolas ALLA - Encore une fois, cela fait partie des choses sur lesquelles vous êtes amenés à discuter. Aujourd'hui, c'est un schéma fonctionnel.

Jacques GONZALEZ - Est-ce que sur le plan technique, les deux structures peuvent cohabiter ? Avec une LGV et un TER, il risque d'y avoir des problèmes.

Pierre QUILLIET - En Allemagne, il y a des embranchements qui permettent aux trains rapides de desservir les gares et de reprendre la voie rapide qui passe parfois à côté des villes.

Jacques MICHEL - Par rapport à votre question sur les deux gares, Bernard souhaite apporter une réponse.

Bernard RIQUE - C'est un vrai sujet aujourd'hui. La ligne à grande vitesse a un objectif de temps de parcours d'une heure entre Marseille et Nice. Ce n'est pas la très grande vitesse. On n'est pas forcément sur des lignes à très grande vitesse, on est sur des lignes à vitesse moyenne et des dessertes régionales. Même dans les objectifs de grande vitesse, aujourd'hui, sur la plupart des lignes régulières grande vitesse, dans les gares, des trains circulent au centre, à 320 km/h et des voyageurs attendent sur des quais à côté. Ce n'est pas un problème. Il y a des murs de séparation.

Il est donc tout à fait possible de créer des gares d'interconnexion, avec des trains qui passeraient sans s'arrêter, des TGV qui s'arrêteraient et des trains TER qui seraient connectés à des voies existantes, à côté. Il est tout à fait possible d'imaginer ce genre de pôles d'échange. Aujourd'hui, on commence déjà à l'envisager. Certaines gares, comme la gare de Besançon, sont des gares à la fois TGV et TER.

Stéphane THOMINE - D'après ce que vous venez de dire, ce n'est pas de la grande vitesse. Je ne comprends donc pas la pertinence de créer une nouvelle ligne. La ligne existante dessert nos villes. Je trouve que pour désengorger les autoroutes, il serait plus pertinent de créer des lignes maillées qui desserviraient l'arrière-pays. Puget est complètement oublié. D'ailleurs, quand vous faites votre tracé, Bagnols-en-Forêt est toujours inexistant, alors que c'est un beau village. Je ne comprends pas pourquoi vous voulez créer une nouvelle ligne. Il faudrait que vous m'expliquiez.

Bernard RIQUE - Entendons-nous bien sur la vitesse. Quand on parle de très grande vitesse, aujourd'hui, elle est de 350 km/h. Aujourd'hui, la ligne existante est parcourue, en grande partie, à 130 ou 150 km/h, selon les secteurs, avec des endroits où l'on circule tout juste à 120 km/h. On est donc très loin de la grande vitesse. Le projet qui est proposé aujourd'hui, en termes de vitesse, est un projet ferroviaire qui devrait avoir au moins une moyenne globale de 200 km/h, pour faire Marseille-Nice en une heure. On n'est donc pas dans le périmètre de la très grande vitesse, mais la ligne actuelle ne permet pas de répondre aux objectifs. D'ailleurs, aujourd'hui, on ne fait pas Marseille-Nice en une heure. Deuxièmement, pour pouvoir faire passer le nombre de trains que l'on a indiqué tout à l'heure, la ligne existante ne suffira pas.

On parlait tout à l'heure, dans les scénarios, de panachage, c'est-à-dire un peu de ligne existante et un peu de ligne nouvelle. Il faut avoir en tête qu'il faudra doubler la ligne existante, c'est-à-dire l'aménager à quatre voies, pour permettre d'assurer la capacité des trains que l'on doit faire passer vis-à-vis de la demande que l'on souhaite mobiliser. On va certes utiliser au mieux la ligne existante, mais elle ne suffira pas seule à répondre aux objectifs qui nous sont fixés.

Voilà pourquoi il faut une ligne nouvelle. Cette ligne nouvelle peut très bien être en parallèle de la ligne existante, dans la mesure où cela répond à des objectifs de desserte et à des objectifs de vitesse. Il y a des endroits où cela va quand même être difficile. Dans votre secteur, je ne cite par exemple que le cas de Vidauban. Aujourd'hui, dans la traversée de Vidauban, les trains roulent à moins de 120 km/h. Il paraît quand même assez difficile d'aménager à quatre voies la traversée de Vidauban. Il va donc bien falloir chercher des secteurs de ligne nouvelle où on pourra circuler un peu plus vite et s'inscrire dans les objectifs.

Jacques GONZALEZ - Votre gain de temps que vous aviez prévu au départ entre Paris et Nice ne servira plus à rien. Il y a des endroits où il va y avoir des ralentissements parce que les caractéristiques géographiques ne permettront pas de faire circuler les TGV plus rapidement. Je ne vois donc pas le gain de temps.

Bernard RIQUE - C'est exactement l'inverse. L'objectif du COPIL est bien de faire une liaison Paris-Nice en moins de quatre heures. C'est à nous, dans les différents groupes géographiques, de trouver la meilleure solution qui permette de respecter cet objectif. Il est évident par exemple qu'un secteur où on roule aujourd'hui à 100 ou à 120 km/h ne pourra pas être conservé si on veut maintenir cet objectif de temps. C'est l'inverse. On ne va pas s'occuper des secteurs où on va vite, mais de ceux où on ne va pas vite et qu'il faudra améliorer.

Jacques GONZALEZ - Vous allez créer des secteurs qui vont défigurer le paysage, les domaines agricoles, etc. et vous raccorder en plus sur un réseau qui existe. C'est là que l'on ne sent pas ce qui va y avoir. Je voudrais juste revenir sur ce qu'a dit le représentant de la Chambre d'Agriculture. Quand on voit l'article du 14 septembre qu'a fait le Préfet en montrant un dessin et disant que la gare du Muy se trouverait au lieu-dit Testavin. Le lieu-dit Testavin, c'est le château du Thouar qui est un site classé. Sur un document de 2008, on a trouvé des schémas de cette gare à cet endroit précis. On aimerait avoir des explications.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Effectivement, le château du Thouar est un monument classé qui date du XVIII^{ème} siècle, mais surtout, vous avez complètement négligé le facteur inondable de la région du Muy. Or avec les inondations du 15 juin 2010, la donne s'est beaucoup aggravée. Le rapport Lefort dit qu'il n'est plus du tout question de construire quoi que ce soit dans des zones inondables de la vallée de l'Argens. Nous sommes aussi dans la vallée de l'Argens.

Or depuis 2005, il n'y a qu'un tracé au niveau du Muy jusqu'à Grasse et il n'a pas été possible d'avoir une étude précise. On n'a que ces petites figures des variantes qui sont dignes d'un enfant de sixième. Vous parliez du prix des études. Je vous signale quand même que 135 millions ont été donnés entre 2005 et 2009 pour les études. Ajouté aux 86 millions, cela fait déjà 210 millions. C'est Monsieur Estrosi qui l'a annoncé en disant qu'il lui manquait 65 millions. De 2005 à fin 2011, nous n'avons pas eu autre chose que ces petits traits de rien du tout. Si vous appelez cela de l'information et de la communication, je veux bien, mais ce n'est pas du tout la notion que j'en ai. En matière de communication, on ne fait pas ce qu'il faut. C'est une évidence.

Jacques MORENON - Madame, si vous permettez, quelque chose m'interpelle aussi. Concernant votre schéma V1, secteur Var-Est, aménagement ligne existante, dans les atouts, on dit que cette gare du Var-Est va permettre d'irriguer des territoires de l'est varois, le Golfe de Saint-Tropez et la Dracénie. Je vous remercie beaucoup pour la région de Puget-sur-Argens. Passons là-dessus, on ne va pas se vexer pour cela. Cela veut dire qu'il y a, dans l'inconscient de vos écritures, quelque chose qui est très marqué et qui est de rejeter assez facilement ce tracé qui ne semble pas poser beaucoup de problèmes. Comme dit Madame, à juste raison, depuis 2005, nous n'avons jamais pu obtenir ne serait-ce qu'un secteur de passage de moins d'un kilomètre, deux kilomètres, trois kilomètres, etc. Il y a donc des gens qui se posent des questions à juste titre et qui un jour, vont rebondir de manière un peu difficile. Je préfère vous mettre en garde.

Pour la gare de Draguignan et la gare des Arcs, je vous signale qu'il y avait un train qui fonctionnait pendant ma jeunesse. On allait à Draguignan, on allait aux Arcs, on allait même à Toulon. La structure qui est toujours en place se rouille, se perd, se dégrade, mais elle est là. Or vous nous parlez de la possibilité d'une nouvelle voie. Elle est là la voie. Pourquoi voulez-vous en bâtir une autre ? Pour faire un trajet de 15 kilomètres, il n'y a pas besoin de rouler à 120 km/h, ni même à 200 ou à 350. Halte un peu à la vitesse et aux bêtises qui nécessitent beaucoup d'argent pour peu de chose.

Je voulais dire une troisième chose. En même temps que vous nous racontez qu'il y aura très certainement des liaisons entre Fréjus, Draguignan et les Arcs, la SNCF met en vente ses gares

sur le tracé. Il faut être cohérent dans votre organisation ou alors il y a des organisations RFF et SNCF qui ne se comprennent pas, qui ne communiquent pas et qui ne savent pas ce que font les uns et les autres. C'est possible. On ne peut pas d'un côté nous dire « Achetez-moi mes gares et mon terrain parce que je n'en ai rien à faire » et d'un autre nous dire « Dans quinze ou vingt ans, on va revenir ici pour faire un arrêt, de façon à ce que vous puissiez gagner du temps ». Il n'y a pas que des gens pressés sur la terre. Il y a aussi des gens qui aiment bien prendre leur temps, dans un mode de déplacement plus humain.

Je trouve donc qu'il y a des incohérences et je ne vous parle pas des frais d'étude qui s'additionnent au fil du temps et qui aujourd'hui, dans une France très en difficulté et dans une LGV qui est déficitaire sur l'ensemble du réseau, posent des problèmes. Alors, je pose une quatrième question. Aujourd'hui, on a donné beaucoup d'importance, dans les choix, aux collectivités participant au capital, venant abonder, alors que dans le même temps, dans une autre région de France, on a mis en concession la construction de la LGV. Je me pose donc la question de savoir si demain, par des nécessités économiques que l'on peut comprendre, on ne va pas mettre ce projet dans les mains d'un consortium qui construira sa ligne TGV et qui en récupérera les bénéfices. Je pense que c'est une question primordiale. Vous êtes en train de faire des études pour préparer très certainement des grands groupes privés à faire le tracé.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Je voudrais quand même finir ce que je voulais dire à propos du tracé du Muy. Avec cette zone inondable, il a été prévu pour la LGV d'abord un tunnel, ce qui me paraît quand même un peu difficile avec un mètre d'eau au-dessus. On ne pense plus au remblai puisqu'on ne peut pas remblayer, mais on pense à un viaduc, un viaduc sur quatre kilomètres, nous a-t-on dit. Pour autant que je sache, l'emprise d'un viaduc est au moins de vingt mètres de large au sol, c'est-à-dire l'équivalent d'une maison. Comme il y a une pile de pont environ tous les 60 ou 70 mètres – je ne suis pas technicienne, mais j'ai regardé ce qui s'était passé sur Rhin-Rhône et la LGV Est – nous aurons l'équivalent de 80 à 160 maisons dans une zone rouge inondable. Imaginez-vous que ce soit pensable ? Imaginez ce que seront les inondations sur Trans, La Martre et Les Arcs.

Jacques MICHEL - On va commencer d'abord à répondre aux premières questions. Ensuite, on reviendra sur cette question.

Jean-Marie LOUPOT - Je voudrais avoir une réponse claire : coexistence de deux gares, oui ou non ? La question est là. Est-ce que vous la souhaitez ?

Nicolas ALLA - Je vais d'abord répondre à Madame. On a tout le temps de poser des questions. Laissez-moi d'abord répondre. Je réponds à la question la plus importante parce qu'il y a un contresens sur nos débats. Vous dites que c'est un tracé d'un enfant de sixième. On est là parce qu'il n'y a pas de tracé. C'est le but de vos travaux. Dans les quatre séances, c'est vous qui allez proposer des fuseaux de passage.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Comment ? Sur quelle base ? Il n'y a aucune base géographique.

Jacques GONZALEZ - Le tracé a été proposé à la commune de Roquebrune par Monsieur Cherrier. Au cours d'une réunion, en 2009, le maire de Roquebrune a esquissé un tracé possible venant de la part de Réseau Ferré de France.

Nicolas ALLA - Ne confondez pas avec 2009 où il y avait la comparaison entre les scénarios « Métropoles du sud » et les scénarios « Côte d'Azur ». A cette époque, il y avait 14 scénarios dont certains « Métropoles du sud » et d'autres « Côte d'Azur ». Tous ces scénarios ont été comparés entre eux, selon différents critères. Vous qui avez travaillé sur les routes et qui avez fait de l'autoroutier, vous avez fait du remblai et du déblai, vous savez très bien que pour comparer 14 solutions possibles, il faut les chiffrer. Il faut donc bien qu'à un moment donné, vous traciez un trait de référence qui permette de transformer des mètres cubes en francs à l'époque ou en euros. C'est ce que Monsieur Cherrier avait présenté à l'époque. Est-ce qu'on passe au nord ? Est-ce

qu'on passe au sud ? Quels sont les coûts respectifs ? Il y a eu, à cette époque, des tracés de référence, pour pouvoir les chiffrer. Ce sont en aucun cas les tracés dont on discute aujourd'hui. Cela a permis de confronter le passage en haut et le passage en bas, mais ces tracés n'avaient pas plus de précisions que cela.

Jacques GONZALEZ - J'ai les écrits.

Nicolas ALLA - Aujourd'hui, dans ces séances, on vous dit : « Voulez-vous la gare dans la zone Les Arcs-Le Muy ? ». Elle n'est pas positionnée sur le secteur Est-Var. Encore une fois, c'est vous qui direz que vous ne la voulez pas là, que vous la voulez ici. A vous de dire ce que vous pensez de la position de la gare. A vous de dire si vous voulez une gare ou deux gares aux Arcs. Sur le tracé, le projet n'existe pas.

Dans les quatre séances, on vous propose de garder les deux premières séances pour tenir des discussions telles qu'on a aujourd'hui. A partir du 17 octobre, c'est-à-dire pour les deux dernières séances, on vous propose, pour ouvrir le débat, de vous proposer des scénarios. Le bureau d'études travaille sur des fuseaux de passage. On vous les remettra et on en discutera tous ensemble. Vous nous direz que vous voulez qu'ils soient plus hauts ou plus bas, etc. Au jour d'aujourd'hui, ces schémas ne sont pas des tracés. Ce ne sont pas des cartes, ce sont des schémas. Nous avons trois mois pour travailler ensemble.

Jacques GONZALEZ - Moi, j'ai une petite idée, mais ce n'est pas à nous de faire les propositions de tracés.

Jacques MICHEL - Si vous ne proposez pas, on vous proposera. On va répondre à la question sur les piles de pont.

Bernard RIQUE - Comme aujourd'hui il n'y a pas de tracé notable, on ne sait pas réellement s'il y aura un viaduc. Restons dans l'absolu. D'abord, il faut rappeler qu'à l'inverse d'une route, une voie ferrée est relativement étroite. Une autoroute fait en général 25 mètres de large et pour une voie ferrée, la plateforme des viaducs fait 13 mètres de large, y compris la plateforme. Il est évident qu'on ne va pas faire des piles de 20 mètres si on fait un viaduc qui fait 13 mètres de large. Cela signifie que lorsqu'on fait des piles de pont dans des lits de rivières, on a des piles qui font peut-être 2 mètres de diamètre ou des formes un peu ovales, avec un mètre-couple le plus faible possible dans l'axe du courant.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Cela va longer l'Argens. Ce n'est donc pas en travers du courant.

Bernard RIQUE - On n'en sait rien, Madame. Je ne sais quel est le tracé.

Jacques MICHEL - Le but de la réunion, c'est que vous compreniez où RFF en est de ses réflexions et de ses productions, de manière à ce qu'en fonction de ce vous apportez, de vos questions et de vos suggestions, RFF oriente ces études ultérieures, en fonction des caractéristiques particulières qu'il y a ici ou là.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - C'est le monde à l'envers.

Jean-Marie LOUPOT - Depuis le début, dans l'histoire de la LGV, il y a eu ce climat de concertation, mais en réalité, vous vous adressez à des gens qui se disent : « On nous consulte, mais on ne nous écoute pas ». C'est cela qu'il faut que vous compreniez. C'est pour cela qu'il y a ce climat. Vous dites que cela dépend de nous et que l'on va vous dire où il faut se mettre. Les gens ne peuvent pas le penser. D'abord, ils n'ont pas la compétence. Vous dites, Monsieur Alla, que c'est nous qui dirons si nous voulons une gare ou deux gares et où nous voulons la mettre. Ce n'est pas pensable parce qu'on va rentrer dans des contraintes techniques, des contraintes de coûts. Quand on va vous avoir dit cela, on va travailler, on va se réunir et vous nous direz que vous ne pouvez pas faire ce que l'on vous a demandé.

Je prendrai le plus bel exemple de la non-concertation qui vous a déjà été dit à Hyères. Quand on a choisi le tracé des Métropoles, il a été dit clairement que ce choix était un choix gouvernemental et politique. C'est merveilleux de vous entendre et je ne demande qu'à vous croire, mais je ne crois pas que l'on puisse admettre que c'est nous qui vous demandons les choses et que vous les faites en fonction de cela.

Jacques MICHEL - Je vais d'abord faire une petite observation de discipline. Tout à l'heure, Monsieur, vous nous faisiez observer que la réunion, à Hyères, avait été un peu vive. Faisons en sorte que cette réunion à 30 soit conviviale. Ne faisons pas comme à Hyères et essayons de rester disciplinés, de poser des questions et d'écouter les réponses.

Jean-Marie LOUPOT - Je ne fais pas comme à Hyères, je reprends les choses, sans être agressif.

Jacques MICHEL - Je vous demande de demander la parole et je vous la donne. Madame demandait la parole.

Julie HARS - Je veux rappeler simplement que je n'ai pas de légitimité politique, mais je voulais simplement poser des questions sur le plan technique et demander des éclairages techniques. Je veux simplement rappeler que la Dracénie considère que c'est un atout majeur de pouvoir accueillir une gare TGV pour le développement futur. Cependant, il ne faut pas que cela se fasse au détriment du fonctionnement local. C'est en cela que nous espérons pouvoir l'anticiper et l'accompagner du mieux possible.

Je voulais simplement préciser que la Communauté d'Agglomération a déjà mis en place un outil d'anticipation foncière sur le secteur. Nous sommes demandeurs de travailler avec vous en amont, le plus possible, pour soit restreindre, soit augmenter notre périmètre d'intervention foncière puisqu'il est présenté ainsi. Nous avons un partenariat avec l'Etablissement public foncier régional sur ce plan. Je demande vraiment à ce que l'on puisse travailler particulièrement et précisément, notamment sur l'emplacement de la gare Est-Var.

Concernant justement cet emplacement de gare, serait-il possible d'avoir des simulations qui nous proposent des réponses techniques, des possibilités d'emplacement ou de coexistence entre gares ? Quelles sont les différentes options qui s'offrent à nous ? Je suppose qu'une gare ne s'implante pas n'importe où. Il doit y avoir des considérants techniques qui font que certaines options s'offrent à nous et pas d'autres. Cela rejoint un peu ce que disait Monsieur d'une autre manière. Est-il possible que l'on nous présente des choses ?

Je veux aussi rappeler bien sûr que nous sommes en élaboration de documents d'urbanisme et que pour nous, il est très important de pouvoir anticiper l'arrivée d'une telle infrastructure sur le territoire, en termes d'emplacement, mais aussi en termes d'impact, notamment sur l'urbanisation et sur les problématiques foncières que l'on risque de rencontrer. Est-ce que le groupe de travail technique thématique qui a été prévu sur les gares parlera précisera de ces choses-là ? Est-il prévu de fonctionner différemment ? C'est un peu la question que je pose.

Nicolas ALLA - Le groupe thématique « Gares » est très centré sur l'analyse des territoires autour des gares. Le travail commun est aussi d'imaginer l'insertion et l'emprise de la ligne puisque comme on le disait, la ligne sera mise en service en 2023. Il faut donc imaginer ensemble ce que sera le territoire en 2023. C'est vous qui allez nous dire ce que sera le territoire en 2023.

Bernard RIQUE - Vous souhaitez avoir une réponse technique et voir comment sont positionnées les gares. C'est justement le but de ce groupe de travail. Je ne vous apporterai pas une réponse aujourd'hui. Par contre, je m'engage, pour la prochaine réunion, à vous faire des schémas de ce que pourrait être une gare interconnectée avec une ligne TER. Ce ne seront que des schémas de fonctionnement. Les vraies contraintes d'une gare, en grande vitesse, c'est qu'il faut pratiquement qu'elle soit en alignement droit, sur une distance d'environ deux kilomètres.

Julie HARS - Je suppose que tout dépend aussi de l'angle d'approche.

Bernard RIQUE - Oui, il faut ensuite regarder les courbes, etc. mais il faut imaginer que pour implanter une gare, il faut un alignement droit et non pas trop de courbes. Ce sont les seules contraintes. Ensuite, il y a toutes les contraintes de desserte qui ne sont pas des contraintes purement ferroviaires. Si vous le souhaitez, pour la prochaine réunion, je pourrai vous présenter un schéma de ce que pourrait être une gare interconnectée avec un TER. Elle ne sera pas localisée précisément en un endroit, mais le schéma vous montrerait quelles sont les contraintes d'implantation d'une gare. Je suis prêt à participer à un travail de réflexion technique sur la façon d'implanter une gare.

Jacques MORENON - Il y a une autre proposition qui est liée à celle de Madame. Elle est beaucoup moins importante en matière d'impact, mais extrêmement importante pour les communes traversées. Nous aimerions beaucoup connaître le fuseau emprunté par la LGV sur les territoires roquebrunois et pugetois. En charge de l'urbanisme pugetois et en charge du plan d'aménagement sur la Communauté de communes Pays Mer Estérel, vous comprenez bien qu'aujourd'hui, pour déterminer les futurs de l'urbanisation, de la non-urbanisation, de l'aménagement, du non-aménagement, il nous faut absolument connaître le fuseau. Disons qu'un fuseau de 700 mètres serait parfait. Il me semble qu'on avait déjà évoqué la chose, mais cela a dû disparaître dans le package des millions dépensés pour l'étude sur la LGV.

Il nous faudrait connaître ce fuseau très rapidement parce que nous sommes en phase d'élaboration du PLU, aussi bien à Roquebrune qu'à Puget. Nous sommes en phase d'élaboration d'un plan d'aménagement sur l'ensemble de l'Estérel. Demain, nous serons en agglomération avec Fréjus-Saint-Raphaël. Il nous faudra aussi avoir une vision globale de la traversée de la LGV. Or aujourd'hui, même les services de l'Etat, au plus haut niveau, nous disent qu'il ne faut pas s'adresser à eux et qu'il faut voir avec ceux qui s'en occupent. Personne ne s'en occupe, personne ne veut rien dire, mais aujourd'hui, on nous pose des interrogations auxquelles on ne peut pas répondre. C'est quand même un désastre. Je vous demande, Messieurs, au moins de nous présenter un tracé potentiel. Aujourd'hui, c'est une catastrophe.

Carole PETRONI - Je voudrais déjà rappeler la position de l'ensemble des Chambres de Commerce de la région qui ont affirmé, en mai dernier, leur soutien au projet de ligne à grande vitesse au niveau de la région. C'est vrai qu'il est difficile de faire l'exercice de se projeter à 2023 ou 2040 par rapport aux nouveaux modes de déplacement. Si on se réfère à nos réflexes d'aujourd'hui, on utilise peut-être peu le train pour faire des trajets assez courts et on est de gros usagers de la voiture. Je crois qu'il faut voir ce projet comme un projet de développement durable. Je sais qu'autour de la table, les Communautés de Communes, Communautés d'Agglomérations et autres se lancent dans des programmes qui maillent la vie territoriale. On est complètement dans cette démarche.

Il est vrai que c'est difficile dans le Var avec les différentes activités économiques. Il faut arriver à s'y retrouver. Pour nous, ce projet a aussi des enjeux d'attractivité pour les entreprises et de déplacement des actifs. On est aussi une région touristique. Demain, compte tenu du coût des carburants, on privilégiera peut-être ces transports en train.

Je crois qu'il y a un groupe « Agriculture », je ne sais pas s'il y a un groupe « Impact économique » sur les autres activités par rapport aux entreprises.

Jacques MICHEL - Il y a de nombreuses études sur ce sujet.

Nicolas ALLA - Il n'y a pas encore de groupe sur ce sujet, mais la charte prévoit que si dans un territoire, émerge l'idée de créer un groupe, on le présente aux comités territoriaux départementaux. Par exemple, la Chambre d'Agriculture a demandé la création du groupe « Agriculture ». Il y a un groupe qui s'est créé sur le fret et la logistique. Il suffirait de l'étendre aux impacts économiques ou de demander la création d'un nouveau groupe.

Jacques MORENON - Imaginez que votre tracé LGV coupe le Grand Capitou, au nord de l'autoroute, alors que l'Agglomération est en train de prévoir un grand développement.

Pierre BOULE - On constate une grande disparité d'attitudes dans le groupe. Certains sont quasiment dans une attitude d'opposition de principe et d'autres ont une approche beaucoup plus pragmatique. Je pense que la concertation va être un peu délicate pour avancer. Je ne sais pas à partir de quel moment il sera utile de dire : « On admet que maintenant, on avance pour discuter sur les modalités concrètes ». Cela me semble problématique pour ceux qui ont à animer cette phase de concertation.

Ensuite, je voulais noter que lorsqu'on propose une concertation, il faut créer préalablement les conditions concrètes de cette concertation. On ne peut pas solliciter des personnes de manière un peu générale en leur demandant à quelle configuration elles pensent, où elles placeraient la gare par exemple, si certains éléments techniques ne sont pas donnés. En amont, il faut que des hypothèses étudiées, relativement pertinentes, puissent être formulées pour qu'ensuite, sur cette base, il puisse y avoir un échange et peut-être, à terme, le choix d'une solution appropriée.

Enfin, vous être intervenus en vous inquiétant de ce que deviendrait le site du Capitou. Il est évident que nous aurons besoin, en tant que Communauté d'Agglomération, d'être directement sollicités pour que vous ayez en retour toutes les contraintes qui sont les nôtres. Je pense que c'est à travers ses représentants que vous aurez le retour de ces contraintes. D'un point de vue pragmatique, il m'apparaît nécessaire de choisir une solution où le maillage soit vérifié. Voilà ce que je voulais dire.

Hubert BARRET - Vous parliez d'une concertation, mais une concertation est d'abord un accord entre deux parties. Il n'y en a pas un qui recule par rapport à l'autre. Il me semble que dans ce projet, nous sommes, les agriculteurs, les principaux bailleurs du point de vue de la surface. Actuellement, dans le Var, l'agriculture représente seulement 10 % des terres. A la limite, je vous dirais : puisque nous ne représentons que 10 % des terres, passez ailleurs que sur des terres agricoles. Admettriez-vous de raser une partie de la ville ?

On parlait de Vidauban. J'habite aussi à Vidauban. Comment comptez-vous vous y prendre pour traverser Vidauban ? Comptez-vous faire une seconde bretelle qui passe au nord ou au sud ? Il y en a une qui pourrait passer au nord, mais elle ne sera jamais empruntée parce qu'un gros consortium possède ces terres.

Deuxièmement, nous ne sommes pas contre l'évolution d'un transport écologique. Au contraire, il serait bien vu de refaire le maillage de la voie ferrée du Var et de reprendre, comme le disait Monsieur tout à l'heure, ce que l'on appelait les michelines autrefois qui desservaient beaucoup plus de personnes et de superficie. En quarante ans, la population a quadruplé et on a réduit la voie ferrée de proximité. C'est à partir de là qu'il y a peut-être à creuser. Faire absolument une nouvelle voie plus rapide qui gomme les courbes, tant qu'elle suit l'ancienne voie, pourquoi pas, mais si c'est pour foutre en l'air le reste de l'agriculture dans le secteur, nous y sommes foncièrement opposés.

Jacques MICHEL - Une réponse doit être apportée aux propos de Monsieur Morenon tout à l'heure par rapport à la nécessité d'avoir la vision étroite d'un tracé, ce qui correspond un peu aussi à la question de Monsieur sur l'agriculture et la consommation des espaces agricoles. C'est une question sur le tracé.

Jean CAYRON - Jusqu'aux Arcs, vous traversez une vallée agricole. Dès que vous quittez les Arcs, vous allez être confrontés à des zones PPRI, Plan de Prévention des Risques d'Inondation, qui sont en-dessous de la RN 7 et tout ce qui est au-dessus est en zone feux de forêt. Il y a une zone rouge d'un côté et de l'autre. Il y a les zones Natura 2000, vous allez traverser l'Estérel qui est une zone protégée. Expliquez-nous comment vous allez trouver ou comment vous allez nous demander de trouver un faisceau dans cette zone. C'est strictement impossible.

Nicolas ALLA - Dans la deuxième partie de la séance, on va vous distribuer les documents d'analyse des territoires. On va faire une petite pause. Je vous propose d'attendre la deuxième partie où l'on vous propose d'entrer dans l'analyse du territoire.

Pour Monsieur Morenon et les questions similaires, je précise un point important de calendrier. On est tous bien d'accord que jusqu'à décembre, on est dans le choix du scénario et des fuseaux. On ne vous pose pas une question ouverte en disant : « Prenez le stylo et dessinez ». On va soumettre une série de propositions de fuseaux. Quand on vous demandera où mettre la gare, on vous fera analyser ces propositions, de manière à ce que tout à chacun ait des éléments de choix. On ne vous laisse pas seuls avec la feuille blanche et le stylo. On vous présente nos travaux. Le principe est que vous puissiez rajouter des propositions.

Concernant le calendrier et les échéances, à la fin de cette année, c'est un choix de scénario. Ensuite, il y aura l'avant-projet et le dossier d'enquête publique qui nous mèneront jusqu'à fin 2014. Fin 2014, le dossier d'enquête publique devra être légitime. C'est à ce moment-là que l'on aura un tracé et la fameuse bande de 500 mètres que l'on évoque et que l'on a en tête. Les communes qui sont dans cette bande de 500 mètres autour du tracé doivent être soumises à enquête publique.

Telle est l'idée. A la fin de l'année, nous aurons un fuseau. Aux endroits les plus étroits, il fera une centaine de mètres de large. On est tous d'accord pour dire qu'il y a des contraintes PPRI qui font qu'à certains endroits, on aura un fuseau qui fera 100 mètres. En d'autres endroits, si les contraintes se desserrent, il est pertinent que l'on garde un fuseau de 500 mètres de large. Le fuseau de fin d'année est une bande de largeur variable de quelques centaines de mètres. C'est pour cela que l'on caricature parfois en disant qu'on a aujourd'hui un fuseau de 1 000 mètres et qu'à l'enquête publique, on en aura un de 500 mètres. Il faudrait plutôt dire qu'on va avoir des fuseaux qui vont faire entre 100 et 1 000 mètres et qu'à l'enquête publique, on aura un tracé. Toutes les communes qui seront à 250 mètres de part et d'autre du projet seront soumises à enquête publique.

Le tracé n'aura une existence de par la DUP que fin 2014 ou au plus début 2015. Il y a d'autres outils intermédiaires qui sont des arrêtés préfectoraux de mise à l'étude, des arrêtés préfectoraux qui permettent déjà de faire évoluer les documents d'urbanisme. En fin d'année, le comité de pilotage fera le choix d'un fuseau de passage de 100 à 1 000 mètres de large, selon les secteurs. Monsieur Morenon, voilà la réponse à votre question.

Jacques MORENON - Depuis l'année 2000, j'entends à peu près le même discours. Cela n'a pas avancé d'un poil. Il y a quand même 11 ans.

Nicolas ALLA - Si on n'y travaille pas, on va y passer encore deux, trois ou quatre ans. Si on arrivait avec un fuseau tout fait aujourd'hui, vous nous demanderiez où est la concertation.

Jacques GONZALEZ - L'année dernière, le 15 et le 16 juin, nous avons connu une catastrophe énorme. Tout le monde l'a vu. Cette semaine, la commune du Muy a sorti son PPRI. Pour l'instant, pour la commune de Roquebrune, on l'attend toujours. On ne sait pas s'il existe et si le Préfet a remis le PPRI aux communes.

Jacques MORENON - C'est fait.

Jacques GONZALEZ - Vous l'avez, Monsieur Morenon.

Jacques MORENON - Oui.

Jacques GONZALEZ - Comment se fait-il que ces documents ne soient pas diffusés ?

Jacques MORENON - Ils devraient être affichés ici et ils ne le sont pas.

Jacques GONZALEZ - Ils devraient être diffusés pour qu'ils en tiennent compte parce que leur fuseau va certainement être dans ces zones.

Jacques MORENON - Natura 2000.

Frédéric-Georges ROUX - Des questions ont été posées sur les gares. Il existe quand même un document de 2008 qui est à remettre à jour, qui concerne tous les projets de gares et qui parlait de

la gare nouvelle Est-Var, avec plein de plans et plein d'exemples. C'est peut-être à partir d'un tel document que l'on peut, dans un groupe comme le vôtre, essayer de faire varier les options. Il y a des dessins très précis et il y a même d'autres documents encore plus précis, sur le site de RFF, qui permettent de comprendre ce qu'est une gare. Je vous conseille d'aller chercher les informations. Elles vous donnent des éléments de réflexion. C'est cela que l'on attend de nous, dans ce groupe de travail et c'est ce qu'attend le COTER. C'est de pouvoir, entre les différentes options qui sont mises à la concertation, recenser celles qui ne vous plaisent pas du tout, celles que vous pourriez accepter moyennant telles modifications. Voilà ce que l'on attend. Sinon, la décision se prendra sans vous entendre.

Michel LORAND - J'ai bien compris que les fuseaux étaient très flous. Pouvez-vous nous donner à ce jour la liste des communes qui risquent d'être impactées entre Le Muy et Mouans-Sartoux ? Moi, je n'ai pas la même version que ces Messieurs, j'ai bien l'impression que cela passera dans le nord.

Nicolas ALLA - On va vous les montrer sur carte.

Michel LORAND - J'ai pris une carte IGN, j'ai tracé une ligne droite entre les Arcs et Mouans-Sartoux. Cela ne passe pas à Puget, vous êtes tranquilles. Il nous intéresse de savoir quelles sont les communes qui vont être impactées.

Nicolas ALLA - On va vous distribuer les cartes. On vous propose de faire une pause.

Hubert BARRET - Le terrain de jeu, dans la vallée de l'Argens, reste tout de même les terres agricoles.

La séance est suspendue de 16 heures 15 à 16 heures 30.

Nicolas ALLA - On va rentrer maintenant dans la partie liée au territoire géographique. Emilie Reynard va vous présenter la deuxième partie qui porte sur les sensibilités du territoire. Il y a une présentation sur écran et ensuite, on vous remettra les cartes. Je passe la parole à Emilie Reynard.

Emilie REYNARD - Dans un premier temps, on va voir la méthodologie des enjeux sur le secteur qui a permis d'organiser les documents qui vous ont été transmis. Tout d'abord, on a défini une aire d'étude assez large. Dans cette aire d'étude, on a analysé et évalué les enjeux territoriaux, tout d'abord la ressource en eau et les risques naturels, ensuite, les milieux naturels (terrestres et aquatiques), les milieux humains (l'habitat et les activités), le milieu agricole et enfin, le paysage et le patrimoine.

Le territoire étant fortement chahuté, on a croisé ces éléments avec l'analyse du relief par rapport à l'altitude et à la pente. De ces données, on a fait une synthèse des zones les plus sensibles. On en a ensuite déduit une zone d'étude préférentielle.

Vous voyez un exemple pour le milieu humain et l'habitat, pour tout le Var. On a évalué les différents enjeux et sensibilités que l'on a vus, avec différents seuils : envisageable, moyennement envisageable, difficilement envisageable et très difficilement envisageable. Ensuite, on a croisé les cartes pour toutes les sensibilités et on en a fait une synthèse que vous voyez à l'écran et qui a permis de définir les zones les plus sensibles à éviter. On a fait cela sur tout le département.

Sur la diapo suivante, on voit un exemple. Tout ce qui est coloré faisait partie de l'aire d'étude. On a évité les espaces de plus fortes contraintes, ce qui a permis de définir une zone d'étude préférentielle, avec une ligne au nord et une ligne au sud. Bien sûr, il y a encore des enjeux très difficilement envisageables dans cette zone.

Bernard MAUREL - Madame, est-ce que vous pouvez nous dire sur quel document vous travaillez pour que l'on puisse simplement suivre ?

Emilie REYNARD - C'est la méthodologie pour expliquer comment on a fait les cartes.

Jean-Marie LOUPOT - Montrez-nous au moins de loin la couverture pour que l'on voie la couleur.

Emilie REYNARD - Ce sont les deux documents A3 et A4.

Bernard MAUREL - Avons-nous ou pas ce que vous projetez ?

Emilie REYNARD - C'est la méthodologie.

Bernard MAUREL - On ne l'a pas. Il serait intéressant que vous nous donniez tout cela pour que l'on puisse revoir ce que vous avez dit.

Nicolas ALLA - On vous donnera le support.

Bernard MAUREL - On devrait avoir, sur notre table, le document correspondant à ce que Madame nous expose.

Emilie REYNARD - Tout ce que je présente est projeté sur les écrans pour l'instant.

Cette étude nous a donc permis de définir la zone d'étude préférentielle que vous avez dans vos documents. Le premier document, en rouge, répertorie, sur toute la région, la zone d'étude préférentielle pour la sensibilité espaces d'activités. C'est pour vous montrer un exemple. Chaque fois, il y a deux cartes par sensibilité. Vous avez à la fin l'ensemble des sensibilités. En dernière page, on a une synthèse, avec toutes les sensibilités. Ce document servira de base de travail pour le groupe. On a recensé un maximum de données. On a rencontré de nombreux acteurs. Ce document peut bien sûr être discuté et complété tout au long de la concertation.

Nicolas ALLA - Ce sera le sujet de la séance prochaine. Si vous voyez des omissions, des erreurs de délimitation, vous nous les signalez, étant entendu que nous sommes à une échelle de 100 000^{ème}. Parfois, les gens nous disent que le trait aurait pu passer à 50 ou 150 mètres à droite. Ce n'est pas tout à fait l'échelle. On est à cette échelle de 100 000^{ème}. Ensuite, dans les phases d'études, on affinera. Par ailleurs, on a senti des enjeux. Si vous sentez d'autres enjeux, si vous dites que tel enjeu est secondaire et tel autre est important, dites-le nous aussi.

Jacques MICHEL - Sur toutes ces cartes, vous avez une partie centrale qui est bien lisible, puis une partie nord et une partie sud, par rapport à notre territoire, qui est en quelque sorte floutée parce que ce n'est pas la zone d'étude préférentielle. La zone d'étude préférentielle est la partie en clair.

Julie HARS - Il y a un sujet « Zones d'activités ». Qu'est-ce que vous entendez par zones d'activités ?

Jacques MICHEL - Ce sont les zones d'activités au sens de zones commerciales, zones d'activités industrielles.

Julie HARS - A ce titre, je suis un peu étonnée que la zone d'activités logistiques des Bréguières aux Arcs ne soit pas considérée comme infranchissable.

Jacques MICHEL - Il faudra que l'on regarde cela de près.

Jean-Marie LOUPOT - Est-ce que vous pouvez répéter ?

Julie HARS - Je disais que j'étais étonnée de ne pas voir, en termes de sensibilités des zones d'activités, la zone logistique des Bréguières aux Arcs.

Nicolas ALLA - Je crois que c'est un bon exemple d'omission.

Julie HARS - C'est le petit triangle qui est en-dessous des Arcs. Il n'y a rien du tout.

Nicolas ALLA - Merci de l'exemple.

Stéphanie VINÇON - Concernant la carte de la sensibilité sur l'agriculture et la viticulture, j'aurais souhaité savoir quels critères vous avez pris en compte pour réaliser cette carte.

Jacques MICHEL - Si j'ai bonne mémoire, mais on vous donnera une réponse plus précise à la prochaine réunion, ces cartes sont parties au départ de la base d'occupation des sols et ont été ensuite complétées de données récupérées. Elles sont établies avec ce premier niveau de connaissance, compte tenu que le domaine d'étude était très large. Il va certainement falloir affiner en fonction des éléments de contexte plus particuliers en certains endroits. Ces cartes sont parties de la base d'occupation des sols.

Stéphanie VINÇON - Dans la base d'occupation des sols, on prend en compte le type de cultures, mais apparemment, le réseau passerait vers Tanneron. Là, il y a des cultures emblématiques du département, comme l'eucalyptus. Je ne pense pas que cela apparaisse dans la base d'occupation des sols.

Jacques MICHEL - Non, cela n'apparaît pas. C'est dans le domaine Forêt.

Frédéric-Georges ROUX - Cela part des PLU des communes et c'est la définition des zones agricoles, des ZA, des PLU.

Stéphanie VINÇON - Il y a une différence entre le zonage réglementaire agricole et ce qui est réellement cultivé.

Jacques MICHEL - On vous donnera la réponse plus précisément la prochaine fois.

Stéphanie VINÇON - Apparemment, il n'y aura pas d'étude agricole pour le choix du scénario, mais il y aura une étude agricole quand on resserrera le faisceau. La Chambre d'Agriculture souhaiterait être associée à cette phase d'étude, avec le prestataire.

Nicolas ALLA - La Chambre d'Agriculture est inscrite au groupe thématique « Agriculture » dont l'objectif est clairement de suivre la réalisation des études.

Stéphanie VINÇON - C'est assez dommage qu'il n'y ait pas d'information sur l'agriculture, hormis cette carte, pour définir le scénario et qu'il n'y ait qu'une étude sur le choix du faisceau. Pour le choix entre plusieurs scénarios, il aurait été bien d'avoir une définition précise des impacts qu'aurait le tracé sur l'agriculture, sachant que l'agriculture, quoi qu'il arrive, dans tous les scénarios, est forcément impactée.

Julie HARS - Il me semble qu'il n'y a qu'une partie de la zone des Ferrières au Muy qui est matérialisée, alors qu'elle s'étend en fait sur un plus large espace. Ensuite, il y a deux zones qui ne sont pas mentionnées sur les Arcs : la zone de Pont Rout qui se trouve au lieu-dit La Guéringuier et juste à côté, la zone de l'Hyper U actuelle dont je ne sais pas le nom. Ce sont aussi des zones d'activités. Je ne sais pas si elles n'ont pas été recensées parce qu'elles n'étaient pas sensibles.

Nicolas ALLA - On va vous donner un autre exemple. Sur Marseille, la Communauté urbaine a des zones d'activité qui sont en train d'être redéployées et elle nous a demandé de les prendre en compte.

Julie HARS - Chez nous, ce n'est pas le cas. Elles viennent d'être faites.

Jacques MICHEL - Il peut y avoir une question de taille aussi.

Julie HARS - Vous avez fait un petit encart sur l'extérieur de Muy. La zone qui est au sud des Arcs est bien plus importante en termes de surface.

Jean CAYRON - On a parlé de PPRI et de PPRIF. Est-ce que vous l'avez déjà intégré dans les documents ? Est-ce que vous ne connaissez pas les planches avec les PPRIF et les PPRI. Ou est-ce que cela sera intégré plus tard ?

Jacques MICHEL - Si le PPRI a été publié la semaine dernière...

Jean CAYRON - Il y a des plans qui existent déjà. Il y a un arrêté du 8 septembre.

Jacques MICHEL - Dans cette planche-ci, vous avez le PPRI.

Jean CAYRON - On aimerait avoir une planche avec tous les zonages PPRI du secteur et tous les zonages feux de forêt. Les planches sont disponibles sur le site du SIG Var.

Jacques MICHEL - Dans le recensement et l'analyse telle qu'elle a été faite, c'est non pas le risque, mais le risque par rapport à une infrastructure ferroviaire. Pour les inondations, la question est de dire que telle zone est inondable. La question qu'il faudra se poser par la suite sera de savoir si l'infrastructure augmente le risque ou ne l'augmente pas, si l'infrastructure est soumise au risque ou pas. Mais il faut évidemment savoir qu'il y a un risque ici.

Jean CAYRON - Par exemple, prenez une infrastructure qui traverse la Colle du Rouet et qui va jusqu'à l'Estérel. Après, vous passez comme vous voulez dans l'Estérel, mais de cette partie jusqu'à l'Estérel, la zone est soumise à un gros risque de feux de forêt. Vous savez très bien que le centre de dispatching d'EDF de Marseille coupe systématiquement toutes les lignes. Il n'y a plus de courant. Comment voulez-vous faire fonctionner une LGV si elle est bloquée dans ce massif ? On parle bien d'un risque sur l'infrastructure. Vous savez très bien que c'est la zone la plus dangereuse.

Jacques MICHEL - La première question est : est-ce que la ligne LGV augmente le risque d'incendie ? Et il n'y a pas des incendies 365 jours par an.

Jean CAYRON - Elle n'augmente peut-être pas le risque d'incendie. En tout cas, elle augmente le risque d'inondation.

Jacques MICHEL - C'est un autre sujet et ce n'est pas forcément le cas. Ce n'est pas parce qu'on va passer dans une zone inondable qu'on va augmenter le risque d'inondation.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Les pompiers ne peuvent pas franchir une ligne LGV.

Jean CAYRON - Juste pour info, la ligne existante que l'on appelle Paris-Lyon-Marseille est à douze mètres d'altitude et en 2010, elle a été submergée. Il va donc falloir relever cette ligne puisque vous voulez rehausser le niveau de service. Cela va donc être un coût supplémentaire. Cette ligne va augmenter encore cet effet de barrage, en la rehaussant.

Nicolas ALLA - On est typiquement dans la notion de maillage et de robustesse que l'on a évoquée tout à l'heure. Le jour où l'une des deux lignes sera coupée par un problème d'inondation, demain, on aura la possibilité de basculer certains trains sur la ligne nouvelle.

Jean CAYRON - Sauf dans le cas de feux de forêt où le réseau est totalement coupé.

Nicolas ALLA - S'il y a un incendie dans un massif, des deux côtés, les deux lignes seront coupées.

Bernard RIQUE - Cela dépend de ce qui est coupé.

Frédéric-Georges ROUX - On passera par Fréjus et la côte.

Jean CAYRON - Vous êtes en train de dire que lorsqu'il y a un gros feu de forêt, les lignes ferroviaires ne sont pas coupées. Je peux vous dire que dans le secteur, elles sont systématiquement coupées. Il y a des largages d'avions, des largages d'hélicoptères, elles sont systématiquement coupées. Oui, parce qu'elles passent rarement dans un massif, à bord en bord de mer, mais là, elle va passer entièrement dans le massif. On voit le faisceau. Les gens qui sont du coin connaissent le faisceau. En regardant la carte, on sait où la ligne va passer. Elle passe complètement dans le massif. Il n'y a pas un hectare de terres libres. C'est tout en forêt. Je peux donc vous dire que ce sera systématiquement coupé.

Frédéric-Georges ROUX - Combien d'heures de feux de forêt y aura-t-il sur les 150 ans à venir ?

Jean CAYRON - Cela dépend des années.

Frédéric-Georges ROUX - Deuxièmement, la ligne côtière existe toujours. Si la ligne nouvelle est coupée dans la Colle du Rouet, on passera ailleurs.

Jean CAYRON - Ce que vous ne comprenez pas, c'est que le dispatching de Marseille coupe systématiquement le secteur. S'il coupe sur le secteur de Puget, je peux vous dire que la ligne ici sera coupée.

Frédéric-Georges ROUX - Donc, quand il y a des feux dans la Colle du Rouet, les trains ne passent pas sur la ligne actuelle.

Jacques GONZALEZ - Mais non, ils ne sont pas dans la même zone !

Dans les documents, on n'a pas repris la zone de la forêt domaniale de la Colle du Rouet qui est en zone Natura 2000 et où il y a un passage potentiel de la LGV.

Jacques MICHEL - Je vais apporter un petit élément de réponse, Monsieur. On note ce que vous venez dire, à savoir qu'en cas d'incendie, aujourd'hui, le dispatching de Marseille coupe l'alimentation électrique de la voie. C'est la situation d'aujourd'hui. On le note. Cela ne veut pas dire que la nouvelle ligne qui sera distante de l'autre de plusieurs kilomètres, dans l'hypothèse sur laquelle on travaille, sera également coupée. Ce n'est pas parce qu'on coupera l'une que l'on coupera l'autre. C'est une solution que doit prendre en compte RFF. On va faire remonter l'information. Je pense que l'on ne coupera pas et la ligne côtière et la ligne extérieure, à chaque fois. Cela paraît évident, mais je ne suis pas technicien.

Jean CAYRON - Prenez l'exemple de 2003. On en reparlera.

Nicolas ALLA - Vous n'avez pas la bonne carte. Prenez les milieux naturels terrestres. C'est là où vous avez les sensibilités. Il y a une forêt, dans le Colle du Rouet, qui est qualifiée de très difficilement envisageable.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - C'est laquelle ?

Bernard RIQUE - C'est plutôt celle sur les milieux terrestres protégés.

Jacques MICHEL - Natura 2000 est une indication, mais n'interdit pas tout.

Jean CAYRON - Pour la prochaine réunion, pourriez-vous vous engager à nous fournir une planche sur le faisceau qui nous intéresse le plus, avec les PPRI et les PPRIF intégrés et Natura 2000 ?

Nicolas ALLA - Les sites Natura 2000 y sont forcément.

Jean CAYRON - Je vous demande les PPRIF et les PPRI intégrés, soit inondations et feux de forêt.

Jacques MICHEL - D'accord. On vous l'apporte.

Jean CAYRON - Merci.

Julie HARS - J'ai une simple question technique. Y aura-t-il une hiérarchie de priorités qui sera donnée aux sensibilités ? Est-ce que certaines sensibilités seront prépondérantes par rapport à d'autres ? Ou est-ce aux territoires et aux acteurs de le déterminer ?

Nicolas ALLA - On rentre dans l'analyse multicritère. Chaque fuseau va donner, dans l'analyse des critères, des enjeux différents. Nous, nous n'avons pas pondéré. C'est là que doit avoir lieu la discussion.

Julie HARS - Chez nous, on peut dire que l'agriculture est la sensibilité première. Donc, vous devez passer ailleurs. J'exagère, mais...

Bernard RIQUE - Sachant que vous avez à la fin de ce document, des cartes où on a mis toutes les sensibilités. Du coup, on a une synthèse un peu difficile à lire, mais il faut voir ensuite quels seront les critères.

Hubert BARRET - Quel est votre sentiment sur la hiérarchie que vous avez donnée ?

Jacques MICHEL - Cela dépend des endroits. On ne peut pas considérer de la même façon un hectare agricole périurbain près de Toulon et un hectare d'un domaine viticole de 20 ou 25 hectares. Ce n'est pas pareil. L'hectare agricole périurbain, d'ici vingt ans, va disparaître. Il n'a pas forcément la même sensibilité, au sens où on l'entend ici.

Jacques MORENON - Monsieur, j'espère que ce n'est que votre opinion.

Jacques MICHEL - Evidemment, ce n'est que la mienne.

Jacques MORENON - Aujourd'hui, en termes de droit des sols, la Chambre d'Agriculture et le Ministère de l'Agriculture sont féroces sur les terres agricoles qui sont potentiellement exploitables et que l'on voudrait grignoter, que ce soit pour un TGV ou pour une aire d'autoroute. Le Ministère de l'Environnement est quant à lui féroce sur toutes les mares non permanentes dans lesquelles poussent des plantes remarquables, isolées et conservées au niveau européen. Une simple grenouille verte qui traîne dans un petit ru vous empêche de tout développement de la zone en quoi que ce soit.

Je vous souhaite donc beaucoup de courage, à moins que vous ayez une couverture étatique forte qui s'impose, pour aller vous promener à travers les zones difficiles. Je suis déjà extrêmement étonné que certaines zones agricoles aient été largement données à la proximité des Arcs pour bâtir des complexes logistiques parce que 65 hectares de terres agricoles ont été mangés, alors qu'en tant que commune, si nous voulons grignoter 50 mètres carrés dans un endroit, on nous dit qu'on va tuer la nature et qu'il faut les laisser. Je pense qu'une étude attentive s'impose. Je ne sais pas ce que cela donnera dans vingt ans, mais j'espère qu'on arrivera à gagner un peu de terres sur ces vingt ans. Ou alors, vous avez véritablement une puissance telle que vous passez par-dessus les lois, notamment du Grenelle 2 de l'environnement qui est assez féroce.

C'est pour cela que je vous demande de nous dire où vous passez. On vous dira si vous pouvez passer. Par contre, n'allez pas toucher à des environnements parce que vous vous trouverez face non seulement à des associations environnementales, mais aussi face à des politiques qui se dresseront contre vous en disant que vous ne pouvez pas faire ce qu'on leur interdit.

Jacques GONZALEZ - Si vous prenez la zone qui est réservée par la Communauté d'Agglomération de Draguignan, elle se situe entre les Bréguières et la bretelle de l'autoroute. C'est réservé.

Jacques MORENON - Je ne suis pas un spécialiste de l'endroit, même si en bon Dracénois que je suis, je connais un peu le secteur. Sur la commune de Puget – sur la commune de Roquebrune, c'est la même chose – on avait des zones agricoles, dans notre POS, depuis des années et dans le cadre de l'élaboration du PLU, on nous a dit que ces zones étaient agricoles et qu'on ne pouvait pas les utiliser. Sinon, on déferre notre PLU devant le tribunal administratif et on perdra, à juste raison d'ailleurs. On s'est raisonné. C'est pour cela que je dis que je serai là d'une prudence de Sioux par rapport à ces éléments. Ou alors, vous avez une puissance politique extraordinaire.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Simplement une précision concernant les terres agricoles de Muy. En tout, il y a 660 hectares de terres agricoles aujourd'hui. 300 ont été préemptés par la CAD au bénéfice de l'EPF PACA, dans le but de faire la LGV PACA et des complexes logistiques. C'est donc plus de la moitié des terres agricoles du Muy qui sont condamnées à disparaître. C'est inacceptable et je pense qu'il est important que tout le monde le sache.

Julie HARS - Je ne peux pas vous laisser dire cela.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - C'est exactement cela !

Julie HARS - La Communauté d'Agglomération a souhaité anticiper l'arrivée de cette gare et éviter des spéculations foncières inutiles sur des aspects agricoles. Les zones NA du Muy sont aujourd'hui, au POS, considérées comme constructibles. Même si l'activité y est encore aujourd'hui agricole et que ces zones sont cultivées, elles sont considérées comme constructibles. Je ne sais pas quel est le projet de la commune du Muy puisqu'elle est dans la préparation de son

PLU. En tout cas, la Communauté d'Agglomération a affirmé que la (inaudible) entre les Arcs et Le Muy persisterait et elle est inscrite aujourd'hui dans le cadre du diagnostic du SCOT qui est en cours d'élaboration. C'est tout ce que je peux dire.

Jacques MORENON - Qu'est-ce que vous pensez, Monsieur le représentant de la Chambre d'Agriculture, de ce micmac ?

Bernard MAUREL - Monsieur Alla, tout ceci est très compliqué et il faut bien comprendre. J'ai pris la planche 5 du document que vous nous avez donné. Il y a beaucoup de couleurs. Est-ce que vous pouvez, en quelques minutes, nous commenter par exemple cette carte, pour que l'on comprenne bien ?

Nicolas ALLA - Vous y retrouvez les deux grandes bandes noires qui délimitent la zone d'étude. Comme l'a expliqué Emilie Reynard, c'est la zone dans laquelle ont été recensés les moins fortes sensibilités et la zone dans laquelle on vous propose de rechercher un fuseau de passage. Soit ces limites butent sur des sensibilités très fortes, soit elles s'éloignent de l'environnement de la direction générale. Les couleurs qui sont à l'intérieur représentent chacune des sensibilités. Chaque sensibilité – naturelle, agricole, paysage, bâti, humain – a une couleur particulière. Le rouge par exemple représente l'habitat, très dense, le jaune l'agriculture et la viticulture, le bleu les milieux naturels aquatiques, le vert les zones naturelles terrestres. Le but est d'essayer de trouver un fuseau de passage dans ce qui reste en blanc.

Bernard MAUREL - La part d'en bas me paraît beaucoup plus au sud que sur les autres documents.

Emilie REYNARD - Le noir, en haut et en bas, délimite l'aire d'étude initiale. On ne voit pas très bien, mais la zone d'étude préférentielle est en pointillés.

Jacques MICHEL - Ici, c'est l'aire d'étude dans laquelle les études de sensibilités ont été faites. Ensuite, un premier travail a défini la zone d'étude préférentielle. Les Maures sont hors de la zone d'étude préférentielle.

Bernard MAUREL - C'est très différent.

Jacques MICHEL - Il apparaît ici, en hachuré bleu...

Nicolas ALLA - C'est la zone de crue de juin 2010.

Jean CAYRON - Uniquement pour l'Argens. Vous avez oublié la partie du Muy.

Hubert BARRET - Il n'y a pas non plus la zone de crue vidaubanaise qui a été assez importante aussi.

Jean CAYRON - L'Aille par exemple, qui est le premier affluent de l'Argens et qui fait déborder l'Argens également.

Emilie REYNARD - C'est cette carte que l'on a prise en compte.

Jacques MICHEL - Sur celle-là, tout y est. Cette zone a déjà été repérée.

Hubert BARRET - Est-ce que nous en disposons ?

Jacques MICHEL - Je ne suis pas sûr. On vous la fournira sans problème. C'est la demande que vous avez faite tout à l'heure.

Jacques GONZALEZ - Je voudrais revenir sur le PPRI. Vous allez prendre en compte les études faites par la Préfecture sur le PPRI. Je suppose que vous allez faire un ouvrage avec des calculs hydrauliques pour une crue centennale, comme il est prévu sur tous les documents pour ce type de structures. Vous allez donc faire des ouvrages surdimensionnés et à l'aval, il va y avoir des ouvrages qui datent d'une certaine époque et dont les diamètres sont très réduits. Il va y avoir un effet entonnoir et donc des risques de crue supplémentaire parce que vous allez faire des

ouvrages surdimensionnés qui vont déboucher sur des petits tuyaux. Vous allez donc augmenter les risques d'inondation, comme on l'a connu l'année dernière.

Bernard RIQUE - Je ne vois pas pourquoi. Aujourd'hui, étant donné que nous sommes dans une réflexion sur le passage du fuseau, personne ne peut dire exactement où on va passer et quelles sont les contraintes hydrauliques. Vous parlez de crue centennale. La crue centennale est le minimum, cela peut être aussi une crue historique. Souvent, on nous demande de vérifier les impacts 50 % ou 60 % au-dessus de la crue centennale. En tout cas, on va nous demander d'assurer la transparence. On va nous demander que l'impact de l'infrastructure soit le plus faible possible. A partir du moment où l'impact de l'infrastructure sera le plus faible possible, il n'y aura pas d'impact sur les ouvrages qui sont en aval. Si les ouvrages qui sont en aval sont sous-dimensionnés, ils resteront sous-dimensionnés, mais ce n'est pas la nouvelle infrastructure qui va apporter un élément complémentaire. L'objectif recherché sera la transparence. Il n'y aura pas de restriction de débit ni de concentration de débit, il faudra assurer la transparence.

Hubert BARRET - Je tiens à faire un rappel par rapport aux crues de l'année dernière. Six mois auparavant, nous avons eu aussi un épisode pluvieux sur la plaine cévenole, sur Sainte-Maxime, Le-Plan-de-la-Tour, Saint-Tropez, La Garde-Freinet, Cogolin où il y avait eu des inondations. C'était six mois avant. Quand on dit que ces crues seront centennales, je me méfie. Le changement climatique dont tout le monde parle pourrait avoir des impacts orageux plus importants que ce que nous connaissons habituellement. Moi, je vois à ma porte l'Aille qui, il y a quarante ans, coulait tant bien que mal et qui maintenant, est devenu un oued qui varie entre quatre centimètres et quatre mètres de hauteur, selon les orages.

Bernard RIQUE - Je ferai une double réponse. Premièrement, je vous ai dit que la crue centennale était le minimum. Souvent, pour des rivières particulières, ce qui risque d'être le cas pour l'Argens, c'est 50 % au-dessus de la centennale, voire 80 % au-dessus de la centennale. Cela dépend de ce que l'on nous demande. On se mettra d'accord avec les services chargés de l'eau.

Deuxièmement, vous parlez de crues. Comprenons. Comme on l'a dit tout à l'heure, le but de cette opération est tout de même d'essayer de faire baisser le trafic routier et de lutter contre le changement climatique. Il faut être logique avec nous-mêmes et aller jusqu'au bout de la logique. On ne peut pas à la fois se plaindre des inondations et du changement climatique et dire qu'on ne veut pas déléster ce qui crée le changement climatique.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Le délestage se fait avec les TER et non pas avec la LGV. C'est une évidence. Les embouteillages sont dans les agglomérations. La LGV ne s'arrête quasiment pas dans la région.

Jean CAYRON - On est des gens du cru et on sait très bien que la ville de Fréjus a été épargnée, le 15 juin, grâce à la digue du Reyran. On est tous censé le savoir ici. L'Argens, issu du barrage de Malpasset, a été bloqué par la digue du Reyran et au nord de l'autre côté. Il faut faire attention à cet effet, avec une traversée de la plaine de l'Argens sous forme de digue.

Bernard RIQUE - On ne traversera pas l'Argens par une digue. Si on devait traverser l'Argens – aujourd'hui, le fuseau n'est pas calé – on le ferait vraisemblablement avec un viaduc. Deuxièmement, rien ne nous dit aujourd'hui que l'on traversera. Il y a peut-être d'autres solutions à chercher qui permettraient d'éviter ces problèmes. Tout est dans les fuseaux et dans la démarche que l'on vous propose d'engager au travers de ces groupes de travail géographiques. Aujourd'hui, on n'arrive pas avec un tracé qui dit que l'on passe à tel endroit et qu'on va faire un remblai à tel endroit. On n'en est pas là, on ne l'a pas encore fait. Aujourd'hui, on est en train de dire : on a des sensibilités, on a un objectif de réaliser une ligne à grande vitesse qui n'est pas, comme je le disais tout à l'heure, du 350 km/h, on est dans l'idée de mailler le réseau et on veut travailler avec vous pour essayer de trouver, dans votre secteur géographique, quelles sont les solutions les moins dommageables que l'on puisse imaginer. On en est là aujourd'hui.

Jacques GONZALEZ - Vous aller chercher légitimement à mettre votre structure hors d'eau, en fonction des calculs hydrauliques et de la cote d'alerte. Vous allez mettre vos remblais hors d'eau.

Bernard RIQUE - Pourquoi des remblais ? Ce ne seront pas forcément des remblais. Il pourra s'agir d'ouvrages qui seront hors d'eau et qui laisseront passer l'eau dessous, y compris ce que l'on appelle des ponts flottants. Cela assurera les écoulements, cela assurera une certaine transparence.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Les piles de pont arrêtent très bien les écoulements.

Jacques MICHEL - Je ne suis pas hydraulicien, mais je suis à peu près certain qu'avec l'expérience malheureuse de l'année dernière, les hydrauliciens prendront en compte cet impact des digues qui répercutent la vague à tel endroit, de manière à ce que le nouvel ouvrage ne crée pas ce genre d'incident à l'avenir.

Jean CAYRON - D'un côté, elle a épargné Fréjus, mais de l'autre, elle a augmenté le niveau d'eau.

Hubert BARRET - Elle a noyé le reste de la plaine.

Jacques MICHEL - C'est malheureux pour ceux qui ont été inondés, mais c'est un enseignement pour les ouvrages à venir en termes hydrauliques.

Bernard RIQUE - On sait que dans cette zone, il y a un certain nombre de sensibilités. Travaillons ensemble, entre RFF et vous qui connaissez le territoire, pour trouver le fuseau de passage où on limite globalement les impacts et trouvons les bonnes solutions techniques, environnementales, de desserte, etc. Tel est le but du groupe de travail. A aucun moment, on a présenté un tracé.

Jacques MORENON - Pour prendre un exemple précis, il y a le TGV dans la vallée du Rhône, au milieu des vignobles de Châteauneuf-du-Pape. Il y avait eu des levées de boucliers énormes à l'époque. Il se trouve qu'in fine, ce n'est pas la concertation qui a déterminé le fuseau de passage, mais l'Etat, avec la SNCF à l'époque. Beaucoup d'agriculteurs ont accepté au final la bagarre, avec des dédommagements, mais ce n'est pas la concertation qui a donné le fuseau. C'est tout simplement la faisabilité qui a permis la résolution du problème.

Je pense qu'ici, dans la région, la solution ne viendra pas de nous tous. Nous ne pouvons donner que des avis par rapport à notre connaissance du milieu. Elle viendra par votre décision sur les lieux où cela va passer. Dites-le nous. Dites-nous s'il y aura une ou deux gares aux Arcs, dites-nous si la ligne passe à tel endroit ou à tel autre et on vous dira qu'il vaut peut-être mieux qu'elle passe à tel endroit plutôt qu'à un autre parce que ce sont des questions que nous connaissons bien. On ne va pas inventer, nous, ce que vous n'arrivez pas à dire. C'est à vous de nous dire les choses. Ensuite, on vous dira si cela va ou si cela ne va pas. Notre concertation ne sert à rien. C'est du brainstorming.

Nicolas ALLA - Entre le TGV Méditerranée et aujourd'hui, il y a eu une grosse évolution législative. Le cadre législatif de l'époque n'a rien à voir à ce qu'il est aujourd'hui. Entre-temps, il y a eu le Grenelle 1 et le Grenelle 2 qui font que nous sommes là aujourd'hui autour de la table. Le TGV Méditerranée a été fait par un consortium, pour caricaturer un peu. Aujourd'hui, le cadre législatif fait qu'on ne fait pas du tout les choses de la même manière. C'est peut-être aussi pour cela que le coût est si élevé. Ce type de réunion coûte cher.

Encore une fois, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, on ne vous donnera pas la feuille blanche et le crayon. Dans la deuxième phase de nos réunions, on arrivera avec des propositions de fuseaux de passage sur ces cartes et on discutera ensemble des différents fuseaux. Vous nous direz alors ce que vous en pensez. Notre boulot est de vous apporter des fuseaux dessinés, évalués et que l'on se proposera de discuter.

Jacques MORENON - Notre sensibilité est le Var-Est. On ne parle pas de la Dracénie qui est indépendante du Var-Est et qui mène parfaitement son jeu. On est en retard, dans le Var-Est, par

manque de concertation entre les élus. Je le reconnais très franchement. Maintenant, il ne faut pas prendre cela comme un blanc-seing. Je pense que la concertation va nous amener très certainement à faire nous aussi des propositions. Il me semble qu'il faudra prendre en compte, dans les mois qui viennent, une demande forte de prise en compte de notre territoire qui n'est pas pris en compte aujourd'hui. Nous aussi, nous avons des zones de développement. J'ai vu des chiffres sur les populations qui me semblent orientés. Nous ne sommes peut-être pas assez rapprochés de vous dans les moments décisifs. Puisque l'horizon est à 2024, on peut peut-être faire bouger les choses. Sachez bien que le tracé du TGV dans notre région et les services rendus à notre population doivent figurer dans le plan, de manière claire, tant pour nos entreprises que pour nos habitants. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Nous en apporterons la preuve devant vous et nous ferons des propositions. Je dois le dire là, nonobstant les problèmes annexes.

Nicolas ALLA - Pour reprendre la remarque de Monsieur tout à l'heure, on avance dans le travail et on a mis à l'écran ce qui nous semble être aujourd'hui les conséquences des différents scénarios sur votre territoire. Il nous semble que vous réagissez beaucoup sur les enjeux environnementaux, viticoles et paysagers. Je pense que nous pouvons travailler avec vous pour caler les fuseaux qui ont une sensibilité.

Est-ce qu'on est aussi tous d'accord pour partager le fait qu'au-delà du Muy, en allant vers Cannes-Grasse, on aura une liaison des Arcs à Cannes-Grasse qui pourrait être dans le massif de l'Estérel ? Dans ce cas, on chercherait des solutions de tunnels ou autres. En tout cas, nous sommes sûrs qu'il faille dissocier la ligne classique qui est sur le littoral et la ligne nouvelle pour laquelle il faut rechercher un tracé.

La Chambre de Commerce, la CAD et vous-même à l'instant portaient beaucoup les objectifs de développement. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de l'est du département. Un autre point important est de savoir si à partir de la gare des Arcs-Le Muy, on a toujours le débranchement vers Saint-Raphaël.

Y a-t-il d'autres points découlant de ces scénarios qui vous semblent importants pour votre territoire ?

Jacques MORENON - La liaison du Muy-Saint-Raphaël est une liaison longue qui à mon avis, ne sera pas efficace en surchargeant les routes ou alors, il faudrait créer un réseau en site propre de transport en commun extrêmement efficace.

Jacques MICHEL - Ce réseau, vous l'avez. C'est la ligne ferroviaire dont l'objectif est d'augmenter la cadence.

Jacques MORENON - Je n'y crois pas trop.

Nicolas ALLA - Je crois que l'on ne se comprend pas. Si vous prenez les fiches secteur Est-Var et les objectifs de desserte qui ont été votés par la Région dans une délibération de décembre, vous voyez qu'il y a un engagement chiffré de cadencement et de liaison. C'est-à-dire que dès aujourd'hui, vous avez le nombre de liaisons en omnibus, intercités, etc. qui ont été délibérés par la Région.

Jacques MORENON - Est-ce que vous pouvez me dire la cadence ?

Hubert BARRET - De combien ont-ils augmenté ?

Jacques MICHEL - Je vous le montre. Voilà la situation actuelle, entre les Arcs et Saint-Raphaël.

Nicolas ALLA - Vous avez aujourd'hui deux TGV par heure. En bleu, ce sont les TER et en orange, les TER semi-directs. Aujourd'hui, vous avez quatre trains par heure, c'est-à-dire deux TGV, un TER et un semi-direct. On passe à 2015. En 2015, c'est pareil, mais 2015, pour le Conseil régional, c'est l'aboutissement des contrats de plan Etat/Région en court. En 2023, vous avez la gare Est-Var. Les traits continus correspondent aux trains qui s'arrêtent toutes les heures et les traits discontinus correspondent aux trains qui s'arrêtent une heure sur deux.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Il n'y a pas de TER supplémentaire.

Nicolas ALLA - Dans cette même gare Est-Var, vous avez des traits orangés et bleus. Il y en a cinq. C'est ce que l'on a dénombré sur la diapo tout à l'heure, c'est-à-dire neuf trains par heure.

Jacques MICHEL - Voilà donc ce que cela donne à l'échelon 2040.

Nicolas ALLA - Entre Saint-Raphaël et la gare d'Est-Var, vous avez cinq ou six trains par heure.

Jean-Jacques BIANCHI - Quelle sera la desserte TGV de Saint-Raphaël ?

Nicolas ALLA - Un TGV par heure.

Hubert BARRET - Quand je vois ce schéma, je ne vois pas à quoi sert la gare des Arcs. Vous l'avez vu comme moi, cette gare va être fermée ni plus ni moins.

Nicolas ALLA - Fonctionnellement, on a toujours les deux. La question qui se pose, comme je le disais tout à l'heure, est de savoir si fonctionnellement, on garde les deux ou si fonctionnellement, on rationalise. En termes de service ferroviaire, il n'y a pas d'impact.

Hubert BARRET - Moi, la configuration actuelle me va très bien.

Jacques MORENON - Votre présentation est efficace. Néanmoins, je militerais pour une meilleure densité des liaisons. Si on veut dégager la route, il me semble qu'elles sont insuffisantes.

Jean CAYRON - Au moins jusqu'en 2040, si je veux prendre le train à la gare de Roquebrune, je suis obligé de m'accrocher à une montée d'escaliers de trains pour aller jusqu'aux Arcs prendre le train.

Bernard RIQUE - Non. Pourquoi ?

Jean CAYRON - Comment vais-je y aller ? En termes de développement durable et d'efficacité, il faudrait que les gens de Puget, de Roquebrune et du Muy puissent aller à pied jusqu'à la gare pour prendre le train et puissent prendre le TGV aux Arcs.

Bernard RIQUE - Pour concilier desserte et temps de parcours sur Nice, il faut les deux fonctions. D'une part, une fonction ligne à grande vitesse avec un nombre limité de gares. On a une gare TGV à Toulon, une gare TGV Est-Var. D'autre part, sur ces gares, on rabat des TER qui eux, permettent d'irriguer l'ensemble du territoire. A Roquebrune, vous aurez un TER qui vous permettra d'aller à la gare Est-Var. La gare Est-Var est une gare multi-facettes où il y aura à la fois des TGV et des TER.

Jacques MICHEL - Je reprends l'exemple de Fréjus-Saint-Raphaël. A Saint-Raphaël, en 2023, vous avez des TGV directs, un TGV ou un demi-TGV par heure, mais vous avez aussi quatre trains par heure qui vous amènent à la gare TGV.

Jean-Jacques BIANCHI - Il restera donc une desserte résiduelle TGV directe.

Jacques MICHEL - Cela arrivera à la gare TGV Est-Var. C'est une question d'organisation de la SNCF pour que les TER arrivent à peu près au moment où un TGV va partir. Vous partez de Fréjus en laissant votre voiture à Fréjus.

Jean-Jacques BIANCHI - Il est aussi prévu, ce qui n'est pas plus mal, qu'il y ait une desserte résiduelle TGV directe Saint-Raphaël-Marseille.

Jacques MICHEL - Il en est prévu un par heure.

Nicolas ALLA - Pour répondre à la question de Monsieur sur la double gare des Arcs, on a le même exemple sur Toulon. Toulon est représenté deux fois : Toulon TER en bas et Toulon TGV juste au-dessus.

Hubert BARRET - Toulon regroupe actuellement 550 000 habitants. Les environs des Arcs doivent représenter 150 000 habitants.

Frédéric-Georges ROUX - C'est plus que cela. Avec le rabattage, c'est 180 000 au moins, voire 200 000.

Jacques MICHEL - On est dans l'une des régions du Var dans laquelle le taux de croissance de la population est le plus élevé.

Jean-Marie LOUPOT - On est surtout dans une région où il est prévu la plus grande possibilité d'augmentation de la population.

Hubert BARRET - Nous verrons bien. L'avenir nous le dira.

Jacques MICHEL - C'est pour cela qu'il faut regarder les chiffres d'aujourd'hui à l'aune de 2040.

Hubert BARRET - J'ai l'habitude de voir ce que l'on nous annonce et on va nous sortir les réalités économiques dans dix ou quinze ans en nous disant qu'on a un doublon, qu'on a ceci, qu'on a cela, qu'il va falloir resserrer et on ferme. Toutes les petites gares actuelles de Pignans, Gonfaron, en montant sur les Arcs, ont été fermées. Certaines ont été vendues et sont devenues des caveaux à vin. La gare de Trans est un caveau à vin.

Nous ne sommes pas anti-SNCF. Au contraire nous sommes pour qu'il y ait un maillage, un vrai maillage qui soit au service de la population qui réside. Cela me peine de paraître pour quelqu'un qui refuse un peu les étrangers, mais si c'est pour servir des coups à boire à l'Europe du Nord, ça suffit ! Que l'on s'occupe déjà de nous. Après, on verra.

Frédéric-Georges ROUX - C'est quand même une partie de la vie du département.

Jacques GONZALEZ - L'objectif de départ, qui avait été annoncé par Réseau Ferré de France, était de faire Paris-Nice en 3 heures 50. D'ailleurs, vous présentez un TGV qui s'arrête aux Arcs, etc. On ne sera plus dans cet objectif des 3 heures 50.

Nicolas ALLA - Le temps de 3 heures 50 est le meilleur temps de parcours.

Jacques MICHEL - Sur Marseille-Paris, le temps de parcours sans arrêt est de 3 heures, mais beaucoup de TGV mettent 3 heures 10 ou 3 heures 20 en raison d'un ou deux arrêts.

Nicolas ALLA - Dans les fiches, vous avez, pour chacun des scénarios, un temps de parcours. C'est le meilleur temps de parcours.

Jacques GONZALEZ - Combien y aura-t-il de TGV ?

Bernard RIQUE - Vous les avez sur ce qui est projeté à l'écran. Vous voyez qu'à la gare Est-Var, il y a des traits rouges continus. Ces trains ne s'arrêtent pas. Puis, les traits qui sont en blanc sont les trains qui s'arrêtent. Il y en a quatre qui s'arrêtent et quatre qui passent à travers. Ces quatre trains qui passent au travers sont sur un objectif de quatre heures et les quatre qui s'arrêtent sont sur un objectif de desserte.

Frédéric-Georges ROUX - Et ils ne vont pas tous à Paris. C'est ce qu'il faut comprendre.

Nicolas ALLA - Les trains vont à Montpellier, à Barcelone, etc. Telle est aussi l'ambition.

Hubert BARRET - Avez-vous un débouché sur l'Italie ? Si on fait tout cela simplement pour aller à Nice, je trouve que c'est beaucoup. En réalité, cela nous fait gagner dix minutes pour aller à Nice.

Nicolas ALLA - On a une desserte de Milan et ensuite, on va vers Gênes. Ce n'est pas la même personne qui fait Barcelone-Milan. Il y a des gens qui vont faire Barcelone-Marseille.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ils prennent l'avion. Bien sûr que si !

Pierre QUILLIET - Ce sera trop cher, il n'y aura plus de pétrole.

Jacques MICHEL - La seule chose qui est certaine, Madame, c'est que lorsque le TGV est arrivé à Marseille en 2001, l'aéroport de Marignane a perdu un million de passagers.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - C'est possible. N'empêche qu'il s'agrandit actuellement.

Jacques MICHEL - Il est descendu de six à cinq millions de passagers. Trois heures de trains peuvent être préférées à une heure d'avion en tenant compte des accès gare ou aéroport.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ça dépend.

Philippe MARIE - Ce qui nous est proposé en termes d'objectifs de desserte correspond à des disponibilités de sillons. Il y a également des besoins de clientèles qui sont à satisfaire et qui sont variables dans le temps. Au-delà de ces schémas qui correspondent, comme vous l'avez dit, à une délibération, à des décisions prises par les autorités organisatrices, nous souhaitons, pour ce qui concerne notre collectivité, que l'affrètement puisse également s'envisager pour répondre aux besoins de déplacements qui, au cours d'une année, varient et qui, au cours de certaines périodes, déplacent l'importance de la chalandise sur certains secteurs plutôt que sur d'autres.

Jacques MICHEL - Il y a un objectif affiché aujourd'hui et il faut dimensionner l'infrastructure, etc. Evidemment, le service lui-même doit s'adapter en fonction des besoins et de la demande.

Nicolas ALLA - C'est l'objectif de desserte qui sert à dimensionner le projet. Ensuite, il y a tout un calcul d'horaires qui est modulé en fonction des fréquentations saisonnières. Ce sont les objectifs de déplacements, dans les horizons 2023 et 2040, calés sur des extrapolations de trafic.

Bernard RIQUE - Les scénarios permettent de dimensionner la ligne LGV en termes de voies, ce que l'on appelle un débit de ligne. On dit qu'on va pouvoir envoyer un train à l'heure, pour assurer la robustesse de la grille. Ils permettent surtout de faire le schéma des gares et de déterminer le nombre de quais, ne serait-ce que pour assurer les flux. S'il faut accueillir à la fois un ou deux TER et un ou deux TGV, il faut le prévoir.

Jean-Marie LOUPOT - Dans la réalisation d'un projet comme celui-là, vous êtes en rapport avec les gens qui sont concernés par le passage du train sur leur territoire. Je voudrais bien comprendre qui est en rapport très suivi avec les usagers de ces projets. Si j'ai bien compris, il y a la SNCF d'un côté et il y a RFF de l'autre. Pour que tout le monde comprenne, vous avez dit que RFF construit les passages, comme on a construit les autoroutes et perçoit un péage sur ces passages. Puis, sur ces autoroutes, circulent des gens qui sont les usagers. La construction, c'est une chose, mais on ne sent pas que vous ayez une approche et une relation très suivies avec les gens qui utilisent le train.

Je demande si dans vos tables de la loi, c'est vous, RFF, qui le faites, si c'est la SNCF ou si c'est – je vais être un peu taquin – tous les deux réunis. Dans ce cas, si je crois ce que j'entends, ce n'est peut-être pas le meilleur. Est-ce que vous êtes vraiment en rapport avec les usagers ? C'est la question que je pose.

Je vous donne un exemple dans vos affaires de trafic. Vous allez découvrir que la vitesse, c'est bien gentil, mais que les gens qui vont par exemple de Saint-Raphaël à Cannes se moquent que le train parte de Paris, de Bourges, de Bordeaux ou d'ailleurs, je crois que ce qui va les intéresser au plus haut point va être d'avoir un train qui les descend en gare de Saint-Raphaël et qui les descend en gare de Cannes. Vous avez tout prévu et par conséquent, vous dites que certains trains feront cela.

Mais est-ce que dans vos études, vous avez déterminé l'importance des options qui sont prises par la clientèle ? Je pense sincèrement – je ne suis peut-être pas le seul – que pour le voyageur, l'important est de maintenir la notion de confort. Il ne s'agit pas de penser aux gens âgés dont je fais partie ou aux gens qui sont accompagnés par des enfants. Le confort d'un voyageur est de s'asseoir dans son compartiment et d'avoir, à la gare de destination, quelqu'un qui vient avec la voiture pour l'emmener à la maison. Je me demande si dans toutes ces études, on tient bien compte de cela.

Vous allez peut-être découvrir que dans vos prévisions que vous nous présentez – ce ne sera pas votre problème, ce sera celui de la SNCF – il y aura beaucoup de réservations pour aller par

exemple de Saint-Raphaël à Cannes de personnes qui ont débranché de la voie rapide aux Arcs et qui vont rester dans un TGV.

Telle est ma question. En ce qui concerne les usagers, comment avez-vous votre information ? C'est important. Ou alors – je ne sais pas si c'est avouable – c'est la SNCF qui va se retrouver devant ces responsabilités. Je ne peux pas croire que vous construisiez de la manière dont vous estimez que cela doit être construit et que vous livriez l'infrastructure à la SNCF en disant que les lignes existent et qu'il faut faire circuler les trains. C'est ce que les gens aussi ont dans la tête.

Nicolas ALLA - Dans vos questions, il y a d'abord le contact avec les usagers en termes de trafic.

Jean-Marie LOUPOT - Monsieur, je ne veux pas des termes compliqués, mais des contacts avec les usagers, avec les gens qui prennent le train.

Nicolas ALLA - Les gens qui prennent le train prennent des billets.

Pierre QUILLIET - Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de contacts.

Jean-Marie LOUPOT - Ce n'est pas le sujet, Monsieur. Je prends le sujet de la gare des Arcs. En gare des Arcs, vous avez prévu tant de trains qui vont partir vers Paris et tant de trains qui vont partir directement sur Nice. Puis, il y en a d'autres qui vont dévier et qui vont continuer à prendre le tracé ancien. Vous êtes-vous livrés à une enquête sur ce sujet ?

Nicolas ALLA - On a pris des dés et on a obtenu 3 et 2 ! On a donc mis trois voies là et deux là !

Jean-Marie LOUPOT - C'est peut-être l'époque, Monsieur. Comme je suis un vieux Monsieur, je ne veux surtout pas vous dire qu'on est en train de se foutre dedans avec de tels raisonnements, mais méfiez-vous parce que la clientèle, sans qu'elle ait 80 ans et soit attardée, raisonne très simplement.

Nicolas ALLA - Je l'ai expliqué tout à l'heure. Toutes les études de trafic sont faites évidemment avec nos confrères de la SNCF puisqu'ils vendent les billets. Ce sont eux qui connaissent très exactement les flux, c'est-à-dire les besoins de déplacements actuels. C'est l'état actuel. J'expliquais tout à l'heure que, toujours avec nos confrères de la SNCF, on a monté des modèles de prévision d'évolution. Aujourd'hui, on sait très exactement comment les gens se déplaceront en train en 2012. L'idée est de savoir ce que seront les déplacements en 2040. Cette extrapolation est faite en modélisant le comportement de l'utilisateur, ce qui est fait avec nos confrères de la SNCF.

Sur le contact avec l'utilisateur, vous citez notamment les gares. Toutes les gares sont conçues dans des groupes où RFF et la SNCF sont présents. On a ce que l'on appelle un comité thématique « Gare ». Côté SNCF, c'est l'entité « Gare de connexion ». Dans ce projet, la conception des gares est donc faite par RFF et la SNCF.

L'estimation de trafic est faite avec les données SNCF d'aujourd'hui. L'extrapolation est faite avec des modèles d'extrapolation qui sont conduits par la SNCF. Les gares sont vues dans un comité « Gare ». On a ensuite un autre comité qui va être créé et que l'on appelle « le comité entreprises ferroviaires ». Les entités qui vont faire rouler des trains et qui auront le contact avec la clientèle, ce sont les entreprises ferroviaires. C'est aujourd'hui la SNCF, mais ce pourra être demain Trenitalia, Deutsche Bahn, Veolia ou d'autres compagnies. On va monter un comité avec ces entreprises ferroviaires qui vont faire circuler les trains et qui auront le contact avec la clientèle.

Jean-Marie LOUPOT - Monsieur, je vous remercie de cette réponse, mais elle me renvoie à une quatrième question et ce n'est pas à vous que je m'adresse. Etant donné que c'est la SNCF qui va en quelque sorte faire remonter les désirs et les souhaits des usagers, il faut peut-être dire aussi aux usagers qu'ils pourraient faire autrement. Si c'est la SNCF qui le fait, je ne sais pas qui le fait. Quand réunissent-ils des usagers ? Comment s'y prennent-ils pour consulter les usagers ? Aux Arcs, il y a trois guichets et actuellement, ils ont des problèmes épouvantables de charges aux guichets. Quand un client arrive maintenant aux guichets – ce n'est pas votre problème, mais sachez-le – il dit qu'il voudrait avoir la meilleure réduction. Les guichets sont des agences de

voyage et n'ont absolument pas le temps de se livrer à cette enquête. C'est indépendant de ce contact.

Nicolas ALLA - Je me suis mal exprimé, je n'ai pas dit que la SNCF était chargée du contact avec les usagers. Aujourd'hui, l'autorité organisatrice des transports régionaux, c'est le Conseil régional. Nous construisons une voie et l'autorité politique qui est en charge d'organiser le trafic régional, c'est le Conseil régional. Cela ne se passe pas aux guichets.

Jean-Marie LOUPOT - Nous, il faut que l'on sache avec qui on doit se mettre en contact pour faire remonter ces remarques.

Frédéric-Georges ROUX - Il existe d'abord des organisations d'usagers, dont la FNAUT en particulier. Par ailleurs, nous avons des comités de ligne, pour les parties régionales, qui se réunissent plusieurs fois avec la SNCF. Tout récemment, depuis le début de cette année, nous avons eu trois réunions avec la Direction régionale de la SNCF où les usagers expriment ce genre de choses.

En outre, vous dites qu'il n'y a qu'une seule ligne rouge pour aller jusqu'à Fréjus. Certes, mais si la demande évolue, on peut faire passer deux trains sur cette ligne. Ce n'est pas figé. On n'est pas là sur un modèle qui sera figé en 2023. Je pense que les opérateurs et RFF qui leur vend des sillons s'adapteront en fonction des évolutions de la demande.

Pierre QUILLIET - Je confirme ce que tu dis. En 2001, nous n'avions qu'un aller et retour omnibus entre les Arcs et Toulon. Dans les comités de ligne, j'ai personnellement réclamé l'augmentation des trains et on a maintenant six allers et retours. On a donc un effet positif.

Frédéric-Georges ROUX - Oui, donc, cela existe. Ne vous adressez pas aux guichets, utilisez les associations.

Pierre QUILLIET - Ce n'est pas RFF qui traite cette question.

Frédéric-Georges ROUX - Non, ce n'est pas RFF. RFF fait les tuyaux et la SNCF fait passer l'eau.

Pierre QUILLIET - Et on obtient des résultats.

Jean-Marie LOUPOT - Il y a quand même une concertation qui semble avoir abouti. Dans le Var, il y a des gens qui veulent bien réfléchir à cela, mais ils vous ont fait part des contraintes existantes en ce qui concerne l'agriculture ou les zones à haute densité. C'est quand même grâce à la concertation. Il y a eu une hypothèse avec ce que vous appelez le panachage. C'est intéressant. Dans ces réunions géographiques, je pensais qu'à un moment, on allait aborder la question du panachage. Va-t-on aborder cette question à un moment ?

Frédéric-Georges ROUX - Cela a été abordé dans la partie importante où le panachage était proposé.

Jean-Marie LOUPOT - En tant qu'association des usagers de la gare des Arcs, on dit qu'il faut certes des trains rapides, mais qu'il ne faut quand même pas tout abîmer. Tout cela n'est acceptable qu'à la condition de ne pas tout abîmer dans la nature. Le panachage est une réponse.

Nicolas ALLA - On a la séance d'aujourd'hui et on a la séance prochaine pour discuter de ce panachage. Il faut trouver la ligne. Dans les grands alignements droits, il va être relativement facile d'accoler les deux voies nouvelles aux deux voies anciennes. La difficulté se présente dans la traversée de villages. On a cité tout à l'heure Vidauban. Est-ce qu'il faut alors faire un débranchement et que les deux voies nouvelles passent en dehors du village ? Une autre difficulté se présente quand la ligne actuelle est très sinueuse. Est-ce qu'on fait alors ce que l'on appelle des shunts, c'est-à-dire des rayons beaucoup plus ouverts que les rayons classiques ? Il faut que l'on discute de ces deux points. Comment passe-t-on les villages quand l'urbanisation est dense auprès de la ligne historique ? Et, en cas de virages très serrés, est-ce qu'on fait des shunts ?

Jean-Marie LOUPOT - Je pensais, Monsieur, que dans une telle réunion, quand on allait aborder cette question du panachage, il allait y avoir un tour complet et qu'on allait voir les gens qui étaient favorables au panachage, avec certains qui font des remarques et qui rendront peut-être les choses impossibles. Je croyais qu'on allait faire cela aujourd'hui.

Jacques MICHEL - Monsieur, je comprends votre demande. Cela fait quatre heures que nous sommes ensemble et nous avons déjà abordé beaucoup de sujets importants qui ont été notés. Le panachage fait partie des sujets que l'on va mettre en premier à l'ordre du jour de notre prochaine réunion. On abordera donc complètement le sujet. On ne peut pas tout faire en quatre heures.

Jean-Marie LOUPOT - Il y a autre chose qui me paraissait simple aussi. Il y a quatre scénarii, on pourrait faire un tour de table pour dégager le scénario qui semble le plus approprié. Evidemment, il ne faut pas laisser chacun faire un trop long commentaire. On saurait au moins, dans le tour de table, ce que pensent les gens.

Jean-Jacques BIANCHI - Je pense que l'on manque aujourd'hui et que l'on risque de manquer la prochaine fois de visualisations concrètes de ce dont on parle. On imagine la solution miracle qui est de récupérer la voie existante. Quand on a dix kilomètres qui sont plats et en ligne droite, cela va à peu près bien, mais quand la ligne commence à tourner, il faut que l'on sache à quoi ressemblerait la ligne. Si on a une emprise de 50 à 80 mètres de large, pour éviter les virages, etc. cela risque d'être aussi dramatique que de passer un peu plus loin dans les champs.

Madame parlait des ouvrages d'art. Il y a des ouvrages d'art qui sont des références architecturales. C'est dommage que vous n'ayez pas donné un exemple de ce que l'on sait faire en termes d'ouvrage d'art pour s'insérer dans une zone inondable, etc. De même, lorsqu'on imagine la voie qui traverse l'Estérel, j'aimerais bien avoir une vue en 3D pour voir à quoi elle ressemble. Peu importe qu'elle soit à Bagnols-en-Forêt ou un peu plus haut.

Jacques MICHEL - Par rapport à votre demande, c'est un peu trop tôt. Aujourd'hui, il n'y a pas de tracé et il est donc impossible d'avoir une vue en 3D. Par contre, on a des images et des schémas qui peuvent représenter ce que pourrait être la ligne. Ce ne serait pas tiré d'ici, mais d'autres régions, d'autres projets TGV.

Jean-Jacques BIANCHI - Personnellement, je connais un peu le sujet, mais je pense qu'ici, il y a des gens qui n'imaginent pas à quoi cela peut ressembler, quelles sont les contraintes, quels sont par exemple les problèmes d'établissement de communication. On n'en a pas parlé. Quel dispositif prévoyez-vous en termes d'établissement de communication ? Le moment venu, ce sera la guerre sur le sujet. On parlera des murs anti-bruit, de l'insertion environnementale, etc.

Bernard RIQUE - On en est encore au fuseau et on n'est pas au tracé.

Jean-Jacques BIANCHI - Non pas dans les détails qui concernent tel ou tel point particulier, mais sur le principe général.

Bernard RIQUE - On peut dire aujourd'hui que dans les dernières opérations de lignes nouvelles qui ont été réalisées en France, on a grosso modo un ouvrage d'art tous les kilomètres, en grande masse. Cela donne une idée. Il y a des endroits où ils sont plus resserrés parce qu'il y a plus de besoins et des endroits où ils sont plus écartés parce qu'il y a moins de besoins.

Jean-Jacques BIANCHI - Je pense que pour faire avancer le débat de façon utile, il faudrait que l'on rentre dans le concret, même si ce n'est pas strictement ce qui sera fait.

Bernard RIQUE - Je pense que la prochaine réunion pourrait être orientée en ce sens.

Jean-Jacques BIANCHI - On monterait à quoi ressemblerait un ralentissement à quatre voies, le cas qui va bien, le cas qui pose problème.

Bernard RIQUE - Dans l'option du panachage, on peut simplement dire aujourd'hui que dans les endroits où on réemploierait la ligne existante et où on la porterait à quatre voies, cela aurait pour résultat d'une part d'élargir l'emprise. Aujourd'hui, une plateforme ferroviaire, pour deux voies, est

environ d'une quinzaine de mètres. Pour quatre voies, il faut environ 25 mètres. La plateforme ferroviaire serait donc élargie d'une dizaine de mètres. D'autre part, il faut avoir en tête que pour passer en quatre voies, il faudrait déniveler tous les passages à niveau ou les enlever. On ne les rétablirait peut-être pas tous par des dénivelés, mais si on les rétablissait, il faudrait faire des ouvrages, créer des voiries de part et d'autre, ce qui aurait un impact d'emprise qui serait, à mon avis, au moins aussi important que l'emprise due à l'augmentation de la plateforme ferroviaire.

Hubert BARRET - Il n'y a pas tellement de passages à niveau dans le Var.

Bernard RIQUE - Si, il en reste encore, non pas sur les grandes routes, mais sur les chemins ruraux.

Pierre BOULE - Il faut donner à voir. Je ne sais pas s'il sera possible de le faire d'ici la prochaine réunion, mais si vous pouviez présenter des esquisses, je pense que cela rendrait plus concrètes les représentations.

Nicolas ALLA - On va illustrer le doublement ou la création de voies neuves et on essaiera d'illustrer ce que dit Bernard Rique, à savoir qu'en cas de doublement, il y a certes une augmentation de la largeur, mais il y a surtout un corollaire de voiries supplémentaires qu'on va essayer de symboliser.

Bernard RIQUE - Dans quinze jours, on vous apportera les schémas.

Jacques GONZALEZ - Cela va être des exemples qui existent déjà, qui ont été réalisés.

Bernard RIQUE - Ou ce que l'on peut faire sur ce territoire. On peut prendre un exemple particulier en montrant ce que l'on pourrait faire à tel endroit.

Jean CAYRON - Dans votre modélisation pour 2023 ou 2040, avez-vous étudié le fait que dans les Alpes-Maritimes, il y aura certainement plus de résidences secondaires et que les gens viennent en LGV ? Dans le département du Var, il n'y a quasiment que des campings et des centres de vacances. Les gens ont donc besoin de se déplacer sur place. Il y a des résidences secondaires évidemment, mais dans le secteur du Var-Est, il y a notamment des campings et des centres de loisirs qui sont éloignés de la mer et les gens veulent pouvoir se rendre à la mer. Avez-vous intégré ce fait que les gens qui viennent dans notre secteur en camping ne prendront pas la LGV en 2040 ? C'est une évidence

Nicolas ALLA - Les mouvements touristiques sont appréhendés. Il y a effectivement le comportement du campeur. Aujourd'hui, des actifs viennent de 20 à 30 week-ends par an. Il y a tout ce panel de comportements.

Jean CAYRON - On est bien d'accord, mais ne prenez pas en compte les touristes qui viennent l'été avec des tentes et des caravanes et qui ne prendront pas le TGV.

Jean-Marie LOUPOT - La clientèle TGV que vous avez étudiée représente entre 20 et 30 %. Dans vos prospectives, à combien va-t-elle passer ?

Nicolas ALLA - Je n'ai pas le chiffre en tête. On pourra vous donner un quantitatif.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - La clientèle LGV, c'est bien 10 % des voyageurs SNCF.

Nicolas ALLA - On vous donnera des chiffres. Je ne les ai pas en tête. J'ai peur de colporter des chiffres qui ne soient pas exacts. La fois prochaine, on vous donnera un panel de chiffres.

Ce que je retiens de la séance d'aujourd'hui, c'est que pour la fois prochaine, vous ayez des schémas qui illustrent beaucoup mieux ce qu'est le jumelage et ce qu'est la voie séparée. On colle, sur les cartes de sensibilité, le PPRI et le Plan de prévention des feux de forêt. On essaye d'apporter des images de grands ouvrages d'art.

Jean-Jacques BIANCHI - Des plateformes types.

Jacques MICHEL - Des exemples d'insertion.

Jean-Jacques BIANCHI - Quand on parle d'élargir à quatre voies, il faudrait voir à quoi cela ressemble. Quand on parle de terrasser dans l'Estérel, il faudrait voir à quoi ressemblent les tranchées.

Jean-Marie LOUPOT - Il est important aussi que vous nous donniez vos observations sur les gares que vous avez été obligés de créer hors centre-ville, c'est-à-dire les gares extérieures. On est bien d'accord qu'il faut cette gare Est-Var, mais il faut voir aussi à quoi il faut s'attendre.

Nicolas ALLA - Je crois qu'on pourrait faire la prochaine réunion en trois temps. Il y a le secteur permien où l'enjeu est vraiment de faire une voie complètement nouvelle ou une voie doublée. Dans un deuxième temps, on pourrait se concentrer sur la problématique des gares, pour voir ce qu'est une gare hors centre-ville, comme ce sera le cas ici. On pourra vous montrer des cas de gares existantes extérieures. On pourra faire aussi un troisième temps sur la partie Est, de la gare jusqu'aux Alpes-Maritimes, c'est-à-dire sur le massif de Tanneron. Il faut voir ce que veut dire une ligne dans ce secteur, s'il y a des tunnels ou pas et comment cela se passe. Je vous propose de couper en trois temps la réunion prochaine.

Jean-Jacques BIANCHI - Je pense qu'il faudrait aussi traiter le rétablissement environnemental après travaux. On parle de la construction, mais on peut détériorer ou améliorer les choses.

Nicolas ALLA - L'insertion dans le site.

Jean-Jacques BIANCHI - L'insertion dans le site et la cicatrisation.

Hubert BARRET - Qu'il y ait un abandon des voies actuelles au profit de nouvelles voies, si elles sont plus performantes, pourquoi pas, mais il faudrait ne pas laisser ces voies en friche, que ce soit déblayé et qu'il y ait peut-être un retour à l'agriculture.

Nicolas ALLA - On ne les abandonne pas. On double pour enlever les TGV de la voie actuelle et pour que la voie actuelle puisse supporter le trafic des TER. On est plutôt aujourd'hui à rajouter de la capacité pour absorber tout le trafic TER qui est demandé. A coup sûr, la voie actuelle ne sera jamais démontée parce qu'il y a une demande plus forte en TER. On n'est justement pas en train de dire qu'on démonte la voie TER pour faire du TGV à la place.

Hubert BARRET - Depuis trente ans, on a vu que les voies qui ont été abandonnées sont restées en l'état, notamment la voie de Draguignan qui était à l'abandon. Finalement, on va peut-être la rétablir, mais il y a dix ans, il y avait des chantiers qui arrachaient des rails.

Nicolas ALLA - Tout le monde se mord les doigts d'avoir défermé cette voie et surtout d'avoir fait des installations dessus. Il ne faut pas jeter la pierre. Dans les réunions, tout le monde regarde méchamment ceux qui ont vécu cette époque. Ces gens-là nous disent : « Remettez-vous dans le contexte du tout voiture d'il y a trente ans. Vous l'auriez vécu à notre place, vous auriez fait pareil ». Il y a trente ans, personne ne croyait à la voie ferrée, c'était le « tout voiture ». Aujourd'hui, tout le monde regarde ces gens méchamment en leur disant : « Qu'est-ce que vous avez fait ? ». Le contexte a complètement évolué, ce qui prouve aussi la difficulté d'imaginer 2040. Aujourd'hui, on regarde nos anciens d'il y a trente ou quarante ans les yeux durs. On se projette à 2040, mais nos enfants et nos petits-enfants nous diront peut-être la même chose. On voit bien la difficulté. Ce qui était une évidence dans les années 70 nous paraît complètement aberrant aujourd'hui.

Hubert BARRET - Sur le bord de mer, en tant que Tropézien, mon grand-père avait la micheline qui allait jusqu'à Saint-Tropez.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Je change complètement de sujet. Je suis un peu surprise et triste de voir qu'il n'y a aucun représentant de Taradeau, de Vidauban, de Fréjus, etc. Il y a des représentants de Cannes et de Nice. Je n'ai rien contre leur présence, mais serait-il possible de rouvrir les invitations aux personnes qui ne sont pas représentées ?

Nicolas ALLA - Ce ne sont pas des invitations. Toute personne qui veut venir vient. Que l'on s'entende bien, nous ne sommes pas allés vous chercher les uns les autres, mais c'est chacun d'entre vous qui est venu ici. La porte est complètement ouverte.

Jacques GONZALEZ - On est le bon nombre.

Frédéric-Georges ROUX - Et surtout des gens qui connaissent et qui s'intéressent au projet.

Michel LORAND - Les communes de Fayence, Montauroux, etc. ne se sentent pas concernées à l'heure actuelle, alors qu'elles vont peut-être l'être.

Jacques GONZALEZ - Oui, mais elles seraient plutôt sur les Alpes-Maritimes. Vous avez bien parlé d'un groupe de travail Est-Var. Il y a un groupe de travail Ouest-Var, un groupe de travail Ouest-Alpes-Maritimes. Il faut cibler, en restant dans vos appellations.

Frédéric-Georges ROUX - Je peux répondre parce que j'étais au COTER, quand on a décidé de la formulation des groupes de travail. Sachez d'abord que les groupes de travail géographiques n'étaient pas prévus et qu'on les a imposés à la concertation, pour avoir ce genre de réunion locale et le plus proche possible des gens qui risquaient d'être perturbés par le tracé. C'est le Préfet, qui, quand on a parlé du Var, a demandé s'il fallait faire des petits groupes par commune ou s'il fallait plutôt essayer de regarder la problématique des tronçons.

Les vraies réponses qui sont attendues par le COPIL sont les suivantes. A Toulon, qu'est-ce qu'on fait ? Où met-on la gare ? Comment on y rentre et comment on en sort ? La deuxième question concerne le grand tronçon qui est entre Toulon et la gare Est-Var qui sont deux points d'accroche. Est-ce qu'on fait du panachage ou est-ce qu'on essaie de faire une ligne nouvelle ? Quelles sont les incidences ? On a travaillé sur ce sujet, avec des options. L'idée était de faire un troisième tronçon car une fois arrivé à la gare Est-Var, vers Le Muy – on ne sait pas où elle sera – on va ensuite vers les Alpes-Maritimes. Le fuseau possible de six à sept kilomètres est à peu près tracé depuis le débat public.

Le Préfet a donc décidé de faire trois groupes de travail et il a dit quelles étaient les communes et les Communautés de Communes concernées par ces parties, sachant que chacun pouvait aller dans les groupes de travail voisins, y compris dans le groupe des Alpes-Maritimes. Les acteurs qui s'étaient manifestés depuis cinq ou six ans et qui ont donné leur nom – on en avait identifié 500 à 600 – ont reçu un mail en leur demandant de s'inscrire, en attendant de voir si on n'était pas trop nombreux et de voir comment faire. Pour l'instant, cela a été relativement ouvert.

On est chargé aussi de regarder si la concertation se déroule bien. Aujourd'hui, le fait que vous soyez là, nous considérons que c'est déjà bien. Il y a eu des réunions où beaucoup moins de personnes sont venues. Quand ce sont des réunions publiques, il y a de la foire d'empoigne. Vous voyez qu'il y a une différence entre un groupe de travail sérieux, comme celui que nous avons, où on a des informations et où on peut discuter sans se fâcher, même si on n'est pas toujours d'accord et la réunion d'Hyères qui est une réunion de causants. Les groupes de travail ont été faits et les Maires ont reçu les invitations.

Jacques GONZALEZ - Il ne faut pas mélanger. A l'Ouest-Var, il y a un gros problème. Des élus de Toulon n'ont même pas assisté à la réunion d'Hyères. Ici, on se retrouve dans une situation où on est, entre guillemets, les parents pauvres parce qu'on est dans des zones très peu urbanisées. On va tomber dans ce qu'a dit par exemple Monsieur Estrosi, le Maire de Nice : « Quel que soit le tracé choisi, je m'en fous – il l'a dit clairement dans les médias – pourvu que la LGV arrive à Nice ». Cela veut dire qu'il se fout éperdument du Var.

Frédéric-Georges ROUX - Je ne commenterai pas, mais je suis d'accord avec vous. Ce que je peux dire, c'est que dans la réunion d'avant-hier, pour le sillon permien, il y avait six ou sept maires et une douzaine de conseillers municipaux des communes concernées. Il y en a qui s'y mettent et d'autres qui ne s'y mettent pas. Je suis parfaitement d'accord avec vous sur le fait que quelques grands élus de Toulon n'étaient pas présents.

Jacques MICHEL - Il était risqué d'avoir trop de candidatures. Pour rester à une taille d'une trentaine, on aurait dû demander, dans ce cas, à des gens de se regrouper pour avoir moins de présents. On n'a refusé aucune candidature. Toutes les candidatures qui ont été reçues jusqu'à présent ont été retenues parce qu'on est resté dans ce dimensionnement de trente, voire quarante personnes au maximum. A Toulon, on était un petit peu plus de quarante. Il n'y a pas eu de sélection, il n'y a pas eu d'ignorance, de volonté de rejeter qui que ce soit. Tous les gens qui se sont portés candidats sont là.

Jacques GONZALEZ - Malheureusement, nous n'avons autour de cette table que trois élus de l'Est-Var. Par exemple, il n'y a personne de Roquebrune. Pourtant, la commune a un responsable LGV.

Jacques MICHEL - Sachez qu'une commission des élus va se réunir sur l'initiative du Préfet et que tous les maires sont invités. De toute manière, les élus ne sont pas éloignés du processus ; ils y sont complètement associés parce qu'ils ont évidemment une bonne connaissance de leur territoire et des projets. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'élus que la discussion d'aujourd'hui n'est pas intéressante.

Un participant - Vu l'importance de l'enjeu et de ce qui sera engagé, comment se fait-il que vous ne puissiez organiser qu'une seule concertation ? Est-ce que RFF n'a pas les moyens de mettre en place des personnes compétentes pour essayer d'avoir beaucoup plus de monde ? S'il y a 100 personnes qui sont intéressées, vous faites trois groupes de 35.

Nicolas ALLA - D'abord, il n'y a pas que les trois mois ici. Dans les quatre ans qui vont venir, au début de chaque avancée, il y aura de la concertation. On parle des quatre mois parce que la charte de la concertation a bien fixé cette organisation jusqu'à fin décembre, mais cela ne veut pas dire qu'après fin décembre, il n'y a plus rien. Ensuite, tout au long des quatre ans, on continuera à monter des réunions. La concertation sera donc continue pendant les quatre ans.

Sur le nombre de groupes, la charte a bien insisté pour que les groupes soient locaux et géographiques. Par contre, il ne faut pas trop morceler. Frédéric-Georges Roux parlait des communes. Je vais prendre l'exemple de Toulon. Il est proposé à Toulon une gare à l'est, au centre ou à l'ouest. Si vous faites trois groupes de travail, un groupe centre, un groupe ouest, un groupe est, vous n'en sortez rien. Vous n'en sortez quelque chose que lorsque vous mettez les gens de ces trois sites ensemble. Ils vont discuter ensemble pour savoir où mettre la gare.

Monsieur Roux a expliqué comment les groupes de travail avaient été morcelés. Le département du Var a été coupé selon le type d'enjeux. Il y a la zone toulonnaise qui a des enjeux plutôt urbains et métropolitains. Il y a le sillon permien qui a un enjeu très marqué viticole, agricole, qui est un enjeu de traversée. Enfin, il y a l'Est-Var où les enjeux, si j'essaie de résumer ce que l'on a dit, sont pour beaucoup des enjeux de développement Fréjus-Saint-Raphaël-Cannes, des enjeux touristiques, des enjeux agricoles. Les groupes essaient de traiter des enjeux relativement homogènes. Vous noyer avec Toulon n'aurait pas eu de sens et couper Toulon en trois n'aurait pas eu de sens non plus.

Pierre BOULE - Si une centaine de personnes se disaient intéressées...

Jacques MICHEL - On dédoublera. La question n'est pas là.

Nicolas ALLA - A quarante, on a jugé qu'on pouvait tenir. Si demain, cent personnes arrivent, on fera deux ou trois groupes.

Jacques GONZALEZ - Vous avez un objectif final qui est le mois de février pour remettre votre dossier.

Nicolas ALLA - C'est même plus que cela, c'est 15 septembre-15 décembre. Pour être clair, on nous demande de ne pas perturber les débats électoraux. C'est pour cela qu'on nous demande de ne plus prendre la parole au-delà de décembre.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Est-ce pensable, pour un projet d'une telle importance, de faire une concertation sur deux mois ? C'est quand même invraisemblable. On paiera à l'échelon national, à l'échelon régional, à l'échelon de l'agglomération, à l'échelon communal. Attendez, on aura à payer cinq fois, pour voir passer des trains et voir notre territoire complètement massacré, alors que c'est un territoire de toute beauté. Excusez-moi, cela me paraît aberrant.

Jean-Marie LOUPOT - En réalité, cela fait 21 ans que l'on fait des études.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Je parle de concertation.

Jacques MICHEL - Cette question a été évoquée à Hyères et Monsieur Marzolf y a répondu. Il a dit que le délai de quatre mois sur lequel on se base, est un délai tout à fait classique pour des phases de concertation sur un projet de ce type.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Ce n'est pas du tout la représentation que j'en ai. Cela dure beaucoup plus longtemps.

Jacques MICHEL - C'est ce qu'il a dit. Comme il est Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public, je vous dis ce qu'il a dit.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - N'empêche qu'il était prévu une concertation de six mois.

Nicolas ALLA - On enregistre bien votre protestation. Tout à l'heure, vous allez lu la motion du groupe Sillon permien. Toutes ces protestations sont enregistrées et on les fait remonter. Nous, RFF, notre métier est simplement de mettre en œuvre la concertation. On ne se prononce pas sur le délai. Notre travail est de l'organiser en partie et de faire une concertation qui soit la plus complète possible. On fera remonter votre protestation.

Frédéric-Georges ROUX - Si je peux compléter, vous avez raison, Madame Meillaud, de dire cela parce qu'avant-hier, dans ce que nous avons écrit et cosigné, nous avons mis cela en lumière. Dans la charte de concertation que nous avons rédigée et qui a été approuvée par le COPIL, il était écrit que la phase de concertation commencerait immédiatement après l'acceptation de la charte et qu'il y aurait une phase 1 de concertation sur les scénarios, ce que nous sommes en train de faire, de juillet 2011 à mars 2012. Nous avons fait remarquer qu'en juillet 2011, il ne s'était rien passé, que la concertation a commencé en septembre et qu'on nous avait demandé de ramener mars 2012 à décembre 2011. Nous avons dit que c'était inacceptable et on le fait savoir.

Je suis persuadé qu'Alain Baccino, lundi, dans le groupe de travail thématique sur l'agriculture, dira encore la même chose. Il y a de grandes chances que si le COPIL du 19 décembre prend une décision sur une concertation qui n'est pas finie, des gens se fâchent. Je suis donc parfaitement d'accord avec vous. Je le dis et je le répète encore : ce que l'on nous demande de faire en trois mois, ce n'est pas sérieux.

Marie-Laure MEILLAUD-BOFFARD - Réseau Ferré de France s'assoit sur la charte de concertation. Le COPIL a modifié la charte de concertation, alors que le COTER ne l'avait pas demandé. La charte de concertation existe, mais elle n'est pas respectée par Réseau Ferré de France.

Frédéric-Georges ROUX - Elle est respectée par Réseau Ferré de France dans le cadre de la mission que le COPIL de juillet lui a donnée. C'est le COPIL qui ne respecte pas la charte. Le COPIL de juillet a dit qu'il voudrait pouvoir prendre une décision au 19 décembre et maintenant, Réseau Ferré de France obéit. Il fait son boulot. On a un garant qui s'appelle Philippe Marzolf. Ecrivez-lui. On ne se prive pas de lui faire remarquer que cette partie de la charte qui donnait un temps raisonnable pour travailler a été modifiée.

Je m'adresse à Réseau Ferré de France, mais non pas à Nicolas parce qu'il n'était pas là. La décision a été prise pour MDS en juillet 2009. On trouve que ce n'est peut-être pas une bonne décision, mais c'est autre chose. De juillet 2009 à juillet 2011, nous, les acteurs, nous qui sommes sur le terrain, on n'a rien vu venir. On est dans la même situation deux ans après. On vient de vivre

deux ans sans aucune décision, sans aucune avancée et on nous demande en deux mois de bâcler le dossier. Nous ne sommes pas d'accord avec le bâclage.

Jacques MICHEL - Merci, Mesdames et Messieurs. Rendez-vous dans quinze jours, même lieu, même heure.

La réunion s'achève 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