

Groupe de travail Sillon Permien

Verbatim de la réunion du 5 octobre 2011

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—E

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

1	SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL.....	4
1.1	LE GROUPE TOULON.....	4
1.2	LE GROUPE EST VAR.....	5
1.3	GROUPE THEMATIQUE AGRICULTURE-VITICULTURE.....	5
1.4	CE QUE NOUS RETENONS DE LA 1 ^{ERE} REUNION.....	6
2	ELÉMENTS DE RÉFLEXION.....	7
2.1	EMPRISES D'UN DOUBLEMENT DE LIGNE.....	7
3	POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCENARIOS.....	8
4	SYNTHÈSE DE L'AVIS DU GT SILLON PERMIEN.....	26

Participants :

ALLA Nicolas, chargé de projet territorial 83 LGV PACA (RFF)
MICHEL Jacques, KFH Communication, AMO-C
DOUCY Patrick, RFF pôle technique
BOUILLEROT Eric, bureau d'études techniques
REYNARD Emilie, Artelia, AMO-G

ALTARE Catherine, vice-présidente de l'association Var Ecologisme Inondations
AUTRAN Jean, adjoint au maire de Puget-Ville
BACCINO Véronique, conseillère générale du Canton de Cuers, adjointe au maire de Cuers
BASTIDE Max, Maire de Puget-Ville
BERARDENGO Pierre, Europe Ecologie Les Verts, le Parti occitan, vigneron à Pierrefeu
BOUISSON Michel, Association de défense des intérêts des propriétaires agricoles de Puget-Ville (ADIPA)
CEZE Henri, Maire de Carnoules
CHEVRET Nadyne, Association Stop Nuisances Cuers
CRETIN Philippe, Président de la FNAUT PACA
DRIE Daniel, vice-président de Vis ta ville
DUCREUX Ilda, Collectif TGV Sud Var
FABRE Yves, Mairie de Besse sur Issole
FILISETI Bernard, Président de la Cave coopérative Le Cellier des Trois Pignes
GARRON André, Maire de Solliès-Pont
GILLET André, particulier (Toulon)
GROELL François, Chambre départementale d'agriculture du Var
GUALCO Franck, Adjoint au maire de Flassans sur Issole
HILY Guy, SCOT et Commission « aménagement » Cœur du Var
MALASPINA Jean-Pierre, FNAUT PACA Toulon
MARCEL Martine, Présidente de l'Association de Défense de l'environnement pierrefeucaïn, conseillère municipale à Pierrefeu
MARTINELLI Patrick, Maire de Pierrefeu
MICHEL Robert, premier adjoint au maire de Pignans
MILLEVILLE Jean, particulier
PARROT Adrien, INAO
PERUGINI Gilbert, Maire de Cuers
PRAZUCK Stéphane, retraité de la marine nationale, Cuers
RAIMOND Jean, Association Solliès-Pont Avenir
RAYBAUD Denis, conseiller municipal de Cuers, Président de l'association « Vis ta ville »
REYGADES Patrick, CCI du Var
ROUGIER Roger, Adjoint au maire de Carnoules
ROUX Frédéric-Georges, Syndicat des Propriétaires Forestiers du Var, Carnoules
VENTRE Louis, Stop TGV Coudon, Cuers
VERZAUX François, particulier

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Jacques MICHEL - Bonjour, merci d'être venus toujours aussi nombreux à cette réunion de travail Sillon permien qui se place dans le dispositif de concertation préalable à l'enquête publique. Je me présente, je suis Jacques Michel, animateur de cette phase de concertation. Il y a Nicolas Alla de RFF, qui est le responsable territorial pour le projet dans le Var, Emilie Reynard qui représente l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale, Eric Bouillerot qui est du bureau d'études techniques et Patrick Doucy, de RFF pôle technique.

Si vous le voulez bien, on va vous présenter tout de suite l'ordre du jour que l'on vous propose.

D'abord, on fera une synthèse des premiers groupes de travail, de manière à ce que vous cerniez un peu ce qui se passe sur Toulon et sur Est Var en particulier, qui sont vos deux voisins les plus immédiats.

Ensuite, on essayera de répondre à tous les attendus que vous avez évoqués lors de la précédente réunion, il y a 15 jours.

Le recueil des observations sur les documents remis, on le mettra un peu à la fin si vous le voulez bien parce qu'il y a plusieurs personnes qui nous ont demandé de partir un peu plus tôt.

On va faire une synthèse sur les scénarios pour le Coter. Vous savez qu'un comité territorial va avoir lieu le 17 octobre. Pour ce comité territorial, il sera bon que l'ensemble des personnes qui seront autour du Préfet du Var puissent, au niveau du Var, faire un certain nombre de propositions sur les scénarios qui ont été retenus par le comité de pilotage. On reste dans cette logique-là, il y a 4 scénarios, il y a des groupes de travail de concertation et l'objectif est d'avoir, par rapport aux scénarios, des éléments à proposer, favorables, défavorables, des contre-propositions, etc. Mais l'on reste dans ce cadre des 4 scénarios des Métropoles du Sud.

Dernier point, on évoquera la manière de préparer les prochains groupes de travail.

Géraldine, qui est à ma gauche, prend note des différentes prises de parole, de manière à ce qu'elles soient consignées dans un compte rendu exhaustif de cette réunion. Je vous prie maintenant de faire un petit tour de table rapide, de manière à ce que chacun puisse se présenter. Beaucoup se connaissent déjà, donc allons vite : le nom, le prénom et l'association, l'entreprise, la collectivité représentée, etc. Merci.

Les participants se présentent successivement.

1 SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL

Nicolas ALLA - On vous propose de faire un petit rappel de ce qui s'est dit dans les groupes de travail, non seulement le vôtre, mais aussi les deux autres groupes. Vous êtes, vous, le groupe central Sillon permien. Le groupe Toulon, le groupe Est Var se sont réunis, ainsi que le groupe thématique viticulture.

1.1 LE GROUPE TOULON

Le groupe Toulon a beaucoup travaillé sur la position des gares : à l'Ouest de Toulon, au centre de Toulon ou à l'Est. Ce qui a été dit, c'est un choix très massif pour la position de gare au centre de Toulon, un rejet unanime de la gare à l'Est. Il nous a été demandé des compléments : mieux caractériser les fréquentations et les zones de chalandise des trois sites possibles. On nous a suggéré aussi une variante de la solution de gare à Toulon centre. La proposition de base issue des scénarios du comité de pilotage était une gare complètement souterraine qui permet d'aller

dans de la géologie un peu plus facile. Le groupe de réflexion varois, emmené aussi la FNAUT, a proposé une solution qui serait faite en sub-surface en tranchée, avec deux variantes :

- soit mettre les lignes grande vitesse sous le plan des voies TER actuelles ;
- soit tout redescendre d'un niveau, c'est-à-dire tout au fond les lignes grande vitesse, les grandes lignes, niveau juste au-dessus les lignes TER directement connectées et, en surface, se préserver la possibilité de couvrir par un aménagement urbain, un aménagement immobilier, c'est-à-dire la grande idée de supprimer la coupure dans Toulon que font les voies ferrées actuelles, en construisant la ville sur les voies.

Cela a donné lieu déjà à des études et à des éléments de faisabilité que l'on a présentés avant-hier. On poursuit ces idées-là.

Un site potentiel de gare : on a été assez succinct avant-hier là-dessus, mais on a remis des éléments d'analyse urbaine, d'analyse des sites de gares, des potentialités et des enjeux. Que faut-il faire si l'on plante une gare à ces endroits-là pour que ce soit une réussite ?

1.2 LE GROUPE EST VAR

Des questions de différents niveaux. Une question très précise sur l'avenir de la gare TER actuelle des Arcs, les gens disant « si l'on fait une gare entre Les Arcs et Le Muy, on sera très proche de la gare actuelle des Arcs, donc faut-il garder les deux gares ? La gare nouvelle est forcément gare grande vitesse, gare TER, certains disaient « mais que fait-on de la gare TER des Arcs ? Est-ce qu'on la fusionne ou pas avec la nouvelle gare ? »

Pour que le groupe se positionne mieux, il nous a été demandé d'illustrer un peu mieux ce qu'est une insertion de ligne nouvelle dans les paysages et dans les territoires et notamment de leur amener des exemples de ce que l'on appelle dans le jargon des cicatrises de voies. C'est montrer comment, au fil des mois et des années, les modelés paysagers, les mesures d'insertion font que le territoire se cicatrise autour de la ligne, le mot est assez parlant.

On nous a demandé aussi pour mieux imaginer la gare Est Var qui est une gare, non pas de centre d'agglomération, mais plutôt une gare d'extérieur, de définir les caractéristiques générales de ce type de gare. Quelle est la longueur des quais ? Quelle est la surface de parkings s'il y a des parkings ? Comment c'est connecté avec les autres modes de transport ? D'avoir des retours d'expérience là-dessus ou des schémas types.

On a souligné le besoin de desserte et de circulation dans cette zone du Var, et donc la nécessité de prendre en compte le maillage (pas uniquement ferroviaire, mais tous modes) sur cet Est Var.

Deux alertes extrêmement fortes. Suite à la crue des 15 et 16 juin 2010, prendre en compte toute la transparence hydraulique des ouvrages, donc prendre en compte le risque inondation. Et un peu plus loin, lorsque l'on va vers l'extrémité du département, dans les massifs forestiers, notamment le Tanneron, les plans de prévention de risques d'incendie de forêt. Ces deux risques ont été fortement pointés dans le groupe Est Var.

1.3 GROUPE THÉMATIQUE AGRICULTURE-VITICULTURE

Deux remarques nous ont été faites, d'une part de rentrer dès à présent dans des données beaucoup plus vastes que ce qui a été fait, donc d'acquiescer dès maintenant des données de zones agricoles protégées (il y a des projets en cours pilotés par la Chambre d'agriculture), des données de sylviculture (notamment auprès de M. Roux), des bases de données existantes comme la base de données HYDRA, le recensement général agricole version 2010. Ces données vont continuer à être collectées. Il y a un atelier de travail qui pilote tout cela.

Plus généralement, on nous a reproché de ne pas avoir assez pris en compte l'aspect économique de l'agriculture, d'avoir une vision trop environnementaliste de la viticulture. Donc dès à présent d'en avoir une approche avec des critères économiques.

1.4 CE QUE NOUS RETENONS DE LA 1^{ÈRE} REUNION

Voici ce que nous avons retenu de la séance précédente. N'hésitez pas à rectifier si vous n'êtes pas d'accord.

Points de convergence relevés ;

- Rejet quasi général des 4 scénarios, avec regrets de certains pour le scénario Côte d'Azur ou de « solutions alternatives » (le scénario hybride, le fameux Y porté par M. Roux) ;
- Termes de la lettre ministérielle de 2009 régulièrement rappelés ;
- Vives inquiétudes sur l'impact des exploitations viticoles et sur l'habitat diffus ;
- Mise à disposition de documents dans les groupes.

Cela, vous l'avez écrit dans la motion que vous avez fait circuler et que l'on a diffusée. M. Cèze a fait un ajout par derrière que je vous ai diffusé à tous. Donc il a pris position également.

Vous nous avez aussi beaucoup parlé du fameux scénario 0, en disant que l'on cherchait peut-être à l'écarter. Je vous ai fait une réponse l'autre fois, je la fais plus précise ici. Le scénario 0 n'est pas écarté. Je vous ai mis ici un extrait des décisions du dernier comité de pilotage, qui redéfinit ce qu'est le scénario 0 : c'est l'aménagement du réseau classique, sans l'outil de la LGV, pour atteindre les mêmes objectifs de desserte. C'est donc une vision théorique, on doit déterminer quels sont les aménagements nécessaires sur le réseau classique, à quel coût, pour pouvoir en faire la comparaison. L'étude du scénario 0 est un exercice administratif à faire de toute façon. On a demain un comité « services et fonctionnalités » où des éléments seront présentés. Donc l'étude du scénario progresse puisque c'est une base de comparaison.

Vous nous avez aussi demandé des compléments :

- Comment réaliser le doublement de voies alors que ce n'est pas possible partout : nécessité de shunt pour éviter certaines traversées de ville? Suggestions de passage pour évitement des centres de Solliès-Pont et de Gonfaron (tunnel).
- Comment insérer 2 voies supplémentaires et/ou une ligne nouvelle ?
- Débat sur la consommation foncière agricole par l'urbanisation et par le projet.
- On va vous présenter ces éléments techniques. C'est du travail d'une dizaine de jours, donc ce n'est pas très fouillé, mais je pense que vous aurez des éléments pour travailler aujourd'hui.

Vous nous avez demandé, pour la 2^{ème} session de ce jour, de vous ramener des éléments techniques sur :

- L'emprise d'un doublement de voies ;
- Des exemples d'évitement de ville ;
- La méthodologie pour la détermination des sensibilités. Vous nous avez demandé sur les cartes de sensibilités que l'on a graduées en difficilement envisageable, très difficilement envisageable, d'expliquer la méthode. Comment la gradation a été faite ? Comment les sensibilités ont été approchées ?

L'autre fois, on vous a distribué des cartes aux 100 millièmes, que certains n'ont pas trouvées assez précises. De toute façon, comme on va rentrer dès la 3^{ème} séance dans l'étude des

fuseaux, on est passé maintenant l'échelle du 25 millièmes (la carte de randonnée IGN). On diffusera les fichiers de manière informatique.

Sur les sensibilités, l'autre fois, on vous a diffusé ces cahiers et on vous a demandé de les consulter pendant la quinzaine et de nous faire des retours si vous y voyez des omissions. Comme le disait Jacques, on vous propose de faire ce travail de bénédictin en fin de séance, ce qui permettra à certains de s'échapper et à ceux qui sont plus acharnés de rester avec nous sur les cartes.

2 ELÉMENTS DE RÉFLEXION

2.1 EMPRISES D'UN DOUBLEMENT DE LIGNE

On a fait les cas types que vous nous demandiez et, tant qu'à faire, on les a faits sur des cas réels. Sur chacune des vues qui vont défiler, vous avez en haut à gauche une photo de chez vous, prise dans le sillon permien. Ici, c'est un exemple au Luc. Cet exemple est censé illustrer un cas où l'on a la voie actuelle en profil rasant, c'est-à-dire que l'on a un remblai de faible hauteur. C'est une plateforme qui fait actuellement une quinzaine de mètres de large. En élargissement, le cas type, c'est un élargissement des deux côtés, donc le doublement de ligne se fait à l'extérieur (on a sur chaque côté des élargissements). Le principe, c'est que le pied de remblai est décalé d'une largeur de plateforme et l'on arrive à une emprise totale de 30 mètres par rapport à une emprise initiale de 15 mètres. On passe de 15 à 30 mètres.

Frédéric-Georges ROUX - Là, vous montrez le profil une fois qu'il est terminé, mais au niveau des travaux pour faire les extensions de 7,5 mètres de chaque côté, combien allez-vous prendre pendant la période de travaux ?

Nicolas ALLA - Effectivement, pendant la période de travaux, il faut compter des mises à disposition de terrain. Le principe est le suivant : on utilise les terrains le temps des travaux.

Frédéric-Georges ROUX - Vous les louez ?

Nicolas ALLA - Oui, ce sont des conventions d'occupation à titre non gracieux, qui prévoient la remise en état des terrains. Cette question est abordée dans le groupe thématique viticulture/agriculture. Dans ce groupe, on va cheminer jusqu'à mettre en place ensemble les principes de ces conventions, suivant chaque type de culture. Il y aura une convention de type viticole, il y aura une convention sur les autres cultures.

Frédéric-Georges ROUX - Une convention zone habitée.

Nicolas ALLA - Oui, zone habitée, c'est encore autre chose. Mais tu as entièrement raison, pendant la phase de travaux, il y a une emprise de chantier qui est plus large que celle-ci. La piste chantier est cotée à 10 mètres. 10 mètres, c'est le croisement de deux véhicules comme c'est illustré là, en section courante.

Là, c'est un cas réel qui est pris du côté de Pignans parce que le remblai est plus haut. On a le même principe, l'élargissement des deux côtés. Là, c'est coté à 38 mètres, arrondissons à 40. Plus le remblai monte, plus les entrées en terre de remblai augmentent, avec toujours la piste latérale ici. Les circulations, Eric, on a les TER au centre et les voies rapides à l'extérieur ?

Eric BOUILLEROT - Cela dépend.

Nicolas ALLA - Cela dépend des croisements, etc.

Frédéric-Georges ROUX - A l'arrivée, il vaut peut-être mieux faire les voies rapides au milieu. Si les TER s'arrêtent de temps en temps, ce serait mieux qu'ils soient à l'extérieur.

Nicolas ALLA - Pour l'occupation du sol, cela ne change pas beaucoup.

Le 3^{ème} cas est un cas en déblai, un exemple pris à Gonfaron. On voit le report des déblais avec les ouvrages d'assainissement. Sur ce cas réel, on arrive à une emprise de 43 mètres avec toujours élargissement de part et d'autre et les pistes de chantier qui sont en tête.

Là, c'est un cas où l'on serait en tronçon de ligne nouvelle avec les deux cas possibles : le cas déblai et le cas remblai. Là, c'est coté à 70 m, avec les hypothèses de pente à 2 pour 1. La largeur d'emprise fluctue en fonction des équipements qui sont disposés (équipements d'assainissement, clôtures et autres). Par contre, retenons la moyenne que l'on a donnée l'autre fois : on a 10 à 12 ha/km. Cela, ce sont les sections courantes, mais l'on a aussi de grosses consommations à chaque fois que l'on a des croisements routiers, des rétablissements hydrauliques.

On a pris 2 techniques de rabattement. Vous avez en bleu la circulation routière actuelle au niveau du passage à niveau à Cuers. La première technique, c'est, profitant d'un passage dénivelé existant, de rabattre les voiries. La deuxième technique, c'est de construire un passage supérieur ou inférieur. Là, il est proposé un passage supérieur, vous avez cette consommation d'emprise-là et vous avez ici, pour la voie qui circulait sur cette rive de la voie ferrée, la nécessité d'une bretelle pour continuer à desservir les parcelles qui sont du même côté.

On a fait un rapide exercice théorique sur 35 km, de Solliès-Pont jusqu'à Gonfaron. On a pris un élargissement de 20 mètres et, au vu de l'occupation du sol (à partir d'une vue aérienne et non à partir d'une occupation cadastrale précise), on a comptabilisé les surfaces avec leur type d'occupation. On a en tête 37 % de végétation clairsemée, 25 % de vignes et 12 % de zones d'activités. L'habitat est à moins de 10 %, tout comme « autres agricultures ».

Frédéric-Georges ROUX - Y compris Solliès-Pont ?

Emilie REYNARD - Oui.

Nicolas ALLA - On l'affinera, mais aujourd'hui, c'est l'indication que vous nous avez demandée.

3 POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCENARIOS

Nicolas ALLA - Dans votre groupe, la discussion sur laquelle on doit statuer, c'est cette vision de doublement de voies accolées. Les villages, trois villages types notamment, l'autre fois, vous étiez convenus qu'il fallait les contourner, c'est ce que l'on appelait les shunts. Après, ces shunts, quelle longueur ont-ils ? Sont-ils enfouis ou pas ? Ces tronçons de ligne nouvelle, est-ce que c'est dans les collines ou dans les zones agricoles ? L'autre fois, vous nous avez dit : pour que l'on puisse se positionner, donnez-nous quelques illustrations, quelques données chiffrées, pour que l'on se rende compte de ce que c'est que d'être en bord de voie. La discussion, c'est : comparons les impacts des différentes techniques et voyons quel est l'optimum, sachant qu'en fin de séance, on prendra une position à faire remonter au comité territorial et on pourra aussi, si vous en êtes d'accord, nous avancer sur la phase fuseaux, c'est-à-dire tous ensemble, avec la carte à l'écran, essayer de distinguer des grandes zones où vous nous direz : « de tel endroit à tel endroit, c'est plutôt du jumelage », « de tel endroit à tel endroit, c'est plutôt du shunt », et ainsi de suite.

Guy HILY - J'en ai déjà parlé lundi à Toulon puisque vous aviez déjà fait part de la synthèse de la 1^{ère} réunion. Dans la commission « aménagement » et étude du SCOT Cœur du Var (nous sommes un certain nombre ici présents, je m'en vais vers 15h, mais ils pourront continuer de vous donner le détail des discussions), il a été convenu à l'unanimité, en fin de discussion, qui a été fort longue, que la commission souhaitait, pour la préservation des habitants de chacun des villages, contre le bruit en particulier, les impacts que tout ceci a sur la santé, que la ligne suive le plus possible l'autoroute. En effet, il y a déjà quelque chose qui fait du bruit dans la traversée de nos

villages de Puget à Vidauban, c'est l'autoroute. Le mieux, c'est de faire une emprise le long de l'autoroute au maximum, avec certaines parties qui seront en tunnel parce qu'il y a des montées trop importantes, notamment au départ du péage. La commission va présenter en bureau des maires et prochainement au conseil communautaire cette vision qui est de suivre le plus possible et le plus près possible l'autoroute, si possible joint à l'autoroute, comme cela se fait déjà dans beaucoup d'endroits. L'autoroute grande vitesse Milan-Bologne suit totalement l'autoroute, je ne vois pas pourquoi on ne ferait pas les mêmes choses en France.

Nicolas ALLA - Vous pouvez préciser la section que vous évoquez ?

Guy HILY - La section, c'est Cœur du Var, c'est-à-dire toutes les communes de Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron, un peu Le Luc et surtout Le Cannet des Maures jusqu'à Vidauban.

Henri CEZE - Une précision quand même, il s'agit de la position d'une commission « aménagement », ce n'est pas celle du bureau qui en a discuté déjà, ce n'est pas la même, et ce n'est pas celle du conseil communautaire. Donc ce n'est pas la position de Cœur du Var, c'est la position d'une commission de Cœur du Var.

Louis VENTRE - Pourriez-vous nous parler, s'il vous plaît, du scénario alternatif qui a été évoqué hier à la commission de Toulon ? Je crois que c'est M. Roux qui en a parlé.

Nicolas ALLA - Je vais lui passer la parole. La solution hybride est une solution qui part de Marseille et qui arrive aux Arcs, mais qui a le désavantage de ne pas desservir Toulon. En fait, c'est une ligne qui traverse la Ste Baume avec une antenne en voie nouvelle qui descend sur Toulon.

Frédéric-Georges ROUX - Je conteste l'interprétation que vous donnez.

Nicolas ALLA - Pour nous, cette solution, si elle a quelques avantages, ne vérifie pas le cahier des charges du projet puisque, pour nous, c'est bien de desservir Marseille-Toulon, agglomération de 550 000 personnes, puis Les Arcs. Nous disons que la fréquence de desserte de Toulon en antenne au bout n'est pas du même ordre que si tous les trains passent par Toulon. Il s'en est suivi des débats. L'école emportée par Frédéric-Georges Roux défend cette solution. Notre position, c'est que cela ne vérifie par le cahier des charges du comité de pilotage. La FNAUT, à qui l'on passera la parole également, soulève le fait que les usagers, notamment les 550 000 habitants de Toulon, n'auraient pas le même niveau de service. Voilà les deux écoles. Nous disons que cela ne vérifie par le cahier des charges. On fera remonter la proposition au Coter, puis le Coter verra comment il la remonte au Copil. Pour l'instant, on le note, on en parle, on présente les documents, mais, pour nous, c'est hors sujet. Après, effectivement, il y a des débats entre différents types d'usagers sur la question. Frédéric-Georges Roux.

Frédéric-Georges ROUX - Je conteste l'interprétation qui est faite que c'est hors sujet. Le ministre a dit : je choisis le scénario des MDS, qui empruntera les emprises existantes pour ne rien casser de grave et qui doit desservir les agglomérations. Desserte, cela veut dire apporter le maximum de trains en fonction des besoins.

Jean-Pierre MALASPINA - Desserte linéaire.

Frédéric-Georges ROUX - Il n'a pas dit « linéaire ».

Jean-Pierre MALASPINA - Si, il l'a dit.

Frédéric-Georges ROUX - Non, excuse-moi, « desservant les agglomérations », il n'a pas dit « en chapelet ».

Deuxièmement, Cousquer a dit : vu qu'il y a un secteur à risques, le secteur entre Toulon et la gare Est, donc le sillon permien, ce serait « primordial dans la première partie des études préliminaires de statuer sur ces difficultés afin de permettre si nécessaire l'analyse d'une

alternative ». Donc c'était recommandé. Il dit que c'est un complément du scénario MDS. Donc on n'est pas dans le scénario CDA, on est dans le scénario MDS.

Qu'est-ce que le scénario hybride que j'ai présenté à Toulon et que je défends ? Enfin, ce n'est pas mon scénario, ce serait notre scénario s'il est reconnu. C'est un scénario de type MDS qui dessert les métropoles, qui respecte pour moi les objectifs de trafic (je sais le démontrer, mais on n'a pas le temps de le faire), quasiment identique au scénario proposé par le Copil.

Vous allez voir comment il pourrait se construire. Première phase : je prends exactement le scénario du Copil qui traverse Marseille en souterrain, je fais la même chose dans la Vallée de l'Huveaune, je dessers Toulon par la gare de Toulon centre, ce que tout le monde veut, soit en surface soit en souterrain. Dans le sillon permien, je retiens l'une des alternatives qui nous est proposée, celle de longer au maximum l'emprise existante. Après l'Est Var, la gare du Muy, je fais comme prévu dans le scénario qui est demandé par le Copil. Qu'est-ce que je fais simplement ? Je dis : j'essaie de voir si je peux me limiter complètement à la ligne classique, c'est-à-dire ne pas sortir des emprises existantes. Je m'aperçois que, presque partout, on pourrait faire 3 voies sans trop perturber. Donc je dis : faisons 3 voies, cela va donner plus de souplesse et cela ne va pas faire perdre beaucoup de temps même si l'on prend les virages. Si les trains s'arrêtent à Toulon et qu'ils redémarrent, ils vont prendre du temps pour redémarrer et prendre leur vitesse. Donc la différence de temps par rapport à une ligne nouvelle ou par rapport à une ligne panachée, elle est de 5 à 10 minutes entre Toulon et Est Var.

Je fais une phase supplémentaire et je dis : le scénario hybride en Y, comme l'a suggéré Yves Cousquer, mais cela n'a pas été étudié derrière, c'est d'abord ce que je viens de présenter, c'est-à-dire un scénario MDS qui est dans les quatre scénarios. C'est probablement celui qui a la faveur de la majorité des gens, y compris de la FNAUT. J'ajoute (cela peut coûter peut-être un peu plus cher) d'aller vers Brignoles ou pas, mais d'essayer de desservir le Centre Var pour permettre au tiers des trains qui ne passent pas par Toulon et qui ne s'y arrêtent pas de bénéficier d'une vitesse plus rapide et d'éviter de construire une 4ème voie dans le sillon permien.

Les avantages, on les voit.

Les éléments de réponse aux objections que je comprends fort bien. Est-ce que cela coûte plus cher ? Je n'en sais rien tant qu'on ne l'aura pas étudié. Quand on dit que le scénario MDS fait 2 millions de passagers en plus par an que le scénario CDA, je ne suis pas dans le scénario CDA et les 2 millions de passagers, ce ne sont pas des gens qui montent à Toulon dans des LGV, ce sont des gens qui montent un peu partout et qui montent aussi à Toulon dans des TER. Là, on peut faire le nombre de passagers TER et le nombre de passagers à Marseille et à Nice, il ne change pas, sauf que, pour ceux de Nice et de Cannes qui, aujourd'hui, prennent l'avion pour Paris, comme cela va aller plus vite, il y aura peut-être un meilleur report modal. Donc j'aimerais que l'on étudie l'avantage socio-économique de cette solution.

Il y aura de nouvelles oppositions locales parce que, forcément, cela passe quelque part. Je ne sais pas où, que l'on nous propose des fuseaux comme on nous propose aujourd'hui.

C'est plus difficile pour RFF de gérer, mais RFF en France, partout, n'arrête pas de gérer des réseaux maillés et de faire passer des trains sur des lignes qui vont à droite, à gauche, etc. Donc ce n'est pas un argument.

La FNAUT dit : il y aura moins de TGV à Toulon. Je pense que ce n'est pas un vrai problème parce que, s'il y a des passagers, la SNCF ira les servir. Il y avait dans toutes les études jusqu'à maintenant des éléments qui montraient que le nombre d'arrêts à Toulon dans le cas CDA ou dans le cas MDS était sensiblement le même. Nous avons le droit, nous, hommes et femmes du sillon permien, de demander que cette variante qui n'est pas une variante complètement débile et en dehors du sujet, soit étudiée avec le même niveau de sérieux et que l'on puisse avoir des éléments pour choisir.

Philippe CRETIN - Vous vous doutez bien que je suis la SNCF, je suis un exploitant ferroviaire. De par ma fonction, j'exploite aussi des chemins de fer privés. Quand j'ai un train qui va de Marseille à Nice en passant par là à 300 à l'heure, je ne vais pas me perdre à Toulon pour desservir à Toulon. J'ai deux choix : soit je fais demi-tour et je reviens ici parce que ce sera beaucoup plus rapide que de prendre le sillon permien. Il ne faut pas oublier qu'aujourd'hui, nous roulons à 150 km/h dans les lignes droites et nous descendons à 120 voire 110 dans les courbes, particulièrement à Gonfaron et à Solliès.

Frédéric-Georges ROUX - Sur 35 km de longueur, quelle est la différence ?

Philippe CRETIN - Ce n'est pas 35.

Frédéric-Georges ROUX - Allez, 50.

Philippe CRETIN - Le problème n'est pas là. Quand le train arrive en cul-de-sac à Marseille, on est obligé d'attendre 20 minutes pour le remettre dans l'autre sens, le temps que le conducteur descende de la locomotive et remonte la rame. Si c'est une double rame, cela prend encore plus de temps. Malheureusement, comme on compte le temps sur une simple rame, les TGV à Toulon, un sur deux arrive en retard. Donc il faut prendre le surcoût de temps et le surcoût de changement de sens à Toulon : je vous le dis tout de suite, en exploitation, c'est une fortune. Donc la SNCF, surtout qu'aujourd'hui, elle est près de ses sous, et d'autant plus que le TGV ne rapporte pas autant d'argent qu'elle aimerait, elle va aller au plus simple. Elle va dire : « messieurs les Toulonnais, les trains terminus Toulon, on continue », c'est-à-dire les parisiens parce qu'il n'y a aucun autre train terminus Toulon. Moi qui suis hyérois, je suis très content parce que, du coup, ils vont tous aller à Hyères parce qu'on ne les laissera pas garés à Toulon pour une question de prix de surface d'emprise. Donc cela va tripler le nombre de TGV qui iront à Hyères. Moi, personnellement, Philippe Cretin, je suis tout gagnant, mais enfin, à un moment donné, il faut réagir au niveau de l'agglomération. Autrement dit, les Toulonnais vont être obligés de prendre le TER pour aller chercher leur train à Marseille. Si je commence à prendre le TER qui fait omnibus tout le long, je prends ma bagnole et je vais directement à Aix et on va continuer à grossir ces parkings d'Aix qui prennent des hectares et des hectares. Pour nous, usagers des transports, on devrait partir de chez nous en car et arriver à destination en car en passant par le train. A partir du moment où je prends ma voiture pour aller chercher le train à perpète, c'est que, quelque part, la chaîne des transports n'est pas bonne.

On a mis beaucoup d'eau dans notre vin entre il y a quelques années et aujourd'hui. Je suis tout à fait de votre avis, il faut mixer la ligne entre Toulon et Est Var. Nous pensons que, si l'on arrive en pointe à 220 km/h, on arrivera à peu près à tenir un horaire correct vis-à-vis des Niçois. Ne nous leurrions pas, on n'arrivera pas à faire Paris-Nice en moins de 4h, donc de toute manière, l'avion restera pertinent, d'autant plus qu'à Nice, nous n'avons pas de distance entre la ville et Nice puisque l'aéroport est dans la ville, c'est un cas particulier, unique pratiquement au monde ou presque. Donc arrêtons de faire cette bataille Paris-Nice, mais par contre, faisons la bataille pour qu'il y ait moins de personnes sur l'autoroute et que l'on fasse des Marseille-Toulon-Nice. Toulon est quand même la 9ème agglomération de France, on l'oublie peut-être fortement. Nice, c'est grand, Cannes, c'est grand, mais Toulon, c'est grand aussi. Attention, si on fait cela, on ne fait plus du tout la même desserte TGV. Si on part dans ce sens-là, on va être perdant au niveau de l'agglomération et puis l'agglomération de Toulon continuera à péricliter et un jour peut-être, on pourra planter de l'AOC dans Toulon. Sachez aussi que, de toute manière, jamais les trains ne viendront faire le crochet à cet endroit-là.

Frédéric-Georges ROUX - C'est une caricature. Je n'ai jamais dit que les trains feraient demi-tour et que ce serait plus rapide d'aller de Toulon au Luc par la ligne classique.

Jacques MICHEL - C'est une proposition intéressante, mais ce n'est pas le cadre de notre concertation d'aujourd'hui.

Adrien PARROT - Avec le scénario hybride, je vois que le bassin AOC de Bandol est beaucoup moins impacté qu'il le sera avec le scénario MDS. Je vois que le sillon permien et l'AOC Côtes de Provence qui comporte 41 communes sera moins impacté également. Après, il y a beaucoup de manières d'appréhender les sujets, on nous l'a rappelé ce matin à l'EDD agriculture. Certes, sur la question de la desserte et de la rapidité, vous avez certainement raison, mais il y a aussi d'autres facteurs à prendre en compte.

Véronique BACCINO - Je suis aussi adjointe à l'agriculture, c'est pour cela que je permets de parler aussi d'agriculture. Vous avez bien trié, il y a les vignes, il y a les oliveraies et il y a les terres agricoles. Pour moi, la terre agricole, j'additionne tout et je n'obtiens pas le même chiffre que vous : on approche des 40 %.

Jacques MICHEL - 25 % plus 7 % égale 32 %. Si l'on rajoute les prairies, cela fait 35 %.

Véronique BACCINO - La prairie, on ne sait pas ce que c'est, il faudra le préciser. C'est peut-être une zone agricole en jachère. J'ai bien saisi qu'il n'était pas encore affiné, mais je suis là pour vous faire remonter les détails.

Egalement, vous avez séparé les zones d'activités. Je voulais préciser qu'une zone agricole est aussi une zone d'activité.

Jacques MICHEL - Je comprends votre distinction, mais on ne va pas faire trop de sémantique.

Véronique BACCINO - Pour moi, c'est important, parce que je vois des pourcentages qui me choquent davantage.

Jacques MICHEL - Une vigne et une oliveraie, c'est la même chose, ce sont des plantations pérennes : on plante et on en a pour 20, 30, 40, 50 ans. Alors que la prairie ou la terre agricole...

Véronique BACCINO - La prairie, c'est vaste, cela ne rentre dans aucun cadre urbanistique.

Nicolas ALLA - On peut convenir ensemble de faire des sous-totaux « zones agricoles ». Le but, ici, c'est de comparer. Cela, c'est dans le cas où l'on double la voie. Puis, au fil de vos travaux, on rajoutera des colonnes pour tous les cas de passage possibles pour que l'on puisse comparer les impacts sur les différents types d'occupation.

Véronique BACCINO - J'ai entendu Monsieur Roux dire « ce sera peut-être plus cher ». Je le dis à chaque fois que l'on se rencontre, ce sera forcément la plus chère parce que l'on veut que personne n'économise sur notre territoire. Il ne faudra pas passer dans les terres agricoles, il faudra faire attention aux zones urbanisées. On veut que tout soit fait avec précaution. Donc forcément, ce sera cher, mais cela, ce n'est plus notre problème. Si ce n'est pas dans nos moyens, on ne peut pas vivre au-dessus de nos moyens, on passe ailleurs. Moi, je veux que l'on respecte le territoire, ici, on le vaut.

Jacques MICHEL - Quand vous dites « plus cher », c'est quelle solution ? Le scénario MDS ou le scénario que propose M. Roux ?

Véronique BACCINO - Je dis simplement que l'on ne doit pas se fixer sur un critère d'économies. Si c'est cher, c'est que l'on prend des précautions. Moi, cela ne me dérange pas si c'est cher et, si l'on n'a pas les moyens, on verra.

André GILLET - C'est très intéressant de voir cette option d'aménagement sur place de la ligne. Il faudrait la comparer, comme tu l'as proposé, Nicolas, au shunt et à l'option qui a été proposée aussi de suivre l'A57. Là, on verrait si les pourcentages évoluent.

Par rapport à l'explication sur le scénario hybride, je voudrais donner la position suivante. Quand on regarde l'impact de la 3ème voie, avec les dénivellations des passages à niveaux, avec les augmentations d'emprise qui seraient la moitié + la piste de chantier, avec le rétablissement de toutes les communications qui sont les mêmes que l'on fasse 3 ou 4 voies, quand on fait un calcul sur les 55 km, la différence est entre 10 et 12 minutes, elle n'est pas de 5 minutes. Il faut quand

même le regarder de manière concrète compte tenu des différences de vitesses entre les deux solutions.

Dernier point, je rappelle que l'objectif aussi bien de la région PACA que de l'agglomération toulonnaise est de faciliter des domicile-travail autour de l'agglomération toulonnaise et de pouvoir desservir le cœur d'agglomération à partir des villes périphériques, qu'elles soient situées à l'Est ou à l'Ouest. Dans ce cas-là, si l'on n'a pas de nouvelle ligne à l'Est de Toulon, on est obligé de mettre 4 voies, selon la fréquentation qui sera attendue, au minimum jusqu'à Solliès-Pont voire Carnoules.

D'autre part, on maltraite complètement le déplacement en transport en commun pour les domicile-travail, ce qui a été la demande unanime de l'ensemble des groupes de travail, par rapport à l'agglomération toulonnaise. Donc l'agglomération toulonnaise est marginalisée deux fois, elle est marginalisée au niveau de ses transports du quotidien par la diminution des fréquences et des liaisons TER et elle est marginalisée par le fait que l'on arrête beaucoup moins de TGV à Toulon et que donc l'on dessert moins bien l'agglomération.

Jean RAIMOND - J'étais à la réunion de Toulon et je suis surpris par le compte rendu que vous nous faites sur la réunion de Toulon. La quasi-unanimité du groupe est allée dans le sens de cette solution hybride. Les gens représentaient les populations, les territoires. On est aujourd'hui ici encore dans une réunion géographique de territoire et on se retrouve en fait avec un parti-pris toulonnais qui ne nous concerne que de très loin, avec des gens de la FNAUT qui n'habitent pas dans le secteur et qui ont un parti-pris de hyérois qui ne nous concerne pas. Pour la grande majorité des gens qui vivent dans le sillon permien, cette solution hybride satisfait tout le monde, on le dit sans cesse et, en fait, on nous ramène sur des questions qui ne sont pas les nôtres. Dans votre compte rendu sur Toulon, vous auriez pu préciser la volonté qu'il y avait vers la solution hybride, vers la solution en Y qui est quelque chose qui suit ce dossier depuis des mois voire des années et qu'en permanence, vous mettez sous le coude simplement parce qu'il y a M. Cretin de la FNAUT PACA qui vient nous dire « nous, on veut ça ». Là, vous avez des élus qui représentent des dizaines de milliers de personnes et, en fait, on a M. Cretin qui arrive de Hyères et qui vient nous dire : « voilà ce qui est bon pour vous ».

Catherine ALTARE - Je voudrais revenir sur le tableau. L'emprise de 20 m ne prend pas en compte les 10 m de travaux de chaque côté. On est loin des 12 hectares au km qui ont été annoncés.

Emilie REYNARD - L'emprise, c'est 20 m de part et d'autre de l'axe de la voie existante.

Catherine ALTARE - C'est au moins 160 hectares alors.

Emilie REYNARD - Non, on déduit la largeur de la ligne existante.

Jacques MICHEL - On élargit de 10 m de chaque côté.

Nicolas ALLA - Dans les 12 ha/km, vous avez cet élargissement fois la longueur, et après, vous avez les surfaces ponctuelles de rétablissement routier, de dénivellations de passages à niveaux, etc.

Le 100 à 120 m moyen, c'est le chiffre que l'on a obtenu en prenant toutes les lignes nouvelles en France et en le divisant par le linéaire complet de lignes nouvelles. Donc c'est une moyenne très solide, mais c'est une très grande moyenne.

Frédéric-Georges ROUX - Pour t'aider, les 120 m, c'est une moyenne si l'on fait une ligne nouvelle intégrale ou sur les shunts en ligne nouvelle. C'est un peu moins d'emprise si l'on se contente de longer la ligne existante en lui rajoutant deux voies.

Nicolas ALLA - Vous avez des cas à 30 m et puis, au droit d'un rétablissement routier, le rétablissement routier, il faut aller le chercher sur quasiment 500 m de large. Donc, encore une fois, c'est une moyenne. Vous n'aurez pas les 100 m partout.

Pour répondre à M. Gillet sur le tableau, pour montrer le tableau de ce que cela serait sur des shunts ou des bouts de voies nouvelles, on ne pourra le faire que quand, avec vous, on aura regardé où l'on passe.

Patrick REYGADES - Je voudrais simplement rappeler que l'activité économique de la métropole, c'est 50 % de l'activité du département, que les liaisons au sein du SCOT Provence Méditerranée sont essentielles. J'espère que vous avez eu le plaisir de prendre les transports en commun, le TER en particulier, à la gare de Solliès-Pont le matin pour comprendre la nécessité de renforcer ces dessertes au sein de l'agglomération. Il y en a peu et les salariés ont besoin de ce service de qualité. Nombreux sont les salariés de ce secteur qui prennent le train pour aller sur Toulon. Donc il ne faut pas avoir une vision étriquée, on est lié à l'agglomération de Toulon. Même si les 4 scénarios que l'on étudie dans ce groupe-là partent de Solliès-Pont jusqu'à l'Est Var, il faut quand même tenir compte de l'interconnexion avec Toulon.

Nicolas ALLA - Vu la demande de RER (faire des liaisons diamétralisées de La Seyne à Carnoules), cela implique le doublement des voies, dans tous les cas, même en solution hybride, est jusqu'à Carnoules.

Michel BOUISSON - On apprend des choses quand même dans vos réunions. Il y en a une qui m'a profondément surpris en réunion du groupe viticulture ; alors que l'on nous avait toujours parlé de 7 ha/km, on nous annonce brutalement 12 ha/km d'emprise des lignes nouvelles. De 7 à 12, cela fait 5 hectares de plus au km. Sur un sillon permien qui fait 120 km, cela fait 600 hectares de plus. Je ne dis pas que c'est 600 hectares de plus de terres agricoles, mais je dis que c'est 600 hectares de plus de terres empruntées par la ligne nouvelle.

Nicolas ALLA - Non, je le répète, c'est une moyenne nationale.

Michel BOUISSON - A la réunion viticulture, celui qui a annoncé ce chiffre a bien dit : ce n'est pas une moyenne basse.

Nicolas ALLA - On était tous les deux à la réunion. Je vais vous refaire la réponse que l'on vous a faite. On vous a répondu que le 7 hectares était un chiffre qui était donné par RFF en 2007-2008. Le chiffre que l'on donne aujourd'hui, en 2011, de 10 à 12 hectares, vient du fait que, depuis, beaucoup de lignes nouvelles se sont construites. C'est une moyenne qui tient compte des derniers projets. Ces projets sont beaucoup plus consommateurs que ceux qui ont vécu jusqu'à 2008. Pourquoi ? A cause des compensations. Aujourd'hui, un projet consomme par la voie, mais il consomme aussi par toutes les compensations qui sont demandées, par exemple, au titre de l'environnement. La moyenne est aujourd'hui de 10 à 12. Je vous préciserai si c'est 10 ou 12.

Michel BOUISSON - C'est 12 qui nous a été annoncé en tous les cas.

Frédéric-Georges ROUX - Ce n'est pas le haut de la fourchette, c'est la moyenne.

Nicolas ALLA - Dans le sillon permien, c'est en appliquant le projet que l'on verra où l'on se situe par rapport à une moyenne. Un élève qui a 14 de moyenne, cela ne veut pas dire qu'il a tout le temps 14, il rentre des fois avec une sale note à 10 et puis, des fois, il fait la joie de ses parents, il rentre avec un 18.

Plus le relief est chahuté, plus vous aurez de déblais et de remblais. Plus vous êtes dans une plaine, collé au fond de la plaine, plus vous serez comme ici à 30 m de large.

Michel BOUISSON - Je ne fais que reprendre vos chiffres.

Nicolas ALLA - Vous ne pouvez pas dire que, dans le sillon permien, ce sera 120 m de large, c'est faux.

Michel BOUISSON - C'est ce que l'on nous a dit, je regrette.

Deuxième élément, à la dernière réunion ici, vous nous avez annoncé 12 m de plus d'emprise sur les triplements et quadruplement des voies existantes. Maintenant, on est à 20 m. Moi, j'ai encore

quelques doutes sur la réalité des 20 m, je pense que ce sera plus. Plus 10 m de chaque côté pour les travaux.

Nicolas ALLA - Non, c'est 2 x 5 mètres.

Frédéric-Georges ROUX - Je ne suis pas d'accord, comme tu vas élargir, tu vas mettre des équipements, des pelles, etc.

Nicolas ALLA - Il faut que cela circule le long pour pouvoir approvisionner.

Michel BOUISSON - Peu importe, ne chipotons pas là-dessus, quoi qu'il en soit, il y aura les emprises de travaux.

Troisièmement, je voudrais bien que l'on nous représente la diapositive très intéressante sur les potentialités de vitesse sur les lignes existantes.

Nicolas ALLA - Je ne suis pas sûr de l'avoir, je vais chercher.

Michel BOUISSON - J'aimerais bien que l'on puisse disposer de cette diapo.

Élément suivant, est-ce que vous pouvez nous mettre à disposition ces diapos que vous nous présentez aujourd'hui ?

Jacques MICHEL - Elles seront sur le site Internet demain matin.

Michel BOUISSON - Élément suivant, je note un inconvénient majeur à l'utilisation des voies existantes : on ne répond pas à l'un des problèmes les plus importants qui avait été soulevé pour la création de cette LGV, la sécurisation du réseau. On va tripler, quadrupler les voies existantes au même endroit, ce qui veut dire qu'en cas de problème majeur, il n'y aura toujours plus de trains qui circuleront. Si c'est un incendie, on est obligé de couper les voies. Si c'est une inondation, malgré les précautions qui seront prises, je doute que l'on puisse répondre à la sécurisation du réseau. Donc c'est un élément qui me semble plaider défavorablement au doublement, triplement, quadruplement des voies.

Enfin, je voudrais simplement dire à M. Gillet qui parle de desserte locale. Desserte locale de quoi et de qui ? Apparemment, dans tout ce qui nous est proposé, c'est le même axe et le même sillon qui est desservi. Et tout le reste du département, il est desservi par quoi ? Quand j'ai présenté une solution alternative il y a 15 jours, je m'intéressais au reste du département parce que le Var ne se résume pas à un axe Fréjus-Toulon.

André GILLET - Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Philippe CRETIN - Qu'est-ce que l'on va desservir ? Nous, la FNAUT, on prône une chose. Effectivement, les TGV grandes lignes font Le Luc – Toulon, mais on titille un peu RFF en disant : nous allons faire passer des TER grande vitesse. Je pense qu'il serait important que l'on puisse desservir d'une manière ou d'une autre Carnoules parce que, je suis d'accord avec vous, la partie brignolaise devrait être à un moment donnée raccrochée. On est tous d'accord, on a une ligne qui existe aujourd'hui qui est utilisée par un train touristique, mais à terme, RFF et la SNCF ont dans l'idée de la rouvrir aux TER. Ce serait intéressant que les TER GV s'arrêtent à Carnoules. Savoir si l'on fait ou pas le passage par Carnoules va changer totalement la donne. Effectivement, cela met à mal l'histoire de faire une ligne nouvelle au bord de l'autoroute parce que, du coup, on ne dessert plus Carnoules et ce serait dommage, parce que, je suis d'accord avec vous, il faut que cette LGV serve au maximum de gens. Nous, en tant qu'usagers du transport, on talonne RFF de manière à trouver une solution pour que, soit par des quais, soit par des aiguillages, la gare de Carnoules soit desservie par les TER grande vitesse qui devraient remplacer à terme les Intercités.

Maintenant, j'ai une question à poser au monde agricole. Bien que l'on soit usagers du transport, on essaye de réfléchir pour qu'il y ait le moins d'impacts. Nous aussi, on habite le Var et on aimerait bien que ce soit balaféré le moins possible. Moi, je trouve qu'avec l'autoroute, on n'a pas été trop regardant. Pour le train, qui prend déjà moins d'emprise que l'autoroute, je pense que l'on

devrait être un peu plus regardant et on est aussi dans une époque où l'on regarde un peu plus sur l'écologie et tutti quanti. Il y a deux ou trois endroits où l'on ne voit pas comment on peut éviter les vignes, à notre avis, cela vaut ce que cela vaut, pour les shunts. C'est surtout le shunt de Solliès qui pose un problème. Les autres, je pense qu'on peut le régler beaucoup mieux. Je vais vous montrer un peu notre idée sur la carte. C'est un trait sur une carte, cela ne vaut pas plus que cela. Notre idée, ce serait de partir de la Farlède, taper le plus rapidement possible sur la montagne où, là, théoriquement, il n'y a pas de culture, et redescendre par là. Sachant que, dans ce coin-là, on est dans une plaine alluvionnaire, donc cela me semble difficile de faire un tunnel. Si l'on décaisse une tranchée, que l'on recouvre derrière et que l'on met à un niveau à définir de la terre végétale que l'on a déplacée, est-ce que la vigne peut repousser correctement, au bout de 5, 6, 7 ans ?

Véronique BACCINO - Merci de poser la question. C'est déjà pas mal de s'en inquiéter parce qu'il y a certaines personnes qui ne s'en inquiètent pas du tout.

La zone que vous proposez, elle passe sous les Maurettes et elle traverse la plaine de Pierrefeu en son centre. Déjà, dans la plaine de Pierrefeu, il n'y a pas rien, il y a des vignes, mais il y a aussi l'aéroport, il y a le hameau et il y a le village.

Philippe CRETIN - Non, ce n'est par là.

Véronique BACCINO - Si.

François GROELL - Une AOC est liée à son emplacement géographique et à son terroir, donc on ne reconstitue pas une AOC sur une tranchée technique, c'est inenvisageable.

Jacques MICHEL - Madame Chevret.

Nadyne CHEVRET - Je représente une association qui, depuis de nombreuses années, suit les différents projets de cette LGV. Depuis 2009, nous continuons de suivre le projet. Nous sommes aujourd'hui très étonnés que des élus s'opposent de façon assez virulente à l'impact sur leur propre territoire puisque c'était bien ce qui était écrit dans la lettre ministérielle depuis 2009, on est quand même en 2011.

D'autre part, nous essayons d'avoir la mise à disposition de tous les documents sur ce projet et nous n'y arrivons pas. Pour preuve, nous demandons la mise à disposition depuis assez longtemps de la convention de financement qui régit ce projet. Dans cette convention de financement, il y a des termes, que nous avons demandé à RFF récemment d'explicitier pour tous. Lors du Coter, M. le Préfet a demandé qu'on lui explicite « ligne nouvelle », « ligne en site propre », etc. Nous avons simplement repris le terme de la convention de financement, que nous avons réussi à nous procurer...

Frédéric-Georges ROUX - Elle est en ligne.

Nadyne CHEVRET - D'accord, très bien. Sur cette convention, il est dit que « ce projet de ligne privilégiera l'emprise des couloirs ferroviaires existants ». Nous avons demandé à RFF quels sont ces couloirs ferroviaires dans le Var, mais nous n'avons pas eu de réponse à ce jour.

Nicolas ALLA - Pour répondre à votre question, vous avez à l'écran l'emprise du couloir ferroviaire qui est teintée. Ce document est tiré du système d'information géographique de RFF où sont recensées toutes les propriétés de RFF. Le document suivant, c'est la même chose sur le site Géoportail, que vous pouvez consulter de chez vous, en activant la couche parcellaire. Je mets les deux à côté. On va vous faire les sorties de notre SIG qui s'appelle GeoPrism, mais très rapidement, vous pouvez l'avoir chez vous si vous prenez Géoportail, la couche parcellaire, vous avez exactement la même chose.

Ceci étant dit, quel est l'intérêt de travailler tout de suite sur l'emprise foncière, étant entendu qu'il ne nous semble pas que ce soit une contrainte à l'heure actuelle ?

Nadyne CHEVRET - Ce n'est pas l'emprise foncière que nous voulons. On nous parle des couloirs ferroviaires existants. Donc on voulait savoir quels sont ces couloirs ferroviaires existants dans le Var. A l'heure actuelle, il y a des propositions différentes. Il faut savoir que c'est le Copil qui finalement dirige toutes ces études. Si l'on doit modifier les zones d'études, il faut le faire remonter très rapidement au Copil. Le prochain Copil va se réunir pour choisir un scénario voire un fuseau. Donc les propositions qui sont faites de part et d'autre à l'heure actuelle ne peuvent pas être prises en compte, me semble-t-il, puisque, dans la convention de financement, il est bien dit que ne doit être dérogé à aucun critère de ce qui a été validé.

Nicolas ALLA - Je ne comprends pas votre question.

Nadyne CHEVRET - S'il n'y a pas de Copil qui se réunit pour accepter que l'on discute d'autres propositions...

Nicolas ALLA - Qu'est-ce que vous comprenez dans le mot « couloir » ?

Nadyne CHEVRET - C'est justement la question que je pose.

Nicolas ALLA - C'est ce qui est marqué dans la lettre ministérielle, c'est-à-dire que vous restez au plus proche des emprises.

Nadyne CHEVRET - Le mot « couloirs » est au pluriel.

Jacques MICHEL - Parce que cela concerne toute la région. On parle des couloirs de Marseille, de Nice, de Cannes, etc. ce n'est pas uniquement ceux du sillon permien.

Jean-Pierre MALASPINA - Les emprises RFF, est-ce que c'est plus large que la voie + les remblais ou est-ce uniquement la voie et les remblais ?

Nadyne CHEVRET - On demande des précisions parce que l'on n'a pas possibilité de voir les études ni les cahiers des charges qui devaient être mis à notre disposition.

Nicolas ALLA - En général, l'emprise foncière correspond au pied de talus plus éventuellement une voie de service ou de dégagement. Vous pouvez avoir des décrochements au droit d'anomalies qui sont, ici, un passage inférieur. Cela correspond à peu près au profil en travers que l'on a vu tout à l'heure. Mais encore une fois, dans la discussion que l'on a, c'est de savoir quand on passe au plus proche de la voie actuelle, peu importe où est la limite foncière. Je ne comprends pas pourquoi vous vous accrochez sur cette donnée foncière.

Nadyne CHEVRET - On ne s'accroche pas dessus. Le Carnoules-Gardanne fait-il partie des couloirs ferroviaires ?

Nicolas ALLA - Le couloir ou l'emprise, c'est jusqu'où l'on peut aller sans gêner personne.

Nadyne CHEVRET - Le Carnoules-Gardanne fait-il partie des couloirs ferroviaires ?

Nicolas ALLA - Vous faites une analyse quasi juridique d'une phrase sans vouloir en comprendre le sens. On est typiquement dans ce que l'on discute tous ici : est-on capable de doubler la voie tout en ne mordant pas sur les vignes, l'agriculture, l'activité, etc. ? Il faut le prendre dans le sens de : est-on capable de passer la 2ème voie sans mordre sur autre chose que des délaissés ?

Nadyne CHEVRET - Lorsque l'on vous demande des précisions sur certains termes, on n'a jamais de réponse précise. Donc je repose la question. Quand je lis ce qui est écrit « l'emprise des couloirs ferroviaires existants », j'aurais bien voulu savoir dans le Var à quoi ce correspondait. C'est tout. Est-ce que c'est PLM ? Est-ce qu'il y en a d'autres ? Parce qu'il y a d'autres couloirs ferroviaires dans le Var.

Jacques MICHEL - Je pense que « couloir ferroviaire », c'est comme « couloir rhodanien », mais c'est un avis personnel.

Philippe CRETIN - Ce que veut Mme Chevret, c'est exactement la propriété foncière de RFF, est-ce que cela colle pile poil au remblai ou est-ce que cela dépasse un peu, auquel quoi on pourra en jouer.

Nicolas ALLA - Aucun souci pour qu'on le fournisse, mais je répète que ce n'est pas un enjeu, si ce n'est que cela coûtera plus cher parce qu'il y aura plus d'acquisition foncière. Je rejoins là complètement Mme Baccino, je ne dis pas que l'on se moque du prix, mais le bon projet, s'il faut acheter 2 m2 de friches ou de délaissés, on achètera 2 m2 de friche, on ne va pas s'empêcher de passer la limite foncière du géomètre. Pour moi, la limite foncière n'est pas un critère.

Nicolas ALLA - Si l'on vous fournit l'emprise cadastrale des propriétés RFF, est-ce que l'on a répondu à votre question ?

Nadyne CHEVRET - Ce sera déjà une 1ère réponse.

Nicolas ALLA - C'est un travail de bénédictin de sortir cela. Est-ce que cela vaut le coup de mettre des moyens là-dessus, sachant qu'au stade où l'on est, au niveau du scénario et même au niveau du fuseau, l'emprise foncière n'est pas un critère de choix.

Philippe CRETIN - Techniquement, on travaille au fuseau, mais les gens qui sont autour de cette table disent : après, si l'on peut aller plus loin que le fuseau et faire une proposition que tout le monde admet, c'est encore mieux pour RFF. Cela ne vous empêche de déclarer en DUP le fuseau, mais cela vous permet déjà d'avoir un travail de fond. Si on peut l'avoir travaillé d'ici le mois de janvier, ce sera encore plus pratique pour tout le monde.

Nicolas ALLA - Ce que l'on évoque là, c'est l'enquête parcellaire liée à la DUP, qui est un boulot phénoménal.

Philippe CRETIN - Je crois que l'on ne s'est pas compris. Ici, la moitié des gens voudraient bien savoir où cela va passer et le fuseau, pour eux, reste très large. Cela inquiète tout le monde.

Frédéric-Georges ROUX - Vous, vous habitez ailleurs, laissez parler les gens qui sont dans le groupe géographique.

Philippe CRETIN - Je pose une question, justement parce que je ne suis pas d'ici. Cela ne va pas plus loin.

André GILLET - Il y a peut-être une confusion dans le débat. Il est évident que, suite à la concertation, RFF sera obligé de présenter des dossiers. Notamment dans son dossier de DUP, il faudra qu'ils comparent différentes possibilités, différents tracés et qu'ils justifient que celui qu'ils proposent pour être déclaré d'utilité publique est celui qui a le meilleur rapport coût-efficacité en quelque sorte et absence de nuisances. Donc ce qui est demandé, ce sera forcément fourni par RFF dans le cadre de la DUP, ils ne pourront pas s'en exonérer puisque les textes qui régissent les déclarations d'utilité publique sont faits comme cela. Il faut faire une étude d'impacts, il faut comparer différentes solutions, il faut comparer les avantages et les inconvénients des différentes solutions.

Quand on raisonne sur les emprises RFF, il faut savoir que, même dans les zones de gare comme à Carnoules, il y a une partie qui est RFF et il y a une partie qui est SNCF parce qu'il y a une partie qui est liée à l'infrastructure et une partie qui est liée à l'accueil des voyageurs. Tout ce qui est lié à l'accueil des voyageurs et des frets, c'est SNCF et ils sont en bagarre permanente, à tel point qu'ils ont monté une commission de conciliation qui est arbitrée par un ministre pour savoir comment ils se partagent les territoires. La demande est justifiée en soi, mais par rapport à l'enjeu qui nous préoccupe aujourd'hui de savoir globalement quel scénario on adopte, c'est à la marge. C'est cela que je voulais dire.

Jacques MICHEL - Je rappelle que la convention de financement dont parle Mme Chevret n'est pas la convention de financement du projet, c'est la convention de financement des études actuelles. Cette convention perdurera jusqu'à l'enquête d'utilité publique, c'est-à-dire dans 3 ans.

Aussi, cette analyse parcellaire se fera sur le fuseau sélectionné, dans le détail. Donc elle sera bien faite. Faut-il la faire sur tous les fuseaux possibles ? A mon avis, c'est hors du sujet.

André GARRON - Aujourd'hui, il y a pas mal d'élus ici. Il y a eu deux actions. Jusqu'à maintenant, les élus ont été absents, je le reconnais, pour des raisons d'information et puis de déplacement de ligne. Les élus ont été absents et les associations ont mené le débat. Heureusement, et on s'en sert.

Maintenant, la ligne va passer. La plupart des gens ici sont contre cette ligne des métropoles, parce que l'on voit très bien les dégâts considérables qui vont nous impacter. Maintenant, on nous met devant le fait accompli. La LGV se présente à l'entrée du sillon permien à La Farlède, elle va nous traverser. Le seul débat que nous ayons, le seul combat que nous puissions avoir, nous élus, maintenant, au nom de nos populations, c'est que les nuisances soient les plus faibles possibles. Cela ne va pas être facile. Hier, j'ai lancé le trajet idéal pour nous, qui nous impacterait le moins possible. Evidemment, Cuers dit : tu te débarrasses, tu nous laisses le bébé. Mais on n'en est pas à l'enquête parcellaire et aux travaux. Ce trajet, pour nous, ne peut passer que là et notre combat se résumera uniquement à cette possibilité. Il n'y aura pas d'alternative, ce sera ça ou rien. Mais maintenant, à la sortie de la ville, il va falloir travailler à minimiser l'impact sur Cuers.

Pour ménager totalement la commune de Cuers, on ne peut pas accepter que la ligne nouvelle en voie propre passe au milieu de notre plaine. Ce serait idéal pour vous, mais ce n'est pas possible. Donc tout ça, ce sera une suite de compromis, de compromis intelligents. Il faut arriver à ce que l'on nous propose des choses acceptables pour toutes les communes. Il y a des impératifs techniques qui ne sont pas les mêmes les uns pour les autres. A Cuers, on peut se servir des emprises existantes, à Solliès-Pont, on ne peut pas se servir des emprises existantes, donc on ne peut pas traiter le problème de la même façon. Je crois que ce sera le problème des bureaux d'études et je crois que ce sera long. Il y a, je l'espère, une meilleure concertation que celle qu'il y a eu jusqu'à maintenant, de façon à ce que l'on fait dans une commune n'impacte pas ce qui est fait en amont ou ce qui va se faire en aval. C'est tout. Je crois que l'enjeu, c'est ça.

Véronique BACCINO - Mme Chevret vous demandait toutes ces précisions parce qu'elle voudrait... On part des études, on réfléchit tous, mais il y a peut-être aussi d'autres solutions avec les emprises existantes, tout au moins déjà pour délester certains TER, qui permettraient peut-être d'avoir des lignes moins larges. Je n'en sais rien, je ne suis pas technicien du rail, mais je pense que c'était pour ça. Il y a quand même des lignes qui sont très peu utilisées. Là, il y a quand même une emprise, ou un sillon, je ne sais pas, il y a quelque chose qui existe. Je sais bien que l'on n'y fera pas un TGV, mais cela existe et il y en a peut-être d'autres que je ne connais pas. C'est sans doute pour cela, je suppose, Mme Chevret, est-ce que c'est dans cet esprit-là aussi ?

Nadyne CHEVRET - Mme Chevret voulait savoir exactement ce qu'il en était du réseau actuel, ces fameux couloirs ferroviaires, savoir aussi ce qu'entendait le Copil par ces termes-là puisque c'est le Copil qui a lancé cette convention de financement pour la poursuite du projet. Ce qui a été proposé par M. Roux, je ne sais pas si cela rentre dans l'un des fameux couloirs ferroviaires existants. Donc il y a des tas d'interrogations et on se pose des questions. C'est tout.

Véronique BACCINO - Je remarque que l'on se projette toujours très loin avec la LGV, ce qui est bien d'ailleurs, puisqu'il y a quand même des financements et puis, il faut essayer de se projeter loin. Mais là, on se projette loin, mais uniquement en parlant de transport. Donc moi, je me pose la question, parce que j'essaie de penser de temps en temps : dans 50 ans, 100 ans, qu'est-ce que l'on fera ? Est-ce que l'on parlera de transport ou est-ce que l'on aura besoin de se nourrir ? Je ne sais pas, je me pose des questions. Là, vous êtes en train d'essayer de taper dans le grenier, c'est la réserve du Var, c'est le grenier du Var. Faites attention parce que c'est très fragile. Un petit impact qui va vous sembler minime parce que, pour vous, ce sera de simples chiffres, va être multiplié par cent ou par mille, simplement parce qu'il y aura un découragement de l'agriculteur, il n'y en aura plus. Les jeunes agriculteurs, ils commencent à se compter sur les doigts de la main. Je suppose que, vous-mêmes, vous mangez, est-ce que vous vous posez la question, quand vous

avez une assiette devant vous, d'où vient le produit. Parce que moi, à ce jour, tout ce qui vient du Japon, je l'évite. On ne sait pas ce qui peut arriver d'ici 50 ans. Peut-être que l'on sera content aussi. Pour le moment, on a des vignes. Peut-être que, plus tard, on pourra mettre autre chose que des vignes ou des oliviers si l'on doit se nourrir.

Nicolas ALLA - Je vais juste répondre à Mme Chevret. La notion de couloir ferroviaire, je ne la maîtrise toujours pas. Tout couloir ferroviaire jusqu'à 2040 et pour 150 ans est inscrit sur ce document (« les objectifs de desserte dans le Var »). Vous évoquez Carnoules-Gardanne, vous le voyez ici en grisé. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie que ce n'est pas dans l'emprise des études dont nous parlons ici, mais dans le cadre des contrats de plan Etat-Région (CPER), la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne est à l'étude. Là où vous voyez la cohérence des deux : les traits bleus qui finissent à Carnoules se prolongent ensuite sur le Carnoules-Gardanne car tout le schéma de desserte que l'on étudie ici est mis en cohérence pour qu'un jour, cela puisse partir sur Gardanne-Aix. Pour répondre à votre question, le Carnoules-Gardanne est pris en compte en ce sens que c'est cohérent avec les schémas de desserte qui sont évoqués, c'est-à-dire que tous les horaires de train qui seront calculés ici seront cohérents avec les connexions sur le Carnoules-Gardanne. Par contre, les bureaux d'études qui sont ici ne travaillent pas sur Carnoules-Gardanne parce que c'est fait dans le cadre des financements des contrats de plan Etat-Région. La convention de financement LGV ne finance pas les études Carnoules-Gardanne, c'est financé d'un autre côté, d'où le grisé qui est ici. Mais techniquement, rassurez-vous, la cohérence à Carnoules est assurée.

Daniel DRIE - Je suis arrivé en retard, j'espère que ma question n'a pas déjà été posée, dans ce cas-là, veuillez m'excuser. Quand la ligne serait terminée, à quelle vitesse circuleraient les TGV sur cette ligne ? Quelle cadence ? Quel serait l'impact sur les populations ?

Nicolas ALLA - Vous n'avez rien manqué au début de cette séance sur cette question. Par contre, c'était des éléments généraux que l'on a vus la semaine précédente, donc je vais les rappeler. Dans le projet LGV PACA, la grande vitesse n'est pas un objectif. On a un objectif de desserte, de fréquence, et la performance de vitesse que l'on souhaite, c'est une performance suffisante pour être concurrentiel sur la route et l'avion. Notamment, l'objectif qui est fixé est faire Marseille-Nice en 1h, soit 220 km/h de moyenne. Dans les référentiels techniques de grande vitesse, techniquement, la grande vitesse commence au-dessus de 220, donc on est au plancher bas de la grande vitesse en moyenne. De Marseille à Nice, cela ne fera jamais du 320. Localement, là où il y a des courbes, on va tomber plus bas ; dans les lignes droites, on va pouvoir ré-accélérer, avec des temps de latence parce que ce n'est pas une petite voiture de tourisme. Quand on fait Marseille-Nice en 1h, cela vous fait une moyenne de 220-230 km/h.

Daniel DRIE - D'une manière générale, dans les zones urbanisées, le TGV passe à combien ?

Nicolas ALLA - Je vais laisser mes collègues techniques vous donner cela.

Daniel DRIE - Le TGV à Cuers passerait à combien ? Combien il y en aurait ? Quels seraient les impacts et les nuisances sonores sur la population ?

Nicolas ALLA - C'est 8 par heure et c'est de l'ordre de 220 km/h, mais la question que vous posez derrière et sur laquelle il faut que l'on travaille, c'est : à l'approche de ces villes, comment traite-t-on l'insertion ? Parce que je suppose que votre question derrière, c'est le bruit, la vibration et ainsi de suite.

Frédéric-Georges ROUX - C'est 8 par heure en heures de pointe, mais pas 8 par heures toutes les heures.

Daniel DRIE - L'effet réverbération a-t-il été pris en compte ?

Jacques MICHEL - Quand le fuseau sera précisé, il y aura toute une étude d'impact sonore qui prendra en compte l'ensemble de l'aspect volumétrique de l'endroit où cela passe et de la vitesse à laquelle le train passera. Ensuite, il y a des normes qui indiquent, en fonction du nombre de

trains qui passent, le niveau sonore maximal admissible pour le 1er habitant situé là. En gros, si le niveau de bruit est trop fort, il faudra faire un traitement antibruit.

Daniel DRIE - On a l'autoroute, on aura le TGV, on a également l'aérodrome : il faut cumuler les nuisances.

Nicolas ALLA - Je mets à l'écran des documents qui datent de 2007. Des groupes de travail de 2007 sont sorties des pistes d'actions (plus d'une vingtaine). Sur ces pistes d'actions, on en a pris 12 à notre compte. On a pris 12 engagements qui relèvent de RFF. Le premier est la protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire. Cela se présente sur des fiches. Ici, vous ne voyez rien du tout, mais vous les lirez chez vous.

Jacques MICHEL - Elles sont téléchargeables sur le site Internet.

Nicolas ALLA - Ces fiches expliquent ce que la loi impose et, en général, RFF a pris l'engagement d'aller plus loin que ce qu'imposent les normes et la législation. Sur le cumul de bruit d'infrastructures, je crois que des engagements sont pris là-dessus, sous réserve, il faut le relire. En tout cas, sur le bruit, vos confrères de l'époque de 2007 ont déjà planché sur des sujets comme cela et ont sorti ces choses sur lesquelles on a dit « OK, on vous suit, on s'engage à cela ». C'est 2007, mais c'est actuel d'aujourd'hui, c'est-à-dire que tout le travail que l'on fait aujourd'hui, il faut que ce soit conforme avec cela.

Frédéric-Georges ROUX - J'étais dans le comité d'études en 2007 sur ce sujet-là. Effectivement, au lieu de prendre la moyenne des bruits, RFF était prêt à prendre les bruits maximum quand le TGV passe, ce qui est quand même plus logique. Mais RFF disait en même temps : voilà les engagements que l'on est prêt à prendre, on va les présenter au comité de pilotage et, si cela coûte plus cher à réaliser de faire cela, peut-être que le comité de pilotage dira « non, on ne fait pas ». Donc l'engagement de RFF, ce n'est pas que ce soit fait, c'est qu'ils vont tout faire pour montrer combien cela coûte pour le faire. Ne soyez pas aussi crédules que ce que l'on vous dit.

Nicolas ALLA - Un engagement est un engagement. Pour devancer certaines questions, on peut les parcourir tous ensemble :

- 1 : bruit ferroviaire ;
- 2 : risque vibratoire ;
- 3 : démarche paysagère ;
- 4 : impact sur l'économie et le patrimoine foncier ;
- 5 : protéger les espèces, les habitats et les fonctionnalités écologiques ;
- 6 : protection de la ressource en eau ;
- 7 : préserver les terroirs et activités agricoles, sylvicoles et prendre en compte les spécificités de l'exploitation viticole ;
- 8 : anticiper les problématiques foncières ;
- 9 : aménagement du territoire : implantation optimale des gares, cohérent avec l'intermodalité ferroviaire du projet mais inscription possible au sein d'agglomération,
- 10 : prise en compte de la vocation touristique du territoire,
- 11 : mise en service rapide du projet même en cas de phasage ;
- 12 : mettre en place des critères de développement durable comme critères de différenciation de l'option envisagée.

Vous le trouvez sur le site Internet. C'est un engagement, donc on le mettra en œuvre.

Jacques MICHEL - Dans la fiche du bruit, quand vous la parcourrez, vous verrez que RFF prend en compte l'état actuel du bruit à un endroit donné.

Max BASTIDE - Je voudrais revenir sur une question de fond que j'ai déjà posé à la 1ère réunion. Nous en sommes à la 2ème réunion. Deux autres vont suivre, au Luc, Cœur du Var. Est-ce que l'on va se diriger vers l'un des 4 scénarios proposés ou est-ce que les maires vont chacun sur leur territoire faire leur petite soupe pour qu'ils aient le moins de nuisances ? Je parle aux élus, et aussi aux associations que l'on soutient. Est-ce que l'on va travailler ensemble et aller sur une orientation commune ou chacun dans son coin – il me semble que l'on nous pousse dans ce sens – à défendre son morceau comme on dit ? Est-ce que l'on peut parler d'une même voix ? C'est difficile, on le sait. Est-ce qu'il y a cette orientation-là ? Ou est-ce qu'il y a un scénario proposé, qui sera discuté ou pas ? Je voudrais savoir au Luc, pour la 3ème réunion, où l'on se dirige.

Jacques MICHEL - La question est posée aux élus.

Véronique BACCINO - Je regrette d'avoir à poser cette question, parce que je pense que l'on n'en est pas là, mais je vais la poser quand même. Le maire de Solliès-Pont ne veut pas que l'on passe sur les voies de Solliès-Pont. C'est vrai que ce n'est quasiment pas possible. Nous, sur Cuers, on a la chance de pouvoir utiliser les lignes existantes. Je voudrais savoir comment vous allez rejoindre les lignes existantes, tout en regrettant d'avoir à vous poser cette question parce que je pense que l'on n'en est pas là. C'est une question qui nous tient à cœur, le maire de Cuers et moi. C'est bien de protéger Solliès-Pont, et je le conçois, mais nous voulons aussi protéger Cuers.

C'est vrai que, 6 km de tunnel, ce n'est quand même pas grand-chose quand on pense à tous les impacts que vous allez rencontrer. Je l'ai déjà dit tout à l'heure, je ne veux pas que ce soit la ligne la moins chère. Ce sera la plus chère forcément, et ce n'est pas mon problème. Si l'on vit au-dessus de nos moyens, tant pis, mais je ne veux pas que l'on économise ici. 6 km, ce n'est rien du tout.

Nicolas ALLA - Sur ce point, vous avez remarqué que chacun des scénarios ont des coûts relativement proches, même si l'on parle en milliards. Donc effectivement, au stade où l'on en est, ne me faites pas dire que le critère prix n'est pas un critère, mais on est vraiment tous critères confondus.

Véronique BACCINO - Vous parlez des scénarios MDS.

Nicolas ALLA - Oui.

Patrick MARTINELLI - Je crois que c'est humain, c'est normal que, quand on parle de notre territoire, chacun pense à sa commune. Je crois que tout le monde autour de la table ici parle de sa commune, parle de la viticulture, parle de l'agriculture, c'est humain et c'est normal. Mais je crois que, si l'on est réuni ici, c'est pour mettre une certaine synergie et faire une proposition pour qu'il y ait le moins d'impacts possibles sur chaque commune et arriver à satisfaire tout le monde. Je crois qu'il faut prendre en compte les enjeux de chaque commune et arriver ensemble à déterminer une solution qui ait très peu d'impacts sur tout ce qui nous entoure. Je crois que ce projet LGV ne pourra être accepté par les élus et, je pense, par l'ensemble de la population que si cette prise en compte est réelle. Nous nous réunissons, je l'espère, pas pour nous faire dire ce que nous pensons, alors que les enjeux sont déjà faits. Je crois que c'est important, parce qu'il y a beaucoup de gens qui ont des arrière-pensées, on se réunit, mais finalement, tout est fait et on va être mis devant le fait accompli. Je crois qu'il est très important que nous ayons une position, qu'elle soit remontée et qu'elle soit suivie dans les comités territoriaux qui vont se réunir prochainement.

André GARRON - Il n'a jamais été question d'avancer une solution unique. Je dis simplement qu'il y a différents degrés de nuisances. Pour nous, Solliès-Pont, un tracé dans la vallée n'est pas admissible, parce que les intérêts vitaux de la commune sont menacés. Donc il faut trouver une

solution d'enfouissement vers les Maurettes. On sera obligé d'avoir une ligne nouvelle en site propre. Donc ce n'est pas le même problème que Cuers. Cela ne veut pas dire que Cuers et Solliès-Pont seront traités de façon différente. On n'en est pas au stade des études de détail. Nous, Solliès-Pont, on travaillera pour que la ligne ne passe pas dans notre plaine parce que ce n'est pas possible, et vous le savez très bien, Mme Baccino. Si on passait au milieu de notre plaine, il n'y aurait pas de problème sur Cuers, on rattraperait la ligne naturellement, mais ce n'est pas admissible.

On ne peut pas admettre cela, mais 'on ne dit pas pour autant que l'on doit sortir n'importe où vers Cuers. Il y a des solutions. On n'est pas des techniciens, mais je pense qu'après, il y aura des propositions qui vont être faites et j'espère que l'on va travailler ensemble. Vous avez des AOC et des vignobles très importants, nous le savons. Mais, nous avons une plaine, nous n'avons que cela. C'est tout. On se battra pour cela. C'est pour cela que l'on impactera négativement Cuers, on n'a jamais dit cela.

Véronique BACCINO - M. Garron, j'ai bien introduit mon intervention en disant que vous aviez raison de protéger votre village. Donc il n'y a rien contre vous. Simplement, je pose la question à RFF : à partir de là, comment rejoint-on les lignes existantes proprement sur le village ?

Catherine ALTARE - Deux questions, concernant d'abord les scénarios qui sont soumis à la concertation. Y a-t-il un projet de gare sur le territoire concerné par notre groupe de travail ?

Nicolas ALLA - Vous avez deux types de gares : vous avez les gares nouvelles LGV (Marseille, Toulon, Les Arcs, Cannes, Nice, etc. et, après il y a les gares TER existantes qui sont conservées, il y en a même de nouvelles puisque, par exemple dans Toulon, il est demandé de créer deux haltes TER supplémentaires.

Catherine ALTARE - Je pensais au projet qui avait été évoqué sur la base de Cuers.

Jacques MICHEL - Non, il n'y a pas de projet de ce type à cet endroit.

Catherine ALTARE - Ensuite, concernant le projet de ligne à proprement parler, apparemment, cela se ferait essentiellement en remblai.

Nicolas ALLA - Non. Je vous propose de re-parcourir toutes les solutions possibles. On peut aller de 100 % collée à la ligne existante jusqu'à 100 % ligne nouvelle et la ligne nouvelle, elle peut être dans la plaine, dans la viticulture (je vais être provoquant), elle peut être dans les coteaux, elle peut être dans la forêt, elle peut être ailleurs...

Ce que j'ai compris aujourd'hui, c'est que vous nous dites : là où l'emprise existante est assez dégagée et relativement droite, c'est une évidence, on se collera à la voie. J'entends aussi que l'on peut se coller à l'autoroute. C'est un outil que l'on peut entériner et rajouter dans la boîte à outils. Vous dites aussi : au voisinage des villages, au moins les trois villages Solliès, Gonfaron, Vidauban, il est évident que l'on ne peut passer dedans, mais attention, si vous passez à côté, au bruit, peut-être que vous voulez dire « prévoyez une tranchée » ou quelque chose comme cela. J'aimerais vous amener maintenant à avancer un peu dans ces notions-là, pour que l'on essaye tous ensemble à la fin de rédiger cette boîte à outils avec vos prescriptions : à tel endroit, on demande tel type de tracé. On n'aura pas la cohérence, on n'est pas dans le fuseau, donc on ne sera pas capable aujourd'hui de vérifier si tout cela compose un tracé cohérent. Comme le dit M. Garron, ce n'est pas à vous de dessiner le projet, c'est notre boulot de vous amener des propositions de fuseaux la prochaine fois. Mais faites-nous vos prescriptions sur les modes de passage possibles.

Catherine ALTARE - Vous n'avez pas compris le sens de ma question. C'était par rapport à l'écoulement des eaux de pluie. Le sillon permien est déjà traversé par l'autoroute, par la ligne classique. Il y a certaines communes qui ont de graves problèmes d'écoulements pluviaux. Je voudrais savoir quelles solutions que vous proposez parce que, là, cela ferait une 3ème digue artificielle en travers du sillon permien.

Nicolas ALLA - Evidemment, toute l'infrastructure aura la transparence hydraulique.

Catherine ALTARE - La transparence hydraulique, il ne faut pas seulement sur les rivières et les fleuves.

Nicolas ALLA - Oui, sur tout le ruissellement. Il y a des calculs hydrauliques fins qui sont faits avec des dossiers formalisés auprès de la police de l'eau, avec des prescriptions derrière. Effectivement, c'est le principe de la loi sur l'eau, on ne doit en rien aggraver la situation existante, on doit même des fois restituer des états antérieurs.

Véronique BACCINO - S'il vous plaît, je n'ai pas terminé. Il y a des choses que je ne peux pas laisser dire. M. Garron, vous m'avez dit que j'avais des AOC. Je n'en ai pas. Vous avez des AOC à protéger également. Il y a 25 vigneron indépendants, 3 caves coopératives agricoles, donc cela représente du monde, il y a 4 000 hectares.

Jacques MICHEL - Peut-être qu'au lieu de faire des sauts et des sauts comme ça pour éviter une ville ou un endroit difficile, on se rendra peut-être compte qu'il sera plus facile de faire une ligne nouvelle qui passera loin de toutes les villes.

Véronique BACCINO - Où ? Dans le sillon permien ? Sous Pierrefeu ?

Jacques MICHEL - C'est une question qui est soulevée.

Véronique BACCINO - On n'a pas envie d'une ligne nouvelle ! C'est complètement hors de propos. Vous prenez la lettre de M. Borloo, il n'y a rien qui correspond à cela. Vous devriez vous entretenir avec M. Falco.

Michel BOUISSON - C'est ce que je disais quand je disais que l'utilisation des voies existantes, c'était la pire de toutes parce que ce ne serait qu'un palliatif et une attente d'autre chose. Maintenant, M. Bastide a posé une question et je me mets à la place de tous les élus qui sont ici et de tous les autres qui n'y sont pas, mais qui sont du sillon permien. Le jour où l'on va leur dire « la ligne va passer là », ils auront face à eux les viticulteurs, les habitants, tous ceux qui résident dans leur commune et tous ces gens-là vont monter au créneau.

Je crois que la réponse à la question de M. Bastide a été donnée la semaine dernière, puisque l'on avait signé, une grande partie d'entre nous, une motion rejetant les 4 scénarios. Que les élus aient le courage de dire « ces scénarios ne nous conviennent pas ».

Jean-Pierre MALASPINA - Nous souhaiterions que notre proposition d'aménagement de la gare de Carnoules pour l'arrêt des TER grande vitesse soit prise en compte et étudiée. Cela permettrait au moins, comme l'a dit mon camarade Philippe, d'offrir des dessertes intéressantes pour tous les habitants du sillon permien.

Philippe CRETIN - Soit par des quais, soit par la possibilité que les TERGV s'échappent de la ligne nouvelle pour aller en gare de Carnoules.

Patrick MARTINELLI - Si nous, aujourd'hui, vous disons que, dans tel territoire, il faut éviter la ville... Si ensuite, on s'aperçoit que cette solution n'est pas possible et que la solution finalement, c'est la ligne droite, comme vous venez de dire, on va être mis devant le fait accompli et on va retrouver une ligne droite dont on ne voulait pas. En conclusion, qu'est-ce qu'il nous manque ? Il nous manque beaucoup de temps. Si on avait le temps de faire nos propositions, qu'elles soient étudiées et que l'on revienne pour voir si elles sont possibles, avant de décider parce qu'aujourd'hui, on va donner des propositions qui n'auront aucune solution.

Nicolas ALLA - Nos bureaux d'études ont quasiment fini le travail, on va vous proposer plein de fuseaux de passage différents sur lesquels, en séance 3 et en séance 4, vous vous prononcerez pleinement. Par votre motion, vous avez déjà pris position sur les grandes généralités du projet, il faut aujourd'hui descendre sur les modalités de passage, les outils. Ensuite, en séance 3 et en séance 4, on met en œuvre les outils pour trouver ensemble un fuseau. On n'est pas en train de

vous faire signer un fuseau et un chèque en blanc. Aujourd'hui, vous nous donnez des prescriptions en disant : comment passe-t-on les centres-villes ? Est-ce qu'on longe l'autoroute ? Est-ce qu'on longe la voie ferrée. Aujourd'hui, nous souhaitons que vous nous donniez des prescriptions de modalités de passage sur les 55 km. Vous ne devez pas forcément les localiser. C'est plutôt cela que l'on aimerait remonter au comité territorial. Le groupe Sillon permien a fait une motion. Encore une fois, elle est entendue, elle remontera. On va l'écrire. Je propose que l'on écrive tous ensemble les phrases que l'on fait remonter au Coter. Là, on est encore au niveau général. J'aimerais que, tous ensemble, on descende au niveau un peu plus bas, que vous écriviez vos prescriptions de passage sur les 55 km. Ensuite, la séance 3, on vous propose tous les fuseaux possibles et vous aurez toute la séance 3 et toute la séance 4 jusqu'à décembre pour donner votre avis dessus, il n'y a pas de chèque en blanc aujourd'hui.

Jacques MICHEL - Ce que je voulais dire tout à l'heure, c'est que, entre une série de petits shunts, cela peut être des grands shunts qui évitent justement de repasser dans les espaces agricoles ou périurbains.

Bernard FILISETI - Je m'aperçois que, depuis le début de l'après-midi, RFF est en train de nous endormir avec leur projet, ils nous parlent déjà de passage, ils sont en train de nous diviser, on voit que le débat entre élus commence à être houleux. Sachez que le monde viticole ne se laissera pas faire.

Roger ROUGIER - J'entends parler de l'aménagement de la gare de Carnoules. On aimerait avoir plus de détails sur cette possibilité. Comment arriver en gare de Carnoules ? Comment ressortir vers Puget-Ville ou vers Pignans ? Je vois dans les 4 versions que l'on nous a données que ce n'est pas prévu. Par contre, je lis en version 1 : 4 voies entre la Pauline et Carnoules en 2023 puis 4 voies, toujours en 2023, entre Les Arcs et l'Est Var. Qu'advient-il entre 2023 et 2040 de la desserte Carnoules-Les Arcs ?

Je vois en version 2 : « longueur de traversée du secteur : 85 km dont 11 km de tunnel ». Si vous avez pu mesurer 11 km de tunnel, cela veut dire que vous savez où cela passe.

Nicolas ALLA - Non. L'exercice de ces fiches, c'est de proposer à ce stade la ligne nouvelle complète, la ligne jumelée complète ou la combinaison des deux. Quand on dit « combinaison », il faut bien, à un moment donné, faire une hypothèse x et $1 - x$. Je crois que cela a été un tiers, deux tiers, il faut bien mettre le curseur quelque part. Evidemment, en fonction de ce que vous choisirez le curseur évoluera, donc la fiche sera révisée. Encore une fois, on répète, tous les fuseaux que l'on sortira avec vous passeront dans la grille d'analyse multicritères (coût, durée, longueur de tunnel...), on va recalculer sur tous les fuseaux tous ces critères-là pour pouvoir les comparer entre eux.

Max BASTIDE - Une autre intervention, non pas en tant que maire de Puget-Ville, mais en tant que premier Vice-président de Cœur du Var – Plaine des Maures. On vient d'évoquer un projet nouveau, celui de la gare de Carnoules. Il faut savoir qu'il y a quelques mois, la SNCF a vendu à Cœur du Var environ 4 hectares à proximité de la gare pour un projet économique. Si cette idée doit se poursuivre, il faut en tenir compte et savoir sur quel pied on va danser à Cœur du Var, ou l'on continue notre projet économique ou l'on attend l'implantation d'une future gare pour les TER à Carnoules.

Philippe CRETIN - Le problème, c'est que la FNAUT est très attachée à ces fameux Intercités TER et le maire de Carnoules est très attaché à ce qu'ils s'arrêtent à Carnoules, ce qui me semble logique, d'autant plus si l'on doit ouvrir la ligne Brignoles-Carnoules, la gare me semble devenir un sérieux carrefour. On a posé la question à RFF ; ils disent : « nous, on n'est pas très fana d'une gare, mais par contre, on est peut-être fana de mettre des aiguillages pour que les TERGV sortent de la voie ». Parce que, si l'on panache, on met la voie LGV à côté de la voie normale, il semblerait que, dans le secteur de Carnoules, elles soient pratiquement l'une contre l'autre. Au départ, on s'est dit : pourquoi on ne ferait pas deux quais ? RFF nous a prouvé que,

techniquement, cela aurait plus d'inconvénients que d'avantages, qu'il valait mieux faire un décrochement par aiguillage à x kilomètres de l'entrée de Carnoules, à l'endroit où les 4 voies seront ensemble. Le TERGV s'arrêterait en gare de Carnoules pour desservir Carnoules et faire correspondance avec des trains x, y, z et, en repartant, il reprendrait la gare LGV, cela n'aurait qu'une emprise des deux voies, mais il n'y aurait pas d'autres emprises.

Si vous choisissez un tracé par l'autoroute, on reverra le problème d'une autre manière, c'est-à-dire que l'on voudra toujours que Carnoules soit desservi, mais cela veut dire que le TERGV continuera à tortiller jusqu'à Carnoules et reprendra la voie LGV au Luc. Donc cela n'empêche pas que l'on peut toujours arrêter les TERGV. Donc je ne pense pas que cela pose un gros problème d'emprise à notre niveau, la demande de la FNAUT. Après, c'est votre choix qui décidera si c'est une correspondance directe ou si c'est indirect.

Gilbert PERUGINI - Vous nous demandiez quelles étaient les craintes principales dans la commune de chacun. Mme Baccino a évoqué longuement les risques au niveau de l'agriculture. Moi, je tiens à préciser que la traversée du village de Cuers par une ligne aménagée serait préjudiciable au réseau hydraulique de notre commune. En effet, ce réseau est très fragile et il serait menacé par un risque de se diluer en profondeur, qu'il s'agisse de travaux importants en surface aussi bien que de travaux par le creusement de tunnels profonds. Il y a un réseau hydraulique qui traverse toute la plaine du Nord au Sud. Le fait d'effectuer des travaux très importants ferait courir un risque majeur à cette hydrologie. Merci.

4 SYNTHÈSE DE L'AVIS DU GT SILLON PERMIEN

Nicolas ALLA - Je vous propose, toujours dans l'optique de ce que l'on va faire remonter de votre parole au Comité territorial, on a fait le même exercice avec vos confrères du groupe Toulon. Au fur et à mesure que vous énoncez des choses, je les consigne et vous me reprenez les phrases. Je vous propose que l'on organise votre position pour le Coter en deux points.

Ce que l'on a retenu de la 1^{ère} réunion, c'est ce que j'ai énoncé tout à l'heure, y compris votre motion. C'est là que l'on retrouve le rejet des 4 scénarios, le délai de concertation trop court, l'extrait de la lettre ministérielle. On l'a vu tout à l'heure, je passe.

Je vous propose de dire maintenant ce que l'on retient de la 2^{ème} réunion. J'essaye de structurer ce que vous dites. On peut tenter, dans un 1^{er} paragraphe, de noter les points sur lesquels vous êtes à peu près tous d'accord : les points de convergence. On peut faire un 2^{ème} paragraphe que j'ai intitulé « propositions des acteurs ayant nourri les échanges », par exemple la gare ICTGV à Carnoules. Ce sont des points à creuser, qui enrichissent le débat. La 3^{ème} diapo, ce serait vraiment la position du groupe sur les scénarios. Encore une fois, ne me sautez pas dessus, j'ai bien entendu que vous ne voulez aucun des 4 scénarios en grande majorité. Ceci étant dit, j'aurai quand même l'outrecuidance de les prendre un par un ou globalement et d'enregistrer formellement vos réactions dessus qui, je l'entends encore bien, sont massivement négatives.

Est-ce que l'on démarre sur les points de convergence ? Est-ce que l'on essaye de distinguer des thèmes où vous étiez à peu près tous d'accord, sans répéter ce que vous avez dit à la première réunion, votre rejet général, votre envie de revenir sur le scénario CDA et sur des solutions alternatives, ce que vous dites sur le délai de concertation, sur la prescription ministérielle, sur l'enjeu viticole particulier... La mise à disposition de documents, c'est très important, mais c'est d'un autre niveau. Là, vous nous avez posé la question : comment réaliser le doublement ? Cela, c'était des questions techniques que vous avez posées, donc je ne sais pas si on les remonte au Coter, je propose peut-être de l'enlever puisque ce n'est pas la position de votre groupe.

On peut dire que, lors de la 1^{ère} séance, vous vous étiez positionnés de cette manière-là, de manière assez amont. On peut essayer maintenant de descendre et d'écrire tous ensemble les points sur lesquels vous êtes à peu près tous d'accord s'il en existe.

Catherine ALTARE - Je trouve que le compte rendu de la 1^{ère} réunion ne reflète pas la réalité des débats. Déjà, concernant l'avis exprimé par M. Garron, il me semble que ce n'est pas vraiment ce qu'il a dit. M. Garron a dit qu'il était contre, mais que, s'il devait se faire, il demandait certaines compensations. Or vous avez écrit : « La Ville de Solliès-Pont précise qu'elle n'est pas contre le projet ». A mon avis, cela ne reflète pas la réalité.

Ensuite, concernant les attentes du groupe, vous n'avez pas dit que l'association de Mme Chevret et la personne de l'INAO souhaitaient obtenir la méthodologie, non pas de la concertation, mais des études qui ont été réalisées.

Nicolas ALLA - OK, je suis tout à fait d'accord sur les premiers points, on fera un rectificatif que l'on mettra en erratum au début du compte rendu de cette séance.

André GARRON - Les associations et les élus, on est contre les 4 scénarios. Après, il y a le combat d'associations qui continue : « on est contre, et on reste contre », c'est normal, bravo. Mais les élus ne peuvent pas parler comme cela. Au départ, l'unanimité est d'accord, on est contre ces 4 scénarios, on n'a pas demandé à ce que la ligne LGV passe chez nous, tout le monde est d'accord.

Frédéric-Georges ROUX - Ce n'est pas ce que dit le compte rendu.

André GARRON - Madame l'a dit, je pense que cela va être rectifié. Mais quand même, il demeure une confusion. Il y a deux façons de penser dans cette salle. Il y a des gens qui, comme nous, sont contre mais qui restent contre et, pour dire qu'ils sont contre, ils ne veulent entendre parler de rien. Et il y a les élus qui sont responsables et qui disent : « on est contre, mais si la LGV vient chez nous, et apparemment, elle vient chez nous, il faut que l'on fasse quelque chose pour qu'elle soit la moins toxique ». C'est la responsabilité des élus. Je pense qu'actuellement, nous sommes entrés dans une phase politique où les associations doivent laisser un peu le pas aux élus.

Catherine ALTARE - Surtout pas !

André GARRON - Madame, je regrette. Attendez, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Les associations ont eu une action très importante depuis le début et les élus ont été trop longtemps absents. Je le dis. Mais nous sommes à un point où l'associatif, tous les gens qui ont mené ce combat restent sur leur position et je le comprends.

Jean RAIMOND - Vous n'avez pas été élu pour cela. Votre PLU, que l'on défend avec vous, précise que le TGV ne passe pas chez nous.

André GARRON - Bien sûr. Notre PLU, nous l'avons fait en sachant très bien qu'il serait menacé par la LGV, mais comment vouliez-vous que l'on en parle il y a 2 ans sans savoir quoi que ce soit ?

Jean RAIMOND - Si vous aviez mentionné la LGV dans votre PLU, tout le monde s'y serait opposé. On n'en veut pas.

Jacques MICHEL - On ne va pas reprendre les débats du conseil municipal de Solliès-Pont !

André GARRON - Le PLU est un argument pour nous pour s'élever contre les dommages de la LGV. Je crois que l'on est tout à fait cohérent. Cela s'appelle la responsabilité des élus, des gens qui sont dans l'action et qui sont responsables devant leur population.

Jean RAIMOND - Dans leur mandat.

André GARRON - Exactement. Attention ! On n'est pas là pour cela.

Jacques MICHEL - Il est 16h30. Je vous propose de faire une pause. On va vite prendre un petit verre d'eau chacun pendant 5 minutes, de manière à ce que l'on se rafraîchisse le gosier. Comme ça, les propos seront plus calmes. Et l'on attaque tout de suite sur la démarche qu'a proposée Nicolas.

La séance est suspendue de 16 heures 30 à 16 heures 42.

Jacques MICHEL - On a beaucoup parlé d'une partie du sillon permien, en gros jusqu'à Gonfaron, mais au-dessus, on n'en pas beaucoup parlé. Monsieur de la Communauté de communes de Cœur du Var voudrait nous dire deux mots.

Franck GUALCO - Je suis désolé, j'ai une réunion, je dois m'en aller. Je fais partie de la commission « aménagement du territoire » de la communauté de communes Cœur du Var et je voulais juste rappeler les mots de M. Hily, mon collègue élu du Thoronet. Cette commission est composée d'élus, qui ont émis un avis favorable sur le projet. Cette commission n'est pas le conseil communautaire, nous n'avons pas encore débattu en conseil communautaire. Cette commission a émis un avis favorable sur un nouveau tracé comme M. Hily l'a signalé. Ce nouveau tracé a été proposé le long de l'autoroute en impactant le moins possible le vignoble. De toute manière, qu'il soit en voie double ou en ligne nouvelle, le vignoble sera impacté, mais il faut essayer de trouver les solutions où les nuisances sont les moins importantes et en enfouissement en piémont des Maures pour éviter les problèmes d'urbanisme de Pignans, Gonfaron, Carnoules. Tout cela pour dire qu'en fait, on n'est pas tous contre, on essaye de proposer des solutions. La commission « aménagement du territoire », qui est composée d'élus du sillon permien, de Carnoules, de Puget-Ville, de Pignans, de Gonfaron, du Cannet, du Luc, mais également des communes qui seraient susceptibles d'être concernées par les projets annexes que l'on a vus de Flassans, de Cabas, de Besse. La commission s'est prononcée pour ce tracé, en essayant de travailler sur les impacts les moins graves possibles.

Jacques MICHEL - On note bien que cette contribution est l'avis d'un groupe d'élus, ce n'est pas l'avis de la communauté de communes.

Frédéric-Georges ROUX - Ce n'est pas l'avis forcément des acteurs.

Jacques MICHEL - Ce n'est pas l'avis des acteurs, mais c'est l'avis d'élus de Cœur du Var.

On a écrit : « La commission « Aménagement » de la CC Cœur du Var (en attente délibération Bureau de Communauté) a prescrit un passage le long de l'autoroute en enfouissement au droit des urbanisations ».

Franck GUALCO - C'est « en piémont des Maures pour éviter d'impacter les urbanisations ».

Frédéric-Georges ROUX - Les forestiers sont opposés à ce que l'on soit en piémont en décaissé.

Nicolas ALLA - J'écris : « La commission « Aménagement » de la CC Cœur du Var (en attente délibération Bureau de Communauté) a prescrit un passage le long de l'autoroute en piémont des Maures pour éviter l'urbanisation (Pignans, Carnoules...) »

Jean AUTRAN - Je trouve que c'est mettre la charrue avant les bœufs. On dirait que Cœur du Var valide ce qu'a décidé la commission. Il n'y a rien de tel. Donc moi aussi, je m'insurge contre cette annotation.

Henri CEZE - C'est une commission de la communauté de communes.

Nicolas ALLA - On peut préciser que cette commission est « différente du Conseil communautaire ». Quoi qu'il en soit, je retiens que l'on devra proposer un fuseau qui passe le long de l'autoroute.

Henri CEZE - Sur la proposition 1, je souhaiterais avoir quelques précisions. Les I-C TGV circulent où ? Sur la nouvelle ligne ou sur la ligne actuelle ?

Philippe CRETIN - Sur la nouvelle ligne.

Henri CEZE - S'agit-il des Intercités actuels ?

Philippe CRETIN - Oui.

Henri CEZE - Si cela suppose le passage de la nouvelle ligne au ras de l'agglomération et du bâti, la commune de Carnoules n'est pas forcément d'accord.

Philippe CRETIN - Au cas où la ligne LGV ne tangente pas la ligne actuelle, on mettra les Intercités sur la ligne normale jusqu'à la future gare Est var où ils reprendront la voie grande vitesse. Cela améliorerait le problème mais ce n'est pas parce que la ligne ne tangente pas la gare de Carnoules que ce train-là disparaîtra de Carnoules.

Henri CEZE - D'accord. Donc on ne donne pas un blanc-seing pour cela. Merci.

Jean RAIMOND - Il y a quand même un point de convergence qui est la solution Y, la solution hybride...

Plusieurs voix s'élèvent pour dire « non ».

Nicolas ALLA - Le 1er point qui sort de votre groupe, c'est celui-là : rejet des 4 scénarios. Je peux même vous le mettre en rouge jusqu'au bout si vous voulez. Par contre, on peut faire une gradation entre le scénario hybride et le scénario Côte d'Azur.

Jacques MICHEL - Vous parlez plus du scénario hybride que du scénario Côte d'Azur.

Nicolas ALLA - Je peux rajouter : « Certains demandent la réintroduction du scénario hybride. »

Jean-Pierre MALASPINA - Je mettrais « opposition forte vis-à-vis des 4 scénarios » plutôt que « rejet quasi global ».

Frédéric-Georges ROUX - Le scénario MDS hybride, c'est écrit.

Jean-Pierre MALASPINA - Ou alors le scénario 0.

Jean RAIMOND - Pourquoi la FNAUT a eu une ligne avec le cache-misère de la gare de Carnoules ?

Jacques MICHEL - Ne commencez pas à attaquer.

Nicolas ALLA - Le scénario 0, vous l'aurez forcément dans les études. Je vous rappelle la décision du Copil : la présentation du scénario 0 avec sa définition doit être faite parce que c'est un élément de référence.

Jacques MICHEL - Le scénario 0 n'est pas un scénario alternatif aux 4 scénarios proposés. C'est un scénario pour montrer le surcoût, le suraménagement qu'il faut faire pour passer d'un scénario 0 aux 4 scénarios qui permettent d'assurer les objectifs de dessertes, ce scénario 0 ne permet pas d'assurer toutes les dessertes envisagées avec toutes les vitesses demandées.

Nicolas ALLA - Je peux mettre que votre groupe est intéressé par une présentation des études du scénario 0.

Ilda DUCREUX - Il faut évoquer la motion.

Nicolas ALLA - De toute façon, elle sera annexée.

Jacques MICHEL - Elle sera annexée et présentée au Coter.

Frédéric-Georges ROUX - On pourrait demander à ce qu'elle soit frappée, ce serait plus lisible pour le Coter, ils n'ont pas tous une bonne vue.

Jacques MICHEL - Merci pour eux !

Adrien PARROT - L'essence d'une AOC, c'est la reconnaissance de facteurs physiques (pente, sol, exposition), mais aussi du lien à l'origine, c'est-à-dire du savoir-faire. Donc les mesures de compensation de terres sur l'aire géographique (celle de l'AOC des Côtes de Provence fait 84 communes) ne peuvent pas vraiment être acceptées.

Au sein de l'INAO, un dossier est en train de se monter pour la dénomination complémentaire Pierrefeu, qui concerne 12 communes du sillon permien et qui devrait, normalement, si tout se passe bien au niveau national, être validé en fin d'année.

En termes de typologie faite par le bureau d'études, si l'on dit que le Bandol est très difficilement envisageable du fait du peu de communes, une sous-dénomination représente également moins de communes qu'une appellation générique Côtes de Provence. C'était juste un petit rappel pour les maires concernés, sur les vignes qui risquent d'être impactées.

Jacques MICHEL - Je vous invite à reparler de ceci lundi prochain à la réunion du groupe Viti.

André GARRON - Dans le respect des intérêts des communes en amont et en aval, il est souhaité que, dans les cas où l'utilisation des lignes classiques n'est pas possible, soient massivement privilégiées les solutions d'enfouissement. Je reprends simplement les mots de la lettre de mission de M. Cousquer. Je le dis bien pour mon voisin de Cuers : dans le respect des intérêts des communes voisines.

Jean RAIMOND - Cela fait consensus, ce n'est pas à mettre ici, c'est à mettre dans les points qui font consensus.

André GARRON - Je ne l'ai vu nulle part. Et c'est aussi important que les réactions de la FNAUT. Nous sommes ici dans le sillon permien, ce sont nos intérêts que nous défendons.

Nicolas ALLA - Je note dans les points de convergence :

« 1 - Privilégier massivement les solutions d'enfouissement lorsqu'on ne peut pas longer la ligne classique. Solliès-Pont est un cas type, dans le respect des intérêts des communes voisines. »

Véronique BACCINO - On n'a qu'à reprendre la lettre de M. Borloo, tout est dit dessus. Il suffit de la respecter.

Nicolas ALLA - On va la coller.

Véronique BACCINO - Tout à l'heure, vous avez parlé du Y.

Jacques MICHEL - Il y a la lettre du ministre et il y a un Copil qui a décidé un certain nombre de choses.

Frédéric-Georges ROUX - Le Copil a décidé qu'il nous autorisait à proposer des variantes qui rentraient dans les scénarios.

Jacques MICHEL - C'est pour cela que le Y, on en reparle comme une proposition des acteurs.

Jean RAIMOND - Il a aussi décidé d'une charte qu'il ne respecte plus.

Véronique BACCINO - Pour Cuers, utilisation uniquement de la voie existante. La commune de Cuers demande l'utilisation des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle.

Jacques MICHEL - Ce n'est pas un point de convergence, c'est une position d'acteur.

Véronique BACCINO - A chaque fois que je vous donne un avis, c'est toujours par défaut, on est bien d'accord.

Jacques MICHEL - Par défaut de quoi ?

Véronique BACCINO - Par défaut, c'est-à-dire que je n'ai pas le choix, je suis obligée de choisir quelque chose. Par défaut, sinon rien.

Nicolas ALLA - Je note dans les propositions d'acteurs :

« 3. Par défaut, la commune de Cuers demande l'utilisation des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle, ou sinon rien. »

Nadyne CHEVRET - Je dirais plutôt : « la commune de Cuers demande l'utilisation des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle, et cela par défaut ou sinon rien. »

Frédéric-Georges ROUX - C'est mieux.

Jacques MICHEL - On a toujours quelqu'un qui écrit très bien le français.

Véronique BACCINO - C'est très bien.

Jacques MICHEL - Voilà une bonne phrase.

Nicolas ALLA - Je note : « La commune de Cuers demande l'utilisation des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle, et cela par défaut ou sinon rien. »

On a parlé de la zone de Carnoules, on a parlé de Cœur du Var, on a parlé de Cuers. Y a-t-il des personnes d'autres secteurs qui n'ont pas encore parlé et que l'on pourrait entendre ?

Catherine ALTARE - Je voudrais revenir sur la commission « aménagement ». La commission « aménagement » n'est pas acteur, c'est la communauté de communes qui est acteur, il faut attendre la position de la communauté de communes.

Jacques MICHEL - Est-ce que toutes les associations ont délibéré entre elles pour savoir si ce qu'elles disaient aujourd'hui étaient la position exacte de leur association ? C'est une bonne question, mais on est là pour parler en tant que soi-même aussi. On pourrait mettre « des élus de la communauté de communes Cœur du Var ».

Frédéric-Georges ROUX - Je ne vois pas en quoi ils peuvent prescrire.

Franck GUALCO - C'est une proposition.

Nicolas ALLA - Je remplace « prescrit » par « propose ».

Catherine ALTARE - Est-ce c'est aussi par défaut, sinon rien ?

Jacques MICHEL - La question est intéressante.

Franck GUALCO - Les élus de la commission souhaitent que la LGV se fasse. Je rappelle que Cœur du Var serait impacté par le Y sur le Nord et je rappelle aussi que, sur le Nord, on a des AOC, on a des vignobles aussi importants que sur le Sud, on a également des problèmes hydrauliques, on a Issole et Le Caramy qui alimentent la ville de Toulon et je ne parle pas de la traversée du réservoir du Var qu'est la Ste Baume. C'est en connaissance de cause et en ayant à l'idée le tracé Nord et le tracé Sud que la commission a émis sa proposition. Ce n'est vraiment que l'avis des 20 à 25 élus qui étaient présents ce jour-là. Pignans est dans le sillon permien, Les Maillons, Le Luc, Le Cannet, Carnoules, Puget-Ville.

Véronique BACCINO - Un adjoint au maire de Pignans a signé quand même la motion.

Franck GUALCO - C'est la coopérative qui a signé.

Véronique BACCINO - Non, c'est un adjoint au maire. Le maire malheureusement est très malade.

Franck GUALCO - Le premier adjoint est là.

Robert MICHEL - Je suis là.

Véronique BACCINO - J'ai eu un appel de la commune pour cosigner notre motion le jour où nous l'avons fait sur Cuers.

Robert MICHEL - Je n'étais pas là.

Franck GUALCO - Par contre, il était là à la commission « aménagement du territoire ».

Véronique BACCINO - Il y a quelqu'un dans votre commune qui fait mal son travail.

Robert MICHEL - Je n'étais pas à la réunion précédente, j'ai d'ailleurs fait la remarque à la commission de la communauté de communes qui m'a rajouté à cette liste. Pourquoi ? Parce que ma demande n'avait pas été prise en compte.

Véronique BACCINO - C'est un oubli ou c'est que vous ne vouliez pas venir ?

Robert MICHEL - C'est un oubli pur et simple de transcription. Il y a 5 élus qui étaient présents, j'en ai fait moi-même à la remarque à la commission de la communauté de communes comme quoi je n'avais pas été pris en compte. On m'a rajouté et c'est pour cela que je suis venu.

Véronique BACCINO - J'ai téléphoné à la mairie de Pignans ; on m'a assuré que l'élu viendrait et on m'a assuré que l'on adhérerait à cette motion.

Franck GUALCO - Robert MICHEL est le premier adjoint.

Véronique BACCINO - C'est moi qui ai appelé la mairie de Pignans.

Nicolas ALLA - On a parlé de solution d'enfouissement lorsque l'on doit quitter la ligne classique. J'ai deux ou trois questions à vous poser là-dessus. On va quitter la ligne classique à l'arrivée dans les villages. Peut-on essayer de quantifier (je sais que c'est difficile) à quelle distance on commence à décrocher ? Quels sont les critères ?

Sur l'enfouissement, il y a plusieurs types d'enfouissement : cela peut être la tranchée, la tranchée couverte, cela peut être le tunnel dans le massif, cela peut être s'enfouir au début et sortir 120 km après. Est-ce que l'on peut réfléchir là-dessus ?

Jean RAIMOND - Est-ce que vous pouvez avoir des chiffres sur la pente en % Le jeune homme, l'autre jour à Toulon, nous a dit que la pente était à 5 %.

Frédéric-Georges ROUX - 3.

Jacques MICHEL - 3,5. 35 m en 1 km, c'est la pente maximale.

Jean RAIMOND - Donc cela veut dire que, quand on veut s'enfouir, il faut s'y prendre 1 km avant.

Jacques MICHEL - Tout à fait.

Nicolas ALLA - Il y a la pente de 3,5 % qui est la pente générale. En ville, en freinage, quand on arrive dans une gare, cela tombe à 2,5 %. Mettons-nous sur 3 % pour faire les calculs.

Si l'on est en tunnel complet, il faut qu'il y ait en couverture 1,5 fois le diamètre. Soit un tunnel de 8 m de diamètre, s'il faut 1,5 fois, il faut mettre le rail à moins 20 m sous le sol. Comme il faut descendre de 20 m, à 3 %, cela fait 600 m de biseau pour plonger.

Jacques MICHEL - Je reprends ce que me dit le pôle technique. Même une ligne classique, c'est 12,5 pour 1000. Ce qui veut dire que, s'il y a à faire une voie classique avec des passages souterrains, les longueurs sont bien plus grandes que pour une voie LGV.

Jean RAIMOND - Il faut bien l'expliquer à nos élus.

Frédéric-Georges ROUX - Il y a enfouissement et enfouissement. S'il s'agit d'être à plat et de descendre pour passer sous la plaine, il faut prendre 600 m ou 800 m, mais il y a aussi des enfouissements, quand on arrive devant des contreforts ou des collines où l'on reste horizontal et l'on rentre directement. Dans les recommandations que je fais dans le groupe agriculture au titre de la sylviculture, le dernier paragraphe des sylviculteurs qui sont dans les piémonts de Maures et qui sont concernés par ce qui vient d'être dit : « au cas où le tracé devrait passer au droit des zones forestières, l'auteur recommande alors de ne retenir que des tracés en souterrain intégral dans les collines à l'exclusion d'emprises en surface, de décaissements ou en tranchées qui détruiraient de façon définitive des hectares de bois et créeraient des sillons incompatibles avec la protection de la biodiversité trame verte et bleue. »

Dans les terres agricoles ou dans les terres relativement plates comme on peut en avoir sur le col du Rouet, si l'on veut enfouir, il faut s'y prendre en amont et on aura une tranchée sur plusieurs centaines de mètres.

Jacques MICHEL - Monsieur Parrot.

Adrien PARROT - J'aimerais savoir si c'était possible, pour la prochaine réunion, d'effectuer des études sur les impacts (sur les qualités agronomiques des sols, sur l'hydrologie, etc.) des différents types d'enfouissement. On a eu un débat tout à l'heure sur des possibilités qui ont été mises en place en Champagne, mais un avis d'expert serait intéressant. Parce que si la qualité agronomique des sols fait que la production d'AOC n'est plus possible, cela ne sert à rien d'enfouir honnêtement. C'est pour cela que j'aimerais bien avoir des études là-dessus.

Nicolas ALLA - On vous amènera un avis d'expert. On ne pourra pas le faire sur des cas réels, mais on pourra faire venir des techniciens qui ont des retours d'expérience, en s'associant d'ailleurs avec les services que vous représentez, on pourra trouver le bon expert qui vienne dans le groupe pour expliquer ce que cela peut perturber ou ne pas perturber.

Je vous propose de compléter la phrase avec une réserve : « L'enfouissement est prescrit sous réserve de la préservation de la qualité agronomique des sols ».

André GILLET - En zone viticole uniquement.

Jacques MICHEL - En terroir AOC.

Nicolas ALLA - Je rajoute : « en zone de cultures pérennes, notamment AOC ».

Jacques MICHEL - M. Bouisson.

Michel BOUISSON - Je voudrais que l'on revienne sur l'emprise des zones agricoles en cas de triplement et quadruplement des voies, en rapport avec la diapo des vitesses compatibles. C'est une demande que j'avais faite au groupe Viticulture et qui pourra servir aussi au groupe Viticulture la semaine prochaine. Que l'on sache précisément l'emprise agricole sur les voies existantes en relation avec les endroits où il est possible de passer contre les voies existantes.

Jacques MICHEL - Vous voulez dire l'augmentation d'emprise.

Michel BOUISSON - Oui.

Jacques MICHEL - Voilà, vous avez les endroits à problème, les endroits qui limitent la vitesse. Vous retrouvez Gonfaron, Vidauban et Le Muy. Solliès est là. Là, c'est Gonfaron. Là, c'est Vidauban et Le Muy.

Nicolas ALLA - M. Bouisson, vous disiez ?

Michel BOUISSON - Là, on a une carte précise de l'utilisation des voies existantes en fonction de la possibilité d'augmentation de vitesse à 220. Là où l'on n'a pas les pics, on peut juger que l'on est en triplement ou quadruplement des voies. Là où l'on est d'accord sur le doublement, triplement, quadruplement des voies, on a des emprises potentielles. Ces emprises potentielles, est-ce qu'on peut les évaluer précisément tout le long du sillon permien ? Voilà ce que je demande. Je l'ai demandé au niveau du groupe Viticulture. Je le redemande au niveau du groupe Sillon permien puisque les deux se chevauchent.

Jacques MICHEL - Quel est le besoin d'emprise si l'on veut passer la ligne classique à 220 ?

Michel BOUISSON - Voilà.

Nicolas ALLA - Je le reformule pour être sûr d'avoir compris. Vous dites : hormis au droit des puits de vitesse que sont Gonfaron, Vidauban, Le Muy, etc., ailleurs, on double la voie et donc vous demandez à avoir l'estimation précise de consommation d'espace dans ces zones-là. C'est ça ?

Michel BOUISSON - Oui.

Nicolas ALLA - Du coup, je repose la question : à quel moment on décroche de la voie existante et on s'éloigne ? Est-ce que l'on peut dire : il faut que l'atténuation du bruit dans le village soit de tant, donc on est à tant de distance du village ? Je reconnais que l'on rentre dans la technique un peu compliquée, mais nos amis techniciens vont peut-être nous aider.

Michel BOUISSON - Je crois que l'on ne peut pas rentrer dans ces études qui sont trop précises. On a quelque chose de précis ici, que l'on suive cela. Si on est dans ce cas-là, qu'est-ce que l'on prend ?

Jacques MICHEL - En gardant ce niveau de vitesse ou en montant plus haut le niveau de vitesse ?

Michel BOUISSON - Une vitesse à 220, puisque c'est l'objectif.

André GILLET - Ce n'est pas un problème de tracé qui limite à 160, c'est un problème de signalisation. Quand on affiche 160 là-dessus et que l'on sait que l'on est sur des lignes droites, on n'est pas limité en vitesse. La vitesse pratiquée est fonction du système de signalisation actuel. Si l'on change avec la LGV de système de signalisation, on passera sur ces tronçons-là à 220.

Frédéric-Georges ROUX - Et si l'on enlève les passages à niveaux.

Nicolas ALLA - Je note dans les points de convergence :

« Considérant l'objectif de vitesse (220 km en 1h) et les puits de vitesse à Solliès-Pont, Carnoules, Pignans, Gonfaron, Vidauban, caractériser l'emprise du doublement de la ligne existante »

Frédéric-Georges ROUX - Il faut rajouter Puget-Ville entre Solliès et Gonfaron.

Michel BOUISSON - Moi, je mettrais simplement des points de suspension, parce qu'il peut y en avoir d'autres. On ne peut pas être exhaustif.

Nicolas ALLA - Vous demandez toujours de coller l'infrastructure en dehors de ces puits de vitesse tout en essayant de minimiser l'emprise du doublement.

Michel BOUISSON - Non.

Catherine ALTARE - Ce n'est pas un point de convergence, c'est une demande pour la prochaine réunion.

Nicolas ALLA - D'accord.

Michel BOUISSON - Moi, je mettrais : « déterminer l'emprise exacte du doublement de la ligne », point final.

Jacques MICHEL - Monsieur, vous pouvez vous présenter s'il vous plait.

Pierre BERARDENGO - A Pierrefeu, là où il y a écrit « Non au TGV », c'est moi. Je vais faire une intervention marginale parce que je suis là depuis 5 minutes, je m'ennuis à mourir. Je vais dire ce que j'ai à dire si vous le permettez, puis je m'en irai parce que ce qui est en train d'être dit en ce moment ne m'intéresse absolument pas.

Je n'étais pas inscrit, je vous remercie de m'avoir laissé entrer. Je n'ai pas du tout envie de discuter : on va le mettre à droite, on va le mettre plus profond... Cela n'a aucune espèce d'importance.

Je ne suis pas intervenu à Hyères la semaine dernière, je pense qu'il y a des gens qui ont tenu des propos assez forts que j'approuve.

Je suis intervenu à Cuers en 2005. Je ne suis pas intervenu à Toulon en 2005 où la table RFF a eu le culot de se féliciter de l'écoute des participants, alors qu'elle a subi une bronca gigantesque ;

vous êtes sourds, il y a mille ans qu'on vous le dit, mais vous me permettez de le dire encore une fois.

Le TGV n'est aucune nécessité économique, le TGV est une décision politique, le TGV est la décision de la nomenclature UMP à Toulon et à Nice, cela ne fait aucun doute. La ville de Toulon est desservie à peu près. Je ne vois aucune utilité à créer un tel truc. Je ne vais pas reprendre les arguments couramment évoqués : le drainage des populations dans le Sud, les problèmes de l'eau, la pression foncière, etc. Vous savez cela aussi bien que moi.

Je vais faire court. Heureusement que les élections vont passer là-dessus. Enfin, on vient de finir les vendanges, les tracteurs sont encore chauds.

Jacques MICHEL - Merci. Je vous invite à laisser votre nom sur la feuille d'émergement. Comme cela, on saura que vous êtes passé. On reprend là où l'on en était.

Nicolas ALLA - Il faut que je trouve une autre formulation pour la question de M. Bouisson.

Nadyne CHEVRET - Il veut savoir l'emprise réelle si doublement de la ligne pour objectif 220 km/h.

Jacques MICHEL - On pourrait mettre : « minimiser l'emprise du doublement de la ligne ».

Michel BOUISSON - Non, ce n'est pas minimiser, je demande simplement que l'on détermine l'emprise réelle du doublement de la ligne. Point.

Nicolas ALLA - Il va falloir dessiner le projet pour vous donner une réponse précise. C'est au niveau du fuseau voire plus. Donc la réponse à votre question, elle est en novembre ou décembre. Là, on est en train d'essayer de poser des choses pour le comité territorial. Je comprends très bien ce que vous dites. Vous dites : dessinez-moi quelque chose qui va à 220, on gomme quelques virages et des puits de vitesse, et vous me ramenez la prochaine fois la surface consommée. J'ai compris. Mais comme on est en train de rédiger la position de votre groupe vis-à-vis du Comité territorial, je ne travestis pas vos propos, j'essaye de les traduire comme une position du groupe vis-à-vis du Comité territorial.

Jacques MICHEL - Est-ce que ce n'est pas, d'une certaine manière : quelle est l'emprise du doublement de la ligne en cas de panachage ?

Michel BOUISSON - Ma question est vraiment simple, vous l'avez fait de Solliès-Pont à Gonfaron, c'est sur le sillon.

Nadyne CHEVRET - Ce n'est pas une proposition.

Michel BOUISSON - Non, ce n'est surtout pas une proposition.

Frédéric-Georges ROUX - Si vous persistez à vouloir nous proposer des fuseaux en persistant dans votre projet, nous demandons des fuseaux sur les deux types, le panachage et la ligne, sur les deux options. Aujourd'hui, on ne souhaite pas se prononcer.

Jacques MICHEL - Il faut étudier les 2 solutions.

Frédéric-Georges ROUX - C'est cela.

Jean-Pierre MALASPINA - Les 3 solutions, l'hybride aussi !

Frédéric-Georges ROUX - C'est une évidence ! Ne remue pas mon couteau dans ta plaie.

Michel BOUISSON - C'est beaucoup plus compliqué de demander cela parce que l'on ne sait pas où vont passer les fuseaux. Alors que, l'emprise existante, on sait où elle est, là, c'est beaucoup plus simple.

Jacques MICHEL - Compte tenu de ce qui a été dit, on peut imaginer que le fuseau « direct » qui sera imaginé sera un fuseau qui minimisera les impacts, notamment en terres agricoles, AOC, etc. Qui limitera les nuisances au passage des villes, qui limitera les consommations agricoles, qui

passera le long des couloirs de nuisances existants (l'autoroute parfois, la voie existante aujourd'hui...)

Véronique BACCINO - Pas en site propre.

Nicolas ALLA - Je note : « Considérant l'objectif de vitesse (220 km en 1h), et les puits de vitesse à Solliès-Pont, Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron, Vidauban, etc. le groupe demande à rapidement connaître précisément l'emprise du doublement de la ligne. Ainsi, le groupe demande que soient étudiés des fuseaux par tronçons en jumelage (voie ferrée et/ou autoroute), des fuseaux en shunt en site propre. »

Véronique BACCINO - Vous longez la voie ferrée ou l'autoroute, point barre. On ne veut pas d'étude sur le site propre. Je sais que M. Estrosi n'est pas d'accord parce qu'il ne veut pas tout financer, mais peut-être que vous n'aurez pas non plus les finances des élus d'ici. Je trouve que, là, on s'éloigne du sujet.

Jean RAIMOND - On nous manipule complètement.

Véronique BACCINO - Il n'était absolument pas question que l'on travaille sur le site propre. Déjà, on va trop loin. D'ailleurs, je ne devrais même pas être là. Honnêtement, je crois que je ne viendrai plus. En site propre, je ne veux pas le voir. Martine, qu'est-ce que tu en penses ?

Martine MARCEL - Moi non plus, je ne veux pas le voir.

Nicolas ALLA - Dans ma tête, le site propre c'était, dans les villages que l'on a cités, vous ne voulez pas que l'on démolisse le village, donc on passe à côté.

Véronique BACCINO - On sait que le village et les habitations seront protégés, c'est normal, c'est les premières choses qui seront protégées, et on le sait. Donc ce n'est pas la peine de mettre en site propre. On n'en veut pas.

Nicolas ALLA - Je l'enlève ici et il vous faut une phrase de précision derrière.

André GILLET - Un shunt est forcément en site propre. C'est ce qu'a proposé le maire de Solliès-Pont.

Véronique BACCINO - Ce n'est pas du tout ce qui était prévu. Même le shunt, cela ne me plaît pas, parce que le shunt est forcément en site propre. Il faut enlever aussi le shunt.

Nicolas ALLA - Je vous propose de mettre, immédiatement à la ligne en dessous, que la commune de Cuers, la municipalité de Cuers s'oppose...

Véronique BACCINO - Non, parce que la commune de Cuers, cela ne veut rien dire, parce qu'il y a des gens avant et des gens après. Ils ne vont pas survoler la commune de Cuers, on est tous impacté par le même projet.

Jean RAIMOND - La solution que vous avait vendue au maire de Solliès-Pont, c'est un shunt avec un tunnel, il est convaincu de cela et après, boum, on impacte Cuers. Donc ce n'est pas une solution qui marche, il faut que les élus arrivent à se concerter.

Michel BOUISSON - Moi, je me cantonne à la première partie jusqu'au point. Et après, pas plus.

Nadyne CHEVRET - Il demande à ce que soit déterminée l'emprise réelle si doublement de la ligne.

Michel BOUISSON - Voilà, c'est tout, je ne demande rien d'autre.

Jacques MICHEL - D'accord, c'est le point de vue de M. Bouisson, qui correspond quand même à beaucoup de demandes.

Nicolas ALLA - Excusez-moi, la première phase est implicite. On commence la phrase en constatant qu'il y a des puits de vitesse. Donc moi, je comprends que, dans ces villages-là, on n'arrivera pas à passer sauf à démolir la moitié du village. Il me semble qu'il faut le préciser.

Pourquoi évoque-t-on Solliès, Puget, Carnoules, Pignans et Gonfaron ? Parce que vous nous dites : on ne peut pas passer dans le village, il faut démolir la moitié du village. Donc cela sous-entend que l'on passe à côté.

Michel BOUISSON - A Puget-Ville, on peut passer.

Véronique BACCINO - On le sait bien que l'on ne peut pas passer dans le village.

Catherine ALTARE - C'est une demande pour la prochaine réunion. Ce n'est pas une proposition.

François GROELL - La prochaine réunion du Coter a lieu le 17 octobre, au cours de laquelle seront discutés l'ensemble des fuseaux potentiels. A quoi sert notre réunion d'aujourd'hui ? Comment sera-t-elle reportée au Coter ?

Nicolas ALLA - Je projeterai exactement cela mot pour mot. Vous partirez d'ici en ayant vérifié mot pour mot ce que l'on remontera au Coter.

Frédéric-Georges ROUX - Nous n'avons aucune proposition.

Jacques MICHEL - Le Coter, au vu des éléments qui lui seront remontés, sélectionnera des fuseaux qui seront examinés dans la 2^{ème} phase dans les prochains groupes de travail en novembre.

Nicolas ALLA - Je supprime la 2^{ème} phrase.

Dans votre groupe, j'ai entendu tout à l'heure des gens demander le passage avec moindre nuisance en dehors du village.

Nadyne CHEVRET - La demande de M. Bouisson a été faite suite à la projection d'une fiche. Donc il serait peut-être intéressant de noter : « suite à la projection de la fiche – mettre la référence de la fiche –, il a été demandé par – on cite les noms de ceux qui sont d'accord – de déterminer l'emprise réelle si doublement de la ligne ».

Nicolas ALLA - Le doublement de la ligne, on vous l'a présenté tout à l'heure. Donc là, vous demandez bien autre chose.

Nadyne CHEVRET - S'il y a un doublement de la ligne, M. Bouisson a bien senti qu'il y aurait des nécessités différentes selon les secteurs prévus pour le doublement.

Nicolas ALLA - Le doublement de la ligne, on l'a vu tout à l'heure, c'est les fameux 70 hectares avec le petit tableau.

Nadyne CHEVRET - Non.

Michel BOUISSON - Ma question était très simple et je ne comprends pas pourquoi elle fait débat. Je vais essayer de reprendre un peu au début. On nous a dit qu'on allait peut-être utiliser les voies existantes. Si l'on utilise les voies existantes, on nous a dit : on va tripler ou quadrupler les voies existantes. On nous a dit ensuite : cela va prendre 20 m de plus. On prend note. On nous a montré un tableau où l'on avait un certain nombre d'hectares impactés. Ceci était pour un secteur déterminé, pas pour la totalité du sillon permien. Ici, on est en réunion du sillon permien. Ceci étant, on nous a montré une diapo disant, en gros : ici, c'est possible de circuler à 220 km/h puisque c'est l'objectif, donc là on sait que cela va être triplé ou quadruplé. On sait quels sont les secteurs qui seront concernés. Sur le sillon permien, cela représente quelle emprise ? C'est simple, c'est précis, c'est clair. Je ne demande pas que soient examinés d'autres scénarios parce que les autres scénarios, ce n'est pas clair, on ne sait pas, mais cela, on sait, on sait que l'on a 20 m et on sait là où c'est possible, cela fait combien ? Et précisément. Tout à l'heure, vous nous avez présenté un tableau qui est plus réducteur déjà et vous nous avez dit que c'est une émanation tout à fait récente, qui n'est pas forcément le reflet exact de la vérité. Je demande à la chambre d'agriculture de faire la même chose si elle peut, de façon à ce que l'on puisse opposer nos informations. C'est tout.

Jacques MICHEL - Il y a des endroits de ligne droite où l'on va pouvoir doubler les voies et rouler à 220. Quand on va arriver à l'entrée de la ville X, qu'est-ce que l'on fait ?

Michel BOUISSON - Je reste sur les endroits où c'est possible. Les endroits où ce n'est pas possible, je ne sais pas.

Nicolas ALLA - J'arrive devant le village, qu'est-ce que je fais ?

Michel BOUISSON - Ce n'est pas mon affaire à moi. Moi, je sais où c'est possible, déterminons déjà cela.

Nicolas ALLA - Ce que vous dites là, on vous l'a montré tout l'heure. L'élargissement à 20 m, c'est le tableau 70 hectares, etc.

Michel BOUISSON - Non, c'est réducteur et ensuite, vous avez dit vous-même que c'était très approché. Je demande que ce soit précis, c'est tout.

Nicolas ALLA - Je reformule : dans les sections de doublement simple, vous demandez une étude très précise.

Jean-Pierre MALASPINA - Il y a unanimité là-dessus. C'est une demande de l'ensemble du groupe.

Nicolas ALLA - Là, la réponse sera non. Vous demandez une étude de niveau projet. Nous, on vous fournit d'abord des fuseaux. Encore une fois, si l'on met tous les moyens d'études à vous chiffrer au m2 ce que cela fait...

Michel BOUISSON - Je pense qu'il y a 2h de travail de quelqu'un qui a les données.

Nicolas ALLA - Au lieu de 70, on arrivera à 74,5.

Michel BOUISSON - Je ne sais pas, et puis je le demande sur toute la longueur du sillon permien.

Nicolas ALLA - OK, on vous a présenté Solliès-Pont – Gonfaron, il manque la suite, donc il faut finir le boulot jusqu'au bout.

Jacques MICHEL - M. Gillet.

André GILLET - Je pense que la question de M. Bouisson est claire, effectivement, c'était sur les zones où c'est possible. A mon avis, l'intérêt pour les participants serait de pouvoir comparer sur d'autres variantes, mais s'il ne le souhaite pas, il ne le souhaite pas.

Frédéric-Georges ROUX - Moi, je souhaite que l'on étudie les variantes. Donc dans la salle, il y en a qui le souhaitent. Si, un jour, on est amené à se prononcer et que l'on n'a pas les éléments, qu'est-ce que l'on fera ?

Véronique BACCINO - Si ce n'est pas possible, il passe ailleurs. Il faut quand même respecter ce qui a été dit au départ.

Jacques MICHEL - On a bien compris la question de M. Bouisson. La seule chose, c'est que l'on ne traite pas les endroits où l'on ne pourra pas faire un doublement de voie...

Véronique BACCINO - Si ce n'est pas possible, vous passez ailleurs, je suis désolée.

Jacques MICHEL - Je m'excuse, Madame.

Véronique BACCINO - Vous allez passer sous les villages alors ?

Jacques MICHEL - Peut-être, pourquoi pas ? Il n'a jamais été dit qu'il n'y avait que de l'enfouissement ou que du doublement sur l'emprise existante.

Nicolas ALLA - Je pense que la phrase doit vous aller maintenant : « Considérant l'objectif de vitesse (220 km en 1h), le groupe demande à rapidement connaître l'emprise précise du

doublage de la ligne existante, en dehors des cas singuliers des puits de vitesse à Solliès-Pont, Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron, Vidauban, etc. »

Michel BOUISSON - Moi, cela me suffit.

Frédéric-Georges ROUX - Comme ça, c'est clair.

Jacques MICHEL - Il faudrait rajouter comment on traite les cas particuliers. Parce que, si l'on ne prend que cela et que l'on ne traite pas les villes, l'objectif de Marseille-Nice en 1h ne sera jamais atteint.

Véronique BACCINO - Ce n'est pas notre problème.

Jacques MICHEL - Ce n'est pas votre problème, mais c'est la question posée.

Véronique BACCINO - Enfouissez. C'est enfoui ou ligne existante.

André GILLET - Si l'on découpe les problèmes en petites tranches, on va aboutir à des incohérences. Pour traverser les villages, ou l'on s'enfouit sous les villages ou l'on baisse la vitesse. Si l'on s'enfouit sous les villages, cela veut dire que 800 m ou 1 km avant, il faut commencer, ce qui va réduire d'autant les accolements possibles. C'est le premier point.

Deuxième point, si l'on garde la vitesse actuelle dans les coins contraints de puits de vitesse, on ne changera rien au temps de parcours, et donc on n'aura pas satisfait aux objectifs qui étaient fixés.

Véronique BACCINO - Nos objectifs, c'est de ne pas impacter nos villages et nos territoires.

Henri CEZE - Puisque l'on a cité des puits de vitesse, il faudrait rajouter Le Cannet entre Gonfaron et Vidauban, parce que les maisons sont vraiment très près de la voie.

Martine MARCEL - Il y a « *et cætera* ».

Nicolas ALLA - Je rajoute « Le Cannet ». Que dit votre groupe pour franchir les villages ? Qu'est-ce que vous prescrivez ?

Jacques MICHEL - Quelle est votre demande ? Quel est votre souhait ? Quelle est votre proposition ?

Véronique BACCINO - Emprise existante ou enfouissement.

Nicolas ALLA - On a un dialogue de sourds. Emprise existante, on est d'accord que, pour passer le doublage de la voie dans ces villages, vous rasez le village.

Véronique BACCINO - Si vous passez sous le village.

Nicolas ALLA - C'est ce que l'on appelle le shunt, c'est-à-dire qu'avant, on s'écarte pour pouvoir plonger.

Véronique BACCINO - Le shunt en enfouissement et en réapparition sur la voie existante ou à côté de l'emprise existante.

Nicolas ALLA - Un point de diplomatie, je mets « village » ou « ville » parce que, l'autre fois, on m'a repris ? Commune.

Jacques MICHEL - Espace urbanisé en fait.

André GILLET - C'est la partie agglomérée des communes.

Frédéric-Georges ROUX - Les agglomérations.

Véronique BACCINO - C'est bien, les communes, cela nous représente tous bien.

Jacques MICHEL - Ce n'est pas un problème, on va mettre le mot « commune », mais ce n'est pas n'importe quel hectare de la commune, c'est l'hectare aggloméré de la commune.

Jean RAIMOND - Vous ramenez à des effets de seuil qui avaient été demandés l'autre jour. A partir de quelle densité ? Sur vos premières cartes, on était dans le désert dans le sillon permien. Les parties agglomérées, cela veut dire quoi ?

Jacques MICHEL - Cela veut dire de l'habitat dense, continu.

Nicolas ALLA - Est-ce que cela vous va comme ça : « Pour le passage au droit des parties agglomérées de ces communes, les shunts devront être couverts. »

Nadyne CHEVRET - La première partie était suffisante.

Jacques MICHEL - Non. On a sorti les endroits à problème de la première partie. La, on dit comment on traite les endroits à problème.

Nicolas ALLA - Dans les sections courantes où l'on peut doubler, on double et, là où l'on ne peut pas doubler, qu'est-ce que l'on fait ? Vous dites : on va passer là où l'on peut, s'enterrer, se couvrir.

Jean RAIMOND - La notion de « parties agglomérées » d'une commune, c'est une vision urbaine. On est dans un monde rural.

Véronique BACCINO - Que ce soit aggloméré ou diffus, si ce n'est pas sur la voie existante, c'est en tunnel parce que, moi, je n'aime pas le mot « couvert ».

Jacques MICHEL - On va reprendre le mot de la lettre : « enfouissement ».

Michel BOUISSON - On a déformé totalement ma question d'origine. Ce que je demande est simple. Est-ce que l'on peut revenir aux points 1 ou 2 ?

Nicolas ALLA - Si vous voulez, on va tout relire. Les points de convergence relevés lors de la 1^{ère} réunion :

« 1 - rejet quasi général des 4 scénarios. Certains demandent des solutions alternatives telles que le scénario hybride, par exemple. »

Philippe CRETIN - C'est le rejet général du scénario (dit « le plus rapide n°2 ») comprenant la ligne nouvelle complète dans le sillon permien.

Nicolas ALLA - Je note : « rejet unanime du scénario (dit « le plus rapide n°2 ») comprenant la ligne nouvelle complète dans le sillon permien ».

Denis RAYBAUD - Le compte rendu de la 1^{ère} réunion, pour moi, on ne doit pas le modifier.

Frédéric-Georges ROUX - On est en train de valider le compte rendu de la 1^{ère} réunion. Après, on passe à la page suivante où l'on parle de ce que l'on a dit dans la 2^{ème} réunion.

Denis RAYBAUD - Je suis d'accord avec vous, mais vous validez et vous corrigez suite à un débat qui s'est tenu dans la 2^{ème} réunion.

Nicolas ALLA - La page qui est là, c'est un compte rendu fait par RFF, que vous n'avez pas validé. M. Roux a raison, vous êtes tout à fait en droit de nous invalider le compte rendu et de demander un rectificatif.

Denis RAYBAUD - Je suis d'accord, mais à ce moment-là, quand on valide un compte rendu, on le fait en 1^{ère} partie de réunion, on ne le fait pas à l'issue de la 2^{ème} réunion.

Nicolas ALLA - C'est vrai que les rangs s'éclaircissent et que l'on ne peut plus trop dire « le groupe » parce qu'il y a beaucoup de gens qui sont déjà partis.

Frédéric-Georges ROUX - Là, cela représente bien ce qui s'est dit dans la 1^{ère} réunion.

Jean-Pierre MALASPINA - Le point 2, ce n'est pas du tout un point de convergence.

Jean RAIMOND - Si, il y a une convergence des habitants du sillon permien.

Frédéric-Georges ROUX - On était dans une réunion du sillon permien, avec des gens du sillon permien.

Jean-Pierre MALASPINA - Et l'intérêt général, vous vous le mettez où je pense ?

Frédéric-Georges ROUX - On est dans un groupe géographique.

Jacques MICHEL - Chut.

Nadyne CHEVRET - Il faut marquer que cela a fait l'objet d'une motion.

Nicolas ALLA - Je note en point 2 : « rejet quasi unanime des 3 autres scénarios (cf. motion en page suivante). Certains demandent des solutions alternatives telles que le scénario hybride par exemple. »

Jean-Pierre MALASPINA - Je demande que le point 2 soit basculé dans les points de non convergence.

Nicolas ALLA - On peut aussi le basculer dans la dernière diapo, qui synthétise la position de votre groupe sur les scénarios.

Nadyne CHEVRET - Le point 3 « délai réduit de la concertation en cours » ne va pas, cela ne veut rien dire.

Véronique BACCINO - C'était : « demande que le délai de la concertation prévu dans la charte soit respecté. »

Nadyne CHEVRET - Voilà, c'est tout à fait différent.

Nicolas ALLA - Je note : « Le groupe demande que le délai de la concertation prévu dans la charte soit respecté. »

Adrien PARROT - Le point 5 doit être reformulé : « inquiétudes concernant l'impact sur les exploitations agricoles ».

André GILLET - Inquiétudes de l'impact de la LGV sur les exploitations viticoles.

Nicolas ALLA - Je note : « Vives inquiétudes quant à l'impact de la LGV sur les exploitations viticoles (contraintes AOC) et sur l'habitat diffus. »

Nadyne CHEVRET - Le n°4 : il faudra rajouter après, « termes de la lettre ministérielle régulièrement rappelés, pour être respectés ».

Martine MARCEL - Tout à fait.

Nicolas ALLA - Vous allez me faire exploser la diapo ! En plus, vous le remettez trois lignes après. On est dans du style télégraphique. Plus vous en mettez, moins ce sera lu en Coter.

Martine MARCEL - Cela fait 2 mots de plus !

Ilda DUCREUX - Au point 6, il faut rajouter « préalable » dans « mise à disposition préalable de documents dans les groupes ».

Catherine ALTARE - Il faudrait rajouter le scénario GRAPACA.

Nicolas ALLA - Est-ce que l'on peut rajouter un bout de phrase qui en donne les caractéristiques ?

Michel BOUISSON - C'était ce que j'avais proposé la dernière fois, c'est-à-dire la liaison Centre Var-Aix Arbois, Est Var en ligne classique pour rattraper la ligne nouvelle Est Var – Nice.

Nicolas ALLA - Ce n'est pas Carnoules-Gardanne, c'est, une fois que vous êtes à Brignoles, vous tirez droit au Luc. Donc c'est Le Luc –Gardanne en ligne classique.

Michel BOUISSON - Le Luc – Aix.

Martine MARCEL - Cela avait été proposé par GRAPACA, qui était un groupement d'associations.

Nadyne CHEVRET - Cela utilise un couloir ferroviaire existant.

Jacques MICHEL - Sauf entre Brignoles et Le Luc.

Michel BOUISSON - Tout à fait.

Jean-Pierre MALASPINA - Nous préférons « rejet très majoritaire des 3 autres scénarios ».

Jean RAIMOND - C'est unanime pour ceux qui vivent dans le sillon permien.

Nicolas ALLA - Ce n'est pas un vote au nombre de voix. Vous donnez des positions. Pour la séance d'aujourd'hui, on relit pour voir si l'on a consigné tout ce que vous avez dit.

« L'enfouissement est prescrit sous réserve de la préservation de la qualité agronomique des sols en zone de cultures pérennes notamment AOC ».

Adrien PARROT - J'ai demandé surtout des études.

Nicolas ALLA - C'est une sorte de principe de précaution.

Je note : « l'enfouissement serait refusé par le monde viticole s'il n'était pas prouvé la préservation... »

Jean RAIMOND - Ce n'est pas que le monde viticole, il y a un monde arboricole aussi, il y a des AOC sur les oliviers, sur les figuiers...

Martine MARCEL - Je pense qu'il ne faut pas le mettre dans un point de convergence.

Véronique BACCINO - Il vaut mieux enlever la phrase.

Adrien PARROT - On peut l'enlever, mais je veux la réponse à ma question.

Frédéric-Georges ROUX - Je demande la même chose pour la forêt, comme je suis le seul forestier.

Nicolas ALLA - « Le monde agricole et viticole demande que soient étudiées les conséquences de passages souterrains sur la qualité agronomique des sols, en zone de cultures pérennes, notamment AOC. »

Nadyne CHEVRET - Les points de convergence, ce sont les demandes.

François GROELL - Le monde agricole et sylvicole demande que soient étudiées les conséquences de passages en souterrain sur la production, qu'elle soit sylvicole ou agricole. C'est une demande particulière, ce n'est pas une proposition des acteurs.

Catherine ALTARE - A l'issue de cette réunion, il n'y a pas de proposition, il n'y a que des demandes.

Frédéric-Georges ROUX - On ne propose rien.

Nicolas ALLA - La demande de la FNAUT est aussi une demande d'études : je la fais basculer aussi.

Philippe CRETIN - Tout à fait, cela ne pose pas de problème.

Nicolas ALLA - Je note pour la 3ème diapo : « demandes d'études formulées par le groupe ».

Philippe CRETIN - On aimerait que l'on fasse une étude sur le Y de la ligne de La Pauline parce qu'à partir du moment où l'on va parler d'enfouissement au droit de La Farlède pour shunter Solliès, il faut voir l'impact par rapport au Y de desserte de Hyères.

Jean RAIMOND - Ce n'est pas notre problème.

André GILLET - Tu peux avoir ce que propose le maire de Solliès-Pont sans toucher au Y de Hyères.

Philippe CRETIN - Ce n'est pas vrai du tout, le shunt impacte le Y de Hyères. Le train ne peut plus aller de Hyères à Solliès.

Frédéric-Georges ROUX - Pour l'instant, le Y ne va qu'à Toulon.

Philippe CRETIN - La FNAUT a demandé un raccordement. L'enfouissement va impacter le raccordement.

Martine MARCEL - Ce n'est pas une demande de notre groupe. On est sillon permien.

Nicolas ALLA - Je vous propose que l'on fasse la gare de Toulon à l'Est pour améliorer la desserte de Hyères.

Catherine ALTARE - Le point 4 qui commence par « Considérant l'objectif... » est une demande et non une proposition.

Nicolas ALLA - D'accord.

On reprend une dernière fois. Points de convergence : vous en avez un seul qui est le respect de la lettre du ministre.

Sur les propositions d'acteurs, vous avez l'information sur la commission « aménagement » et la commune de Cuers demande... Donc on a deux positions.

Vous avez 3 propositions qui ont nourri les échanges et vous avez des demandes d'études.

La position du groupe sur les scénarios, je peux reprendre les 2 premiers points de convergence de la première réunion.

Je le re-parcours une fois de bout en bout.

Ce que l'on a retenu de la 1ère réunion :

Points de convergence :

1 - Rejet unanime du scénario (dit « le plus rapide », n°2) comprenant la ligne nouvelle complète dans le sillon permien.

2 - Rejet très majoritaire des 3 autres scénarios (cf. motion en page suivante). Certains demandent des solutions alternatives telles que le scénario hybride, ou liaison Aix-le Luc en voie classique (GRAPACA), par exemple.

3 - Le groupe demande que le délai de la concertation prévu dans la Charte soit respecté.

4- Les termes de la lettre ministérielle de 2009 sont régulièrement rappelés, pour être respectés.

5 - Vives inquiétudes quant à l'impact du projet sur les exploitations viticoles (contraintes AOC) et sur l'habitat diffus

6 - Mise à disposition préalable de documents dans les groupes.

Ensuite, votre motion.

Frédéric-Georges ROUX - Dont le texte sera retapé.

Nicolas ALLA - Est-ce qu'au contraire, cela n'a pas la force de la spontanéité ?

Martine MARCEL - Je ne sais pas s'ils vont le lire, ça.

Frédéric-Georges ROUX - Quand on est au Coter, on ne lit pas ça.

Nicolas ALLA - Je vous rappelle que les 4 points qui sont là sont les 4 points qui sont là, les 5 même. C'est exactement la même chose. Donc vous avez les deux, vous avez ceinture et bretelles, vous avez du très lisible et du spontané.

Ce que nous retenons de la 2^{ème} réunion.

« Privilégier massivement les solutions d'enfouissement (cf. motion ci après), lorsqu'on ne peut pas longer la ligne classique. Solliès-Pont est un cas type et demande l'enfouissement dans le respect... »

Véronique BACCINO - Est un cas type qui demande...

Frédéric-Georges ROUX - Le maire de Solliès-Pont a dit : « je demande ça ».

André GILLET - Ce n'est pas un point de convergence.

Martine MARCEL - Ce n'est pas un point de convergence.

Véronique BACCINO - En fait, il faudrait dire : « M. le maire de Solliès-Pont... »

Nicolas ALLA - Ce que demande M. Le maire de Solliès-Pont, je le bascule dans les demandes particulières.

Martine MARCEL - Tout à fait.

Nicolas ALLA - Je le mets dans « propositions des acteurs ».

Véronique BACCINO - On pourrait mettre « M. le maire de Solliès-Pont souligne que sa commune est un cas type et demande l'enfouissement sans passer dans la plaine, et dans le respect des intérêts des communes voisines. »

Nicolas ALLA - Cela me gêne beaucoup que l'on change la phrase après son départ. M. Garron avait dans l'idée que la ligne passe aux Maurettes, c'est-à-dire loin de chez lui. Or cette idée n'est pas reprise là.

Frédéric-Georges ROUX - M. Garron m'a demandé de le représenter.

Véronique BACCINO - Que ce soit aux Maurettes ou que ce soit ailleurs, il faudra enfouir puisque l'on a dit que, hors des emprises existantes, on enfouit.

Nicolas ALLA - Est-ce que l'on ne peut pas mettre « l'enfouissement loin de la commune ».

Frédéric-Georges ROUX - M. Garron m'a demandé de le représenter et m'a fait part de ce qu'il voulait mettre : « M. le maire de Solliès-Pont souligne que sa commune est un cas type... »

André GILLET - C'est une demande particulière de M. le maire de Solliès-Pont.

Frédéric-Georges ROUX - Il a dit « au plus loin des bâtis et des vergers ».

Jacques MICHEL - Et de la plaine.

Nicolas ALLA - Et si l'on mettait « dans le massif des Maurettes ».

Frédéric-Georges ROUX - Quand il est parti, il y avait quelque chose qui était écrit. Si vous le changez derrière...

Véronique BACCINO - Il n'y avait pas les Maurettes, je suis désolée.

Frédéric-Georges ROUX - Je n'ai pas parlé des Maurettes. Il « demande l'enfouissement au plus loin du bâti... »

Jacques MICHEL - Et sans passer dans la plaine.

Frédéric-Georges ROUX - Il demande, il ne l'aura peut-être pas.

Véronique BACCINO - Il le demande, mais on n'est pas tous d'accord.

Frédéric-Georges ROUX - Pour le maire qui m'a demandé de le représenter, laissez-moi être d'accord avec le texte. Je veux bien que vous ayez des idées.

Véronique BACCINO - Le maire de Solliès est venu me voir après, c'est exactement ce qu'il dit. Sa commune est un cas type, il veut l'éviter...

Frédéric-Georges ROUX - Il demande l'enfouissement au plus loin du village sans passer dans la plaine.

Nicolas ALLA - Cela me gêne beaucoup que l'on ait changé la phrase après son départ. Je propose que l'on garde la phrase quitte à la préciser.

Véronique BACCINO - Ce n'est pas lui qui l'avait écrite comme cela la phrase.

Nicolas ALLA - Non, mais il est parti satisfait de la phrase.

André GILLET - Propose-lui la phrase et fais-la-lui valider avant de la diffuser au Coter. C'est bien plus simple.

Nicolas ALLA - Je lui ferai valider formellement.

Martine MARCEL - C'est à peu près ce qu'il a dit, ça.

Frédéric-Georges ROUX - Je suis d'accord.

Jacques MICHEL - Même M. Raimond est d'accord.

Nicolas ALLA - Je note : « M. le Maire de Solliès-Pont souligne que sa commune est un cas type et demande l'enfouissement au plus loin du village sans passer dans la plaine, et dans le respect des intérêts des communes voisines (à valider par M. le Maire, rédaction modifiée après son départ du groupe). »

2 - La commission « Aménagement » de la CC Cœur du Var (différente du Conseil de Communauté) propose un passage le long de l'autoroute en piémont des Maures et en enfouissement au droit des urbanisations (Pignans, Carnoules, ...). Un fuseau devra être étudié en ce sens.

Jacques MICHEL - Ici, ce n'est pas « différent du Conseil », mais « sans préjuger de la position du Conseil ».

André GILLET - C'est exact.

Nicolas ALLA - Je continue.

3 - La Commune de Cuers demande l'utilisation des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle, et cela par défaut sinon rien.

4 - Pour le passage au droit des parties bâties des communes, les « shunts » devront être enfouis.

Véronique BACCINO - On va essayer de remodeler un peu la phrase sur la commune de Cuers.

Michel BOUISSON - Je trouve que c'est bien.

Frédéric-Georges ROUX - La commune de Cuers demande l'utilisation exclusive des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle. Le mot « exclusive » est mieux que « par défaut ».

André GILLET - Il faut enlever « par défaut », sinon, il y a doublon.

Véronique BACCINO - Non. On peut mettre : « la commune de Cuers demande l'utilisation exclusive des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle, sinon rien ».

Catherine ALTARE - Les représentants de la commission « aménagement » sont partis, mais j'avais cru comprendre que l'enfouissement, ils le demandaient sur tout le territoire et pas seulement au droit des urbanisations.

Frédéric-Georges ROUX - De toute façon, le long de l'autoroute, il n'y a pas d'urbanisation.

Jacques MICHEL - Les propos qui ont été tenus, c'est : il y a des couloirs de nuisances tels l'autoroute. Donc collons la nouvelle infrastructure le long de l'autoroute pour éviter de créer un 2ème couloir de nuisances.

Frédéric-Georges ROUX - Et enfouissons dans les piémonts.

Véronique BACCINO - Et sous l'autoroute, vous ne pouvez pas ?

Jacques MICHEL - Cela va coûter une fortune.

Véronique BACCINO - Ce n'est pas grave.

Jacques MICHEL - C'est vous qui payez ?

Nicolas ALLA - Je passe à la diapo suivante. Les demandes d'études :

Les acteurs agricoles, viticoles, sylvicoles demandent que soient étudiées les conséquences de passages souterrains sur la qualité agronomique des sols, en zone de cultures pérennes, notamment AOC.

La FNAUT demande l'arrêt des Inter-Cités Grande Vitesse en gare de Carnoules. La commune de Carnoules ne souhaite pas que cette fonctionnalité rapproche le tracé de la zone habitée.

Considérant l'objectif de vitesse (220 km en 1h), le groupe demande à rapidement connaître l'emprise précise du doublement de la ligne, en dehors des cas singuliers des « puits de vitesse » à Solliès-Pont, Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron, le Cannet-des-Maures, Vidauban, etc.

Dernière diapo. Position du groupe sur les scénarios, ou les éléments de scénarios, à présenter au CoTer

Rejet unanime du scénario (dit « le plus rapide », n°2) comprenant la ligne nouvelle complète dans le sillon permien.

Rejet très majoritaire des 3 autres scénarios (cf. motion supra). Certains demandent des solutions alternatives telles que le scénario hybride, ou liaison Aix-Le Luc en voie classique (GRAPACA), par exemple.

Sur votre position sur les 4 scénarios, est-ce que l'on rajoute autre chose ?

André GILLET - Non.

Michel BOUISSON - Non.

Frédéric-Georges ROUX - C'est largement suffisant.

Nicolas ALLA - La réunion est finie. Bonne soirée à tous, merci. On vous envoie tous les diaporamas. Ne soyez pas surpris, vous trouverez dans le diaporama des éléments sur la méthodologie de l'analyse des sensibilités

Nadyne CHEVRET - Dans les points de convergence, il ne faudrait laisser que l'extrait de la lettre ministérielle.

Nicolas ALLA - Je note : « Respect des termes de la lettre ministérielle :

Il empruntera les lignes ou emprises existantes. A défaut, les solutions d'enfouissements seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles ».

Nadyne CHEVRET - Parfait, cela nous convient.

Jacques MICHEL - Bonne soirée à tous.

La séance est levée à 18 heures 46.

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