

Groupe de travail Sillon Permien

Verbatim de la réunion du 9 novembre 2011

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL	4
2. PRÉSENTATION ET SÉLECTION DES FUSEAUX.....	5
2.1 LA MÉTHODE	5
2.2 LES FUSEAUX ÉTUDIÉS SUR LE TERRITOIRE - FICHES ET ATLAS.....	6
3. ZOOM SECTEUR SILLON PERMIEN ET ÉCHANGES	7
3.1 ZOOM TERRITOIRE TOULON - UIERREFEU SECTION D	7
3.2 ZOOM TERRITOIRE PIERREFEU - EES ARCS SECTION E.....	9
3.3. PRÉSENTATION DES FUSEAUX AVEC L'OUTIL 3D.....	9
4. SYNTHÈSE DES AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL N°3	40
4.1 RÉDACTION DE LA SYNTHÈSE.....	40
4.2 TEXTE FINAL DE LA SYNTHÈSE DES AVIS	64

Participants :

ALLA Nicolas, chargé de projet territorial 83, Mission LGV PACA (RFF)

MICHEL Jacques, KFH Communication

REYNARD Emilie, assistance à maîtrise d'ouvrage générale

ACCOSSANO Claire, Communauté de Communes Cœur du Var

ALBERIGO Jean-Claude, Conseil régional PACA

ALTARE Catherine, Vice-présidente de l'association Var Ecologisme Inondations

AUDEMARD Sylvain, Elu de la Chambre départementale d'agriculture du Var

AUTRAN Jean, Adjoint au maire de Puget-Ville

BACCINO Véronique, Conseillère générale du Canton de Cuers, Adjointe au maire de Cuers

BOUCHARD Joël, Président du Syndicat de défense de la figue de Solliès

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

DAVID Christian, Adjoint au Maire de Carnoules, Directeur des services techniques de la Ville de Cuers

DUCREUX Ilda, Collectif TGV Sud Var

FABRE Yves, Adjoint au Maire de Besse-sur-Issole

FILISSETTI Bernard, Président de la Cave coopérative Le Cellier des Trois Pignes à Pignans

FOURNIER Bernard, Maire de Flassans-sur-Issole

GARRON André, Maire de Solliès-Pont

GASPERINI Guy, Syndicat des vins de Côtes de Provence

GROELL François, Sous-directeur de la Chambre départementale d'agriculture du Var

JADAULT Patrice, Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)

LEYDET Jean-Christophe, Conseil régional PACA

MICHEL Robert, Premier Adjoint au maire de Pignans

MOULIUS Lucien, Association Solliès-Pont Avenir

ORENGO Yves, Maire de Gonfaron

PAUL Catherine, Chambre de Commerce et d'Industrie du Var

PIPINO Jean-Charles, Président de l'Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume

PONZO Claude, Maire de Besse-sur-Issole, Président de la Communauté de Communes Cœur du Var

PRAZUCK Stéphane, Retraité de la marine nationale, Cuers

RAIMOND Jean, Association Solliès-Pont Avenir

ROUX Frédéric-Georges, Administrateur du Syndicat des propriétaires forestiers résidant à Carnoules

SABOURIN Hubert, Evêché de Fréjus-Toulon, représentant le Domaine de la Castille

VENTRE Louis, Stop TGV Coudon, Cuers

VERZAUX François, particulier

La séance est ouverte à 14 heures 20.

Jacques MICHEL - Je n'ose pas vous dire de vous approcher un peu plus. Il y a encore quelques places par là, si vous le voulez bien. Cela fait un peu « les cancre au fond de la classe », vous m'excuserez. Bonjour et merci d'être venus, tout de même, aussi nombreux que les dernières fois dans les réunions du sillon permien, malgré le temps qui ne nous est pas trop favorable. Avec la météo, je pense même que vous avez peut-être eu quelques petits problèmes pour venir. Nous avons pris quelques minutes de retard avant de démarrer pour tenir compte des derniers arrivés et des éventuels retards.

Nous nous trouvons aujourd'hui dans une troisième réunion de ce groupe de travail qui s'inscrit dans la concertation préalable à l'enquête d'utilité publique qui sera formulée prochainement, dans deux ou trois ans.

Si vous le voulez bien, nous allons très rapidement vous proposer cet ordre du jour et nous l'adapterons un petit peu entre nous, en fonction de vos souhaits. Une synthèse des groupes de travail. Ensuite, une présentation de la sélection des fuseaux qui sont proposés à la concertation et que nous aurons l'occasion de regarder sous divers points de vue. Nous allons ensuite faire un zoom sur le sillon permien, bien évidemment, et échanger. Et puis, nous essaierons de préparer la réunion prochaine par une synthèse de la réunion d'aujourd'hui.

Nous sommes accueillis aujourd'hui par la Communauté de Communes Cœur du Var, et donc bien évidemment, nous allons remercier son Président qui se trouve au milieu de la salle et toute l'équipe qui est à la table, là, au fond.

Donc, nous allons essayer d'être assez rapides aujourd'hui mais tout de même, comme nous ne sommes pas aussi nombreux que l'autre jour, à Toulon, nous allons pouvoir nous permettre d'essayer de faire un tour de table de manière à ce que les gens qui sont un petit peu nouveaux puissent découvrir les autres. Merci d'aller un peu rapidement.

Les participants se présentent à tour de rôle.

Jacques MICHEL - Nous essaierons d'aller assez rapidement aujourd'hui. Nous ne sommes pas très nombreux. Nous sommes suffisamment nombreux pour avoir des échanges intéressants sans nous éterniser dans des débats inutiles. La Communauté de Communes nous offre cet espace mais il faudrait essayer de le libérer vers 17 heures, comme nous l'avons déjà dit la dernière fois. Nous allons essayer d'aller un petit peu plus vite et je pense que ceux qui étaient à Toulon verront la différence aujourd'hui. Nicolas ?

1. SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL

Nicolas ALLA - Bonjour à tous. Je vois Monsieur le Maire PONZO qui nous dit qu'éventuellement, nous pourrions déborder un petit peu. Non ?

Jacques MICHEL - Soyons disciplinés : aujourd'hui, il y a assez de débordements dehors.

Nicolas ALLA - On va essayer de tenir. Première partie, je vous propose donc de vous rapporter les conclusions de la première phase de la concertation à laquelle vous avez participé. Nous avons collationné - vous vous souvenez, chaque groupe a rédigé en quelques phrases, quelques diapositives, sa position lors de la phase de concertation sur les fuseaux. Nous avons collationné tout cela dans un document où vous retrouverez ce qu'a écrit chacun des groupes, que ce soit dans les Alpes-Maritimes, le Var ou les Bouches-du-Rhône. Nous en avons une dizaine d'exemplaires papier ici. Cela fait une centaine de pages, donc en fait on l'a mis sur le site internet, ce qui permet de ne pas trop imprimer. Nous avons une dizaine d'exemplaires : n'hésitez pas à

partir avec jusqu'à ce qu'il n'y en ait plus et vous le retrouverez sur le site. Vous trouverez tout ce que les groupes ont dit sur la phase de concertation « scénarios ».

En ce qui nous concerne, nous, dans le Var, tout ce que vous avez dit, nous l'avons fait remonter en Comité territorial le 17 octobre 2011. Il est sorti de cette séance, qui a clos la première phase et qui nous a ouvert la phase actuelle sur les fuseaux - Monsieur le Préfet du Var, qui présidait le Comité, a pris acte des fortes oppositions dans vos groupes qui étaient sur deux points. Pour le groupe Toulon, forte opposition à l'option d'une gare à l'est de Toulon. En ce qui vous concerne et en ce qui concerne surtout le groupe spécifique viticulture et agriculture, l'opposition à une ligne nouvelle dans le sillon permien.

Monsieur le Préfet, ayant pris l'attache de Monsieur le Préfet de Région, nous a donné deux directives, de retirer les deux propositions. Donc, le cadre de travail d'aujourd'hui : nous ne travaillons plus sur une gare à l'est de Toulon et nous ne travaillons plus sur une ligne nouvelle dans le sillon permien. Et la deuxième directive, c'est de poursuivre la concertation en phase « fuseaux » en essayant, comme vous l'avez demandé, de privilégier au maximum la directive de se jumeler avec les infrastructures existantes ou à défaut, de privilégier massivement les solutions d'enfouissement.

Voilà notre cadre de travail d'aujourd'hui. Nous poursuivons dans cette direction-là.

Véronique BACCINO - S'il vous plaît, juste en introduction, par rapport à ce que vous venez de dire, je pense qu'on a perdu du temps parce que les deux propositions qui ont été retirées, à mon sens, n'auraient jamais dû être re-proposées. On aurait dû travailler directement sur d'autres propositions.

2. PRESENTATION ET SELECTION DES FUSEAUX

2.1 LA MÉTHODE

Nicolas ALLA - Je vous propose maintenant la deuxième phase. Nous avons à travailler sur les fuseaux. La même méthode : on vous met sur la table des propositions, on les discute ensemble. Notre rôle à nous, c'est d'enregistrer toutes vos observations, tous vos commentaires. Le but : je dois avoir un document ici. Si on revient au cheminement, vous vous souvenez, au début, on a défini la zone d'études préférentielle qui était la zone dans laquelle il était pertinent selon nous de chercher des fuseaux. Nos bureaux d'études, que ce soit en technique, en environnement, en capacité d'exploitation, en prospective territoriale, on fait des allers-retours entre eux pour déterminer des fuseaux qui nous semblaient pertinents. Ces fuseaux, nous les avons présentés en Comité territorial le 17 octobre 2011. Comme je le disais, cela a conduit à éliminer déjà des fuseaux puisque tous les fuseaux qui comportaient une gare à l'est de Toulon ont été écartés et les fuseaux qui proposaient une ligne complètement nouvelle dans le sillon permien ont été écartés.

Cela explique d'ailleurs que dans les jeux de fiches qui décrivent les fuseaux, vous ayez des trous dans la numérotation. Ce n'est pas que vous avez perdu des pages. En fait, ces trous correspondent aux fuseaux que Monsieur le Préfet a souhaité éliminer.

On se trouve donc ici, ce sont les deux carrés en bas, groupe de travail 3 aujourd'hui, groupe de travail 4 dans deux semaines. Donc, là, on démarre avec vous le travail sur ces fuseaux. L'objectif, c'est que nous avons un Comité territorial le 7 décembre. Donc, il faudrait, comme la fois précédente, qu'on soit capables de rédiger la position de votre groupe sur ces fuseaux pour le 7 décembre 2011.

2.2 LES FUSEAUX ETUDIÉS SUR LE TERRITOIRE - FICHES ET ATLAS

Les fuseaux, nous les avons organisés en quatre sections. Les sections sont délimitées par des nœuds. Je vais commencer à l'envers, par le nœud le plus évident. Vous avez, entre la section jaune et la section rose, la gare du Muy et des Arcs. Donc évidemment, tous les fuseaux vont passer par la gare. Il est facile de faire une coupure à cet endroit-là. Lorsqu'on descend, il nous a semblé qu'au niveau de Pierrefeu, nous avons une zone nodale qui nous permet de faire une coupure. Et enfin, dans la zone toulonnaise, on a fait des Bouches-du-Rhône jusqu'à Toulon-centre et de Toulon-centre jusqu'à Pierrefeu, ce qui nous permet de travailler en quatre sections.

La zone ouest Toulon, en bleu, il y avait sept fuseaux au début, il en reste cinq puisqu'on a éliminé tous ceux qui menaient à la gare Toulon est. Dans Toulon Pierrefeu, vous avez D1, D2, D3, D4 et D5 qui ont été éliminés puisqu'ils correspondaient à la gare est, ainsi que D7, donc vous avez quatre fuseaux proposés. Enfin, dans la section Pierrefeu-les Arcs, on en a cinq. Là, nous sommes typiquement dans le cœur du sillon permien, donc c'est surtout cela que nous allons regarder aujourd'hui, les sections D et E. Et avec le groupe est-Var, on propose deux fuseaux assez tranchés.

On vous a mis sur la table, vous retrouvez un atlas cartographique où on vous présente ce qu'on appelle les assemblages. C'est-à-dire qu'en fait, dans chacune de ces sections, il y a différents fuseaux possibles et pour composer le projet, on les combine. Vous voyez qu'on a, si on veut faire des multiplications, si on veut faire toutes les combinaisons possibles, on a cinq fois quatre fois cinq fois deux, donc cela fait un nombre extrêmement important de combinaisons. Nous, ce que nous avons fait, sur cet atlas, c'est de vous proposer cinq assemblages, cinq combinaisons.

Donc, évidemment, on peut comme pour les scénarios, décomposer. C'est-à-dire que vous pouvez nous dire que dans la section C vous aimez bien le C2 et que vous aimeriez bien le combiner avec E3 et puis le D2 et le F4. Donc, toutes les combinaisons sont possibles. Celles qu'on a proposées nous semblent relativement homogènes et avoir du sens. Et donc, pour chacun des scénarios élémentaires, vous avez une fiche descriptive.

On a pris un exemple à l'écran dans votre secteur, la fiche E1. Donc, les fuseaux sont caractérisés par une caractéristique générale de description. Des enjeux et des sensibilités - ici, c'est très synthétique, encore une fois, les sensibilités, on les a abordées la fois précédente. Vous avez des éléments quantifiés qui sont la longueur du fuseau, la longueur estimative de tunnels qui nous semble d'ores et déjà pertinente, son coût hors coût de gares. Les gares ne sont pas dedans. Il y a aussi les temps de parcours et la vitesse moyenne qui dépendent effectivement de la géométrie de ces fuseaux. En bas, quatre étiquettes qui indiquent, pour faire le lien avec les scénarios dont nous parlions précédemment, avec quels scénarios chacun des fuseaux pouvait être compatible.

Et au dos, vous avez un extrait de carte qui présente le fuseau considéré sachant qu'au recto, dans le petit encart en bas à droite, vous avez une présentation de tous les fuseaux, donc en bas à droite, ici, une présentation que nous appelons « plat de nouilles ». C'est-à-dire que nous avons tous les fuseaux qu'on compare cartographiquement.

Donc, je vous disais que l'atlas présente des combinaisons. Donc, par exemple, ici, on a à l'écran l'exemple d'assemblage 2 qui combine un fuseau D1 avec un fuseau E2. Donc, cela, effectivement, ce sont les documents que vous avez sur la table. Bien évidemment, ils sont sur le site internet. Donc, si vous souhaitez les diffuser autour de vous, il suffit de renvoyer au site, c'est assez pratique.

3. ZOOM SECTEUR SILLON PERMIEN ET ECHANGES

3.1 ZOOM TERRITOIRE TOULON - PIERREFEU SECTION D

On peut voir maintenant comment sont les caractéristiques générales de ces fuseaux. Ensuite, on va les voir à l'écran graphiquement. Dans la zone D, c'est-à-dire ce qui nous concerne, la sortie de Toulon jusqu'à Solliès-Pont, on a là deux grandes options. on a une option qui a été initialisée par Monsieur le Maire de Solliès-Pont, que j'ai vu tout à l'heure, qui est un fuseau qui a comme objectif de passer au pied des Maurettes pour éviter la plaine et une autre option, très tranchée, puisqu'elle proposait d'être plus directe, pour rejoindre la ligne ferrée existante. Cela a déjà été discuté dans le groupe Toulon, l'autre jour, sur ce qui est de l'articulation et on a enregistré une très vive opposition pour le fuseau qui passe dans la plaine a contrario de celui qui est dans les Maurettes.

Jean RAIMOND - Ce qui ne veut pas dire qu'on ait approuvé l'autre.

Nicolas ALLA - Tout à fait. Vous m'avez senti hésiter dans ma phrase parce que je ne dis pas qu'effectivement, vous avez approuvé l'autre. Vous avez toutes les réserves générales sur le projet mais une opposition particulièrement vive sur...

André GARRON - Puis-je répondre à Monsieur RAIMOND, s'il vous plaît ?

Nicolas ALLA - Je vous passe le micro avant de passer à la section suivante.

André GARRON - Monsieur RAIMOND ne parle pas au nom de Solliès-Pont, je le reprécise. Il parle au nom d'une association et d'un mouvement politique. Donc il ne représente pas la population. Alors, Monsieur RAIMOND, c'est bien beau de dire « contre » à tout. Mais être contre tout, cela ne suffit pas. Moi, je suis contre la LGV aussi, je l'ai montré, j'étais dans les manifestations, la dernière par le mouvement agricole. Mais dans l'éventualité probable (je ne dis pas « certaine », je ne souhaite pas qu'elle soit certaine) où la LGV arrivera au pied de notre plaine, il faut proposer autre chose ou du moins lutter pour quelque chose qui sera autre chose que de dire « non ».

Si la LGV vient dans Solliès-Pont malgré vous, Monsieur RAIMOND, elle sera là et vous habitez dans la plaine et si elle ne passe pas sur votre propriété, ce sera grâce à la proposition que j'aurai faite du nouveau fuseau. Voilà, je tenais à le préciser parce que quand même, nous sommes en présence de gens qui disent « on est contre ». Oui, Monsieur, on peut être contre la LGV mais cela, c'est la généralité. Par contre, on peut aussi - on doit aussi, quand on est responsable politique, quand on représente une population, négocier ou du moins surveiller de manière à ce que si la LGV se fait dans la commune, elle soit la moins nuisible possible.

Alors l'irresponsabilité, c'est bien beau, les principes généraux, c'est très bien, mais ce n'est pas suffisant. Je le redis, Monsieur RAIMOND, vous habitez dans la plaine et si la LGV ne passe pas sur votre territoire, ce ne sera pas à cause de votre position, ce sera grâce à mon action ou plutôt grâce à mon action de représentant de Solliès-Pont. Je crois que c'est important de le dire.

Véronique BACCINO - J'aimerais avoir des précisions sur le passage au pied des Maurettes, s'il vous plaît.

André GARRON - Vous pouvez répondre, Monsieur RAIMOND.

Sylvain AUDEMARD - Moi je suis venu de la Chambre d'Agriculture pour vous dire que de toute façon, tous les fuseaux ou tracés seront refusés parce que de toute façon cela empiètera sur les terres agricoles. Après, on se battra, s'il le faut, pour un demi-hectare à chaque fois mais ce sera refusé au départ.

André GARRON - Pour répondre à Monsieur, tout à fait d'accord avec vous mais dans les endroits où les lignes classiques ne peuvent pas être utilisées, où une ligne nouvelle en site propre nous est imposée, je le redis encore, c'est l'enfouissement qui préserve nos terrains. Dans notre cas particulier car Solliès-Pont est un cas particulier, je ne dis pas que c'est un cas général.

Lucien MOULIUS - S'il vous plaît.

Sylvain AUDEMARD - S'il vous plaît, Monsieur. C'est juste pour vous dire que parfois, pour des tortues ou des crapauds accoucheurs, vous faites des tunnels. Donc, vous allez faire des tunnels de Solliès-Pont jusqu'à Fréjus et cela ira très bien.

Lucien MOULIUS - Je suis Lucien MOULIUS, de Solliès-Pont. J'habite les Maurettes.

André GARRON - Proche d'Europe Ecologie. Je précise. Allez-y.

Lucien MOULIUS - Non, mais Monsieur, arrêtez avec la politique. Vous nous avez battus de trois voix, arrêtez. Attendez, puisque c'est vous qui avez lancé le problème politique. Vous avez dit que Monsieur faisait de la politique.

André GARRON - Vous vous dévoilez vous-même, Monsieur.

Lucien MOULIUS - Arrêtez.

André GARRON - Parlez de ce qui nous intéresse.

Lucien MOULIUS - Monsieur le Maire, je ne vous ai pas coupé la parole. Moi, j'habite les Maurettes et je ne suis pas d'accord avec vous. J'ai le droit de ne pas être d'accord avec vous.

André GARRON - Alors expliquez.

Lucien MOULIUS - Vous habitez la plaine, je vous comprends parfaitement, c'est un petit peu comme les derniers qui ont fait sortir un petit papier en disant « la LGV, pas chez nous ». C'est un peu ce que vous faites. Je ne dis pas qu'il faut que cela passe dans la plaine, moi, je ne dis pas comme vous. Je dis qu'on ne veut pas de la LGV, c'est tout.

André GARRON - Et après, ensuite ?

Lucien MOULIUS - Je n'en veux pas.

André GARRON - Voilà, d'accord. Moi, je n'en veux pas non plus, Monsieur, mais moi, je suis plus responsable que vous, Monsieur, c'est tout, la différence est là.

Véronique BACCINO - J'aimerais des précisions concernant le pied des Maurettes. Parce que je comprends Monsieur le Maire de Solliès-Pont qui fait son travail mais moi, qui représente la commune de Cuers, je ne voudrais pas qu'on impacte, du coup, la commune de Cuers pour épargner Solliès. Je suis désolée, vous faites votre travail.

André GARRON - Cela n'a rien à voir.

Véronique BACCINO - Tout à fait. Et en même temps, honnêtement, je le dis comme je l'ai déjà dit depuis le début, je me demande (et je m'engage et j'engage pas mal de monde derrière moi, tant pis) ce que vient faire une ligne à grande vitesse là, en bas, pour rejoindre Nice. Et je suis sûre que vous êtes d'accord avec moi.

André GARRON - Bien sûr.

Nicolas ALLA - Je vous propose qu'on regarde dans le détail avec le prolongement derrière.

3.2 ZOOM TERRITOIRE PIERREFEU - LES ARCS SECTION E

Pour finir le balayage général, la section suivante, qu'on a appelée la section E, de manière très schématique, la philosophie qui vous est proposée, c'est qu'on a deux fuseaux que nous avons appelés E1 et E2, dont l'optique est vraiment la combinaison avec la ligne existante. On a un fuseau E3 qui est de regarder ce que fait un jumelage avec l'autoroute. C'est quelque chose qui a été évoqué dans votre groupe à certains endroits. Donc, on a essayé de bâtir un fuseau le long de l'autoroute pour voir ce que cela rend. Et enfin, E4, E5, E6 qui sont des morceaux de ligne nouvelle dont l'optique est éventuellement de la plaine, c'est-à-dire de sortir des milieux bâtis et des milieux agricoles et de passer un peu plus en milieu naturel ou en relief.

Donc, on se met cela dans la tête que le E1, E2, c'est l'optique d'un jumelage voie ferrée, le E3 une optique de jumelage autoroute et E4, E5, E6, ce sont des morceaux que l'on peut combiner en sortant des zones.

3.3. PRESENTATION DES FUSEAUX AVEC L'OUTIL 3D

Je vous propose qu'on parcoure - je ne sais pas si vous voulez qu'on travaille tronçon par tronçon, c'est-à-dire la zone de Solliès puis on monte, ou si vous voulez un parcours général. On va partir en tous cas de la sortie de Toulon et on remonte. Je ne sais pas quelle est la qualité d'image au fond. Moi, je le vois un peu flou.

Véronique BACCINO - Vous pourrez m'apporter les précisions sur les Maurettes ?

Nicolas ALLA - J'y viens. On va aller dessus. On va activer.

Donc, à l'écran, vous avez les lignes de couleur orange qui sont les limites de communes. Donc, nous sommes ici. La sortie de Toulon. Vous vous souvenez que dans toutes les solutions, le passage de Toulon se fait en souterrain. Ce qui est proposé ici, vous reconnaissez La Garde, la voie ferrée qui sépare de l'espace naturel sensible du plan de La Garde, avec les zones d'inondation de l'égoutier, la proposition qui est faite ici, c'est de rallonger le tunnel jusqu'à sortir de l'espace naturel sensible, et donc de la problématique d'inondabilité.

Vous reconnaissez ici l'autoroute qui va Vers Hyères, donc, l'A507. Excusez-moi, j'ai oublié de vous requalifier les codes couleurs. A la fois dans l'atlas cartographique que vous avez et ici à l'écran, vous avez trois couleurs. Vous avez une couleur orange marron, qui signifie qu'on vous propose un passage en tunnel, soit du fait du relief, soit comme ici du fait des sensibilités humaines et/ou environnementales. C'est-à-dire que là, on propose d'emblée de s'enfouir pour disparaître. Vous avez ensuite des couleurs jaunes qui sont des passages en surface - là, mon rendu de couleurs, moi, je le vois quasiment violet. Et la troisième couleur, qu'on a appelée sur l'atlas, qui est en orangé sur l'atlas, qu'on a appelée « mode d'insertion indéterminé », l'indétermination, elle a deux natures, c'est soit lorsqu'on est en sortie de tunnel, la position de tunnel va varier en fonction de la profondeur, c'est-à-dire que si on s'approfondit, on sortira plus loin. Donc, c'est une imprécision géométrique à ce niveau-là, c'est-à-dire qu'il faut discuter la hauteur du tunnel. Ou alors, « indéterminé », c'est-à-dire que les modes d'enfouissement, c'est le tunnel lorsqu'on a au dessus une couverture de vingt à trente mètres. Lorsqu'on commence à remonter pour sortir, lorsqu'on n'a plus la couverture, évidemment, le tunnel n'est plus possible et c'est ce qu'on appelle de la tranchée couverte ou de la tranchée non couverte. Donc, le code couleur orangé sur l'atlas, c'est soit l'incertitude sur la position de sortie du tunnel parce que c'est discuté, soit parce que ce n'est pas du pur tunnel, c'est de la tranchée couverte ou de la tranchée.

Donc, vous reconnaissez ici le massif des Maurettes. A l'écran, cela, c'est le fuseau qui est fortement rejeté, qui est le passage dans la plaine ici. La difficulté de cette zone-là, c'est le franchissement des infrastructures qui sont là, le franchissement de la zone inondable du Gapeau jusqu'à rejoindre la zone Maurettes.

Le franchissement de la zone du Gapeau, on ne peut pas passer au sol parce que le remblai ferroviaire ferait obstacle aux crues. On exclut de passer au sol. On exclut de passer en tranchée parce qu'en cas d'inondation, on aurait la tranchée noyée. Il reste deux solutions, c'est soit de prolonger le tunnel. Donc, cela, c'est la solution qui a été demandée hier par Messieurs les Maires de Solliès-Pont et de la Crau, qui nous demandent donc de traverser cet espace-là exclusivement en tunnel, sachant que l'autre solution technique, c'est de faire passer les flux d'inondation sous la voie, donc, d'être sur des piles sur un viaduc.

La grande difficulté qu'on a, c'est qu'on est là entre la ville de la Crau et le domaine de la Castille, donc, on a deux enjeux ici qui sont majeurs et un espace qui - on va essayer de le quantifier - si je ne me trompe pas, la Castille, ce doit être ceci, on a une bande de passage de l'ordre de 800 mètres.

Frédéric-Georges ROUX - Pile 400 mètres entre le château de la Castille et la partie Est de ton fuseau. J'ai la carte précise. Tu as 400 mètres.

Nicolas ALLA - Cela dépend du fuseau qu'on active.

Jacques MICHEL - La largeur n'est pas calculée de la même façon.

Frédéric-Georges ROUX - Cela dépend s'il parle de la longueur.

Nicolas ALLA - Tu as raison. Je n'avais pas le bon fuseau activé. Si je prends le bord du fuseau ici jusqu'à la Crau, effectivement, 390 mètres, le bord fuseau, effectivement. La difficulté qu'on a là, c'est que si on veut avoir le fuseau qui semble le moins « rebutoire » pour vous, qui est le fuseau des Maurettes qui est ici avec la zone de dissimulation, on est entre la zone de la Castille et la zone de la Crau avec ces difficultés.

Donc, on travaille là-dessus, sur soit l'enfouissement complet tel que c'est demandé par les élus de la zone, mais donc la difficulté qu'on a, c'est en termes de profil en long (c'est-à-dire la voie qui monte et qui descend) avec les contraintes géométriques, il faut qu'on passe sur l'autoroute, sur la voie ferrée, donc il faut qu'on ait le temps de plonger. La demande a été faite, on va mettre à l'étude la faisabilité de plonger pour se retrouver en tunnel et pour passer sous le Gapeau en tunnel, ce qui sera bien préférable d'un point de vue paysager.

Hubert SABOURIN - Je confirme la position de l'Evêché de Fréjus-Toulon. C'est effectivement la même demande que les maires de Solliès-Pont et de la Crau, de passer....

André GARRON - De la Crau, de la Farlède et de la Garde.

Hubert SABOURIN - L'évêque doit rencontrer le Président de RFF. Ce sera plutôt au mois de janvier.

André GARRON - Et de la CCVG. Je m'excuse, Messieurs, je représente, moi.

Nicolas ALLA - D'accord. Donc, là, on met à l'étude, effectivement, le profil en long et un bout de tracé ici pour voir géométriquement ce qu'on arrive à faire. Il faut être conscients que, du coup, le tunnel, on plonge en tunnel au Nord d'Ollioules, de l'autre côté, et là on a déjà quinze kilomètres de tunnel. Là, on rajoute du tunnel et puis des Maurettes en souterrain.

André GARRON - Si je peux intervenir. Nous sommes tout à fait d'accord sur la difficulté qu'il y a avec l'embranchement de la Pauline. C'est bien cela. L'embranchement de la Pauline vers la gare de Hyères, il faut que ce soit en aérien. On est bien d'accord ? C'est cela, la difficulté.

Nicolas ALLA - C'est surtout passer sur l'autoroute.

André GARRON - D'accord, mais quand même. Il faut quand même être en aérien pour pouvoir aller vers la gare de Hyères. Il n'est pas exclu que la bifurcation de la bretelle de Hyères soit amenée plus en amont vers Toulon. On n'est pas à cela près. On peut gagner 300 mètres en mettant la dérivation de la voie ferrée classique, la brancher en dérivation à 300 mètres en amont de celle qui y est actuellement, de façon à pouvoir avoir en aérien cette desserte de Hyères, et de façon à plonger avec un dénivelé satisfaisant pour passer sous le Gapeau. Je pense que ce n'est pas antinomique.

Nicolas ALLA - Je vous confirme que dévier la voie, la branche de Hyères ne pose pas de problème, à l'échelle financière où on est.

André GARRON - Voilà, on n'est plus à cela près. Ce n'est pas un milliard : ce sont 300 mètres de ligne classique à remonter à 300 mètres de l'embranchement actuel. Alors, excusez-moi, par rapport aux travaux que vous annoncez, c'est du pipi de chat.

Nicolas ALLA - Et puis, ce n'est pas forcément rajouter plus. Si on se rend compte qu'en dépensant en déplacement de ligne existante, on économise de l'autre côté, le bilan sera positif. Ce sont des choses qu'on n'exclut pas, à plusieurs endroits, de bouger les infrastructures existantes. C'est quelque chose qu'on regarde. Il n'y a pas de souci.

Donc, voilà la problématique. Vos demandes sont bien comprises, on lance les études là-dessus sur la faisabilité et les conditions d'un passage en souterrain (donc, conditions financières, conditions techniques) avec toujours cette difficulté de zones inondables. Parce que vous pourriez me dire « pourquoi on ne passe pas l'autoroute par en dessous ? » C'est parce qu'on est en pleine zone inondable, donc c'est l'inondation des tubes.

Frédéric-Georges ROUX - J'ai eu le Maire de la Crau avant-hier qui m'a dit que cela n'a jamais été inondé et que les cartes qu'on nous a montrées à Solliès l'autre jour ne correspondent pas à ses informations à lui. Donc, la partie qui est entre les deux lignes n'est pas inondée et n'a pas été inondée.

Nicolas ALLA - Au-delà des retours d'expériences et de l'historique des crues, il y a après les études hydrauliques et les simulations. Il faut travailler avec les deux. Alors évidemment, les retours d'expérience et les calculs. Je vous propose, pour répondre à Madame BACCINO, de progresser un petit peu vers le Nord.

Jean RAIMOND - Avant de sortir du secteur de Solliès, avec tout le respect que je dois à notre élu, nous sommes effectivement dans une association. Nous avons travaillé sur le dossier. Nous sommes acteurs de la concertation. Je vais dans toutes les réunions, sur Toulon et ici. D'ailleurs, Monsieur SIMON, le maire de la Crau, et vous ne l'avez pas cité sur ce point, le Conseil général a récemment fait, suite à une manifestation que nous avons faite à Toulon, une motion, qui reprend les aspects colorés en jaune et qui pour nous sont en défaut par rapport à votre feuille de route à savoir que Monsieur BORLOO vous demande de suivre les emprises existantes dans les zones qui ne sont pas sur les emprises existantes. Et là, dans les options que vous nous proposez, même dans celles qui paraissent plus avantageuses pour la population de Solliès (cela reste à prouver au niveau de notre cadre de vie), cela ne correspond pas à la feuille de route de Monsieur BORLOO qui vous demande d'enfourner massivement.

André GARRON - Qu'est-ce que vous racontez, là ? Mais cela ne passe pas dans Solliès-Pont. Ça va très bien. Je veux répondre à cela.

Nicolas ALLA - J'ai dû mal exposer. Le principe, effectivement c'est le jumelage ou l'enfouissement. Ici, dans ces virages-là et le bâti qu'il y a autour, on ne sait pas passer sans faire des démolitions conséquentes donc il y a la proposition d'enfouissement qui est ici. Nous sommes dans cette logique-là. Lorsqu'on ne sait pas passer le long de la voie existante ici, parce qu'il y a du bâti le long de la voie et qu'il faudrait tout démolir, on va rechercher une solution d'enfouissement.

Jean RAIMOND - Mais votre charte de couleurs précise bien que le jaune, ce n'est pas de l'enfouissement.

Nicolas ALLA - Celle du milieu, qui suscite les vives oppositions, elle avait comme objectif, vous voyez le grand alignement qui est ici, l'objectif, c'est d'essayer de rejoindre le grand alignement qui est ici le plus tôt possible.

Jean RAIMOND - Vous ne respectez pas votre feuille de route, vous nous faites une proposition qui n'est pas conforme donc nous sommes obligés de la rejeter, de fait. Et l'autre est à moitié conforme.

Nicolas ALLA - Si je comprends ce que vous me dites, on ne devrait proposer que celui d'enfouissement ici.

Jean RAIMOND - C'est au moins la conformité par rapport à votre feuille de route, *a minima*.

André GARRON - Que vient-on de dire, Monsieur RAIMOND ? On veut l'enfouissement à partir de la bifurcation.

Jean RAIMOND - Je ne discute pas avec vous, Monsieur le Maire. Je suis acteur d'une concertation.

André GARRON - Vous semez la confusion. C'est très clair, ce qu'on dit : on parle d'un enfouissement à partir de la bifurcation avec la ligne classique vers Hyères pour passer sous le Gapeau. De fait, que racontez-vous, là ? Vous semez la confusion. C'est déjà assez compliqué comme cela. Ne semez pas la confusion en plus pour ne rien dire.

Véronique BACCINO - Il est vrai qu'il y a peut-être eu confusion mais moi, je voudrais savoir, ce qui apparaît jaune et qui quitte Solliès ensuite, c'est enfoui.

Nicolas ALLA - Non.

Véronique BACCINO - Voilà, c'est ce qui me pose problème. Et ce que disait Monsieur, c'est vrai : pour Solliès, c'est OK, mais pour Cuers, non.

Nicolas ALLA - Cuers, on arrive ici. La solution de Cuers, vous voyez que dans tous les fuseaux qu'on vous propose, pour Cuers, la totalité des fuseaux propose...

[Brouhaha]

Je vous réponds. Sur Cuers, vous y êtes ? Cuers, ici, la totalité des fuseaux, à Cuers, ils proposent tous le jumelage avec la ligne. Donc, vous avez la ligne qui est ici. La totalité des fuseaux sans exception propose le jumelage avec la voie ferrée ici. Là, il y a des zones extrêmement difficiles. Ici, pour éviter de monter, on change l'infrastructure, là, c'est la départementale et à nouveau la voie ferrée. Donc, dans toute cette zone-là, à l'exclusion de tout bout de ligne nouvelle, là, on a compris, on ne fait que du jumelage voie ferrée, départementale et voie ferrée.

La zone de difficulté ici, vous reconnaissez le massif boisé, vert, c'est le relief. On sait être enterré tant qu'il y a du relief. Arrivés ici - jusque là, on est à peu près bons. Il faut qu'on rejoigne la ligne. Donc, il y a ce bout-là qui est délicat, puisqu'on est en plaine agricole. Je parle un peu moins d'ici parce qu'il est totalement en ligne. Il y a une analyse quantitative qui est assez intéressante. Monsieur le Maire de Solliès nous a demandé un complément d'étude parce qu'on voit qu'ici, on a un bout de relief en plus, donc il nous a demandé ici ce que cela donne si on incurve beaucoup plus pour essayer de raccourcir cette zone délicate.

Patrice JADULT - Parce que vous passez en tunnel. Vous pourriez rejoindre le massif.

Nicolas ALLA - Je vais essayer de me mettre un peu plus à plat. L'idée, je vais prendre un peu d'altitude, vous voyez, dans les courbes, ce serait de réduire encore un peu plus le rayon, venir tourner là et faire encore une contrecourbe ici. Donc, évidemment, cela fait chuter la vitesse. Donc, dans tous les éléments qu'on étudie, on va étudier la faisabilité technique, les vitesses, les coûts.

On va vous quantifier ce que cela fait de raccourcir encore les rayons pour venir ici, être plus longtemps en tunnel et que le petit saut de puce entre le tunnel et la ligne existante soit le plus court possible. On estime comme cela, à vue de nez, qu'on tomberait à 180 kilomètres par heure de vitesse. On perd un peu de temps à chaque fois, mais on vous le quantifiera. Donc, sur cela, on vous redonnera un fuseau un peu plus incurvé ici.

Jean RAIMOND - Il faudra nous le colorer en tunnel car ce n'est pas le cas jusqu'ici, sur les pièces de référence.

Nicolas ALLA - Sur la couleur qui est là, en « indéterminé », comme je vous le disais, on est en indétermination de hauteur. C'est-à-dire que si on arrive à avoir au dessus de la tête - il faut une fois et demie le diamètre. Le diamètre, c'est dix mètres, donc il faut quinze à vingt mètres de couverture. Si on arrive en profilant à avoir de la couverture, c'est du tunnel et cela tient. Si ce n'est pas le cas, c'est-à-dire qu'il faut effectivement faire un trou et couvrir ensuite.

Jean RAIMOND - Les viticulteurs vous ont dit qu'en tranchée couverte, l'exploitation en viticulture n'est plus possible.

Nicolas ALLA - Là, on n'est plus dans l'agriculture, là.

Jean RAIMOND - Mais dans la vallée, une fois que vous sortez, c'est le cas.

Nicolas ALLA - Dans la vallée, on est incapables d'être enfouis puisque là, on vient ensuite se mettre le long de la voie existante. Donc, ce bout-là, on ne sait pas, entre les deux contraintes de niveau ici, on ne sait pas être autre chose qu'à plat sur le sol, malheureusement.

Jacques MICHEL - C'est un problème qu'on va retrouver à d'autres endroits un petit peu plus haut dans le sillon permien.

Philippe CRETIN - Une idée. Est-ce qu'on n'aurait pas intérêt à continuer en passant de l'autre côté du Pas de Baron ? C'est-à-dire qu'on continuerait dans la colline. Pourquoi ne pas continuer dans la colline et le bout, ici, a l'air d'être très court.

Nicolas ALLA - On peut aussi mais par contre, on loupe ce grand alignement-là.

Philippe CRETIN - Oui, mais ici, si vous bifurquez légèrement votre fuseau, vous allez être alignés. Vous allez pouvoir garder de la vitesse en vous raccordant ici.

Véronique BACCINO - Là, vous traversez Château-l'Afrique et(autres domaines cités) ...

Philippe CRETIN - Alors, le problème, Madame, c'est qu'il n'est pas question de traverser. Moi, je parle en coût de tunnel. Ce sera plus court de partir d'ici que de là.

Véronique BACCINO - C'est un tunnel alors.

Philippe CRETIN - Si on fait un tunnel, ce sera plus court de là à là que de là à là.

Nicolas ALLA - Moi, je ne sais pas faire un tunnel ici. On est à plat, là. Précisément, pour le coût, on rallonge le tunnel ici. Donc, d'Ollioules à là, on est en tunnel.

Philippe CRETIN - Tout le massif doit-il être en tunnel ? Le massif qu'on traverse ?

Nicolas ALLA - Cela peut être en tranchée dissimulée.

Philippe CRETIN - Parce que justement, l'avantage d'être en colline, c'est qu'on peut passer en tunnel dans des endroits où, en fin de compte, on ne gêne personne.

Frédéric-Georges ROUX - Il y a des propriétés forestières, attention. Il n'y a pas que la viticulture.

Philippe CRETIN - Le Var est le premier département forestier de France. Un coupe-feu n'a jamais fait de mal.

Patrice JADALT - Si vous sortez ici, vous êtes en plein dans le vignoble de Pierrefeu, là.

Philippe CRETIN - C'est pour cela qu'on voudrait descendre en dessous. Je propose de rester en tranchée dans la traversée de la colline et puis, le kilomètre de tunnel, le regagner pour après passer sous la plaine et sous les zones agricoles. Moi, cela me semble logique. Entre les zones agricoles et puis des bois, excuse-moi, je ne dis pas qu'il ne faut pas des bois dans le Var mais je pense qu'on ne manque pas de bois dans le Var. Et entre nous soit dit, cela ferait un bon coupe-feu en plein milieu du truc, ce qui n'est pas forcément une chose négative. C'est toujours pareil, moi, je me dis : qu'est-ce qu'on sauve ? Les gens, l'outil de travail ou on sauve le reste ? A un moment donné, il faut faire un choix et être logique.

Sylvain AUDEMARD - Vous avez entièrement raison.

Nicolas ALLA - Etant ici, je ne suis pas sûr, en profil en long, qu'on arrive à s'enfouir dessous. Donc, du coup, c'est de la tranchée.

Philippe CRETIN - On fait de la tranchée dans la partie forestière. Et puis à un moment donné, on descend. D'autant qu'on a de la chance, c'est de la ligne à grande vitesse, ce n'est pas de la ligne normale. On peut avoir des taux de montée et de descente plus importants qu'avec une ligne classique. On a vu ce qu'on a pu faire dans le Morvan à l'époque de Paris-Lyon, je pense qu'on peut avoir des taux de montée et de descente beaucoup plus importants. Si c'était un train classique, qu'il fallait faire, je vous dirais tout de suite que ce n'est même pas la peine d'y penser. Je suis d'accord avec vous. Mais il me semble qu'avec la LGV, l'avantage, c'est qu'on peut avoir des taux de montée et de descente très importants sans gêner la bonne marche du territoire.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, du coup, c'est de le quantifier plus finement que ce que je fais maintenant. Le principe, c'est de regarder ce que cela fait de rester dans le massif jusque là. J'ai mesuré : on a deux kilomètres. La question est : sommes-nous capables, sur deux kilomètres, de descendre pour remonter ensuite pour être au niveau de la voie ici ?

Philippe CRETIN - Vous pourrez tout doucement remonter le long de la voie, quand vous êtes le long de la voie. Le tout, c'est de passer les terres agricoles. J'avoue que je suis un privé mais tant qu'on peut, là, c'est vraiment l'outil de travail qu'on est en train de sauver au niveau des agriculteurs.

Louis VENTRE - Là, il y a un habitat diffus important. Cela va créer des nuisances énormes si vous passez en tranchée. Vous ne pouvez que passer en souterrain sous la colline. Sinon, vous n'arriverez à rien.

Jacques MICHEL - Entre la colline et la ligne ? D'où parlez-vous, Monsieur ?

Louis VENTRE - Il y a un habitat diffus qui est important.

Véronique BACCINO - Je vais vous montrer sur la carte.

Jacques MICHEL - Dans l'hypothèse qui vient d'être évoquée, si j'ai bien compris, on arrive des Maurettes, à peu près par ici, et la question est : comment, de là, on vient récupérer la voie ferrée qui est par ici.

Véronique BACCINO - Là, ce n'est pas négligeable. Vous avez la tour de l'évêque, vous avez Château l'Afrique.

Philippe CRETIN - Madame, ce n'est pas pour traverser, je propose de passer en dessous.

Véronique BACCINO - Est-ce que c'est possible de passer en dessous ?

Jacques MICHEL - On n'a pas de réponse immédiate mais c'est la question qui est posée.

Philippe CRETIN - C'est pour cela que je vous parle de pente, pour la LGV, qui est nettement plus importante que pour la voie classique. Dans la mesure où on ne fait que de la LGV. D'ailleurs, depuis très longtemps, la FNAUT a dit que quand on fera cette ligne, on ne fera pas passer de fret parce que sinon les trains fret ne pourront pas passer. Et faire une ligne purement TGV. Et à partir

de là, on a des taux de montée et de descente qui sont nettement plus importants que sur la voie normale.

Louis VENTRE - Il ne faut pas accepter cette saloperie.

Philippe CRETIN - Il ne faut pas accepter quoi, Monsieur ? Pour le moment, on est en train de parler de tunnel. Si on n'accepte ni les viaducs, ni les tunnels, c'est sûr qu'à un moment donné, on se dit qu'on ne fait rien. Pour le moment, nous sommes en train de parler de tunnel.

Jacques MICHEL - L'objet de la concertation, c'est bien d'obtenir des propositions qui seront analysées par les bureaux d'études et qui permettront de dire si c'est faisable ou pas, si c'est réaliste ou complètement farfelu, si cela va coûter plus cher, si cela va finalement beaucoup plus impacter que ce qu'on l'imagine parce qu'on va traverser plus d'espace agricole ou plus d'espace habité ou plus d'espace sauvegardé.

Donc, l'objectif, c'est que comme vous connaissez votre territoire, vous pouvez émettre des idées et des propositions et ensuite, derrière, on va les regarder. C'est comme cela qu'on imagine la concertation.

Véronique BACCINO - Enfoui, je ne sais pas si c'est possible donc on verra plus tard et je vous remercie de le mettre à l'étude. Par contre, il faut quand même penser que de l'autre côté de la voie ferrée, vous avez tout un espace agricole avec une forte économie et vraiment, il faut faire très, très attention parce que c'est fragile. Vous avez une forte proportion de Côtes de Provence en AOC. Ce n'est pas transposable.

Sylvain AUDEMARD - Moi, je veux juste demander à Monsieur JADULT de l'INAO, en tunnel, à combien il faut descendre pour qu'une vigne puisse rester dessus ?

Patrice JADULT - Je crois que c'est plutôt un problème technique par rapport au passage de la LGV. Ce ne sont pas quelques mètres, ce sont plusieurs dizaines de mètres, si vous voulez passer en tunnel, je suppose.

Nicolas ALLA - En couverture, il faut au moins une dizaine de mètres, effectivement pour qu'on puisse avoir un sol qui retrouve une qualité un jour. Ou plus que cela.

Patrice JADULT - Si c'est dix mètres, il n'y a pas de souci.

Nicolas ALLA - C'est plus que cela.

Frédéric-Georges ROUX - Donc, c'est en tunnel et pas en tranchée couverte ou recouverte.

Nadyne CHEVRET - Une question toute simple. A quel moment les bureaux d'études donneront-ils leur réponse sur ces propositions ?

Nicolas ALLA - On va essayer de le faire dans une quinzaine, la fois prochaine.

Patrice JADULT - J'attire tout de même votre attention sur ce qu'a dit Madame BACCINO. Même si on suit la ligne existante, notamment dans le secteur de Pierrefeu-Puget Ville, on est quand même dans un secteur AOC de toute façon, de chaque côté de la voie ferrée. Cela, il faudra y faire très, très attention.

Jacques MICHEL - Vous voulez dire par là que c'est un peu égal de passer d'un côté comme de l'autre en termes de terroir AOC.

Patrice JADULT - Je ne dis pas cela. En termes de terroir AOC, il faut vraiment le préciser et l'étudier de très, très près.

Sylvain AUDEMARD - On est vraiment au ras puisque des fois, quand vous désherbez les voies, vous désherbez les vignes à côté.

Véronique BACCINO - D'ailleurs, si on peut ouvrir le sujet là-dessus, ce serait bien d'arrêter parce que vous utilisez des produits qui nous sont interdits, à nous, en agriculture.

Philippe CRETIN - Plus maintenant. Avant, oui, je le reconnais, c'était Attila. On faisait passer un train désherbeur, il n'y avait plus rien qui poussait, après. Mais plus maintenant. C'est vraiment très *soft*, maintenant, ce qu'on met.

Véronique BACCINO - Je n'y crois pas du tout, sans vouloir vous contrarier.

Philippe CRETIN - Pourtant, je n'en mettrais même pas dans mon jardin, tellement cela ne sert à rien.

Véronique BACCINO - Je n'y crois pas.

Frédéric-Georges ROUX - A Carnoules, l'année dernière, cela a tué 500 000 rosiers.

Philippe CRETIN - Parce qu'il y a 500 000 rosiers ? A quel endroit ?

Sylvain AUDEMARD - A l'exportation, il a failli morfler à cause de cela.

Philippe CRETIN - Là, il faut faire une lettre.

Véronique BACCINO - On l'a faite. Il y a même un procès.

Nicolas ALLA - Je vous propose de poursuivre le parcours. Vous m'arrêtez à chaque fois. On sort de la zone D, on entre dans ce qu'on a appelé la zone E. Je vais activer tous les fuseaux à l'écran, ce qui permettra de voir tous les choix et toutes les philosophies.

Véronique BACCINO - On n'a pas tout à fait terminé. Je voudrais savoir ce qui va être mis à l'étude exactement.

Nicolas ALLA - Ce que j'ai retenu. J'ai retenu la demande de l'autre jour de Monsieur le Maire de Solliès-Pont, de voir ce que cela donne de courber beaucoup plus ici pour venir se raccrocher à la ligne existante plus tôt. Ce que je note aujourd'hui, c'est l'autre proposition que j'ai essayé de tracer à la main, ici, en rouge c'est de rester dans le massif.

Véronique BACCINO - Vous êtes vraiment plus dans le milieu agricole.

Nicolas ALLA - Tout à fait. La mise à l'étude, c'est de sortir effectivement. Vous verrez, à la fin, les fuseaux qui sont là, nous avons commencé à les qualifier.

Véronique BACCINO - Et en bas aussi.

Philippe CRETIN - Justement, c'est pour cela que je dis qu'il faudrait faire la comparaison.

Véronique BACCINO - Non, mais en haut aussi. Je veux dire que vous ne solutionnez rien du tout.

Philippe CRETIN - Nous, on part toujours du principe que notre demande est de passer en tunnel.

Véronique BACCINO - C'est tunnel ou ligne existante ?

Philippe CRETIN - Nous, on demande un tunnel. Donc, à partir du moment où on descend un tunnel en dessous de dix mètres, cela devrait pouvoir se faire. Maintenant, c'est de savoir ce qui sera le moins impactant : est-ce en passant au Sud des barons ou au Nord ?

Véronique BACCINO - Mais Monsieur, si vous passez en tunnel, en descendant de dix mètres, vous faites comment après pour réapparaître ?

Philippe CRETIN - Le long de la voie.

Jacques MICHEL - En gros, on arrive comme cela remonte progressivement pour être au même niveau.

Philippe CRETIN - Et après, on va jumeler la voie avec la voie existante.

Nicolas ALLA - Je l'ai fait à main levée. Je ne sais pas ce que cela vaut. Mais le long de la voie, l'échangeur est ici. Vous voyez, si on rejoint, c'est entre l'échangeur et la piste d'aéroport.

Philippe CRETIN - Tout à fait, cela ne peut pas être autrement, cela ne peut pas être plus court.

Frédéric-Georges ROUX - Si vous voulez, on peut vous donner la liste des noms de tous les domaines qui seront touchés.

Véronique BACCINO - Si vous voulez, on vous donne la liste de tous les domaines qui seront touchés.

Philippe CRETIN - Si on passe en tunnel, ils ne seront pas touchés.

Véronique BACCINO - Je n'y crois pas.

Frédéric-Georges ROUX - On ne va pas faire Marseille-Le Muy en tunnel.

Philippe CRETIN - On n'a jamais dit qu'on faisait Marseille-Le Muy en tunnel. On est en train de parler de Solliès-Pont, on ne parle pas de Marseille-Nice, soyons sérieux.

Sylvain AUDEMARD - Puisqu'il y a des sous en France, on peut y aller jusqu'au bout.

Nicolas ALLA - J'en profite, du coup, pour basculer. On revient sur les fuseaux, sur la méthode d'analyse. Ce que je vous propose, c'est d'anticiper un peu sur la suite pour qu'on ait bien en tête la méthode. Sur tous ces fuseaux, la méthode d'analyse que nous avons, nous, c'est : vous souvenez-vous des cartes de sensibilité ? Je vais essayer de les mettre en diaporama.

Vous vous souvenez des cartes de sensibilité qu'on vous a présentées. On a recensé les sensibilités, vous vous souvenez, c'est ce qui est dans l'analyse multicritères. Par exemple, pour l'environnement, on va regarder les éléments de biodiversité, de cadre de vie, de ressources naturelles, d'aménagement du territoire, d'agriculture etc. Le principe, c'est que sur ces cartes-là, on plaque l'emprise des fuseaux. J'ai un exemple à l'écran qui est du côté du Bandol. Et sur chaque fuseau, le principe est que sur l'emprise du fuseau en bleu, la tache rouge est la zone surfacique d'une sensibilité, celle qui est interceptée. On vient quantifier quelle est la zone de la sensibilité qui est interceptée par le fuseau.

Donc, on obtient, toujours dans cette même zone, cet exemple-là, vous avez la superposition des fuseaux sur la carte de sensibilités. Vous voyez ici que ce qui sort en vert, c'est l'interception de sensibilités naturelles. Ce qui sort en violet, des sensibilités agricoles et en l'occurrence, ici, viticoles. On reconnaît le fuseau du Bandol. Vous avez aussi des sites classés, donc tout cela, c'est ce qui est patrimoine et environnement et paysages. Evidemment, ce qui entre en ligne de compte, c'est que plus un fuseau est long, plus il impacte de sensibilités, évidemment. Ce qui entre en ligne de compte également, c'est la technique d'insertion. Là, vous retrouvez la technique, foncé/tunnel, clair/surface et les zones indéterminées. Donc, évidemment, un fuseau, s'il est majoritairement en tunnel, il sera moins impactant qu'un fuseau de surface. Donc, on le prend en compte aussi.

Et on arrive à ce type d'analyses-là. Le fuseau considéré, c'est Nord Beausset, gare de la Seyne et Toulon. DE, c'est « difficilement envisageable » ou « très difficilement envisageable ». Ce sont les sensibilités. Si on parcourt ici, vous avez une sensibilité viticole sur 0,5 kilomètre à Cuges. On poursuit ici, on arrive dans la zone vert foncé, avec une sensibilité de 3 kilomètres en sensibilité naturelle. On retrouve ici un bout de viticulture, donc, on a 0,6 kilomètre et ainsi de suite. On quantifie comme cela les sensibilités qui ont été hiérarchisées, « difficilement envisageable », « très difficilement envisageable ».

L'étape d'analyse suivante, c'est qu'on prend ici, vous avez tous les fuseaux du secteur donné (donc, là, les fuseaux C1, C1 bis, C2, C2 bis). Et ici, par exemple, c'est fait au titre du critère de biodiversité. Donc, on se met à comparer tous les fuseaux en termes de linéaire impacté. Donc, les deux couleurs, c'est « sensibilité forte » ou « sensibilité moindre », « très difficilement envisageable » ou « difficilement envisageable ». Cela nous permet comme cela de comparer les fuseaux critère par critère. Donc, encore une fois, ici, le critère biodiversité.

Cela, c'est une analyse qui est faite dans l'atelier agriculture. Vous avez dans votre secteur à vous des fuseaux qui sont symbolisés ici et on quantifie. Donc, là, c'est en termes de kilomètres, c'est un petit peu plus fin parce qu'on va regarder fuseau par fuseau quels sont les vignobles AOC Côtes de Provence, les vignobles AOC en dénomination future Pierrefeu, la figue. Donc, toutes les couleurs qui sont là permettent de comparer les fuseaux, donc là, sur un critère agricole, au vu des différents impacts.

Pour revenir à ce qu'on disait là, à votre départ de discussion, ce qu'on fera nous, c'est les demandes d'études que vous avez faites, les étudier, c'est-à-dire les chiffrer financièrement, regarder leur faisabilité technique et surtout regarder ce type d'impacts-là, donc de dire fuseau par fuseau quel est l'impact sur l'environnement naturel, l'agriculture en termes quantifiés.

Cela, on le verra en détail tout à l'heure. Je reviens à la cartographie mais c'était pour répondre à votre question. La demande d'études que vous faites, les deux que vous venez de faire, ce qu'on doit vous rendre sous quinze jours si on y arrive, c'est une faisabilité technique, financière et du coup quels sont les impacts.

Jean RAIMOND - Monsieur a demandé la parole.

Jean-Charles PIPINO - Une question très technique. Avez-vous refait des études, depuis 1990, sur un certain nombre de données hydrologiques ? Parce que vos données d'aujourd'hui ne correspondent pas du tout à celles que vous aviez proposées en 1990, que vous aviez opposées à un certain nombre d'entre nous à ce moment-là, en particulier dans la zone où vous parlez tunnel, parce qu'il faut quand même savoir qu'un tunnel, c'est quelque chose qui va « déranger » (pour employer le jargon local) nombre de sources et nombre de nappes phréatiques.

Nicolas ALLA - Aujourd'hui, le trait de crayon que nous avons fait ensemble ne présage pas du tout de la faisabilité. Les gens compétents de chez nous vont regarder.

Jean-Charles PIPINO - Je l'entends bien. C'est simplement pour connaître les critères.

Nicolas ALLA - Pour répondre à votre question, ce qu'on appelle l'état des lieux environnemental, c'est-à-dire la collecte de toutes les données venant des administrations compétentes, a été fait dans les derniers mois. Donc, en fait, la collecte des données est faite sur des données actuelles, d'aujourd'hui.

Véronique BACCINO - Il manque quand même des choses parfois, dans certains domaines, et même beaucoup de choses.

Nicolas ALLA - Aux lacunes près. Attention, sur les sensibilités, je le rappelle encore une fois, la sensibilité, ce n'est pas le relevé exhaustif de tout l'état des lieux environnemental. On a relevé tout l'état environnemental et ce qu'on a mis dans les cartographies qu'on vous a remis, c'est ce que nous, on qualifie de « difficilement envisageable » et de « très difficilement envisageable ». Donc, si cela n'y est pas, ce n'est pas que l'objet a été oublié ou qu'il n'a pas été vu, c'est qu'on a jugé qu'on pouvait le passer dans de bonnes conditions ou par exemple le passer en tunnel. C'est-à-dire qu'un enjeu environnemental qui est en surface alors qu'on sait qu'on passera en tunnel, on ne va pas le recenser. Donc, il peut être absent. Donc, la sensibilité n'est pas l'impact, encore une fois, mais il se peut qu'il y ait des lacunes.

Pour répondre à votre question, logiquement, les bureaux d'études ont commencé à travailler il y a quelques mois, donc, ils travaillent sur les derniers documents à jour. Par contre, on avait vu dans le domaine agricole qu'il y avait des recensements qui étaient, je crois, de 2010. Quand j'ai eu le dernier disponible, c'est le dernier disponible, des fois les recensements datent d'il y a quatre ou cinq ans mais c'est parce qu'il n'existe rien de plus récent. Nos bureaux d'études ne font pas eux-mêmes de la prospective pour mesurer sur site des données. On recueille d'après les documents officiels existants.

François GROELL - Si vous le permettez, au titre du monde agricole, justement, comme on travaille sur des données existantes, sur le volet agricole, il y a actuellement une insuffisance de

données. On va peut-être entrer dans le détail tout à l'heure. Mais à ce jour, vous nous montrez des cartes de sensibilité et un détail là-dedans sur des fuseaux avec une cartographie. On a vu très rapidement des cartes, je ne sais pas si vous allez revenir dans le détail sur les sensibilités.

Nicolas ALLA - On vous les présente après.

François GROELL - Alors, j'interviendrai plus complètement à ce moment-là parce que sur le volet agricole, pour le moment, il y a une insuffisance énorme d'informations pour pouvoir prendre une décision dans les délais tels qu'ils sont prévus actuellement.

Sylvain AUDEMARD - Ce n'est même pas une insuffisance, il n'y a pas de données. Il n'y a rien.

Nicolas ALLA - On va suivre les fuseaux, remonter dans le sillon.

Véronique BACCINO - Je ne veux pas qu'il y ait de conclusions sur ce qu'on a dit. Parce que moi, pour le moment, je n'ai rien choisi.

Jacques MICHEL - Personne n'a rien choisi. On a évoqué des pistes.

Véronique BACCINO - Je n'ai pas assez d'éléments et à la limite, je réclamerai peut-être une réunion en aparté puisqu'apparemment, cela peut se faire, avec le Maire et les associations. Parce que là, moi, je ne veux pas acter quoi que ce soit, je ne le peux pas.

Nicolas ALLA - Aujourd'hui, on n'acte rien. On a le groupe numéro 3 aujourd'hui, puis le groupe numéro 4. Le principe d'aujourd'hui, c'est qu'on passe en revue tous les possibles. Nous, ce qu'on a envisagé - et vous, vous nous complétez en disant que là, j'ai enregistré deux demandes, donc vous dites « vous auriez dû regarder cela ». On travaille pendant quinze jours et les choix, on les fera plutôt la fois prochaine, lorsqu'on vous aura ramené la caractérisation de tout cela. Donc, aujourd'hui, effectivement - sauf si, l'autre jour, au groupe Toulon, on n'a pas été bien loin, c'est ce fuseau-là, on n'a pas été bien loin, séance tenante, on a enregistré un rejet total très fort de celui-ci, avant même de produire des éléments d'études détaillées. On a enregistré une opposition extrêmement - je n'ose pas dire « unanime », mais extrêmement forte.

On fera notre travail, nous, de le quantifier, pour dire « vous aviez raison, regardez l'analyse, voilà ce que cela donne » mais le but d'aujourd'hui n'est vraiment pas de choisir. Le but d'aujourd'hui, c'est de passer en revue tout ce qu'on vous propose. Vous rajoutez des choses si vous le souhaitez et la fois prochaine, par contre, on essaiera, si vous souhaitez faire des choix en tous cas, de préparer ce qu'on remontera au Comité territorial.

Jean RAIMOND - Si je peux me permettre, sur les sensibilités, on avait évoqué à Cuers la dernière fois la sensibilité à ce que vous appelez, vous, « l'habitat diffus » ou le « mitage ». Moi, je vous ai rappelé qu'il y a une tradition, dans cette région, qui est la tradition des cabanons. Souvent, des familles se sont installées dans des cabanons. C'est une culture locale, c'est un mode de vie. Il faut que la couleur remonte un petit peu parce que c'est un point, Madame la Conseillère générale l'a évoqué tout à l'heure, c'est pour beaucoup notre façon de vivre dans la région. Comme vous avez une vision assez urbaine du projet, j'ai peur que socialement, ce ne soit pas pris en compte.

Nicolas ALLA - Je reconnais que notre vision est très mathématique : c'est « combien de bâtiments et d'habitants touchés ».

Jean RAIMOND - Nous, on vous parle de culture.

Nicolas ALLA - Je le reconnais : notre méthode ne l'appréhende pas, elle est purement mathématique, c'est « j'ai tant d'habitants au mètre carré, c'est donc plus grave que si j'en ai un peu moins ». Le but étant d'en avoir pas ou peu. Mais il n'y a pas de jugement : on ne dit pas que le mode de vie cabanon est meilleur ou moins bon que l'habitat urbain. On n'est pas en train de dire que les urbains sont supérieurs. C'est mathématique.

Jean RAIMOND - Cette culture est valable aussi.

Nicolas ALLA - On a ici beaucoup de fuseaux. Comme je le disais, on a une constante ici, c'est le jumelage voie ferrée, ici on n'arrive pas à passer à côté de la voie ferrée. Donc, il y a jumelage le long de la départementale ou bien, l'autre jumelage infrastructure, c'est le jumelage le long de l'autoroute.

Sylvain AUDEMARD - D'un côté ou de l'autre, on ne prend que des vignes.

Philippe CRETIN - Sur le côté autoroute, on prend nettement plus de vignes que sur le côté en longeant la voie ferrée ou la route.

Sylvain AUDEMARD - Non, c'est pareil.

Nicolas ALLA - On a une quantification. Vous le verrez, on a avancé un peu. On n'a pas fait tous les critères, au jour d'aujourd'hui. On a fait quelques critères. On présentera quelques graphes. On a déjà quelques quantifications qu'on vous présentera. Par contre, ce que vous dites est vrai, c'est que le long de la voie ferrée ou le long de l'autoroute, le type d'occupation des sols est essentiellement agricole et viticole. Donc, c'est sûr que là...

Sylvain AUDEMARD - Ce n'est que de la vigne.

Nicolas ALLA - Voilà. Mais nous sommes encore une fois dans la directive ministérielle qui est « vous veillerez à être le plus souvent possible le long des infrastructures ».

Véronique BACCINO - Ca y est vraiment, dans la lettre ?

Frédéric-Georges ROUX - On ne dit pas « des infrastructures » mais le long « des emprises existantes ». Cela ne dit pas ce que c'est que ces emprises.

Sylvain AUDEMARD - Voilà : combien de largeur, sur l'emprise ?

Philippe CRETIN - Cela a été quantifié, la largeur.

Patrice JADULT - Je pense que de suivre la voie ferrée ou de suivre l'autoroute, il y a quand même une longueur un petit peu différente, non ?

Jacques MICHEL - Cela ne va pas jouer sur beaucoup.

Patrice JADULT - En tous cas, par rapport à la zone agricole.

Jacques MICHEL - Oui.

Patrice JADULT - On est plus court au niveau de l'autoroute que de la voie ferrée.

Nicolas ALLA - C'est la diapositive que je présentais tout à l'heure. C'est la longueur des fuseaux, qui est importante, parce que plus le fuseau est long, plus il y a de surface, évidemment. Donc, plus on est court, plus on s'y retrouve tous. Donc, ici, on arrive à Puget-ville à retrouver la voie ferrée existante, donc on suit la voie dans la majorité des fuseaux qui vous sont proposés.

Jean AUTRAN - A quelle vitesse ?

Nicolas ALLA - Je ne l'ai pas en tête mais on est à des vitesses qui sont relativement correctes, c'est-à-dire qu'on est à 200, 220 kilomètres par heure.

Jean AUTRAN - Correctes par rapport à la vitesse du TGV.

Frédéric-Georges ROUX - Entre 190 et 260 kilomètres par heure suivant les fuseaux.

Nicolas ALLA - Je n'ai pas les fiches sous les yeux.

Frédéric-Georges ROUX - Moi, je te le donne : 190 à 260 kilomètres par heure.

Philippe CRETIN - C'est combien, « correct », pour vous ?

Jean AUTRAN - C'est avec le moins de bruit possible.

Philippe CRETIN - On peut faire 20 kilomètres par heure. Là, ça ne fera plus de bruit.

Jean AUTRAN - Là, on impacte des personnes, on impacte trois villages.

Philippe CRETIN - Actuellement, les trains roulent à 150 kilomètres par heure.

Nicolas ALLA - Je vous invite à reprendre les fiches. Si on prend la fiche du fuseau E1, qui était là-dedans, on est à une vitesse moyenne de 190 kilomètres par heure. Donc, on n'est plus dans la grande vitesse ferroviaire, on est très bas, c'est 190 dans des cas comme cela, en moyenne.

Le fuseau autoroutier, on arrive à suivre l'autoroute jusqu'ici, dans ce relief-là, évidemment, les deux ponts d'autoroute, on n'arrive pas à les passer, donc, là, il faut effectivement envisager de couper ici, d'où le changement de couleur. On arrive ici au niveau de Pignans-Gonfaron, donc je vais reprendre un peu d'altitude parce qu'on a des choses.

Patrice JADAULT - Si on suit l'autoroute au Sud de Pignans, ne peut-on pas envisager une liaison en souterrain ? On suit l'autoroute, on passe le Bron en tunnel et on rejoint le secteur de Pignans et Gonfaron en tunnel ?

Nicolas ALLA - Je vais vous suivre. Gonfaron...

Patrice JADAULT - Vous êtes sur l'autoroute à Gonfaron...

Philippe CRETIN - Ou alors rejoindre le fuseau de l'autre côté. Exactement, ce fuseau-là. On pourrait très bien rejoindre ce fuseau-là.

Nicolas ALLA - Oui, tout à fait, on peut combiner comme cela.

Michel BOUISSON - Je voudrais qu'on revienne un peu en arrière, si c'est possible. Parce que là, on est sortis des Maurettes en tunnel. On a toute une partie jaune en ligne existante ou en *shunt*. On est d'accord ?

Nicolas ALLA - Non, là, on est le long de la ligne existante et après le long de la départementale.

Michel BOUISSON - Oui, mais après, on quitte la ligne existante et on passe en *shunt*.

Nicolas ALLA - Oui, puisque la ligne existante, on ne sait pas la longer, là.

Michel BOUISSON - Premièrement, on passe sur la ligne existante. « Sur » la ligne existante, non : on passe « avec » la ligne existante, c'est-à-dire qu'on va quadrupler les voies.

Nicolas ALLA - Tout à fait.

Michel BOUISSON - Donc, sur toute la partie jaune qui longe les voies existantes, on va quadrupler les voies. Sur la partie jaune qui *shunte* les voies existantes, on va créer une ligne nouvelle qui fait, on nous a dit, 12 hectares au kilomètre. D'accord ? C'est ce qu'on nous a dit ici. On était partis sur 7 hectares ou 7,5 hectares, on est arrivés à 12. Moi, je pose simplement la question : est-ce que les viticulteurs, est-ce que les gens responsables de la viticulture vont accepter sur cette partie-là les emprises aussi bien sur les voies existantes que sur le *shunt* ?

Sylvain AUDEMARD - Interdit !

Michel BOUISSON - Je pose la question et je crois que la réponse a déjà été donnée à Toulon, déjà. Alors cela, je pense qu'avant d'aller plus loin, il faut déjà bien l'intégrer. Je veux insister là-dessus sur toute cette partie jaune. Monsieur le Maire de Solliès-Pont nous a dit « nous, on ne veut pas, donc on veut des tunnels jusqu'à la sortie des Maurettes ». D'accord. Ensuite, on passe en jaune. Avant d'arriver à Pignans, vous voyez qu'il y a toute une distance qui est en jaune. Pensez-vous que les agriculteurs vont accepter cela ?

Nicolas ALLA - Je reviens à la phase précédente. Vous nous avez dit « absolument pas de ligne nouvelle », notamment dans cette zone emblématique viticole, donc c'est du jumelage.

Sylvain AUDEMARD - Cela n'ira pas quand même. Douze hectares au kilomètre entre Cuers, Puget-ville, il doit y avoir 12 kilomètres, cela fait 150 hectares, déjà.

Nicolas ALLA - Encore une fois, le 12 hectares, c'est une moyenne. On a appris le principe du jumelage tous ensemble, l'autre fois. On a supposé qu'en étant collés à la voie, on consomme moins d'espace agricole.

Michel BOUISSON - Mais on en consomme. Donc, je pose la question : est-ce que ce sera accepté ?

Sylvain AUDEMARD - Quand on voit qu'en Bourgogne, ils en ont pris beaucoup, de vignes ? Zéro.

Nicolas ALLA - Encore une fois, nous sommes là à vous proposer un seul choix parce que c'est ce que vous avez demandé fortement. Vous nous avez dit « rien d'autre à Cuers ».

Michel BOUISSON - Non : rien que les emprises existantes. Madame BACCINO a insisté là-dessus, elle a dit « emprises » existantes, elle n'a pas dit « voies » existantes. Elle a dit « emprises » existantes, ce qui est totalement différent.

Nicolas ALLA - Attendez. On n'est pas dans ce degré de finesse. Je comprends ce que vous voulez dire. La bonne question, c'est : finement, ici, quand on fait notre plateforme et qu'on la décale, est-on dans un premier rang de vigne ou est-on encore dans les délaissés ferroviaires ? Vous verrez le chiffrage derrière, nous ne sommes pas dans ces grandes précisions-là. Ce qu'on vous montre, derrière, par contre, c'est que ce qui est un peu surprenant, c'est que comme la voie ferrée est fortement dans l'espace viticole, le jumelage avec la ligne existante n'est pas bon pour la viticulture, en termes de consommation.

Frédéric-Georges ROUX - Pas plus que le reste.

Nicolas ALLA - J'ai presque envie de basculer tout de suite sur le schéma, si je tombe dessus. Ce doit être ceci. Si je ne me trompe pas, c'est ceci. Vous avez les fuseaux - là, je suis dans les Maurettes, donc il faut que j'aille plus loin. On se souvient qu'E1 et E2, c'est du jumelage d'infrastructures. Le E3, c'est du jumelage d'autoroute, E4, E5, c'est avec des tronçons de voie nouvelle.

En fait, qu'est-ce qui apparaît ? Cela, ce sont les sensibilités agricoles traversées. On s'aperçoit que ce qui est le plus préjudiciable pour l'agriculture, paradoxalement, contrairement à ce qu'on pensait tous, c'est le jumelage voie ferrée. Pourquoi ? C'est parce que le long de la voie ferrée, c'est là qu'il y a la viticulture. Et évidemment, les fuseaux qui montent dans la pampa, si j'ose dire, dans les reliefs ou la colline, évidemment, il y a moins de viticulture donc les tronçons de ligne neuve, dans la colline, évidemment, sont moins consommateurs.

Sylvain AUDEMARD - C'est en hectares, en pourcentages ?

Nicolas ALLA - C'est du kilomètre linéaire.

Sylvain AUDEMARD - Il faut multiplier par douze, alors.

Véronique BACCINO - Mais de la colline, vous allez bien sortir. Si vous sortez dans la plaine agricole...

Nicolas ALLA - C'est variable. Ce sont des chiffres assez récents parce que je crois qu'ils ont été vus en atelier vendredi dernier, il me semble. Nous sommes encore en train de les analyser. Ce qu'on peut peut-être en retenir, c'est que du coup, il faut composer finement tous les tronçons. En fait, c'est tronçon par tronçon qu'il faut surveiller l'impact parce qu'on voit que longer la voie ferrée tout le long, comme de part et d'autre de la voie ferrée, c'est de la viticulture et ce n'est pas autre chose, le prix à payer est assez lourd.

Michel BOUISSON - Cela, je l'avais dit dès la première réunion. L'emprise des voies existantes avec le quadruplement des voies est la plus pénalisante des solutions pour l'agriculture.

Philippe CRETIN - Alors il faut l'abandonner.

Michel BOUISSON - Moi, je pose les questions telles qu'elles apparaissent.

Philippe CRETIN - A ce moment-là, peut-être qu'il faut abandonner le jumelage, peut-être qu'on s'est complètement fourvoyés.

Michel BOUISSON - Alors, qu'est-ce qu'on fait ?

Philippe CRETIN - Sachant que le E4 est le moins impactant, il faut commencer à travailler en partant du E4.

Nicolas ALLA - Si vous voulez, on peut les parcourir, les fuseaux E. Du point de vue du milieu naturel terrestre...

Véronique BACCINO - Qu'est-ce que le E4 ?

Frédéric-Georges ROUX - Ce qu'il faut comprendre, Nicolas, c'est que le E4, jusqu'à Pignans, c'est la même chose pour l'agriculture. Le E4 ne permet de gagner quelque chose pour l'agriculture qu'entre Carnoules et Le Luc parce que c'est lui qui passe par la colline.

Patrice JADAULT - Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous.

Philippe CRETIN - Je suis d'accord avec toi mais par contre...

Frédéric-Georges ROUX - Il est en souterrain.

[Brouhaha]

Nicolas ALLA - Je vous propose de parcourir ces chiffres-là. On les balaye ensemble.

Jacques MICHEL - Un peu de calme. On va tous s'exprimer. On va d'abord balayer de manière à avoir tous à peu près le même niveau d'information. Après, nous reviendrons sur la discussion.

Nicolas ALLA - Sensibilités agricoles, nous venons rapidement de l'analyser. Les deux jumelages E1 et E2 sont assez mauvais parce qu'il y a de la vigne au bord des voies existantes. Le E3, l'autoroute, il est moyen. E4 et E5, comme on le disait, comme on quitte par endroits la vallée cultivée, évidemment, on est meilleurs. Sensibilités urbaines, les écarts sont assez faibles. On voit en sensibilité urbaine que le fuseau jumelage est le plus mauvais, évidemment, car comme on suit la voie ferrée, dès qu'on approche des villages, c'est là qu'on commence à toucher aux zones bâties, mais vous le voyez, dans des rapports de 0,79 kilomètre jusqu'à deux. Donc, on a quand même des rapports de plus de 1 à 2 mais donc, ce n'est pas très surprenant puisque l'urbanisation est sur la voie.

Du point de vue des sensibilités naturelles, là, évidemment, c'est l'inverse, bien sûr. C'est-à-dire que la voie existante est plus faible en milieux naturels mais par contre c'est là qu'on touche les milieux les plus sensibles. Et évidemment, les fuseaux complètement neufs E4 et E5 sont assez mauvais puisque si on ne passe pas dans la plaine agricole, c'est qu'on va passer dans les milieux naturels. Du point de vue des milieux aquatiques, je ne vais pas en dire grand-chose parce que je serai incapable de dire quelque chose de pertinent si ce n'est que le E3 le long de l'autoroute, c'est celui qui répond peut-être à votre question. C'est le plus préjudiciable, celui qui longe l'autoroute, du point de vue des milieux aquatiques.

Sylvain AUDEMARD - On ne peut pas les voir, les cinq fuseaux ?

François GROELL - Je voudrais quand même apporter un éclairage, comme quoi on peut faire dire aux chiffres tout ce qu'on veut. Il s'agit simplement ici d'une comparaison d'un indicateur kilométrique. Comme je l'ai dit vendredi en groupe technique agricole, cela ne met pas du tout en évidence la complexité de l'agriculture du secteur. Vous pouvez revenir à la diapositive d'avant, s'il vous plaît ? Ce n'est pas parce qu'on a 27 kilomètres, ce qui semble beaucoup plus important que le fuseau où on a 17,24 kilomètres équivalents d'impact, que la différence entre les deux est à mettre en évidence comme vous l'avez fait. Le fuseau où on a 17,24 kilomètres d'impact, si vous touchez/démembrez 20 exploitations qui ont une petite parcelle en AOC, quand on en enlève une,

on a déjà expliqué cela plusieurs fois, vous serez aussi préjudiciables que si vous traversez (je vais caricaturer à peine) deux domaines en 27 kilomètres.

C'est pour dire que ces chiffres ne sont pas du tout satisfaisants et suffisants. C'est pour cette raison que j'ai redemandé en groupe technique à avoir des compléments d'information sur la caractérisation de l'agriculture, même dans les surfaces sans aller dans le détail, on n'est pas à la parcelle, mais au moins aller sur la caractérisation dans ces zones du nombre d'exploitations, du nombre d'emplois concernés etc. Ce qui va nous donner un indicateur à caractère économique plus fort. Ceux-là ne sont pas suffisants pour se prononcer à ce jour. Voilà.

Nicolas ALLA - Du coup, est-ce que je vous mets à contribution ? Vous étiez à l'atelier. Ces diapositives-là, sur l'agriculture, on essaie de les commenter à deux, vous viendrez peut-être à mon secours. Je parle techniquement, parce que je ne suis pas du tout de ce métier.

Bernard FILISETTI - Je voudrais simplement ajouter qu'économiquement, enlever une parcelle sur une exploitation de moyenne importance, de 10 à 12 hectares, peut mettre à mal cette exploitation, c'est-à-dire mettre le viticulteur au chômage, sur une petite parcelle, il suffit de pas beaucoup, des fois.

Jean-Charles PIPINO - Moi, c'était une simple question technique. Vous avez parlé de délaissés ferroviaires. Peut-on aujourd'hui les quantifier ? Les propriétés de l'ex-SNCF et les vôtres aujourd'hui sont-elles parfaitement quantifiables et identifiables en termes d'espace ? Avez-vous refait des bornages pour savoir ce qui vous appartient ou pas ?

Nicolas ALLA - A l'échelle d'étude où on est, c'est-à-dire fin/sortie de scénarios et entrée de fuseaux, évidemment, non. Nous ne sommes absolument pas dans ce degré de précision-là. Ce qu'il faut, aujourd'hui, nous ne sommes pas en train de caractériser dans l'absolu chacun des fuseaux. Ce qu'il faut, c'est que nous soyons capables de les comparer. Donc, nous allons dans le degré d'études jusqu'à ce qu'on puisse départager les fuseaux. Donc, on est bien dans la comparaison et on n'est pas encore dans les études qui iront jusqu'en 2014 où on sera au niveau de l'APS et ce sera affiné. Donc, là, le but, c'est tant qu'on est capables de comparer deux fuseaux, le niveau d'études suffit. Si cela ne suffit pas, on pousse les études plus loin jusqu'à ce qu'on soit capables de séparer les fuseaux.

Jean-Charles PIPINO - J'entends bien. Pourtant, vous avez dit que jumeler une voie existante et une voie nouvelle poserait un problème d'impactage au niveau du foncier plus important que de créer une voie nouvelle ailleurs. Là, je m'interroge.

Nicolas ALLA - Non. Là-dessus, nous nous étions prononcés la séance précédente. Je vais essayer de retrouver les diapositives qui ont été montrées. Dans une section-type, lorsqu'on ne fait qu'élargir la plateforme, on rajoute 14 ou 15 mètres, donc, en fait, le pied de talus se décale d'autant. Donc, si on raisonne brutalement comme cela, on ne fait que consommer quinze ou vingt mètres, parce qu'il faut parfois une piste d'exploitation, des choses comme cela, c'est 20 mètres sur le linéaire. Donc en fait on a une consommation à l'hectare qui est plus faible, qui n'est pas du tout de l'ordre des 12 hectares que nous évoquons. Mais on a dit attention, cela, c'est de l'analyse section courante. Il ne faut pas oublier qu'on a tous les passages à niveau, dans cette zone-là, qu'il faudra supprimer demain. C'est-à-dire que si on colle la ligne nouvelle à côté de la ligne existante, les passages à niveau, on ne peut pas les garder. Donc, réaménager un passage à niveau, vous avez à cet endroit-là une tache de consommation foncière localisée mais qui n'est pas neutre. Et après, vous avez en consommation foncière tous les rétablissements. Donc, à chaque fois qu'on va croiser une route, un canal, un chemin, vous aurez une consommation foncière transversale qu'il faut encore ajouter.

Donc, on disait que oui, on est performants quant on est collés à l'infrastructure mais n'oublions pas qu'on a des consommations locales. Quelqu'un d'entre vous, je crois que c'était Madame CHEVRET, a cité tout ce qui est alimentation électrique, les sous-stations électriques. Donc, il y a tous ces ouvrages locaux qu'il faut mettre dans l'addition pour comparer. Au bout du

bout, on reste dans un bilan foncier meilleur qui est légèrement meilleur quand on est accolés. C'est pour cela qu'on recherche tous cela. Mais n'oublions pas ces événements locaux qui viennent alourdir l'addition.

Sur les analyses en cours du point de vue agricole, ici, vous avez une diapositive sur les analyses en cours. Pour aller beaucoup plus dans le sens d'analyse indiqué par Monsieur GROELL, on distingue ici des typologies de cultures (céréales, maraîchage, vignes, vergers, oliviers, prairies, mixité). Donc, pour ne pas rester simplement sur du surfacique et de l'agriculture au sens large, c'est parti de l'agriculture. Vous avez ici le sillon permien où vous reconnaissez tous les fuseaux et le type d'analyse qui est fait. Donc, on peut parcourir quelques lignes pour illustrer. Vous avez par exemple le fuseau E1, qui est celui du jumelage, vous avez 27 kilomètres de longueur totale et on est en impact essentiellement sur les AOC Côtes de Provence. C'est ce type d'analyse cartographique qui est en cours et qui va être doublé, donc je passe les diapositives, donc on va jusqu'au bout du sillon permien et de Vidauban et ensuite la sortie. Donc, on voit le type d'agriculture concerné par les fuseaux.

Et après, dans le sens de ce que disait Monsieur GROELL, ce que vous disiez, c'est d'approcher avec des indicateurs pas simplement surfaciques. Donc, en groupe de concertation agriculture-viticulture, il a été évoqué un indicateur de marge brute, c'est-à-dire notamment la DDTM qui nous a permis d'avancer dans ce sens-là, c'est de caractériser les ressources d'exploitation. Pouvez-vous dire quelques mots de plus que moi là-dessus, Monsieur GROELL ?

François GROELL - Il y a un groupe agriculture-viticulture qui se réunit le 15 ici même. Il faudra en rediscuter. C'est l'objet de cette réunion.

Sylvain AUDEMARD - C'est quoi, c'est en millions d'euros ? C'est en quoi ? La marge brute qui va être enlevée, c'est 100 000 euros sur tout ce tronçon ?

Nicolas ALLA - Ce sont des euros par mètre de largeur. C'est ramené à la surface, cet indicateur.

Sylvain AUDEMARD - Ah, ce n'est pas pareil !

Nicolas ALLA - Voilà le type d'analyses qui est en cours. Je vous propose de revenir...

Sylvain AUDEMARD - Pour votre analyse agricole, ce ne sont pas des marges brutes globales, comme cela, qu'il va falloir. C'est exploitation par exploitation. Parce que ça n'a rien à voir. Comme on l'a dit tout à l'heure, si on enlève un hectare à un exploitant, il peut en perdre trois à côté par rapport à l'INAO, parce qu'il ne sera plus en phase. Cela peut aller plus loin.

Nicolas ALLA - C'est pour cela qu'il y a un groupe thématique agriculture-viticulture, pour que les travaux avancent là-dessus. Encore une fois, le principe, c'est de comparer donc il faut pousser la précision des études jusqu'à ce qu'on arrive à distinguer des fuseaux.

Patrice JADAULT - Le souci, c'est qu'on ne pourra jamais aller jusqu'à l'inventaire exact de l'encépagement, parce que c'est exactement à cela que tu fais allusion, c'est-à-dire aux cépages touchés par le projet de tracé. Or on ne pourra, dans l'état des fuseaux de 1 000 mètres, on ne pourra pas aller jusque là.

Nicolas ALLA - On ne peut pas aller jusqu'à la parcelle ou à l'encépagement.

Patrice JADAULT - Ou alors il faut étendre la concertation, si vous voulez qu'on travaille sérieusement là-dessus.

François GROELL - Il faudra prendre le temps de la concertation. C'est ce qu'on leur a dit depuis le début, de prendre le temps. En décembre on ne pourra jamais le faire et on ne pourra jamais le faire comme il faut.

Sylvain AUDEMARD - Moi, j'ai fait une première réunion avec RFF à Marseille avec le Président de la Chambre d'Agriculture. A cette époque-là, on a déjà demandé un diagnostic agricole sur le

fuseau. Cela n'a jamais été fait. Cela fait cinq ans qu'on en est au même endroit. Donc, il faut arrêter de nous mener en bateau tout le temps. Parce que sur un bateau, il faut tenir.

Nicolas ALLA - On ne vous mène pas en bateau. On pousse les études. Le principe, c'est bien de pousser les études et de prendre des décisions au vu des études. Donc, il ne s'agit pas d'arracher une décision sans étude. On pousse les études jusqu'à être capables de faire un choix et de caractériser chaque fuseau.

Bernard FILISETTI - Cela, il faut le dire au Préfet, d'étendre la concertation.

Nicolas ALLA - Vous l'avez clairement écrit en première phase et c'est clairement remonté.

Bernard FILISETTI - Il n'y a pas de réponse.

Nicolas ALLA - La réponse n'est pas encore arrivée. En ce moment, dans ces sphères de pilotage...

Bernard FILISETTI - Cela va durer et puis à la fin, on va en arriver, on en est là, il n'y aura jamais de réponse et la concertation sera terminée.

Nicolas ALLA - Non, non. On part bien dans cet objectif-là qui est, compte tenu de la masse d'informations qui arrive de vos groupes de travail, la position notamment de Monsieur le Préfet du Var (le contexte est très différent dans les Bouches-du-Rhône et Alpes-Maritimes, bien sûr). Dans le Var, on a un volume très conséquent donc Monsieur le Préfet du Var n'exclut pas (c'est en discussion, nous attendons une décision) de prendre le temps de déborder sur janvier ou février pour digérer ou cela.

Nadyne CHEVRET - Excusez-moi mais la réunion de Comité de pilotage du 12 ou 22 décembre est maintenue.

Jacques MICHEL - Tout à fait.

Nicolas ALLA - C'est ce qu'on évoque. Un peu comme on a apprécié que le Préfet du Var prenne une décision en fin de première phase, on aime bien, nous, qu'on avance, on prend une position, on avance. Donc, le Comité de pilotage de décembre, nous prêchons pour qu'il soit maintenu, qu'on ait un point d'étape et qu'on puisse s'il le faut poursuivre sur la suite.

Frédéric-Georges ROUX - On parle d'enfouir, de tunnels, ce qui est parfait, on ne les voit pas, pour éviter de passer en surface. Mais là, je regarde par exemple pour contourner l'aérodrome, il y a quelques endroits comme le plan de Loube (juste à l'ouest de l'aérodrome) qui risque d'être, quoi qu'il arrive, quel que soit le fuseau, bousculé. On n'a pas imaginé de passer en aérien avec juste quelques piliers qui pourraient peut-être être moins perturbants pour les vignes, ou quelques viaducs, pour passer deux routes, la D14 et la A57 ?

Philippe CRETIN - Il ne faut pas oublier qu'il y a quand même le plan d'envol de l'aérodrome.

Frédéric-Georges ROUX - « Aérien », cela ne veut pas dire passer à cent mètres mais à dix mètres.

Philippe CRETIN - Il faut que cela respecte le plan d'envol de l'aérodrome, c'est tout. Disons que je dis qu'il y a une contrainte.

Frédéric-Georges ROUX - Oui, d'accord.

Jacques MICHEL - Il y a une contrainte à étudier et à mettre en place.

Michel BOUISSON - De toute façon, toute cette bande jaune, c'est de la vigne. Donc, si tu veux mettre un pont quelque part, il faut le faire partout. Ou alors, tu fais des tunnels de partout. Là, ce n'est que de la vigne.

Philippe CRETIN - Là, après, oui, il y a des choix à faire. Est-ce qu'il vaut mieux sauver la vigne ou les paysages ?

Frédéric-Georges ROUX - Entre le faire en partie ou ne jamais le faire il y a un choix.

Véronique BACCINO - De toute façon, c'est une hérésie, le projet. C'est une hérésie. Il n'y a pas d'argent pour le faire. On ne veut pas non plus qu'il y ait des économies chez nous. Moi, je maintiens : c'est une hérésie.

Sylvain AUDEMARD - C'est 350 euros par habitant du Var et par an, c'est ça que cela va nous coûter ?

Nicolas ALLA - Je vous propose de poursuivre. Je reprends, car je n'avais pas activé tous les fuseaux. Ce qu'il faut, maintenant, c'est prendre une vision plus globale. Donc, on a ici Gonfaron. J'avance et je vais revenir pour expliquer ici. Là, on a Gonfaron. On a notre fuseau le long de l'autoroute, on l'a vu, qui coupe le S un peu proéminent. Et lui, il suit son autoroute. Donc, lui, ici, au niveau de Gonfaron, c'est le seul qui soit dans la plaine parce qu'il est le long de l'autoroute.

Les autres, ici, c'est ce qui avait été demandé, c'est passer dans le relief, ici, en tunnel, avec deux positionnements, un qu'on va appeler « court » et un « un petit peu plus long ». Le court, lui, il est dans les propositions E1, E2, on est le long ici de la voie ferrée. Donc soit on coupe court, soit on coupe ici un peu plus long. Et il y a celui qui doit être le E6, si ma mémoire est bonne, celui qui est de dire qu'on quitte complètement la plaine et qu'on va dans les espaces naturels. Donc, c'est cette option qui est là où on sort de la plaine ?

Véronique BACCINO - Et vous sortez comment de la plaine ? En tunnel ?

Nicolas ALLA - Ici, vous avez dans le passage des rebords, forcément, comme la ligne a une pente limitée, pour couper l'angle, si j'ose dire, vous avez forcément un passage en tunnel et une fois qu'on est en plateau, là, c'est de la surface. Là, à nouveau, on a un relief, c'est forcément un tunnel. Donc, en fait, on est dans un relief qui n'est pas plat.

Sylvain AUDEMARD - Il n'y a pas des sources, là, les sources de Carnoules et tout cela ?

Un participant - Là, vous avez toutes les nappes phréatiques qui alimentent Pignans.

Nicolas ALLA - Tout à fait.

[Brouhaha]

Claude PONZO - Je ne me prononcerai pas au nom de la Communauté de communes car nous ne sommes pas arrivés à nous mettre d'accord sur un fuseau. Pour ma part, Besse, moi, je suis entièrement contre tous les tracés TGV du département parce que cela ne nous apporte rien et c'est nous qui allons payer. Il faut le savoir.

[Applaudissements]

Par contre, là aussi, je pense que mes collègues vont se positionner et prendront chacun la parole à leur tour. Moi, je suis complètement contre de passer à travers toutes ces collines sous la forme d'un tunnel parce qu'on est dans les calcaires et c'est là que se trouvent toutes nos ressources en eau. J'ai noté que vos cartes de sensibilités ne parlent pas ni de nos sources, ni de rien. J'ai toujours la peur qu'en passant sous une colline, on désiphonne une source et qu'on désiphonne nos ressources en eau et que l'on n'ait plus rien et que nos villages en souffrent énormément. Et dans l'avenir, d'ailleurs, si on regarde un tout petit peu, dans le tracé au dessus de Carnoules, vous avez Puget-Ville, Pignans, Carnoules et Gonfaron qui sont alimentées par les mêmes nappes. Cela, c'est assez difficile. Moi, sachez que je suis tout à fait contre. Si un jour on doit prendre un tracé, je me rallierai à mes collègues qui sont concernés directement.

Nicolas ALLA - A titre de cartes de sensibilités, on retrouve bien ce qu'on vous dites, c'est que soit c'est la plaine et ce sont les sensibilités viticoles fortes, soit les massifs avec les couleurs extrêmement foncées qu'il y a et on retrouve - là, je crois que ce sont les mares temporaires et vous avez de la couleur très intense, qu'on soit en plaine ou en relief, on a des sensibilités fortes mais effectivement qui ne sont pas les mêmes. D'où les options très tranchées des deux côtés.

Henri CEZE - Il nous semble qu'on peut déjà se prononcer puisque Claude PONZO nous a dit qu'il a été impossible de trouver un tracé convenant aux 11 communes de la Communauté. C'était un peu prévisible.

Déjà, sur le niveau où on est arrivés, longer l'emprise actuelle de Puget-ville jusqu'à Carnoules au moins et dans une des versions, jusqu'à l'est de Pignans, après Pignans, cela nous semble beaucoup plus nuisant que le passage par l'autoroute. Donc, c'est un des tracés qui a l'avantage d'être le moins coûteux. Vous me direz que cela ne nous concerne pas, pour le moment, et cela nous concernera à la fin quand même. Il est beaucoup moins nuisant pour l'habitation que si on longe la voie existante parce que tout naturellement, les constructions se sont rapprochées des voies ferrées, plutôt au niveau des gares.

Le chiffrage n'est peut-être pas encore fait. Je ne sais pas comment vous mesurerez, en mètres carrés, en nombre d'habitants hébergés etc. mais le E1 et le E2 qui longent la voie ferrée - et là, je crois qu'il semble, mais ce n'est pas une concertation officielle, mais avec mes deux collègues de l'ouest et de l'est, on serait déjà à peu près sur la même longueur d'onde. Mais ils rectifieront peut-être. Il semble donc que le tracé par l'autoroute présente pour nous des avantages parce qu'il éloigne le bruit et les nuisances des habitations. Il semble que pour l'agriculture, c'est ce que j'ai cru comprendre tout à l'heure, pour l'agriculture, qu'il ne soit pas plus nuisant que le tracé qui longe la voie ferrée actuelle.

Pour ces trois villages, c'est peut-être une chose. Ensuite, il n'y a pas de représentant de Gonfaron ? Oui, il y a Yves. Là, c'est complètement différent parce que c'est beaucoup plus nuisant. Peut-être que le passage en souterrain au droit de l'agglomération gonfaronnaise sera beaucoup moins nuisant mais Yves le dira mieux que moi. Donc, voilà pour ces tracés.

Quant à ceux qui passent au Nord, je suis d'accord avec ce que disait Claude PONZO, c'est extrêmement dangereux pour l'approvisionnement en eau de trois communes au moins et peut-être de quatre. On n'aurait aucune garantie de ne pas nous retrouver sans eau en quantité suffisante pour au moins trois communes.

Donc, pour ce qui concerne ma commune en particulier, le passage par l'autoroute me semble le meilleur. Alors, je ne sais pas, il y a mon collègue de Puget-ville et mon collègue de Pignans. Ils pourraient peut-être donner leur avis.

Jean AUTRAN - Je reprendrai les paroles d'Henri. Il semblerait qu'il soit le moins pénalisant mais je tiens à dire quand même que la position de Puget-ville est contre la LGV. Que ce soit bien clair : nous sommes contre toute forme de ligne à grande vitesse.

Henri CEZE - Je précise, peut-être, c'est ce qui nous distingue de nos collègues de Puget. Moi, je suis pour la ligne à grande vitesse mais pas dans n'importe quelles conditions. Pour une simple raison : je ne me limite pas à la sorte d'annonce « vingt minutes, vingt milliards, vingt ans ». Je pense qu'il est indispensable d'améliorer la desserte en TER.

Nadyne CHEVRET - Mais ce n'est pas du TER, qu'on nous propose.

Philippe CRETIN - Mais cela nous libère du terrain.

Sylvain AUDEMARD - Mais non, tout est déjà saturé, le fret est saturé.

Philippe CRETIN - Le fret, il n'y en a plus alors il ne peut pas être saturé.

Nicolas ALLA - Laissons finir Monsieur le Maire.

[Brouhaha]

Henri CEZE - Je pense que finalement, j'entends quelqu'un qui est tout à fait opposé, et je le comprends. Mais je pense qu'on peut comprendre que j'aie cette position-là. Du point de vue des déplacements des Varois, en particulier vers l'agglomération toulonnaise, c'est une nécessité d'améliorer. Alors, on améliore un peu, là, puisqu'on a appris qu'il va y avoir, par exemple, pour

Carnoules, on va passer de 21 arrêts à 27 au mois de décembre mais ce ne sera pas encore suffisant pour supprimer l'accès à Toulon. Voilà, c'est cela.

Sylvain AUDEMARD - Il vaut mieux qu'on se batte pour le TER et pas pour le TGV.

Philippe CRETIN - Cela va avec.

Sylvain AUDEMARD - Non, ça ne va pas avec.

Philippe CRETIN - Mais si, cela va avec.

Nicolas ALLA - On va écouter les maires de la zone.

Yves ORENGO - Je vois que chacun a défendu son quartier. J'estime que Gonfaron - mais je pense que ma position a toujours été claire depuis 2008, 2009, on a tous applaudi quand on a vu la lettre du Ministre, on s'en rappelle tous. C'est sur les emprises existantes. Et je crois qu'avec mes collègues - moi, je ne suis pas agriculteur, je suis en entreprise mais je crois que j'ai toujours été avec les agriculteurs. Nos acteurs économiques sont les agriculteurs du Var et je crois qu'aujourd'hui, ce sont les premiers.

Aujourd'hui, je ne comprends pas, je pense que Monsieur ALLA connaît aussi, quand on arrive donc au SIG de Gonfaron (parce que tout à l'heure, quelqu'un a parlé de tortues) et c'est vrai que donc, nous, nous avons des projets intercommunaux et on est bloqués. Il y a un mur. Comment va-t-on faire pour franchir le mur sachant qu'il y a des orchidées, des tortues ? Nos projets intercommunaux ne pourront pas se faire. Comment va-t-on faire le TGV ? C'était mon premierement.

Je crois, je rejoins aussi notre Président Claude PONZO, combien cela va coûter, surtout ? Je crois que cela va coûter très cher à tous les Gonfaronnais, sachant qu'il y a déjà des prix annoncés à plus de 50 %, surtout pour ceux qui sont propriétaires de maisons, ce sera très cher. Donc, moi, je crois que je ne bouge pas de ma position vue avec le Conseil municipal : si vous voulez passer, vous passez en tunnel. Voilà, merci.

Véronique BACCINO - Finalement, je crois qu'il y a quand même des choses qui se rejoignent. Monsieur CEZE, nous ne sommes pas du tout contre ce que vous dites. C'est vrai que les TER, on les veut tous. C'est vrai qu'il faudrait tous travailler sur cela. Je ne suis absolument pas sûre que le travail sur la LGV nous amène à l'amélioration des lignes. Franchement, je n'en suis absolument pas certaine.

Par contre, je voudrais rajouter - je le dis à chaque fois alors certaines personnes vont entendre la même chose. C'est vrai qu'on nous demande toujours de nous projeter cinquante, voire cent ans plus tard. Moi, je veux bien, peut-être que pour les transports, qu'il faut se projeter dans cinquante, voire cent ans. Vous le savez, vous, dans cinquante ans et dans cent ans, ce dont on aura besoin ? Est-ce qu'on n'aura pas besoin de se nourrir, dans cinquante ans et dans cent ans ? Est-ce qu'on aura envie de faire venir de l'alimentation et des légumes qui pourraient pousser je ne sais où ? Avez-vous envie de manger des petites choses qui viennent du Japon ou des environs du Japon ?

On est peut-être contents d'avoir notre grenier. Ici, on a notre grenier agricole, une des premières économies. Il faut le conserver. Il y a beaucoup de choses qui fragilisent déjà l'agriculture et cela, c'en sera une de plus. Alors les agriculteurs, au bout d'un moment, ils vont en avoir assez et ils vont s'ajouter à la liste des chômeurs existants. Alors les terres en friche qui vont rester on va demander aux municipalités de les entretenir avec leurs agents municipaux. Voilà. Il n'y aura plus que cela. Et moi, je pense que dans cinquante ans, pensons alimentation. Quand vous avez votre assiette devant vous, demandez-vous d'où viennent les légumes ou la viande que vous mangez. Posez-vous la question.

Philippe CRETIN - Vu ce qu'on vient de voir, je vais remettre un petit peu les usagers au milieu.

Véronique BACCINO - A quel titre ?

Philippe CRETIN - Au titre des gens qui prennent le train. Il y a quelque chose qui me coince un petit peu. J'aurais voulu rencontrer le maire de Carnoules un petit peu. Vous savez qu'actuellement, la FNAUT défend les fameux TER à grande vitesse, qui sont ni plus ni moins que le remplacement de ce qu'on a aujourd'hui : les TER intercity. Le but de l'opération, aujourd'hui, nous nous battons avec la SNCF pour qu'il y ait le plus d'intercity qui s'arrêtent à Carnoules. Ce sont ces trains qui font Marseille-Nice avec quelques arrêts, pour le moment, on fait Marseille-Toulon, certains s'arrêtent à Carnoules, après Les Arcs et donc, après, Saint Raphaël, Cannes, Antibes etc. C'est-à-dire que ce sont des TER qui drainent complètement toute la côte littorale.

Il faut faire attention que Carnoules ne se trouve pas tout à coup en dehors de ce flux, d'autant plus qu'on se bat aussi pour rouvrir la ligne Carnoules-Brignoles et au-delà. Je pense que Carnoules reste un carrefour, quelque part.

Jean-Claude ALBERIGO - C'est un carrefour ferroviaire.

Philippe CRETIN - Tout à fait, c'est un carrefour ferroviaire. Alors, je voudrais que dans tous ces fuseaux, on intègre l'idée que les TER GV puissent continuer à desservir correctement Carnoules. Alors, dans mon idée, nous, quel que soit le fuseau que vous prenez, si par exemple on prend le fuseau autoroutier, cela ne poserait aucun problème, sans grande perte de vitesse, en étant performant, c'est que le TER GV entre Carnoules et Toulon garde, suive la ligne existante. Par contre, ce qui serait peut-être intéressant, c'est qu'arrivé au niveau de Carnoules, par exemple, si on suit le fuseau autoroutier, c'est qu'on puisse avoir un endroit pour passer de la ligne classique à la ligne GV.

Nicolas ALLA - On peut le chercher ici.

Philippe CRETIN - Cela, on va le chercher pour entrer à Carnoules, mais il en faut pour sortir de Carnoules. Donc, on peut le prendre un peu plus bas. Je verrais bien un petit truc par là.

Sylvain AUDEMARD - Il faut arrêter.

Philippe CRETIN - Je pose une question. Je ne vais pas plus loin.

Sylvain AUDEMARD - Ce n'est pas la peine de la poser, la question. A chaque fois que vous posez une question, vous ajoutez un trait quelque part. Arrêtez.

Philippe CRETIN - Je cherche une solution parce que j'ai peur qu'un jour ou l'autre, Carnoules soit complètement en dehors de cette desserte.

Sylvain AUDEMARD - La voie, elle y est, la voie.

Frédéric-Georges ROUX - On a aussi peur que rien ne se fasse et peut-être qu'il ne faut rien faire mais peut-être qu'il faut faire quelque chose. Moi, je pense, Nicolas, que c'est le moment pour que je puisse intervenir sur une solution hybride.

Nicolas ALLA - Parce que la FNAUT a posé la question au cours d'une séance précédente. Donc, dans l'analyse des fuseaux, vous avez compris qu'ils ne sont pas tous équivalents sur ce critère-là, c'est que les fuseaux qui passent sur une ligne existante permettent effectivement la connexion à Carnoules. Celui qui est autoroutier demande un raccordement de plus. Et celui qui est dans le relief n'est pas bon du tout de ce point de vue là parce qu'on n'a pas de raccordement possible. Donc, du point de vue du critère transport régional, les quatre fuseaux n'ont pas les mêmes caractéristiques.

Philippe CRETIN - Pour le TER. On parle de TER, puisqu'on dit qu'il faut améliorer le TER.

Sylvain AUDEMARD - La voie existante suffit, peut-être, pour le TER.

Nicolas ALLA - Non, elle ne suffit pas. Madame, vous vous souvenez, vous parlez de TER, de ce qu'on a appelé le RER toulonnais. La sphère, donc, c'est La Seyne, Carnoules, Hyères. On a de hautes fréquences jusqu'à Carnoules. On a ici le point d'attente sur un Carnoules-Gardanne

possible. Là, on est à sept trains par heure. Donc là, on a des dessertes RER ou TER assez importantes. Donc effectivement, ce critère-là permet de distinguer les fuseaux.

Je vous propose malgré tout d'aller jusqu'au bout, parce qu'on n'est pas très loin du bout. Et ensuite, l'exposé de Frédéric-Georges ROUX.

Frédéric-Georges ROUX - J'ai une proposition alternative, qui évite de passer par le sillon permien, qui a des opposants et des favorables.

Philippe CRETIN - C'est toujours ton truc ? J'ai posé la question au Préfet.

Frédéric-Georges ROUX - Je m'en fous, que tu aies posé la question au Préfet.

Nicolas ALLA - On a bien fait de vous mettre chacun d'un côté de la table et à bonne distance.

Philippe CRETIN - La question a été posée au COTER.

Frédéric-Georges ROUX - Moi aussi, je l'ai posée.

Jacques MICHEL - On va continuer les fuseaux qui ont été préparés.

Nicolas ALLA - Je voulais juste reformuler ce que disait Monsieur le Maire, Monsieur CEZE. Si j'ai bien compris ce que vous disiez, dans les critères que vous annonciez, vous, vous trouvez moins préjudiciable le fuseau autoroutier jusqu'au droit, ici, de Carnoules-Pignans. C'est-à-dire que cela, vous le notez mal et vous préférez ici. Par contre, sur la suite, votre remarque s'arrête ici, c'est-à-dire que sur la suite, on basculerait ensuite sur une ligne existante et un tunnel derrière. Non ? Donc, fuseau autoroutier jusque là, on se débrouille pour traverser et ensuite on prendrait ici en tunnel. Parce que je n'ai pas bien compris.

Christian DAVID - Non, rester au Sud et éventuellement...

Nicolas ALLA - Et là, ici.

Robert MICHEL - Non : traverser Gonfaron en souterrain.

Nicolas ALLA - Sous l'urbanisation. D'accord. Donc, ce serait quelque chose ici et on tirerait quelque chose de droit, comme cela.

Nadyne CHEVRET - Il faut que ce soit antisismique - pas celles qui sont prévues.

Nicolas ALLA - Ce serait quelque chose comme cela mais là, en souterrain.

Sylvain AUDEMARD - Pourquoi ne prenez-vous pas la partie à droite ?

[Brouhaha]

Nicolas ALLA - Je poursuis ici. Nous arrivons ici au Cannet. Je vais prendre un peu d'altitude. Au Cannet, le fuseau autoroutier vient ici et va essayer de tangenter. Donc, là, on a voie ferrée et nationale. Donc, il va essayer de s'incurver mais là, effectivement, avec des zones assez délicates à passer.

On a ensuite le fuseau de pur jumelage qui est celui-ci, donc beaucoup de fuseaux vous proposent ici un passage large avec évidemment, au niveau du Cannet, des mesures d'insertion, donc c'est pour cela que nous avons une coloration orangée. Et là, de deux manières : c'est soit complètement en suivant la ligne, soit en passant derrière l'échangeur autoroutier, donc en rejoignant ici ce couloir d'infrastructure.

Arrivée ensuite à Vidauban. Vidauban, c'est un des endroits les plus complexes du tracé, donc c'est vraiment là qu'on a une accumulation de contraintes extrêmement forte. On était partis du principe que c'était un des cas les plus criants de passage impossible au milieu du village parce qu'on est en pleine urbanisation. Pour le passage au Nord, il y a du relief, c'est forcément en tunnel, mais on a en pied de relief ici des habitations, donc difficulté assez importante. On a ici l'Argens, donc forcément en passage viaduc visible dans le paysage. Nouveau relief difficile ici. Et

là, la difficulté, c'est qu'on prend la vallée de l'Argens en longitudinal avec tout ce que cela peut représenter. D'où la solution ici de jumelage voie existante. Donc, ce serait la ville des Arcs. Là, on a des emprises ferroviaires très larges puisqu'il y a des voies de service. Donc, là, on pourrait habiller une traversée protégée des Arcs, mais qui ne correspond pas du tout à ce qui nous a été dit en première phase de concertation. Là, on arrive dans le groupe est-Var, vos voisins. Je vous rappelle que le groupe est-Var s'est prononcé - ne s'est pas encore « prononcé pour », excusez-moi, mais le moins préjudiciable, à défaut, c'est le plus possible de l'autre côté de la vallée, le long de l'autoroute. Donc, le fuseau jumelage ici ne correspond pas à ce qui était demandé.

Patrice JADAULT - Notamment sur la commune de Taradeau où vous empiétez sur un vignoble assez important.

Nicolas ALLA - Voilà, on a le domaine Saint-Martin qui est juste ici, au bord de la voie ferrée. Donc, ici, on a ce grand vignoble-là.

Patrice JADAULT - Et tout le vignoble de la cave coopérative de Taradeau, aussi.

Nicolas ALLA - Exactement. Voilà ce qu'il en est pour les difficultés Nord. Les difficultés Sud : là, on arrive à être le long de l'autoroute et de la voie ferrée plus longtemps mais on a une difficulté majeure, c'est que là, on a toute l'urbanisation diffuse de Vidauban. C'est-à-dire que là, je pense qu'on a l'impact sur le bâti le plus important du tracé du Var. Donc, c'est pour cela qu'on a une couleur orangée. Ce sont des mesures d'insertion indéterminées.

Sylvain AUDEMARD - Pourquoi vous ne passez pas tout au Sud, touchant les Maures à partir de Gonfaron ?

Frédéric-Georges ROUX - Il y a la réserve naturelle.

Sylvain AUDEMARD - Ah, il y a la réserve Natura 2000.

Frédéric-Georges ROUX - Non, c'est pire : c'est une RNM.

Véronique BACCINO - On ne peut pas y passer en cas de force majeure ?

Sylvain AUDEMARD - Là, il n'y a rien.

Frédéric-Georges ROUX - Les tortues et les mares temporaires.

Nicolas ALLA - On se dit cela sur le ton de la plaisanterie mais vous en connaissez les raisons.

Sylvain AUDEMARD - Ce n'est pas une plaisanterie : nous, on préférerait que cela passe là, dans la zone naturelle.

Véronique BACCINO - Et en tunnel ?

Nicolas ALLA - Vous vous souvenez que nous sommes dans des zones de protection où il ne nous sera jamais autorisé de passer.

Véronique BACCINO - Il y a aussi une espèce très rare à protéger : l'agriculteur. Il vaut bien la tortue.

Sylvain AUDEMARD - Le jour où l'agriculteur disparaîtra, il n'y aura plus de biodiversité. Comme ça, ce sera réglé.

Nicolas ALLA - Evidemment, ce n'est pas RFF qui prend les mesures de protection. Nous sommes maître d'ouvrage et nous avons un cadre réglementaire.

Véronique BACCINO - Non, mais seulement, il faut avancer ce qu'on demande. Nous, on vous demande quelque chose. Il faut le mettre en avant. Je sais bien que ce n'est pas vous qui décidez.

Nicolas ALLA - Tout à fait, ne vous inquiétez pas, on le fait remonter.

Jacques MICHEL - C'est relevé, ce sera dans le compte-rendu.

Nicolas ALLA - Notamment, cette position a beaucoup été tenue par les maires que nous avons rencontrés, dans le compte-rendu général qu'on a rendu, on a bien fait ressortir ce point-là, que beaucoup de municipalités sont extrêmement contraintes par ces contraintes environnementales. Donc, cela, nous l'avons déjà fait remonter.

Michel BOUISSON - Simplement, je voudrais faire encore une petite remarque et m'adresser en particulier au Maire de Solliès. Il demande beaucoup de tunnels. En fait, il y aura beaucoup de tunnels. Qu'est-ce qu'on va faire des déblais, particulièrement sur la commune de Solliès-Pont ? Est-ce que la commune de Solliès-Pont va récupérer ses déblais de sa commune ou va-t-elle les donner ailleurs ?

André GARRON - Ce n'est pas un problème majeur, quand même. Attendez. Stop.

Michel BOUISSON - Ce n'est pas un problème majeur ? Je ne sais pas.

André GARRON - Non, ce n'est pas un problème.

Nadyne CHEVRET - Si.

Philippe CRETIN - Si, les déblais, c'est un problème.

Frédéric-Georges ROUX - C'est pareil si on enfouit partout.

Philippe CRETIN - C'est vrai.

Michel BOUISSON - Il y a des problèmes à aborder.

Claude PONZO - Le Maire du Cannet des Maures n'est pas là, il s'en excuse. J'étais avec lui au téléphone en voiture, en venant. Il a la même position que moi, celle que je vous ai donnée tout à l'heure. Par contre, il nous demande de ne pas oublier sa gare parce que notre population, la population de Cœur du Var est assez importante sur Le Luc, Le Cannet. Par contre, nous avons un petit et même un gros problème sur le tracé. Nous sommes en train d'acheter des terrains pour faire une grande zone d'activité qui s'appelle Var Ecopole est tout de suite aux alentours de l'échangeur de l'autoroute. Donc là, il va falloir revoir le tracé.

Nicolas ALLA - Var Ecopole, donc, effectivement, la première partie est ici. La seconde partie d'extension est là. Donc, comme vous le dites, Monsieur le Maire, on est exactement dessus. C'est-à-dire que dans le cas de ce fuseau-là, soit on considère qu'il y a une incompatibilité, soit on peut travailler ensemble. C'est-à-dire qu'on peut passer en souterrain, et puis l'urbanisation se fait dessus. Donc, là, il y a deux stratégies. Soit on choisit l'un des deux autres fuseaux, soit on fait un projet combiné, c'est-à-dire qu'on passe et on vous livre les plateformes sur lesquelles l'urbanisation se fait.

Parce que vous voyez que nous, par contre, ayant entendu cette position de Monsieur le Maire du Cannet, nous avons affiché ici la couleur orangée, c'est-à-dire insertion particulière. Nous n'avons pas perdu de vue qu'il y a Var Ecopole ici et que notre passage doit être cohérent avec le projet. En plus, ce sont des échelles de temps qui sont relativement comparables, de l'ordre de la dizaine d'années. Donc, si c'est cela, cela veut dire qu'il faut travailler finement à faire une synergie entre les terrassements qu'on fait et les zones d'aménagements que vous ferez.

Claude PONZO - On a besoin de concertation. C'est ce que nous voulons.

Nicolas ALLA - Donc, si on peut qualifier les trois fuseaux, ici, celui-là est délicat du point de vue environnemental, c'est-à-dire qu'on nuit quand même assez fortement à l'environnement des habitants du Cannet des Maures. Celui-ci, il est jumelage complet, donc il suit les infrastructures. Celui-là est un peu plus ambitieux mais si on le réussit, cela peut être coup double. Donc, là, Vidauban, comme je le disais, c'est une difficulté très forte, extrêmement forte et très tranchée. Donc, là, ce sont plutôt des problématiques d'habitat diffus dont on ne sait pas comment les éviter. C'est du relief, c'est la zone de l'Argens, donc il faut bien peser les deux et sans doute continuer à beaucoup travailler parce que pour l'instant, cela reste très problématique.

Je m'arrête ici parce qu'on rentre dans le secteur de vos confrères d'est-Var.

Nadyne CHEVRET - Lors du deuxième COTER, j'ai fait la demande auprès de Monsieur le Préfet et donc de RFF d'obtenir les positions des élus du Var qui avaient été visités à ce moment-là. J'ai bien obtenu une synthèse des entretiens. Mais ce jour, j'ai entendu beaucoup d'élus qui se sont vraiment manifestés comme opposés au projet. J'aimerais que ceci apparaisse dans le compte-rendu. Merci.

Nicolas ALLA - Je reste perplexe parce que cela signifierait que la synthèse que nous avons faite ne serait pas entièrement fidèle.

Nadyne CHEVRET - Non. J'ai eu une synthèse et je l'ai lue mais j'ai quand même été étonnée par rapport à ce que j'entends dans les groupes géographiques.

Jacques MICHEL - La synthèse date de fin septembre.

Nadyne CHEVRET - D'août à octobre 2011. Et là, j'entends des positions de maires qui sont devenus opposants, qui ont été visités. Ceux que nous avons aujourd'hui ne se sont pas réveillés mais peut-être que la concertation leur a fait prendre conscience que peut-être, leur territoire étant impacté, ils n'étaient pas favorables au projet dit « LGV ». Voilà. Et je pense que c'est important. Il y a certaines communes qui ont fait des motions en Conseil municipal, à l'heure actuelle, et nous les avons toutes répertoriées sur notre site. Mais il est important que le groupe sillon permien fasse remonter que ces maires sont opposés au projet et que c'est par défaut, à la limite, qu'ils conçoivent certaines choses.

Nicolas ALLA - Le préambule du document (on ne l'a peut-être pas entièrement bien rendu) fait état qu'on a effectivement une opposition assez générale.

Nadyne CHEVRET - Sur le sillon permien, excusez-moi, il n'y a pas grand-chose. Il n'y a rien du tout.

Nicolas ALLA - Je vous propose d'être, du coup, très vigilants dans ce qu'on note dans les groupes pour bien faire état des positions prises aujourd'hui.

Nadyne CHEVRET - Quant aux positions, j'ai bien entendu certains maires qui disent qu'ils sont opposés au projet, et que s'il doit passer, voilà. Mais ils sont opposés au projet. C'est important pour la population de savoir qu'ils ne valident pas quand même une destruction massive de leur cadre de vie.

Jean RAIMOND - Il y a presque une motion par commune plus le Conseil général. Ce sont des documents qui ont quand même une valeur et qui devraient peut-être être intégrés à la réflexion.

Nicolas ALLA - Vous m'amenez une transition toute faite. Vu qu'il est 16 heures 22, je vous propose, au-delà du verbatim et du compte-rendu, d'essayer de faire comme on fait d'habitude, c'est donc, d'essayer ensemble, en quinze ou vingt phrases, d'enregistrer les positions les plus marquantes. Encore une fois, on commence aujourd'hui et on reprendra la fois prochaine. Le but est qu'au bout de la séance prochaine, on ait un texte complet. Pardon, on va prendre six minutes pour l'exposé de Frédéric-Georges ROUX. Je t'ai oublié, excuse-moi.

Jacques MICHEL - Pour la transition, on ne fait pas de pause pour aller plus vite à l'essentiel, si cela ne vous dérange pas. Il y a quelques bouteilles et quelques verres, pour boire. N'hésitez pas à vous lever pour aller vous servir. Tout le monde a émarginé ?

Philippe CRETIN - Avant ce que va proposer Monsieur Frédéric ROUX, on l'a à toutes les réunions, cette proposition.

Frédéric-Georges ROUX - Non.

Philippe CRETIN - Si, la dernière fois, on l'a déjà eue.

Frédéric-Georges ROUX - Non. Tu ne sais pas ce que je vais dire. Alors s'il te plaît, ne me coupe pas la parole. Tu es opposé à une partie de ce que je vais dire mais les gens qui sont ici méritent de l'entendre. Ma présentation n'est jamais entendue puisqu'elle est nouvelle.

Jacques MICHEL - La concertation est faite aussi pour faire mûrir les idées. Je fais peut-être un complément à la réponse que Nicolas ALLA a faite à Madame CHEVRET, c'est que les positions des personnes peuvent évoluer. Je pense que la concertation, dans la manière dont elle est proposée, vise à aller progressivement dans des niveaux de détail de plus en plus avancés. Cela peut expliquer que les positions peuvent être plus tranchées à certains moments qu'à d'autres. Donc, un document qui a un mois peut très bien être différent de ce qu'il serait aujourd'hui s'il était affiché. On n'a jamais dit que c'était une position qui serait tranchée pour tout le monde. Ici, autour de la table, il y a pas mal d'acteurs qui ont fait part d'évolutions dans leur position.

Nadyne CHEVRET - Ce sont les élus, ce n'est pas n'importe quel acteur. Je n'avais pas encore entendu la position des élus aussi nettement.

Jacques MICHEL - Peut-être que cette position s'est affinée. Mais c'est pour cela que les comptes-rendus d'aujourd'hui reflèteront ce qui a été dit aujourd'hui.

Nadyne CHEVRET - Oui, mais ensuite, ce sont des documents qui montent au Comité de pilotage. Ces documents, je suis désolée, ne reflètent pas l'actualisation du projet. Je voudrais que ce soit inscrit.

Jacques MICHEL - Le Comité de pilotage se réunira en décembre 2011. Le Comité de pilotage aura les éléments que nous avons entendus aujourd'hui, bien sûr. De toute manière il est hors de question de fournir au Comité de pilotage de décembre un document datant de septembre.

Frédéric-Georges ROUX - Ce que je voudrais vous présenter, c'est un scénario que j'ai déjà présenté aux réunions des maires du sillon permien que nous avons organisées à plusieurs reprises en 2009 et en 2010, notamment avec la CCVG, et que j'ai affiné suite aux différentes réunions du Comité de pilotage, du COTER. Il s'agit d'une alternative qui est un scénario qui passe par Toulon, qui dessert Toulon et qui ne perturbe pas, à mes yeux et probablement aux vôtres, le sillon permien comme vous l'avez vécu cet après-midi. Je l'ai appelé le cinquième scénario.

Donc, le Var, aujourd'hui, avec la décision du Préfet, que j'apprécie, a opté pour un scénario légèrement dégradé, vu pour l'ensemble du projet, pas seulement pour les Varois. La question, pour Toulon, c'était où mettre la gare. On a abandonné les scénarios à l'est de Toulon. C'est nouveau mais c'est bien. Priorité Toulon centre en souterrain ou en surface, c'est ce qui a été retenu, ce qui était la priorité, bien qu'on étudie toujours Toulon ouest. Il est possible que Toulon ouest soit finalement la solution qui sera retenue pour Toulon à terme.

Pour le sillon permien, comme la question était ligne nouvelle intégrale ou ligne nouvelle panachée avec des *shunts*, la ligne nouvelle intégrale a été retirée. Il y a eu quand même une critique générale par tous les gens que j'ai entendus autour du sillon permien sur le scénario des métropoles. C'est ce que disait Nadyne tout à l'heure, y compris les élus et y compris les conseils municipaux. Il y a même eu des esquisses pour étudier ce que j'appelais à l'époque le scénario hybride alternatif, sur lequel je vais revenir avec des aménagements. Il y a le *shunt* de Solliès-Pont avec le tunnel sous les Maurettes, qui a été souhaité pour des raisons évidentes de ne pas passer dans la plaine. Mais ce n'est pas non plus ce qui est demandé : Monsieur le Maire de Solliès-Pont ne demande pas qu'on passe à Solliès-Pont. Il dit « moi je suis contre, mais si jamais vous devez passer, ce sera peut-être moins pire de passer dans les Maurettes par rapport à ailleurs ».

Et puis, il y avait deux familles de fuseaux, c'était faire le long de la ligne existante, ce que vous avez vu aujourd'hui, ou l'A57, avec des options. C'est mieux, c'est moins bien mais de toute façon cela passe dans le sillon permien. Et pour l'agriculture, cela bouffe de l'agriculture. Et pour l'est-Var, il y a « où on met la gare au Muy » etc. L'agriculture a dit dans les quatre groupes de travail

auxquels je participe : c'est la ligne actuelle ou rien, sans déborder des emprises existantes, ce qui a été répété par Véronique et beaucoup d'entre vous. Donc, cela, c'est la situation actuelle.

On peut se poser la question de comment on y passe et comment on y va. Je vais quand même appuyer un peu sur les endroits où on passe ou on saute. Et de l'autre côté, traverser Toulon, pour moi. Le problème qu'il y a, c'est : traverser Toulon, est-ce que ce n'est pas un paradigme ? Quelque chose qu'on s'est mis dans la tête en disant « il faut traverser Toulon en arrivant à l'ouest et ressortir de l'autre côté, donc traverser le sillon permien » ? Mais desservir, cela ne veut pas dire forcément traverser. Comme c'est écrit dans la lettre du Ministre, cela ne veut pas dire forcément traverser. Seulement, il faut voir que le mot « traverser », il est pour certains, notamment les Toulonnais et la FNAUT aussi, le seul moyen contraignant pour être sûrs que tous les TGV qui iront à Nice passeront au moins par Toulon, et donc qu'il y en aura qui s'arrêteront. Même si cela met vingt minutes de plus et même si cela coûte quelques euros de plus. Donc, c'est pour cela que « traverser » est très important, pour certains, dont mon ami Philippe CRETIN.

Or traverser Toulon, ce sont trois difficultés majeures. Que la nouvelle gare soit à l'ouest ou au centre, les nouvelles voies devront traverser Toulon en tunnel, vous l'avez bien vu, un tunnel de la gauche vers la droite, ressortir à la gare et puis après, refaire des tunnels etc. Et donc, il faudra bien émerger à un moment donné en surface, aux environs de la bifurcation de Hyères, ce qu'on vous a montré. Donc, il y a des difficultés géologiques, complexités et surcoûts.

Deuxièmement, quel que soit le sillon qui finira par être retenu, envers et contre tout et contre tous vos avis d'aujourd'hui dans le sillon permien, il faudra au moins traverser Solliès-Pont. Parce qu'entre Toulon et le sillon permien, il y a Solliès-Pont. Et donc, ce sera ou dans la plaine le long des Maurettes, en tunnel ou en tranchée. En fait, c'est choisir un peu le pire et le moins pire, Charybde et Scylla. Et ensuite, même question, quel que soit le fuseau retenu dans le sillon permien, comme il faudra deux voies de plus pour faire passer les TER et les TGV, que ces TGV soient le long de l'A57 ou de la ligne existante, cela fera passer et cela bouffera des parcelles agricoles. Donc, on aura des difficultés économiques, humaines, sociales et environnementales. Donc, je pense que cela, c'est à prendre en compte.

Pour Solliès-Pont, nous en avons parlé tout à l'heure et je ne répèterai pas ce qu'a dit Monsieur le Maire. Entre la solution à gauche qui passe sous la prison puis dans la plaine, les figues, la vigne, l'habitat diffus, ou la solution à droite, sous le Gapeau, en viaduc au pied de la Castille. Au pied, mais même pas au pied, au ras des yeux de la Castille et de tous ses séminaristes, avant de s'enfoncer dans les Maurettes, c'est ce que j'appelle Charybde en Scylla.

Là, vous avez une carte, et j'en ai pour toutes les parties, j'ai des cartes de cette précision-là jusqu'à Vidauban, jusqu'aux Arcs et même un peu plus loin. Solliès-Pont, vous avez là le fuseau qui entre dans les Maurettes. C'est le fuseau de RFF, ce n'est pas le mien, en rose. Et vous avez le Gapeau, en bleu, qui traverse. Cela vous donne une idée de la limite. En haut, c'est 500 mètres de large, le fuseau. Cela vous donne une idée de la limite. Vous êtes en surface en bas. Comment je plonge, comment je passe sous le Gapeau en dessus, et comment j'entre dans les Maurettes. C'est compliqué, très compliqué.

Mes premières conclusions, c'est que traverser Toulon sera coûteux et difficile. En sortir à l'est, c'est-à-dire près de chez nous, c'est se heurter à un mur qui pourrait s'avérer très peu franchissable, infranchissable, et ce que j'ai entendu aujourd'hui me le confirme. Je dis que le détour obligatoire par Toulon était déjà pénalisant pour les voyageurs de l'est-var et des Alpes-Maritimes. Si en plus on met des lignes lentes ce sera encore plus pénalisant pour eux qui ont peut-être besoin de gagner quelques quarts d'heure ou une heure et demi pour traverser l'ensemble de la région PACA.

Les contraintes varoises, notamment les nôtres, et le choix du panachage sont en train de réduire l'efficacité du projet. Donc, je me pose la question : y a-t-il une alternative MDS, c'est-à-dire qui passe par Marseille, Toulon et Nice, qui desserve les métropoles, qui réponde aux objectifs du

Comité de pilotage, y compris en termes de desserte et de fréquence ? Qui soit satisfaisante pour tous, et qui soit même peut-être meilleure que les quatre scénarios proposés ? Moi, je dis que oui : il y a un cinquième scénario.

Je rappelle qu'Yves COUSQUER, le médiateur, a esquissé ce scénario et en a recommandé l'étude. Il avait dit et j'ai pris quelques phrases de ses rapports et de ses lettres : il va y avoir deux variantes à regarder et au cas où le scénario MDS serait retenu : une variante inspirée d'une solution hybride, esquissée dans les travaux, permettrait d'offrir un Paris-Nice en 3 heures 50. Le secteur représentant le plus de risques est sans doute le secteur entre Toulon et est-Var. Il est donc primordial, dans la première partie des études préliminaires (et on est en plein dedans, en pleine concertation), de statuer sur ces difficultés afin de permettre si nécessaire l'analyse d'une alternative de ligne nouvelle. Cette analyse n'a pas été faite d'une façon complète et elle a été escamotée. Il serait donc prudent de s'interroger sur une variante dénommée « hybride » par Yves COUSQUER pouvant être considérée comme un complément au scénario MDS à plus long terme. Cette variante pourrait consister en une section intermédiaire en ligne nouvelle reliant directement la vallée de l'Huveaune à la gare est-Var. Voilà ce que ça donne.

Je ne sais pas où cela passe mais : qu'ont-ils dit ? Ils ont dit « on veut passer sous Marseille ». Quand on passe sous Marseille, on sort dans la vallée de l'Huveaune, on va à Aubagne. Après, on dit qu'il faut aller à Toulon. Pour aller à Toulon, c'est comme ça ou comme ça, il y a plusieurs solutions. On arrive à Toulon par l'ouest. Donc, on arrive soit près de la Seyne, soit directement à Toulon centre. Peu importe. L'idée, c'était après de repartir par cette ligne-là et de venir ici.

Or, dans l'esprit d'Yves COUSQUER, l'idée était de servir Toulon et d'aller directement rejoindre Nice le plus vite possible puisque de toute façon, la gare est-Var est prévue, ouest Alpes-Maritimes à Cannes, je ne sais pas s'il y aura ou s'il n'y aura pas une virgule mais tout cela, c'est sans grand débat aux variantes près et au petit fuseau près. En revanche, ma solution qui est dans le cinquième scénario, c'est de dire qu'au lieu d'aller à Toulon et de continuer ensuite là avec deux voies supplémentaires, dont vous avez vu les contraintes et les difficultés de choix (ce n'est pas évident, cela amènera des nuisances, des coûts, des complications), c'est de dire : allons droit - tous les trains, c'est-à-dire à peu près trois trains sur cinq, à peu près, qui n'ont pas besoin de s'arrêter à Toulon, tous ceux-là gagneront quelque chose comme quinze à vingt minutes. Donc, nos amis de l'est-Var et de Nice, s'ils ont besoin de prendre le train, seront contents. Cela ne coûte pas plus cher et tous les trains qui doivent s'arrêter à Toulon arrivent par là, cela ne leur change rien. Ceux qui doivent arriver à Toulon peuvent même continuer jusqu'à Hyères.

Et du coup ceux qui doivent passer, notamment - et cela, c'est un handicap qu'on reproche dans ce scénario, on dit que si jamais on fait cela, la SNCF ne passera plus à Toulon. C'est-à-dire qu'elle dira que ce n'est pas la peine, qu'il y a une personne. Il y a 500 000 personnes. Vous pensez bien que s'il y a des clients, la SNCF et les opérateurs ne vont pas les oublier. Donc, il y a tout à fait la possibilité, grâce à ce petit triangle qui est là, de dire exactement ce qu'on fait aujourd'hui, ce qu'on propose aujourd'hui, ce que proposent les quatre scénarios de votre proposition : si vous devez aller à Toulon, vous faites cela et vous pouvez tout à fait faire cela. Ce n'est pas plus long. C'est moins cher parce que vous évitez tous les tunnels sous Toulon, vous évitez toute cette ligne-là et tout ce morceau de ligne nouvelle, vous évitez toutes les difficultés ici. Et en plus, pour presque la moitié des trains, vous servez mieux des gens qui en ont plus besoin que nous.

Voilà ce que je voulais vous présenter comme cinquième scénario. Je sais qu'il y a des oppositions mais ces oppositions n'ont pas été étudiées. Ce que je demande simplement, c'est que ce scénario-là soit étudié de façon sérieuse et proposé comme une alternative dans le cadre de la concertation, qui nous épargnerait notre sillon permien.

Sylvain AUDEMARD - C'est pareil. Où sera la différence ?

Frédéric-Georges ROUX - Je ne sais pas. Il ne faut pas dire que cela passera chez les voisins. Il s'agit de regarder si cette solution est préférable et moins nuisible. Il faut imaginer. Moi, je fais

partie des gens qui disent qu'un jour ou l'autre, et peut-être plus tôt qu'il ne le faut, il faudrait que nos deux voies qui sont les seules deux voies entre Marseille et Nice soient quand même doublées et surtout, s'il y a des TGV et des TER qui passent en même temps, personne n'est bien servi. Donc, de toute façon, il faudra mettre deux voies supplémentaires. Mettons deux voies là où cela fera le moins mal. J'ai une LGV directe qui me met Nice à 3 heures 45. J'ai des apports fondamentaux par rapport à ce qu'Yves COUSQUER a fait étudier en 2009, c'est-à-dire qu'on met Toulon en cul de sac. Non. Moi, je n'ai plus un cul de sac. J'ai un triangle et j'ai donc une opportunité en même temps de desservir trois gares nouvelles de la région, notamment Aubagne, Brignoles et bien sûr, comme le demande Philippe, la gare de Carnoules et la boucle Gardanne/Carnoules/Brignoles. Et donc, j'ai un réseau mieux maillé. Merci de votre attention.

Nicolas ALLA - Juste deux mots, et puis la FNAUT détaillera. Cette option a été regardée jusqu'en 2009.

Frédéric-Georges ROUX - Pas de la même façon : beaucoup plus restreinte.

Nicolas ALLA - A été chiffré le surcoût, par rapport à toutes les options, il est de l'ordre d'un milliard d'euros et évidemment, ce qu'on dit et qui a été rappelé en Comité territorial, c'est que d'une part, au titre de la population desservie, on passe à côté de 550 000 personnes de l'aire toulonnaise.

Frédéric-Georges ROUX - C'est faux.

Nicolas ALLA - Donc, on n'est pas dans le cadre de la décision précédente. On a le cheminement du débat public, des décisions, des études complémentaires. Nous n'en sommes plus là, ceci a été écarté. Monsieur le Préfet, en Comité territorial, l'a rappelé. Nous sommes en dehors du cadre.

Frédéric-Georges ROUX - Les deux arguments que tu donnes sont faux car la population de Toulon peut recevoir exactement la même desserte.

Philippe CRETIN - Je ne voudrais pas refaire le débat que nous avons fait entre la ligne de Brignoles et la ligne de Carnoules. Sachant, pour information, qu'il n'a jamais été prévu de faire une gare à Brignoles. C'est une ligne qui irait de Marseille aux Arcs sans arrêt, déjà, et d'une. Donc, de toute manière, le train passerait à Brignoles pour les vaches, s'il y en a, je n'en suis pas sûr.

Frédéric-Georges ROUX - La preuve, il a écrit qu'il y avait une opportunité. Tu ne l'as pas lu, son rapport. Il nous raconte des conneries.

Philippe CRETIN - S'il y a quelqu'un qui a bossé sur le rapport COUSQUER, c'est bien la FNAUT. Je peux te dire qu'on l'a fait. Le tracé hybride a été écarté. Que veux-tu que je te dise ? On ne peut pas parler avec toi, tu es têtu comme une mule. Le problème qu'on avait, c'était un problème, il ne faut pas oublier qu'on fait une LGV pour faire passer des trains et des trains avec des gens dedans. On est tous d'accord, on a des points de saturation qui ne sont pas encore dans le sillon permien, cela, je le reconnais. On a des points de saturation entre Marseille et Toulon et entre, *grosso modo*, un peu avant Cannes jusqu'à Vintimille. Cela, on est obligés de doubler, de toute manière, les voies. Il est vrai qu'aujourd'hui nous n'avons pas de saturation dans le sillon permien dans l'année 2011 dans la mesure où (et ce n'est pas les maires qui vont dire le contraire) il n'y a pratiquement pas de TER. Donc, actuellement, nous sommes en train de demander des TER. Mais au fur et à mesure qu'on va demander des TER...

Jean RAIMOND - Il y a des fermetures de gares et de voies et la FNAUT, apparemment, ne s'y oppose pas. Il y a des voies à l'abandon de partout. Ce sont des pistes cyclables ou pour les rollers, maintenant. Rouvrez les gares, remettez en service les voies et vous verrez. Cela marchait mieux il y a un siècle. Pourquoi tout casser alors que cela existe, c'est là, encore en place ?

Philippe CRETIN - Je peux continuer ?

Jean RAIMOND - Oui, mais c'est tout schuss, on dirait que vous ne savez faire du ski qu'en bobsleigh.

Philippe CRETIN - Je peux finir mon exposé ? Je vous remercie. Le problème qu'on avait : j'ai eu une longue discussion à l'époque avec le Maire de Nice. Le Maire de Nice disait que cela ne l'intéressait pas, une ligne qui passe par Toulon. Ce à quoi j'ai dit « Monsieur, il n'y a aucun problème, on vous fait une ligne directe mais tous les TGV qui ne sont pas à destination de Paris, on les fait terminus Toulon ». Cela reprenait un petit peu l'idée de Monsieur ROUX.

Frédéric-Georges ROUX - Non, c'était COUSQUER, cela, en 2009.

Philippe CRETIN - Bon. C'est-à-dire qu'on mettait en terminus Toulon, point. Là-dessus, tout d'un coup, le Maire s'est rendu compte que les trois quarts des TGV qui partent de Nice ne vont pas à Paris. Cela, c'est une première chose.

Ensuite, il a fallu savoir comment ils se remplissent, ces trains. On s'aperçoit qu'ils partent avec un taux d'occupation de 20 % à 30 % seulement. C'est-à-dire qu'ils ont besoin des agglomérations de Toulon et Marseille pour se remplir correctement. Sinon, on supprime tous les trains au départ de Nice, on ne garde que les cinq Paris-Nice. Aujourd'hui, pourquoi a-t-on abandonné le trajet de Brignoles qui passe par le centre-Var ? C'est parce qu'on aurait fait dix allers et retours sur Paris et point barre. Tous les autres auraient de toute manière été obligés de continuer à passer par Toulon et Marseille pour pouvoir se remplir. A partir de là, on ne dé-sature absolument pas la voie entre Marseille et Toulon.

Donc, de là, on a dit qu'il fallait bien trouver une solution. Donc, on revient au quadruplement de la voie et on s'est dit qu'on va quadrupler la voie autant que possible. Vous aurez pu remarquer que je ne vous dis pas comment cela se passe entre Marseille et Toulon si on fait un quadruplement, parce que c'est très urbanisé le long de la voie. Autant faire une ligne dans la pampa. Vous voyez déjà aujourd'hui, quand on arrive dans le sillon permien, que certains pourraient croire comme non urbanisé, qu'on tombe sur d'autres critères comme les critères agricoles. Vous voyez comme c'est compliqué de quadrupler une voie. Ce n'est pas si simple que cela. Des fois, c'est plus simple de faire une ligne nouvelle dans des endroits où on ne gêne personne si c'est encore possible.

Donc, il est certain que si les TGV - on prend le système de Monsieur ROUX. Vous voyez très bien que les TGV vont être obligés de passer par le plateau de Signes et de revenir sur Toulon en cul-de-sac pour repartir sur Marseille pour les remplir, hormis les cinq à dix allers retours Paris/Nice. Donc, à partir de ce moment-là, on a une augmentation telle du transport que cela ne sert plus à rien de faire les lignes.

Voilà pourquoi, lorsqu'on en a rediscuté au COTER, et qu'on a rediscuté de ces problèmes-là, le Préfet a tranché. Il a dit que c'est vrai que ce n'est pas pensable et c'est pour cela qu'à nouveau, au dernier COTER, il a dit qu'il ne voulait pas entendre parler de ce tracé. Point barre. C'est une question d'exploitation. On fait des trains, ce n'est pas pour que les gens les regardent mais pour qu'ils montent dedans.

Frédéric-Georges ROUX - Simplement, le Préfet a dit qu'il ferait remonter cela au Comité de pilotage. Tu racontes des salades.

Philippe CRETIN - Non.

Frédéric-Georges ROUX - Sur le plan des chiffres, tu dis des conneries.

Philippe CRETIN - Tu n'étais pas au COTER, j'y étais.

Jacques MICHEL - Messieurs, si vous avez à parler entre vous, vous pouvez vous rencontrer et vous évoquez tout ce que vous avez à vous dire. Le but est de dialoguer à nous tous. Alors, le point de vue de Monsieur RAIMOND, et ensuite on passe à la synthèse.

Jean RAIMOND - On l'avait évoqué dans une réunion précédente à Cuers. A terme, le projet, quand même, c'est cinq TGV par heure. On peut imaginer que ce sont des TGV remplis. Donc,

c'est 60 000 personnes, à terme, qui doivent prendre ce TGV. Je me demande pourquoi on ne peut pas envisager, plutôt d'en avoir cinq qui traversent toute la Provence, de n'en avoir que trois qui partiraient de Nice et deux qui partiraient de Toulon sur ce schéma. Pour la Sainte-Baume, ce n'est peut-être pas un cadeau qu'on leur fait, non plus, mais je pense que la FNAUT induit une vision de notre vie future en Provence dans une mobilité un peu délirante.

Philippe CRETIN - La FNAUT n'a jamais parlé de cinq TGV à l'heure.

Jean RAIMOND - C'est dans les documents.

Philippe CRETIN - Ce n'est pas la FNAUT qui le dit. La FNAUT ne dit pas. La FNAUT prend les trains qui passent actuellement multipliés par 1 % sur trois ans. Donc, vous voyez, on n'a pas fait des choses extraordinaires. Qu'il y ait des gens qui disent qu'il y a cinq TGV par heure, cela, c'est leur problème mais ce n'a jamais été la FNAUT.

Nicolas ALLA - Je clos le débat : ces schémas de desserte, la desserte de Toulon, le nombre de trains et la typologie de trains, encore une fois, ce sont les réticulaires qu'on a vus dans les séances précédentes, qui sortent du Comité de pilotage, approuvés par vos élus donc c'est bien le cadre de concertation qui est donné.

Frédéric-Georges ROUX - Ils sont totalement respectés dans le schéma que j'ai proposé.

Philippe CRETIN - Non.

Frédéric-Georges ROUX - Et c'est une erreur....

4. SYNTHÈSE DES AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL N°3

4.1 REDACTION DE LA SYNTHÈSE

Nicolas ALLA - Frédéric, je te donne la parole à toutes les séances, je te laisse présenter, même si c'est hors concertation, que le Préfet nous a stipulé que c'est hors champ, je te laisse le présenter à tous les groupes, puisque tu es à tous les groupes. Tu as eu un quart d'heure de présentation. Je propose de faire la synthèse de ce que vous avez dit aujourd'hui. Je propose de le structurer comme nous l'avons fait précédemment. La première rubrique : les points de convergence relevés dans le groupe. Donc, encore une fois, ce ne sont pas forcément des convergences avec le maître d'ouvrage RFF.

Le deuxième chapitre, c'est là où vous n'êtes pas forcément tous d'accord. Donc, on va enregistrer ici des positions particulières. Je propose notamment, comme plusieurs municipalités se sont exprimées, qu'on consigne ici les positions des municipalités ou des associations ou des acteurs au sens large. Et la troisième rubrique est plus facile, ce sont les demandes d'études. On va réécrire rapidement les études que vous avez demandées pour la fois prochaine.

Le dernier point est le plus facile, si vous voulez. Je reprends mes notes et vous m'aidez. Moi, j'ai noté, du point de vue du tracé. J'ai noté que dans la zone des Maurettes, si je pars d'en bas, vous nous avez demandé d'étudier le passage sous le Gapeau avec, si nécessaire, déplacement d'infrastructure.

André GARRON - Avec le passage pour avoir la distance minimale.

Nicolas ALLA - J'ai noté ensuite, si on remonte dans les Maurettes, c'est la courbe-contre courbe pour essayer de suivre les reliefs existants.

Jean RAIMOND - Et privilégier l'enfouissement.

André GARRON - Tunnel, pas tranchée.

Véronique BACCINO - Ce n'est pas pareil.

Nicolas ALLA - Sous les Maurettes, je vous propose que la solution d'enfouissement, on la mette dans la rubrique des points de convergence généraux parce que j'ai l'impression que tout le groupe est d'accord. Même si cela ne concerne que le secteur Sud, je vous propose tout de suite de le remonter en point de convergence dans le groupe. A la limite, je ne l'ai pas ici mais on peut refaire la phrase que nous avons faite l'autre jour : les communes de Solliès-Pont et de la Crau rejettent le passage dans la plaine de Solliès-Pont et demandent une condition d'enfouissement en cas de passage.

Nadyne CHEVRET - Cela fait partie des demandes spécifiques.

Philippe CRETIN - Oui, mais tout le monde est d'accord sur ce point-là.

Nadyne CHEVRET - Non, moi, je ne suis pas d'accord, je suis désolée.

Philippe CRETIN - Vous n'êtes pas d'accord pour qu'on fasse une étude.

Nadyne CHEVRET - Pour l'instant, nous ne nous sommes pas prononcés. Je suis désolée.

Michel BOUISSON - Il y a quand même des questions que cela soulève, déjà, le financement, la réalisation possible ou non, le problème des déchets, des déblais et tout cela. Cela pose quand même des problèmes.

Philippe CRETIN - Justement, on fait une demande d'études.

Nadyne CHEVRET - Oui, mais cela ne converge pas. Ce n'est pas un point de convergence.

Véronique BACCINO - On n'est pas tous d'accord, c'est Monsieur le Maire de Solliès-Pont.

Nicolas ALLA - Je le remets dans ce cas-là en proposition.

André GARRON - On reprend le consensus qui a déjà été donné au précédent groupe. C'était cela.

Véronique BACCINO - Justement, ce qui a été dit, c'était que Monsieur le Maire de Solliès-Pont « souhaite ». Nous avons noté que Monsieur le Maire de Solliès-Pont souhaite cela. Je suis désolée, à moi, cela ne me convient pas.

Lucien MOULIUS - Pourquoi parlez-vous d'enfouissement et pas de tunnel ?

Nicolas ALLA - Pour nous, c'est pareil.

Jacques MICHEL - Ce sont les termes de la lettre de Monsieur BORLOO, c'est « enfouissement ». Enfouissement, cela veut dire que cela ne se voit pas.

Véronique BACCINO - Alors, ce sont des tunnels.

Jacques MICHEL - Cela peut être des tunnels : l'enfouissement n'exclut pas le tunnel.

Véronique BACCINO - Nous, nous demandons que ce soient des tunnels et nous voulons que ce soit noté.

Nicolas ALLA - Cela, c'est la demande, la réaction. On complète les études. A la sortie des Maurettes, il y avait deux demandes. La première, c'était : sortie des Maurettes avec des courbes de rayon plus faibles (c'était la courbe/contre courbe). Je ne sais pas comment s'appelle le lieu. Peut-on trouver un nom de lieu ?

Jacques MICHEL - C'est pour rattraper plus vite la ligne existante. Y a-t-il un nom de lieu ?

Frédéric-Georges ROUX - Le Pas de Baron est plus à l'est.

Philippe CRETIN - On tournait autour des Barons.

Sylvain AUDEMARD - De Cuers à Carnoules, ça ne va pas être possible. Faites un tunnel jusqu'à Carnoules.

Nicolas ALLA - Les représentants de ce secteur connaissent-ils le nom de ce relief, ici, la Meije par exemple ?

Frédéric-Georges ROUX - C'est à l'ouest de la Meije, il n'a pas de nom et il passe au Sud de la Bayole. Il culmine à 132 mètres et il domine le vallon de la Bayole mais cette colline n'a pas de nom.

Patrice JADAULT - La Bayole est un vallon, pas un relief.

Frédéric-Georges ROUX - Le relief n'a pas de nom, c'est un relief qui domine la Bayole. C'est une courbe plus accentuée.

Véronique BACCINO - Moi, je veux que tout soit écrit. Étant donné que j'ai un choix très restreint, je demande qu'on rejoigne le plus rapidement possible la ligne existante en souterrain, en tunnel.

Philippe CRETIN - Cela vaut pour la proposition de la FNAUT, aussi.

Nicolas ALLA - Je termine la phrase sur la demande d'études, et ensuite, j'enregistre votre demande.

Sylvain AUDEMARD - Puisqu'on peut demander, la Chambre d'agriculture demande que le tunnel aille jusqu'à l'autoroute à l'entrée de Carnoules.

Nadyne CHEVRET - Il faut en rester à la position de la dernière fois.

Nicolas ALLA - Je formule l'avis de Cuers.

Véronique BACCINO - J'ai des Cuersois, aussi.

Nadyne CHEVRET - Non, pas nous.

Nicolas ALLA - C'est au nom de la Municipalité.

Véronique BACCINO - Le Maire n'est pas là, donc oui, je m'engage, mais...

Nadyne CHEVRET - C'est la ligne existante et à défaut, rien.

Nicolas ALLA - On met les élus de Cuers ?

Véronique BACCINO - Non, on ne met pas les élus de Cuers parce que d'abord, il n'y a que moi. Et je suis d'accord avec elle. J'ai quand même été claire. J'ai dit ligne existante ou rien et je reste là-dessus.

Nadyne CHEVRET - Emprise.

Véronique BACCINO - Ligne ou emprise.

Philippe CRETIN - Par contre, vous pouvez mettre cela au nom de la FNAUT. La FNAUT propose un tracé.

Nicolas ALLA - La FNAUT et les habitants de Cuers.

Philippe CRETIN - Et certains habitants de Cuers.

Véronique BACCINO - Non.

Philippe CRETIN - Alors, la FNAUT tout court, cela ne me pose aucun problème.

Véronique BACCINO - Mais pourquoi la FNAUT, Monsieur ?

Philippe CRETIN - Pourquoi la FNAUT n'aurait-elle pas le droit de s'exprimer ?

Véronique BACCINO - Sur Cuers, non.

Nadyne CHEVRET - C'est la ligne existante, point, stop.

Véronique BACCINO - C'est vrai que je vais rester sur ma position. Point final. Je n'ai pas à trouver une solution pour Réseau Ferré de France.

Philippe CRETIN - Nous, nous en proposons une, au Nord des Maurettes, et de manière à limiter le passage sous les emprises agricoles.

Véronique BACCINO - Je ne suis pas d'accord, vous parlez pour Cuers. Je suis désolé, vous n'êtes pas élu à Cuers.

Philippe CRETIN - Je ne parle pas pour Cuers. Voyez-vous le mot « Cuers » quelque part ?

Véronique BACCINO - Oui, quand même. Je ne l'accepte pas.

Philippe CRETIN - Je ne vois pas comment vous pourriez ne pas accepter.

Nicolas ALLA - La règle du groupe, c'est que c'est de la confrontation de tous les avis que viendra l'optimum. C'est-à-dire que chacun peut se prononcer sur chaque endroit.

Véronique BACCINO - Mais Monsieur CRETIN, la FNAUT, ils représentent qui dans la zone ?

Philippe CRETIN - Quelqu'un qui veut que le train passe.

Véronique BACCINO - Je veux que ce qui se dit là soit noté au compte-rendu.

Nicolas ALLA - Si vous êtes tous là, c'est que vous êtes arrivés comme acteurs, c'est-à-dire comme représentants de pensées sur ce milieu-là. Le but, c'est que tout le monde a le droit de parler.

Véronique BACCINO - On est quasiment la seule commune où on aurait pu passer sur la ligne existante du début jusqu'à la fin. Donc, là, je subis. Ceci dit, je n'enlève rien au Maire de Solliès-Pont, il protège sa commune. Mais je subis justement le fait d'avoir Solliès-Pont juste avant moi. Vous n'allez pas me demander de trouver une solution. Moi, je veux la ligne existante, point.

Nicolas ALLA - C'est pour cela que nous sommes arrivés dans la période fuseaux avec aucune autre proposition pour votre commune.

Véronique BACCINO - Si ce n'est pas possible, pourquoi être venus travailler dans cette zone-là ? Ce n'est pas possible, ce n'est pas possible.

Nicolas ALLA - Plus haut, nous avons proposé jusqu'à six fuseaux, plus haut. Notez que nous avons respecté. Sur Cuers, vous avez demandé que ce soit le long de l'emprise, sinon rien. Notez que nous sommes arrivés ici avec un choix unique. Chez vous, on ne propose aucun autre choix que ce que vous avez demandé alors que plus haut, on a six fuseaux mais on peut évoluer, il n'y a pas de souci.

Véronique BACCINO - Je n'accepte pas les propositions de la FNAUT.

Philippe CRETIN - Alors notez que Cuers n'accepte pas les propositions de la FNAUT.

Véronique BACCINO - Je veux que ce soit noté que je ne veux pas que ce soit la FNAUT qui décide pour Cuers.

Philippe CRETIN - C'est une demande pour faciliter.

Véronique BACCINO - Non, mais même.

Philippe CRETIN - Je demande une étude, je ne fais pas d'autre proposition.

Louis VENTRE - Mettez « Madame BACCINO et d'autres Cuersois ».

Philippe CRETIN - Certains Cuersois n'admettent pas, voilà.

Frédéric-Georges ROUX - On a l'impression que la FNAUT est plus importante que les Cuersoïs. Je ne suis pas d'accord, moi. Ce sont les Cuersoïs les plus importants.

Philippe CRETIN - La FNAUT cherche une solution.

Frédéric-Georges ROUX - Les autres aussi.

Véronique BACCINO - Nous, nous n'avons rien demandé.

Jacques MICHEL - Les agriculteurs.

Sylvain AUDEMARD - S'il vous plaît. Pour la Chambre d'Agriculture, ce sera simple. A la sortie des Maurettes, il est hors de question qu'on traverse dans la plaine agricole jusqu'à la remontée de l'autoroute. Là, ce serait dramatique pour les trois villages qui y sont, Cuers, Pierrefeu et Puget-ville. Quand il y a l'autoroute qui est passée, cela a mangé pas mal. De l'autre côté, il y a d'autres trucs. C'est impossible de passer dedans encore au milieu. Donc, tunnel, un de plus.

Véronique BACCINO - Je n'accepte pas que la FNAUT propose un fuseau sortant au Nord. Mais il ne représente que lui : c'est impressionnant, quand même.

Jacques MICHEL - La FNAUT est une association représentative, reconnue.

Nicolas ALLA - Je note que Madame BACCINO et d'autres Cuersoïs ne reconnaissent pas à la FNAUT le droit de s'exprimer sur des enjeux à Cuers. C'est ce que vous dites.

Véronique BACCINO - Oui, c'est ce que je dis.

Nicolas ALLA - Les acteurs viticoles, donc, vous demandez...

Sylvain AUDEMARD - Un tunnel jusqu'au Muy.

Nicolas ALLA - On peut le noter, c'est le rôle de la concertation, je fais l'éponge, je prends tout, et je restitue pour que cela influence la décision. Je pense que tous ensemble, on va deviner que je ne pense pas que ce soit retenu à terme. Mais nous pouvons en prendre note.

Sylvain AUDEMARD - Au moins jusqu'à l'entrée de Carnoules.

Nicolas ALLA - En fait, c'est depuis Olioules jusqu'au Muy.

Sylvain AUDEMARD - Moi, après, la traversée de Toulon, je m'en fiche.

Nicolas ALLA - Comme elle est en souterrain.

Michel BOUISSON - Autrement formulé, si vous voulez, vous pouvez noter que les acteurs agricoles refuseront à coup sûr le passage par le sillon permien à ce niveau-là.

Jacques MICHEL - Ils refuseront sur les emprises agricoles.

Sylvain AUDEMARD - Non, de partout où cela exploite.

Véronique BACCINO - Je voudrais rajouter quand même une petite phrase. Nous, dans tous les cas, c'est ligne existante, on ne veut rien voir d'autre. C'est-à-dire que s'il passe dessous, de toute façon, on ne le verra pas, donc c'est dessous. Donc, c'est dessous ou ligne existante.

Frédéric-Georges ROUX - Le raccordement entre les Maurettes et la ligne existante doit être en tunnel.

Véronique BACCINO - Dessous, c'est en tunnel.

Philippe CRETIN - C'est bien ce que j'ai mis.

Frédéric-Georges ROUX - Oui, mais pas par le Nord.

Philippe CRETIN - Sur le Nord, je ne sais pas.

Jacques MICHEL - Si c'est en souterrain, ce n'est pas très important si c'est par le Nord ou par le Sud.

Véronique BACCINO - Non, mais à un moment donné, quand on a donné une direction, après vous allez nous dire qu'on ne peut pas passer en tunnel. Vous voyez ce que je veux dire. Moi, je préfère ne pas donner de direction. C'est pour cela que je ne suis pas d'accord avec le Monsieur de la FNAUT qui s'avance un petit peu trop.

Philippe CRETIN - Je demande une étude, je ne dis pas qu'il faut.

Frédéric-Georges ROUX - Par le Nord, cela s'écarte complètement du fuseau actuel.

Nicolas ALLA - Madame BACCINO, vous, vous demandez un passage en tunnel depuis les Maurettes jusqu'à la ligne existante.

Véronique BACCINO - C'est tunnel ou emprise existante.

Catherine ALTARE - Je trouve que le mot « acteurs » est trop vague. J'aimerais qu'on cite le nom des organismes ou des personnes qui se positionnent de cette façon-là. Je trouve que c'est trop vague.

Jacques MICHEL - Alors, pour être plus précis, les exploitants agricoles, les agriculteurs ?

Michel BOUISSON - On peut dire la profession agricole d'une façon générale.

Patrice JADAULT - Ou la viticulture. Mettez que la Chambre d'Agriculture les représente.

Jacques MICHEL - Ce ne sont donc pas les acteurs mais la profession agricole.

Patrice JADAULT - Là, c'est tout le monde agricole qui a présenté, ce n'est pas seulement la Chambre d'Agriculture, c'est y compris les AOC et le reste.

Nicolas ALLA - On avait aussi les prises de position par les Mairies de Cuers, Gonfaron, Puget et Carnoules. Est-ce qu'on peut prendre la position de Puget ? On va essayer de la formuler.

Jean AUTRAN - Déjà, on rejette le projet de LGV, c'est toujours pareil. Ensuite, c'est vrai que je me permets de parler au niveau du Maire, mais je rejoindrai un peu les agriculteurs. Tout en souterrain.

Ilda DUCREUX - Là aussi, c'est « à défaut ».

Jean AUTRAN - Oui, par défaut, bien sûr.

Véronique BACCINO - Oui, c'est par défaut.

Nicolas ALLA - Le passage en tunnel, c'est au droit de Puget. Vous, ce n'est même pas le long de la voie existante.

Jean AUTRAN - Non. Je vous décline. En deux, en souterrain et par la suite, en trois, le long de l'autoroute.

Véronique BACCINO - Moi, je mettrais « étudier » plutôt « qu'envisager ».

Jean AUTRAN - Je n'y vois pas, d'ici. Alors, il peut marquer ce qu'il veut, le Monsieur.

Nicolas ALLA - Ayez confiance. Je relis la phrase : « les élus de Puget rejettent le projet LGV. A défaut, ils demandent le passage en tunnel. En dernier choix, un passage le long de l'autoroute peut être étudié. » Il y a trois éléments.

Jean AUTRAN - Si vous voulez, en dernière « extrémité », c'est un peu fort, mais bon, c'est en dernier recours.

Nicolas ALLA - Après, on avait Carnoules, si ma mémoire est bonne, c'était le long de l'autoroute et ensuite passage souterrain sous Gonfaron.

Henri CEZE - Il y a le Maire de Gonfaron, je ne veux pas me prononcer à sa place.

Nicolas ALLA - Au moins, passage le long de l'autoroute jusqu'à l'arrivée à Gonfaron. On peut commencer par Carnoules, si vous voulez, dans la logique, ou en montant.

Henri CEZE - Pour Carnoules, d'accord, c'est cela. Ce n'est pas la peine de rappeler le reste. Reste quand même que je considère - je continue à considérer que le tracé qui a été retenu, MDS, c'est le plus mauvais. Ce n'est pas que mon opinion, c'était l'opinion de Monsieur le Préfet de région, Monsieur SAPPIN, qui utilisait même le terme « catastrophique ». Les choses étant ce qu'elles sont, nous souhaitons que le tracé sur le territoire de la commune soit le plus éloigné possible des habitations, parce que le long de la voie ferrée, il crée des dégâts considérables, surtout à proximité de la gare, au niveau des habitations. Ensuite, après Carnoules, il y a Pignans mais c'est à peu près...

Yves FABRE - Je n'ai pas eu l'occasion de parler pour Pignans. Je rejoins effectivement d'une part la commune de Puget-Ville et également la commune de Carnoules puisque nous venons immédiatement après. Moi, dans les études que vous présentez, c'est-à-dire dans les divers scénarios, tout ce qui passe au Nord de Carnoules, Pignans et Gonfaron, dans vos études, il est indiqué « enjeux et sensibilités ». Je pense que vous l'avez complètement loupé et je crois que le Président de la Communauté de communes l'a évoqué tout à l'heure : risques et ressources naturelles, dans tous vos fuseaux, je retrouve la prise en compte du risque d'inondation dans la vallée de l'Argens. Il y a un autre risque à prendre en compte, ce sont les eaux souterraines.

Vous parlez d'hydrographie mais vous n'avez jamais parlé d'hydrologie. Et je crois que l'étude hydrologique aurait dû être faite pour tout ce qui est des scénarios passant au Nord de nos villages, dans le sens où vous traversez les plateaux calcaires. Toutes les ressources en eau de toutes nos communes (puisque cela va même jusqu'à Gonfaron qui y participe aussi) sont tirées de ce plateau calcaire. Si vous aviez eu en mains une étude hydrographique de ces régions-là, vous auriez vu que toutes les ressources en eau de la région se trouvent au dessus de Pignans, ce n'est pas pour rien que nous avons la pisciculture départementale ainsi de suite.

Donc, en traversant ces montagnes en souterrain, quel est l'impact que cela va avoir sur l'approvisionnement en eau d'à peu près 10 000 personnes ? C'est la question que je voudrais que vous posiez et c'est l'étude que je voudrais que vous fassiez avant de rendre quoi que ce soit. Il y a des documents officiels, vous allez sur internet. Nous avons des périmètres de protection des sources. Et vous, vous allez passer au travers de ces montagnes à tout casser. Moi, cela ne me convient pas du tout. Cette étude n'a pas été faite, si ce n'est les risques d'inondation. Pour moi, c'est insuffisant. Merci.

Nicolas ALLA - Encore une fois, la démarche est bien de qualifier chaque fuseau au vu de ces enjeux-là. Au vu du risque sur la ressource en eau, tel fuseau est moins bon ou meilleur. Le but n'est pas de pousser des études extrêmement détaillées au-delà du recensement des études qui existent.

Yves FABRE - Ce n'est vraiment pas une étude difficile à faire dans le sens où vous n'avez qu'à aller chercher la carte sur internet et vous verrez les villages qui sont impactés. En présentant trois scénarios qui traversent ces collines, on a perdu un peu de temps.

Nicolas ALLA - Tous les scénarios ont tous des impacts extrêmement forts sur plein de critères différents.

Yves FABRE - Vous n'en avez pas fait état dans votre étude. Je suis désolé.

Véronique BACCINO - C'est là qu'on se demande ce que vous venez faire là.

Jacques MICHEL - Madame, nous venons faire de la concertation.

Véronique BACCINO - Notez bien ce qui se dit, justement, si c'est de la concertation, il faut le prendre en compte.

Yves FABRE - Vous n'en avez pas fait état dans vos études si je prends les cinq fuseaux.

Nicolas ALLA - Ce ne sont pas des études. Ces cinq pages sont la présentation des cinq fuseaux.

Yves FABRE - Comment voulez-vous que nous ayons un intérêt à défendre ou à nous prononcer si nous n'avons pas les tenants et les aboutissants ?

Nicolas ALLA - Nous allons tout à fait nous rejoindre. Je le note en point de convergence générale. C'est une analyse multicritères. Ce que vous êtes en train de dire, c'est qu'une fois qu'on aura qualifié les scénarios critère par critère, il y aura l'exercice extrêmement difficile de consolider. C'est-à-dire que des gens de la viticulture vont défendre ou rejeter des fuseaux très préjudiciables pour la viticulture et que vous, vous allez défendre ou rejeter des fuseaux très préjudiciables pour la ressource en eau. Il faudra à un moment donné les peser.

Véronique BACCINO - Nous ne voulons pas être mis en concurrence.

Sylvain AUDEMARD - Nous, nous rejetons tout.

Nicolas ALLA - Nous l'avons entendu, nous l'avons noté, nous l'avons fait remonter. Avançons. Ce que je veux dire par là, c'est qu'à un moment donné, quand on va se retrouver à additionner des pommes de terre et des carottes, on va tous se poser la question du poids relatif de la pomme de terre contre la carotte. Vous, vous dites, et moi je note que les communes du côté calcaire du sillon permien, vous, vous dites que le critère de la ressource en eau et des enjeux hydrogéologiques sera pour vous un critère majeur.

Yves FABRE - Mais vous n'en faites pas état dans votre présentation, c'est ce que je vous reproche. Dans la présentation, vous parlez uniquement du risque d'inondation.

Jean RAIMOND - C'est vrai dans toute la vallée. Peu de gens se préoccupent de l'eau potable.

André GARRON - Monsieur RAIMOND, Solliès-Pont, c'est particulier, la ressource en eau potable ne dépend absolument pas du relief calcaire des Maurettes. C'est la vallée du Gapeau, cela n'a rien à voir, plus le canal de Provence qui assume le reste. Ne mélangeons pas tout, cela n'a rien à voir. Par contre, cœur de Provence, sûrement, mais pas chez nous.

Nicolas ALLA - Pour être précis sur ce que je dis, vous avez à l'écran ici les critères de la fameuse matrice d'analyse multicritères. Vous avez ici l'axe 2.4. protéger les ressources naturelles. La protection de la ressource en eau est un des critères. Cela signifie que la totalité des fuseaux seront caractérisés au vu de leur impact sur la ressource en eau. Donc, vous aurez des fuseaux qui seront plus ou moins bien notés. Le critère, vous l'avez. Donc, nous le prenons en compte et tous les fuseaux seront caractérisés sur la ressource en eau. Donc, un fuseau qui a peu d'impact sera bien noté et un fuseau qui a un impact sera moins bien noté. Donc, la ressource en eau est prise à ce stade de comparaison des fuseaux dans ce critère-là qui n'est pas oublié.

Yves FABRE - Il faudra aussi rajouter aussi un critère d'importance. Parce qu'on parle toujours des tortues. Mais s'il y a deux tortues et à côté 10 000 habitants privés d'eau, je crois que les critères ne sont pas à prendre en compte de la même façon.

Nicolas ALLA - C'est ce que j'évoquais. La tortue, vous allez la trouver quatre lignes plus haut dans « respecter le réservoir de biodiversité », où les continuités biologiques. La difficulté, c'est que chacun, avec sa sensibilité propre, ne donnera pas le même poids à la tortue, à la biodiversité ou à la ressource en eau. C'est aussi pour cela que nous sommes en groupe de travail, c'est parce que chacun, vous représentez une sensibilité et vous ne donnerez pas le même poids à chacun de ces critères, c'est évident.

J'ai deux phrases en suspens. Sur la ressource en eau, j'ai mis : « les communes du bord du plateau est du sillon permien ou du plateau calcaire (c'est plus clair) du sillon permien demandent que les enjeux de ressource en eau soient considérés prioritairement ».

André GARRON - C'est le sillon permien Nord, cela. Je préfère, parce que chez nous, il n'y a pas de problème, à Solliès-Pont.

Nicolas ALLA - J'ajoute le mot « Nord ». J'en étais à « Monsieur le Maire de Carnoules considère que le scénario MDS n'était pas le bon. En l'état, il convient d'écarter le fuseau le plus possible de la ville. Aussi, la solution le long de l'autoroute est la moins mauvaise. » On a fait la profession agricole, les élus du Puget, Monsieur le Maire de Carnoules, il y a Monsieur ORENGO.

Yves ORENGO - Concernant les tracés, vous avez vu que le Maire de Carnoules dit qu'il veut écarter la ligne au maximum de chez lui. Moi, c'est pareil. L'autoroute passe dans Gonfaron. Donc, je ne veux pas que la LGV passe le long de l'autoroute. C'est mon premierement.

Deuxièmement, au niveau du calcaire, que Carnoules et Pignans parlent de leurs vignes, c'est normal. Je tenais aussi à dire à nos amis agriculteurs qu'il y a aussi des agriculteurs à Gonfaron. Il n'y a personne pour les défendre. Je suis là pour les défendre. Les Présidents de la Cave coopérative et des caves particulières, bien sûr, seront touchés pleinement si la LGV passe le long de l'autoroute.

Alors, moi, je le dis aujourd'hui : passons sur la ligne existante - je ne dis pas « les emprises » mais « la ligne existante », améliorée bien sûr. Moi, je propose, comme je l'ai proposé le jour de mon rendez-vous, si vous voulez passer au Nord de Gonfaron, entre Pignans et Gonfaron ou bien au Nord de Gonfaron, il n'y a pas de problème, vous ne toucherez pas les zones agricoles qui partent de Pignans jusqu'au Luc et au Cannet des Maures. Chacun défend son *beefsteak*, moi, j'estime que je défends les Gonfaronnais comme Carnoules et Pignans défendent leurs habitants, Puget-Ville aussi. Tous les élus défendent leurs habitants mais moi, je trouve aujourd'hui que je suis en tant qu'élus de Gonfaron, je défends mes agriculteurs et mes élus, mes citoyens.

Si vous le voulez bien, notez que le maire de Gonfaron est d'accord sur l'emprise existante SNCF et pas sur les emprises (parce qu'il y a la RN97 et l'autoroute). Et ensuite, comme cela touche aussi Gonfaron, je défends les Gonfaronnais et j'estime que si vous voulez passer au Nord, cela ne me dérange pas, ou alors vous passez à Gonfaron, mais en tunnel. Les agriculteurs sont privilégiés, comme on l'a dit jusqu'à maintenant, mais je crois que les agriculteurs ont beaucoup manifesté leur mécontentement. Ils ont entièrement raison. J'ai toujours soutenu ce projet sachant que je n'arrive pas à comprendre (chacun sa position) que le Conseil général a voté contre le projet, que la Chambre d'agriculture et la Chambre économique ont voté contre le projet. Moi, je fais pareil. Je suis contre, comme le Président de l'Intercommunalité, contre les projets, sauf si vous restez sur la ligne existante bien sûr ou dans des tunnels. Voilà la position de la Mairie de Gonfaron. Je ne suis pas tout seul : mes élus me suivent. Le Président de la cave coopérative, je parle en son nom aussi, ainsi que des caves particulières. Voilà, merci.

Nicolas ALLA - Je vous lis la phrase de synthèse : « Monsieur le Maire de Gonfaron rejette le fuseau le long de l'autoroute et demande un passage sur les emprises existantes, puis au Nord de Gonfaron pour éviter les espaces agricoles. »

Sylvain AUDEMARD - Sur la voie existante.

Philippe CRETIN - Sur les emprises ferroviaires.

Yves ORENGO - La lettre est précise : c'est sur la ligne existante, pas les emprises.

Philippe CRETIN - Non, c'est sur les voies et les emprises, il y a les deux.

Yves ORENGO - Ce n'est pas grave, dans ce cas, je rejette le projet. Si vous restez sur les lignes SNCF existantes, améliorées bien sûr, moi, je m'excuse mais cela passe à Gonfaron alors, au nom de mes élus et au nom des agriculteurs gonfaronnais, je repousse aussi. Au Nord, je suis d'accord, parce que là, il n'y a pas d'agriculture. Sur le causse que nous avons, Pignans, ils ont raison, parce que c'est vrai qu'il y a des sources mais nous, dans les montaux, concernant le calcaire, il n'y a pas de source qui puisse nous gêner. Merci.

Nicolas ALLA - On peut revenir, du coup, aux demandes d'études. Parmi les demandes d'études, on avait le passage sous le Gapeau, la sortie des Maurettes dans le vallon de la Bayole avec des courbes de rayon plus faibles. Et là, il y a l'écho de ce qu'on a mis tout à l'heure, la sortie au Nord.

Véronique BACCINO - Quelqu'un a demandé des courbes de rayon plus faibles pour la sortie des Maurettes ?

André GARRON - Oui, c'est une hypothèse. Il y a soit des rayons plus faibles pour se rapprocher de la sortie de la ligne classique, soit la deuxième que vous soutenez, c'est de sortir en tunnel en prise classique.

Véronique BACCINO - Je ne vois pas. La deuxième, c'est quoi ? Je n'ai rien proposé.

Philippe CRETIN - C'est la FNAUT qui l'a proposé.

Nicolas ALLA - A l'écran, d'abord, après on va commencer à noter. Le fuseau, pour nous, il tirait quelque part ici. La demande de Monsieur le Maire de Solliès-Pont, c'est de tourner ici assez sec pour, ici, minimiser cette traversée agricole-là. La première demande d'étude, c'est : est-ce qu'on arrive ici à tourner en courbe ?

Véronique BACCINO - Il n'y a eu que cette demande d'étude.

Nicolas ALLA - La deuxième, c'est celle que j'ai tracée ici en rouge, qui est celle-là.

André GARRON - Il faut mettre « en tunnel ».

Véronique BACCINO - Là, on est totalement dans la plaine agricole. Je ne veux absolument pas voir proposé ce genre de choses.

André GARRON - Je n'ai rien demandé, moi.

Véronique BACCINO - Moi non plus.

Nicolas ALLA - On va donc considérer que j'ai dessiné cela tout seul tout à l'heure.

Véronique BACCINO - Oui. En tous cas, ce n'est pas moi. Cela ne risque pas d'être moi.

Philippe CRETIN - Ce n'est pas moi non plus. Le but est de minimiser l'impact, d'une part la longueur de tunnel et d'autre part, l'impact.

Véronique BACCINO - C'est impossible. Ou peut-être en tunnel. Mais de toute façon, chez nous, ce sera uniquement du tunnel.

Philippe CRETIN - Nous, on fait la demande en tunnel.

Jacques MICHEL - Ce sera aux bureaux d'études de déterminer si c'est faisable ou pas.

Véronique BACCINO - Il faudra revenir sur ma petite phrase, après, je voudrais la revoir. Vous savez, excusez-moi d'être un peu méfiante mais quand j'ai vu le rapport que vous avez rendu sur la visite des maires, il était quand même succinct par rapport aux visites. Quand même, nous avons dit plus de choses que cela. Cela a été globalisé. Je suis un peu déçue, quand même.

Jacques MICHEL - Une synthèse, c'est une synthèse. Ce n'est pas un exposé.

Véronique BACCINO - Ce n'était pas une synthèse, cela devait être un compte-rendu. C'est pour cela que je demande des précisions, que je reviens dessus et que je n'ai pas une confiance absolue. Je peux me tromper, en plus.

Nicolas ALLA - Le texte dont vous parlez est une synthèse de l'ensemble des visites à la totalité des maires rencontrés.

Véronique BACCINO - En plus, vous avez mélangé.

Nicolas ALLA - Oui, mais c'est une synthèse.

Véronique BACCINO - Les Maires ne pensaient pas forcément tous la même chose. Vous avez mis tout le monde dans le même sac.

Nicolas ALLA - Ensuite, le compte-rendu des visites, nous avons pris le parti de dire que c'étaient des entretiens avec un maire et qu'il appartenait au maire de publier ou de ne pas publier l'entretien. Nous, nous avons fait une synthèse générale qui n'est pas, effectivement, le compte-rendu de l'entretien.

Véronique BACCINO - Les comptes-rendus ont-ils été envoyés quelque part ?

Nicolas ALLA - Non. C'est ce que je vous disais. Nous avons pris le parti de dire que lorsqu'il y a eu un entretien avec un maire, le compte-rendu lui appartient. Nous ne nous autorisons pas, nous, à diffuser le compte-rendu d'entretien.

Véronique BACCINO - Vous lui avez envoyé ?

Nicolas ALLA - Non, nous pouvons le faire.

Véronique BACCINO - Volontiers.

Nicolas ALLA - Nous, ce qu'on a fait, c'est une synthèse générale, qui ensuite a eu un écho dans la Commission consultative des élus en Préfecture où là, chacun des maires a pu prendre des positions. Donc, voilà l'objet qui est là, qui est peut-être plus fidèle à ce que vous disiez.

Véronique BACCINO - Non, pas du tout. Moi, je n'ai rien demandé.

Nicolas ALLA - C'est la demande de la FNAUT.

Jacques MICHEL - On ne dit pas que c'est Madame BACCINO qui a demandé. Là, c'est la demande de la FNAUT.

Véronique BACCINO - Mais c'est incroyable ! Pourquoi ne vous acharnez-vous pas ailleurs ?

Jacques MICHEL - Malheureusement, on a deux personnes qu'on a à toutes les réunions.

Véronique BACCINO - Vous ne pouvez pas nous oublier, à Cuers, Monsieur de la FNAUT ? Vous êtes bien gentil et bien aimable mais oubliez nous.

Philippe CRETIN - En plus, moi, je propose cela pour améliorer le système.

Véronique BACCINO - Cela n'améliore rien du tout. De toute façon, c'est tunnel. Mais moi, je n'ai rien demandé.

Philippe CRETIN - Votre nom apparaît-il dans ma demande ?

Nicolas ALLA - Il apparaît puisqu'on a bien noté que Madame BACCINO est contre.

Véronique BACCINO - En même temps, cela va être étudié. Je suis contre, voilà, comme ça, c'est plus clair.

Jacques MICHEL - Nous l'avons bien compris.

Véronique BACCINO - Moi, je ne ris pas.

Philippe CRETIN - Je ne vais pas en pleurer quand même.

Véronique BACCINO - Je trouve cela quand même incroyable.

Sylvain AUDEMARD - Vous, vous vous en foutez, vous n'habitez pas ici.

Véronique BACCINO - Oui, en plus.

Philippe CRETIN - J'ai de la famille qui va être impactée.

Sylvain AUDEMARD - Nous, nous sommes tous impactés.

Véronique BACCINO - J'ai aussi des administrés qui vont venir taper à ma porte.

Frédéric-Georges ROUX - Madame est élue du Conseil général, elle est élue de la Mairie et elle a quand même plus d'autorité pour Cuers que vous.

Philippe CRETIN - Mais je n'ai pas autorité pour Cuers. Je formule une proposition pour essayer de mettre de l'huile dans l'engrenage.

Frédéric-Georges ROUX - C'est une proposition dont vous ne mesurez pas l'impact. Vous ne connaissez pas les gens.

Philippe CRETIN - Bien sûr, on est des cons et on est bons à enterrer. Arrête tes bêtises.

Véronique BACCINO - Non, mais moi, je le connais, l'impact.

Jacques MICHEL - Maîtrisez-nous.

Véronique BACCINO - Pourquoi mettez-vous cette ligne puisque je n'ai rien demandé ?

Jacques MICHEL - On ne fait qu'écrire votre point de vue qui dit qu'on ne veut pas de la ligne. A ce moment-là, je ne vois pas pourquoi on est là à débattre.

Véronique BACCINO - Tunnel, emprise existante, c'est tout.

Nicolas ALLA - Madame : votre proposition a été notée. Un autre acteur fait une proposition, on la note. On note que vous êtes opposée mais on ne peut pas bâillonner quelqu'un et censurer ce qu'il dit. On note les positions donc on note que vous êtes contre.

Véronique BACCINO - Alors je vais faire venir d'autres personnes, la prochaine fois.

Jacques MICHEL - Dans concertation, il y a « co », c'est « avec ». Et « avec », c'est avec tous les gens qui sont ici. Donc, de toute manière, tous les gens qui sont ici ont la possibilité de proposer une hypothèse de travail, une solution, une position.

Véronique BACCINO - Dites-donc, moi, je trouve que cela ne donne pas beaucoup de crédibilité au travail, à cette concertation.

Jacques MICHEL - Pardon, Madame. On n'a pas dit qu'on allait retenir ces positions.

Véronique BACCINO - Moi, cela me dérange, quand elles sont écrites.

Jacques MICHEL - On n'a pas dit que les décideurs vont s'appuyer sur cette proposition et pas sur la vôtre.

Véronique BACCINO - Je n'en sais rien. Justement, cela me dérange.

Jacques MICHEL - Je ne vois pas pourquoi il ne serait pas légitime - tous les gens qui sont ici ont la légitimité pour porter un point de vue.

Véronique BACCINO - Il y a des gens qui représentent plus de monde.

Frédéric-Georges ROUX - Et surtout les habitants. Moi, je trouve que cela enlève de la crédibilité à la concertation.

Véronique BACCINO - Moi, je représente les habitants.

Jacques MICHEL - Je n'ai pas dit le contraire.

Michel BOUISSON - Dans les demandes d'étude, je pense qu'il est quand même important de voir de quelle manière seront traités les déblais.

Nicolas ALLA - C'est vrai que je n'ai pas répondu là-dessus. Effectivement, vous avez raison, c'est un très gros enjeu. De ce fait, de même qu'il y a un atelier sur la viticulture, on va créer un atelier « stratégie matériaux ». La stratégie matériaux, c'est effectivement ce qu'on fait des déblais qui sortent à un endroit ou de telle zone. Donc, effectivement, c'est un enjeu important sur lequel un atelier spécifique se monte dès aujourd'hui, extrêmement en amont, parce que c'est déterminant.

Michel BOUISSON - Il est déjà monté ?

Nicolas ALLA - La demande est arrivée récemment. Donc, de mémoire, ce ne sont pas des groupes de concertation. Ce qu'on appelle les « ateliers », ce sont des ateliers liés au comité thématique d'environnement et de développement durable. Vous vous souvenez de l'organisation générale des études. C'est-à-dire que sur des sujets d'études assez sensibles et assez pointus comme ceux-là, ce n'est pas RFF qui fait seul avec ses bureaux d'étude. On s'adjoint typiquement d'autres administrations pour former un groupe qui va décider de quelle est l'étude pertinente etc. Par exemple, pour l'atelier agriculture, il y a la chambre d'agriculture, il y a l'INAO, donc on s'entoure d'autres entités. Donc, là, pour l'atelier stratégie matériaux, je ne suis pas capable de vous citer quelles sont les autres entités. On s'appuie sur d'autres administrations qui ont eu ces expériences-là, par exemple le centre d'études techniques des tunnels. Donc, on s'entoure d'autres administrations spécialisées pour pouvoir piloter les études de manière pertinente.

Jean RAIMOND - Ils les ont longtemps cachées sous le tapis. Un Monsieur qui est un peu dans le métier nous disait que cela va être à peu près 220 mètres cubes par mètre de tunnel.

Jacques MICHEL - Je sais que tout cela est en train d'être évalué. Mais évidemment, plus on fera de tunnels, plus le problème sera important.

Michel BOUISSON - S'il y a un débat en fonction de cette question et de cette réponse, il serait bon aussi qu'il y ait une petite interconnexion entre les différents groupes géographiques et spécifiques. Là, il y a un groupe spécifique et il y a interaction, comme il y a interaction dans l'agriculture, comme il y a interaction de l'agriculture sur les autres groupes. Il serait peut-être bon qu'il y ait quelque part une coordination qui puisse se faire à d'autres niveaux pour qu'on puisse savoir ce qui se dit ailleurs et ce qui se fait ailleurs et qu'on puisse éventuellement intervenir.

Jacques MICHEL - Il existe notamment les comités territoriaux et le Comité de pilotage qui ont tous ces éléments entre eux.

Michel BOUISSON - Ce n'est pas pour nous.

Jacques MICHEL - Le problème du déblaiement existera. Le problème du passage sur les communes existera. Il faut que chacun travaille dans ce domaine. Ensuite, il y a des groupes de décision qui sont là pour faire l'analyse de tous les points de vue, de toutes les problématiques qu'il y a à droite et à gauche, de manière à proposer - c'est comme cela que ça avance, la concertation.

Michel BOUISSON - Je comprends bien mais c'est un peu dans l'autre sens que je voudrais que cela se fasse, pour que nous, on puisse profiter de ce qui se fait déjà et que les autres, de la même manière, puissent profiter de ce qu'on dit aussi.

Jacques MICHEL - C'est noté.

Nicolas ALLA - Juste pour finir la phrase, je propose de mettre cette phrase en point de convergence puisque j'ai l'impression que dans le groupe, vous êtes à peu près d'accord. Je mets : « le groupe demande à avoir des présentations de l'atelier stratégie matériaux en particulier ». Par contre, comme le document part dans la nature, qu'il n'y ait pas de confusion, ce n'est pas un groupe de concertation, je précise que c'est un collège d'entités expertes dont RFF a demandé la collaboration pour piloter les études.

Nadyne CHEVRET - Et préciser notamment pour les déblais.

Nicolas ALLA - Oui, mais la stratégie matériaux, c'est déblai-remblai.

Jacques MICHEL - L'atelier stratégie matériaux s'intéresse notamment aux déblais et aussi à l'approvisionnement en béton.

Jean RAIMOND - Et le bilan carbone, on n'en parle pas dans vos projets ?

Jacques MICHEL - Si, bien sûr.

Jean RAIMOND - Parce qu'il paraît que cela ruine tout intérêt de la LGV par rapport aux travaux. Vous avez un spécialiste développement durable de l'ONU qui n'habite pas très loin d'ici et qui a fait un article assez édifiant là-dessus.

Jacques MICHEL - Je pense que marcher à pieds, ça fait beaucoup baisser le bilan carbone.

Frédéric-Georges ROUX - Le pire, pour le bilan carbone, c'est l'humanité.

Jean RAIMOND - Le bilan carbone, vous risquez d'être obligés de le faire un jour ou l'autre.

Philippe CRETIN - Il a été fait pour la LGV Rhin-Rhône.

Jacques MICHEL - Il est fait, il sera fait et il sera refait, ce n'est pas un problème.

Nicolas ALLA - Permettez-moi de radoter sur l'analyse multicritères. Vous verrez qu'à l'axe 2.1, lutter contre le changement climatique et anticiper ses conséquences, réduire les émissions de gaz à effet de serre et prendre en compte le changement climatique, c'est là qu'est le bilan carbone. Donc, tous les fuseaux doivent être caractérisés selon ces deux critères. Donc, le choix des fuseaux qu'on fera ici se fera au vu du bilan carbone.

Frédéric-Georges ROUX - Y a-t-il des différences entre les fuseaux ?

Jacques MICHEL - Pour être expert en bilan carbone, je peux vous dire que la problématique du bilan carbone, dans une infrastructure comme celle-là, c'est de savoir sur quelle durée on amortit les travaux. Si on les amortit sur 150 ans, ce ne sera pas grand-chose. Si on dit qu'on les amortit sur dix ans ou sur cinq ans comme sur n'importe quel bâtiment industriel, évidemment, cela fera beaucoup.

Jean RAIMOND - Les LGV d'il y a trente ans sont quasiment à refaire à neuf.

Nicolas ALLA - Ah bon ?

Sylvain AUDEMARD - Je pense que la concertation se finit dans pas longtemps, trois semaines ou un mois. Je vois, en ce moment, qu'en regardant la concertation, aucune étude n'est faite, rien n'est fait. Comment va-t-on se mettre d'accord dans un mois sur un fuseau quelque part ? C'est impossible. Il n'y a aucune étude qui n'a été faite ni sur l'agriculture, ni sur l'eau, ni sur rien.

Nicolas ALLA - Je le répète. On peut faire comme il y a vingt ans, c'est-à-dire faire toutes les études, arriver devant vous quand tout est fini et essayer de vous convaincre qu'on a eu raison, et puis après il y a la concertation, c'est-à-dire qu'on vient avec vous et qu'on démarre les études avec vous et que tout au long des études on vous communique les études.

Ce n'est pas une chose qu'on a choisie, ce sont les lois d'aujourd'hui qui l'imposent. Le principe est qu'on avance dans les études et en parallèle on avance dans la concertation et on vous présente les éléments à chaque fois. Effectivement, plus personne aujourd'hui ne fait des études en chambre, n'arrive et n'essaie de vous convaincre.

Sylvain AUDEMARD - Expliquez-nous bien le cheminement. Là, on fait des réunions. Dans un mois, c'est fini et il faudra prendre une décision.

Nicolas ALLA - Ce sera fini uniquement lorsqu'on aura eu les éléments d'études et les éléments de concertation pour les remonter au Comité de pilotage et qu'il puisse prendre ses décisions. Donc, tant que vous, en concertation, vous dites que cela ne vous va pas etc., tant qu'on ne sort rien de la concertation et que les études ne seront pas finies, nous ne serons pas capables d'aller en Comité de pilotage pour présenter quoi que ce soit.

Donc, notamment dans le Var où à la fois il y a énormément de fuseaux qui il y a énormément sont dans la concertation, on plaide (et on pense que le Préfet nous soutiendra beaucoup là-dedans) pour pouvoir déborder sur le début de l'année prochaine.

Sylvain AUDEMARD - Vous pouvez le marquer ?

Nicolas ALLA - On va mettre une phrase, encore, sur le délai de concertation.

Sylvain AUDEMARD - Vous pouvez mettre qu'au point où on en est des études, il n'y a pas de concertation.

Jean RAIMOND - Que dit le garant de la concertation sur la réduction du délai, le non-respect du délai de la concertation ? On lui écrit et il ne nous répond pas.

Jacques MICHEL - Je vais répondre tout de suite à la réflexion de Monsieur RAIMOND. Monsieur le garant, Monsieur MARZOLF, était là à la réunion publique à Hyères et si vous l'avez entendu, il a dit que ce délai est tout à fait compatible avec les objectifs d'un projet d'infrastructure tel qu'il est à ce niveau-là.

Jean RAIMOND - C'est la Charte, on ne va pas oublier la Charte.

Ilda DUCREUX - Ce n'est pas ce qui était prévu.

Jacques MICHEL - La question qui a été posée à Hyères était effectivement : le délai, tel qu'il a été retenu par le Comité de pilotage de juillet, pour avoir un point d'étape majeur en décembre 2011, le garant a estimé que quatre mois était un délai correct par rapport au niveau des demandes qu'il y a aujourd'hui dans la concertation. Mais la concertation ne s'arrête pas au mois de décembre, nous sommes bien d'accord. Parce qu'après ce fuseau de 1 000 mètres, quand il sera à peu près calé, il y aura d'autres études détaillées à la parcelle etc. par rapport à un tracé de référence qui permettra de définir exactement le fuseau de 500 mètres de l'emprise d'utilité publique.

Sylvain AUDEMARD - Pour l'instant, même sur 1 000 mètres, on n'arrivera pas à se caler parce qu'il n'y a rien. On ne sait pas si on va avoir encore de l'eau etc.

Nadyne CHEVRET - Puisque nous sommes dans les demandes d'études, Stop Nuisances Cuers demande pour la deuxième fois la présentation, lors du prochain groupe géographique, du scénario zéro qui doit permettre les mêmes fonctionnalités sans LGV.

Nicolas ALLA - Je le note. J'avais déjà répondu. On vous le présentera.

Nadyne CHEVRET - Lors de la prochaine réunion ?

Nicolas ALLA - Lors de la prochaine réunion, non, parce qu'en fait nous récupérons les premiers éléments du bureau d'études le 10, c'est-à-dire demain. Le temps que les allers retours soient validés, que les études soient complétées, dans quinze jours, on ne l'aura pas. On s'engage dans tous les groupes à le présenter, c'est indéniable, mais l'échéance du quand, je ne peux pas vous le dire. Dans quinze jours, je suis sûr qu'on ne le pourra pas puisqu'on a le premier rendu demain.

Nadyne CHEVRET - Le gros problème, si vous voulez, c'est que vous nous avez montré tous les fuseaux mais le comparatif nécessaire et indispensable pour nous n'y sera pas. Donc, dans ces conditions, nous ne sommes pas d'accord. Nous voulons absolument ce scénario zéro, je suis désolée. Bougez vos bureaux d'études. Nous, on les veut. Je suis désolée, attendez, c'est sérieux.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, comme formulation, c'est que vous souhaitez que les sessions du groupe se poursuivent jusqu'à ce que vous ayez la présentation du scénario zéro.

Jean RAIMOND - Le Président de la Région Monsieur VAUZELLE nous a écrit, aux associations du sillon permien, en disant que ce scénario était en cours d'étude et qu'il vous l'avait confié.

Nicolas ALLA - Je dis exactement la même chose.

Jean RAIMOND - Cela doit être dans les cinq millions d'euros qui ont été mis sur la table.

Jacques MICHEL - Monsieur ALLA a dit la même chose.

Nadyne CHEVRET - Oui, mais c'est le délai qui est quand même difficile à accepter. Si le scénario zéro vient après la prise de décision, c'est dommage. Donc, il faut se débrouiller.

Véronique BACCINO - Ne fermez pas parce que je veux revenir sur mon texte.

Nicolas ALLA - Le scénario zéro, s'agit-il d'un point de convergence ou d'un point particulier ?

Nadyne CHEVRET - Demandez si c'est un point de convergence. Tout le monde est-il d'accord ?

Jean RAIMOND - C'est convergent.

Nadyne CHEVRET - C'est un scénario indispensable. Est-ce que tout le monde est d'accord pour le demander en convergence ?

Plusieurs participants acquiescent.

Nadyne CHEVRET - Voilà, vous en avez un, de point de convergence.

Jacques MICHEL - On est certain d'en avoir, des points de convergence. Le fait que vous soyez là, c'est déjà un point de convergence. C'est du moins un lieu de convergence.

Nicolas ALLA - J'en ai quatre, de points de convergence.

Jean AUTRAN - Dans les études, concernant le bruit. Dans le sillon permien, lorsqu'on se dirige de l'ouest vers l'est, cela forme un entonnoir, une caisse de résonance formidable. S'il devait y avoir une ligne à grande vitesse qui se dise ligne à grande vitesse à ciel ouvert, j'aimerais qu'il y ait une étude faite concernant le bruit, comme il est fait pour l'aérodrome de Cuers, comme un périmètre, plan de prévention etc.

Nicolas ALLA - Cela a aussi été demandé à Toulon. Nous le notons.

Jean AUTRAN - Merci.

Nicolas ALLA - Ce qu'on a noté, en fait, parce que bien évidemment, je vais encore radoter. Dans les critères de jugement, il y a l'impact sonore. Je crois que c'est dans ce groupe aussi que je l'ai rappelé. Nous avons deux fiches d'engagement qui datent de 2009 et une fiche sur le bruit où RFF s'est engagée à aller au-delà de la réglementation. C'est sorti aussi dans le groupe Toulon avant-hier. On l'a noté. C'est évident que ce sera pris en compte. Je vais faire un peu la même réponse que pour les autres critères. On ne poussera pas forcément les études très loin maintenant puisqu'il s'agit simplement de comparer. Le but, c'est de pouvoir dire que le fuseau va générer plus de bruit ou qu'il sera plus difficile à gérer. Ce qu'on peut noter, c'est que vous demandez que dès à présent, l'étude d'impact du bruit soit poussée dès à présent.

Jean RAIMOND - Comme vous le dit Monsieur LESAGE, le Président de Stop TGV Coudon, ce serait bien de prendre le bruit maxi au passage d'un train et pas le bruit moyen. Avec cinq trains par heure et le reste du temps un grand silence, on fait une moyenne qui ne représente pas du tout la pollution que peut représenter la ligne.

Jacques MICHEL - Il y a une méthode normative là-dessus.

Jean RAIMOND - Oui, mais la norme, c'est comme le nombre d'habitants au mètre carré.

Nicolas ALLA - Jacques a raison. On ne vous fournira que des études réglementaires. On fera les calculs selon la règle. Ce qu'on peut faire aussi, et on peut compléter pour toutes ces notions, quelque part, de perception de la ligne, c'est que si vous le souhaitez un jour, d'organiser des visites et des déplacements sur des ouvrages récents. Donc, quand je dis « récents », ce n'est certainement pas TGV Méditerranée qui a dix ans et qui a été fait d'une certaine manière mais on peut aller voir Rhin-Rhône, TGV Est. On peut voir les manières de traiter d'aujourd'hui. On peut tout à fait organiser un déplacement du groupe, de deux ou de trois groupes. On peut faire une journée, deux journées, et voir les méthodes qui sont mises en place aujourd'hui.

Jean AUTRAN - Cela ne donne pas pareil aujourd'hui, sur le lieu.

Nicolas ALLA - Il faudra trouver des sites de configuration à peu près similaire ou approchante, si on en trouve. Ma proposition de visite n'est pas de dire qu'on s'abstient des calculs et qu'on vous

montre quelque chose à la place. Ce sont deux choses différentes : il y a les calculs et après, en termes d'insertion et de traitement, on peut vous montrer des ouvrages.

Hubert SABOURIN - Dans le cadre des études, ma voisine a parlé du scénario zéro, pourrait-on étudier le scénario numéro 5 tel que présenté par Monsieur ROUX comme alternative au sillon permien ?

Jacques MICHEL - Aujourd'hui, cela a été refusé mais si la demande existe...

Frédéric-Georges ROUX - Est-ce qu'il est possible de le demander ?

Philippe CRETIN - On l'a demandé et cela a été refusé.

Sylvain AUDEMARD - Alors on le redemande.

Hubert SABOURIN - On peut envisager que dans trois mois, s'il y a une telle opposition sur le sillon permien, il sera peut-être possible, pourquoi pas, d'utiliser cette alternative.

Nicolas ALLA - On peut le noter.

André GARRON - Le Préfet du Var s'est engagé, il a dit qu'il transmettrait la proposition au Préfet de Région, au Comité de pilotage.

Philippe CRETIN - Moi, je n'ai pas entendu cela mais s'il le fait, qu'il le fasse.

André GARRON - J'y étais.

Philippe CRETIN - Moi aussi, j'y étais.

Nicolas ALLA - Est-ce que je note ? Je fais une phrase dessus. Je mets le cinquième scénario et Frédéric-Georges ROUX.

Frédéric-Georges ROUX - Bien sûr, je suis d'accord avec ce qui a été dit.

Nicolas ALLA - Est-ce que je mets aussi le représentant de l'Evêché dans la même phrase ?

Hubert SABOURIN - Oui. Je ne sais pas si le Maire de Solliès-Pont veut s'y associer aussi.

André GARRON - Oui, par contre, il faut bien que cela aille sous le Gapeau.

Hubert SABOURIN - C'est une demande d'études.

Nicolas ALLA - Par contre, je me dois de compléter en indiquant que RFF rappelle que le comité territorial a rejeté ce scénario.

Frédéric-Georges ROUX - Le Préfet a dit qu'il transmettrait au Comité de pilotage. Le COTER n'a pas rejeté.

André GARRON - Le Préfet s'est engagé à le transmettre et le faire remonter au Comité de pilotage. Il l'a dit.

Frédéric-Georges ROUX - Ce que tu écris me choque énormément car la concertation permettait - c'est dans la Charte - il y avait quatre scénarios proposés et il était tout à fait légitime de pouvoir présenter des alternatives qui respectent les mêmes contraintes et atteignent les mêmes objectifs. Mon scénario le fait.

Philippe CRETIN - Mais le scénario 5 ne poursuit pas les mêmes objectifs.

Véronique BACCINO - Monsieur GARRON avait une phrase à rajouter.

Nicolas ALLA - Je reviens formellement. Ce qu'on écrit là, c'est ce qu'on fait remonter au Comité territorial. Le Comité territorial nous a dit, il a entendu, nous lui avons amené cela, il a dit « reprenez votre copie, je n'en veux pas ». Je ne peux pas revenir une seconde fois représenter un scénario.

Frédéric-Georges ROUX - D'accord. Je comprends que ce soit rappelé.

Nicolas ALLA - Donc, moi, je vais le plus loin possible. Je réécris que vous le redemandez. Je ne peux pas faire autre chose qu'arriver en Comité territorial et dire que RFF a quand même rappelé. Car si je reviens trois, quatre ou cinq fois, à un moment donné....

Frédéric-Georges ROUX - Tu as bien fait ton travail en me le rappelant. C'est normal que tu montres que tu as bien fait ton travail.

Philippe CRETIN - La FNAUT estime que ce tracé ne respecte pas le projet MDS.

François GROELL - Voulez-vous bien revenir sur les premières propositions du groupe, les points de convergence ? A la phrase « le groupe maintient sa demande de prolongation du délai de concertation », je souhaite (nous en avons discuté) proposer une autre formulation : « le groupe maintient sa demande de prolongation du délai de concertation ». Et je vais apporter les précisions suivantes : « en raison de l'insuffisance et/ou de l'imprécision des études présentées à ce stade ».

Nicolas ALLA - Est-ce que je le mets pour tout le groupe ou est-ce que je fais un point pour la Chambre d'Agriculture qui souligne l'imprécision des études ?

François GROELL - Je vais finir ma phrase complètement, nous allons essayer de la noter et puis nous en débattons, si vous le voulez bien. « Le groupe maintient sa demande de prolongation du délai de concertation en raison de l'insuffisance et/ou de l'imprécision des études présentées à ce stade, et ce malgré des demandes réitérées à chaque réunion ». Parce que ce n'est pas une demande qui part dans le vide, comme cela, de demander la prolongation. On la demande à chaque fois. Mais là, elle est argumentée par le fait, vous l'avez bien compris, que ce qui nous est présenté aujourd'hui, à nouveau, est insuffisant.

Alors, je n'ai pas voulu entrer dans le débat de la présentation de la partie agricole puisqu'effectivement, il y a un groupe spécifique et Monsieur BOUISSON, je le rejoins aussi, si je peux me permettre, en tant qu'administratif à la Chambre d'Agriculture. Je me permets de dire qu'effectivement, il y a une telle segmentation qu'aujourd'hui, on n'a pas de vision d'ensemble. Il est intéressant d'avoir aussi une vision de ce qui se passe dans les autres groupes. Moi, j'ai la chance d'avoir, nous avons, la Chambre d'Agriculture, une vision transversale, puisque nous participons à tous les groupes mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Et ce retour d'information au niveau des groupes est un manque.

Nicolas ALLA - Ce que je propose à ce point, c'est une relecture pour voir si on n'a rien oublié.

Véronique BACCINO - Moi, je veux ajouter quelque chose. Mais que Monsieur parle, d'abord.

Jean-Claude ALBERIGO - Par rapport à la concertation, où en est, c'est qu'*a priori*, il y aura prolongation de la concertation et pas seulement pour insuffisance d'études mais partout où il n'y a pas d'accord, de convergence qui se dégage sur tel ou tel tracé. Le Comité de pilotage qui est prévu quand même le 22 décembre servirait à valider des points sur lesquels, comme a dit Monsieur ALLA, on sent qu'il y a aujourd'hui une convergence (l'abandon de Toulon-est etc.). Mais sur le reste, il y aura une concertation qui pourra aller au moins jusqu'au premier trimestre 2012, voire plus, avec RFF, si on n'arrive pas à se mettre d'accord. Nous, au niveau de la Région, on ira sur cette position-là qui est qu'il y aura quand même prolongation de la concertation et le Comité de pilotage de décembre ne sera pas un Comité de pilotage décisionnaire sur le fuseau 1 000 mètres partout.

Nicolas ALLA - Je vous propose de relire ce qu'on a écrit.

Véronique BACCINO - Si on peut juste revenir sur le paragraphe où Monsieur de la FNAUT est intervenu. Pour Madame BACCINO, on va mettre : « Madame BACCINO, Conseiller général et Adjoint au Maire de Cuers... »

Frédéric-Georges ROUX - Dans un autre paragraphe. Il faut couper le paragraphe à cet endroit-là.

Nicolas ALLA - Dans un nouveau paragraphe, donc ?

Véronique BACCINO - Oui, c'est quand même lié. Donc, « qui est tout d'abord opposée au scénario MDS (c'est entre parenthèses) ne partage pas la proposition de la FNAUT et demande que le tracé sortant en tunnel des Maurettes rejoigne au plus vite la ligne existante, et ce, en tunnel si malheureusement il doit exister. »

Philippe CRETIN - J'ai demandé « au plus près ».

Véronique BACCINO - Non, c'est au plus loin.

Philippe CRETIN - Si, c'est « au plus près ».

Frédéric-Georges ROUX - Au plus près, c'est plus au Sud.

Véronique BACCINO - Moi, comme je n'ai pas d'assurance, pour le moment, je ne sais pas comment cela va se passer, moins on traverse Cuers, mieux c'est.

Philippe CRETIN - D'accord. Moi, je demandais qu'on prenne le passage où il y a le moins de traversée sur les terres.

Frédéric-Georges ROUX - C'est le plus près de Toulon.

Philippe CRETIN - Tu es sûr que c'est le plus court en distance ?

Frédéric-Georges ROUX - Ce n'est pas cela, c'est le moins perturbant. Ce n'est pas « au plus près », c'est « au plus vite ».

Véronique BACCINO - Non, c'est au plus près et au plus vite. Quoi qu'au plus vite, je m'en fiche un peu. Alors, au plus près et au plus vite : on va rajouter les deux adjectifs.

Nicolas ALLA - Au plus court ? Disons que vite, c'est une unité de temps.

Véronique BACCINO - Au plus près, au plus court. Parce que cela ira vite aussi si c'est court.

Frédéric-Georges ROUX - L'idée étant de le faire le plus au Sud possible de Cuers.

Véronique BACCINO - A la sortie des Maurettes, si malheureusement on ne nous donne pas le choix.

Nicolas ALLA - Et la phrase « ne reconnaît pas à la FNAUT le droit de s'exprimer », on la valide ?

Philippe CRETIN - Il faut la garder, c'est extraordinaire. C'est mon petit plaisir personnel.

Véronique BACCINO - Monsieur PRAZUCK, vous partagez ? La dernière phrase, on la laisse pour vous ? Et Madame CHEVRET ?

Nadyne CHEVRET - Moi, je ne valide pas cela. Moi, je reste sur la ligne existante.

Véronique BACCINO - D'accord. « Et d'autre Cuersois présents ». Et je voudrais ensuite revoir la proposition générale un peu plus haut, parce que là, en fait, c'est la proposition de la FNAUT qui induit ce que je dis. Mais plus haut, on a parlé pour Cuers aussi un petit peu plus haut.

Nicolas ALLA - Je vous propose du coup qu'on relise. La première page : points de convergence relevés dans le groupe. « Les communes du bord du plateau calcaire du sillon permien Nord demandent que les enjeux de ressource en eau soient considérés prioritairement. Le groupe demande à avoir des présentations des productions de l'atelier stratégie matériaux (on précise que c'est déblai/remblai/tunnels en particulier et je précise donc que c'est un collège d'entités expertes dont RFF a demandé la collaboration pour piloter les études, je vais le mettre en italiques parce que ce n'est pas une phrase de vous).

Ilda DUCREUX - L'alimentation électrique fait-elle partie de ce groupe ?

Nicolas ALLA - Non. L'alimentation électrique, cela fait partie des études en général. Là, c'est vraiment que faire des volumes de matériaux qui bougent. A moins que vous parliez des terrassements : si une sous-station génère beaucoup de terrassement, oui.

Ilda DUCREUX - Les sous-stations, c'est quand même important.

Jean-Charles PIPINO - Et les lignes à haute tension qui vont passer.

Nicolas ALLA - C'est tout mouvement de matériaux généré par l'ensemble des ouvrages nécessaires au projet. Ce seront surtout les grands remblais des tunnels, bien sûr.

Ensuite : « le groupe maintient sa demande de prolongation du délai de concertation en raison de l'insuffisance et/ou de l'imprécision des études et ce, malgré des demandes réitérées. Le groupe demande à connaître l'étude du scénario zéro avant de pouvoir prendre position ».

Ensuite, en propositions particulières, « le Maire de Solliès Ville, relayant également une demande du Maire de la Crau, rejette le passage dans la plaine de Solliès-Pont. Par défaut, en cas de passage au pied des Maurettes, un tunnel est demandé. La FNAUT propose un fuseau sortant au Nord des Maurettes, de manière à limiter le passage sous les zones agricoles ». Le pendant, c'est : « Madame BACCINO, Conseiller général et Adjoint au Maire de Cuers, opposée au scénario MDS, ne partage pas la proposition de la FNAUT et demande que le fuseau sortant des Maurettes rejoigne au plus court et le plus au Sud possible la ligne existante, et ce, en tunnel. Madame BACCINO et certains Cuersoises présents ne reconnaissent pas à la FNAUT le droit de s'exprimer sur des enjeux à Cuers. »

Nadyne CHEVRET - Le problème, Madame BACCINO, c'est que si vous mettez cela, vous contredisez ce qui a été dit précédemment, « la commune de Cuers demande l'utilisation exclusive des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle de manière à ne pas nuire à l'environnement naturel et humain et à la ressource en eau en particulier ». Alors là, il faut faire attention.

Véronique BACCINO - Le problème, c'est que je ne peux pas laisser une étude de la FNAUT, comme cela.

Nadyne CHEVRET - Mais l'étude, elle peut être proposée. Et c'est si l'étude est retenue que vous pourrez peut-être intervenir. Je ne sais pas.

Véronique BACCINO - Moi, je préfère.

Nadyne CHEVRET - Il faudrait mettre que c'est lié à cette étude-là. Et que si cette étude devait être retenue, sur ce point bien précis, vous demandez cela. Autrement, il y a une contradiction.

Véronique BACCINO - On peut ajouter cela. Vous le rajouteriez où ?

Jacques MICHEL - « Sur ce point, Madame BACCINO et certains Cuersoises présents ne reconnaissent pas à la FNAUT le droit de s'exprimer... » Voilà. Ce n'est pas sur tous les enjeux de Cuers, c'est sur ce point-là.

Nadyne CHEVRET - Non. Elle fait une demande bien spécifique sur cette demande d'étude de fuseau. C'est tout à fait différent.

Véronique BACCINO - A ce moment-là, peut-être qu'on ne fait pas de paragraphe spécifique. On laisse le premier paragraphe de la FNAUT, on fait un point et on le laisse.

Nadyne CHEVRET - « Concernant cette demande, Madame BACCINO etc. »

Jean-Claude ALBERIGO - Moi, j'ai une demande de précision. Sur la proposition de la FNAUT, telle que je l'ai comprise, c'est une proposition de fuseau sortant des Maurettes en tunnel.

Philippe CRETIN - Oui, tout à fait.

Jean-Claude ALBERIGO - Cela ne figure pas.

Philippe CRETIN - Non. Il est indiqué « sous les zones agricoles ». C'est en tunnel sous les zones agricoles.

Nicolas ALLA - La page suivante, si vous voulez, dans la relecture : « Les acteurs cuersois demandent un passage en emprise existante ou à défaut en tunnel. Ainsi, entre les Maurettes et la ligne existante, un tunnel est demandé ». N'est-ce pas maintenant complètement redondant avec ce que nous venons d'écrire ? Il y a pratiquement la même phrase ici. C'est ce qu'on vient de réécrire. Je le retire ?

Véronique BACCINO - « Ainsi, entre les Maurettes et la ligne existante, un passage en tunnel est demandé. » Ou alors on peut l'enlever, on ne met rien, on met simplement « les acteurs cuersois demandent un passage en emprise existante ou à défaut en tunnel ».

Nicolas ALLA - Ensuite : « La profession agricole demande un tunnel depuis La Garde jusqu'au Muy. En d'autres termes, ils refuseront tout passage sur les emprises agricoles ». Ensuite, les mairies.

Jean-Claude ALBERIGO - Je demande à la profession agricole de réfléchir à cela parce que cela disqualifie plutôt, de demander un tunnel de La Garde au Muy. Autant dire peut-être que vous êtes pour un passage sur les emprises existantes. Là, cela peut être reformulé en disant que de toute façon, on ne l'écoute pas parce que de toute façon c'est infaisable. Moi, je crains que...

Michel BOUISSON - Il est bien important de dire que la profession agricole refuse.

Jean RAIMOND - Dans Toulon, il y a soixante kilomètres de tunnels, il y a quatre tunnels sur 14 kilomètres. Mais c'est vrai que cela peut paraître un peu beaucoup.

[Brouhaha]

Sylvain AUDEMARD - Pourquoi c'est infaisable ? Combien il y a de kilomètres ? Les agriculteurs ont les mêmes droits que les Toulonnais, les Marseillais et les Parisiens. Ce n'est pas parce qu'on n'est pas dans des bureaux qu'on doit passer n'importe où.

Nicolas ALLA - Il nous reste trois pages. « Les élus de Puget-Ville rejettent le projet LGV. A défaut, ils demandent un passage en tunnel, en dernier recours un passage le long de l'autoroute peut être étudié. Monsieur le Maire de Carnoules considère que le scénario MDS n'était pas le bon. En l'état, il convient d'éloigner le fuseau le plus possible de la ville. » Ecarter a un mauvais sens parce qu'on croit que c'est « rejeter » : c'est « éloigner le plus possible de la ville. Aussi, le fuseau le long de l'autoroute est le moins mauvais. Monsieur le Maire de Gonfaron rejette le fuseau le long de l'autoroute et demande un passage sur les emprises ferroviaires existantes puis au Nord de Gonfaron pour éviter les espaces agricoles. Monsieur Frédéric-Georges ROUX et le représentant de l'Evêché demandent que le cinquième scénario, scénario hybride évitant le sillon permien, soit remis à l'étude. RFF rappelle que le COTER a déclaré ce scénario hors du cadre de la présente concertation. »

Et dernière page, demandes d'études. Il y a le passage sous le Gapeau avec si nécessaire, le déplacement d'infrastructures existantes. La sortie des Maurettes dans la zone du vallon de la Bayole avec des courbes de rayon plus faibles. « La FNAUT demande l'étude d'un fuseau sortant au Nord des Maurettes de manière (c'est ce qu'on a mis, mais je le remets car c'est une demande d'études) à limiter le passage sur les emprises agricoles ». Là, on ne va pas mettre que Madame BACCINO s'y oppose parce que vous demandez quelque chose au plus court.

Philippe CRETIN - Si vous avez trente secondes, vu ce que je vais dire, on va régler le problème rapidement. Vous n'aurez plus à vous creuser la tête. Je voudrais rappeler que la FNAUT n'est pas là pour s'opposer aux élus. J'ai toujours dit qu'il fallait que les élus aient la parole.

Véronique BACCINO - Merci !

Philippe CRETIN - La seule chose que nous souhaitons, c'est prendre le train. C'est le but des usagers des transports.

Véronique BACCINO - De toute façon, quand il y sera, vous le prendrez.

Philippe CRETIN - A partir de là, après réflexion et ce que j'ai entendu autour de la table, je demande que tout ce que demande la FNAUT, nous, qu'il sorte au Nord, au Sud, sincèrement, on s'en fout complètement. Moi, quand j'ai fait cette proposition, c'était pour mettre de l'huile dans les rouages. Dans la mesure où c'est pour gripper le rouage, je ne suis pas là pour cela. En conséquence de quoi, je demande à Monsieur ALLA de retirer ma demande puisqu'apparemment, les élus locaux ne sont pas intéressés par cette proposition. Je souhaite retirer ma proposition.

Véronique BACCINO - Merci.

Nadyne CHEVRET - Il faut enlever « en tunnel » dans la première proposition, alors.

Véronique BACCINO - Il faut tout enlever et tout revoir.

Philippe CRETIN - Je suis désolé, j'embête Monsieur ALLA.

Nicolas ALLA - Du coup, je retire le début ici. Est-ce qu'on garde « demande que le fuseau rejoigne au plus court » ?

Philippe CRETIN - C'est une demande de Madame BACCINO.

Nicolas ALLA - Maintenez-vous une demande d'études ? Oui ?

Frédéric-Georges ROUX - Il faut enlever la première phrase : « ne partage pas la proposition de la FNAUT ». Et tu enlèves « Madame BACCINO et certains Cuersois ne reconnaissent pas la FNAUT ».

Philippe CRETIN - Voilà, nous ne sommes pas là pour embêter les gens.

Jean RAIMOND - Si vous gardez le rayon le plus faible sans tunnel, ça ne marche pas.

Véronique BACCINO - Non, il ne le faut pas. On peut revoir ? Je ne sais plus où j'en suis.

Nicolas ALLA - Page précédente, nous avons évoqué en fait en contributions particulières, mais on va peut-être le descendre plus bas.

Jean RAIMOND - Vous avez gardé la proposition de la FNAUT, qui était la contre-courbe.

Philippe CRETIN - Je n'ai rien proposé du tout.

Nicolas ALLA - Je vous propose de le retirer du paragraphe « propositions » et de le mettre en demande d'études.

Véronique BACCINO - Alors, il faut faire la phrase différemment. Parce qu'il faut quand même mettre que je demande l'utilisation.

Nicolas ALLA - Je vais déjà en faire une demande d'étude, puisque maintenant, il n'y a plus de débat, c'est plutôt une demande d'études. Je le descends. Il y avait Monsieur GARRON, Maire de Solliès-Pont - on peut par contre les identifier.

Véronique BACCINO - Là, par contre, il faudrait que ce soit formulé différemment. C'est « opposée au scénario MDS et suite à la demande de Monsieur le Maire de Solliès-Pont concernant sa commune ».

Frédéric-Georges ROUX - Oui, parce que si on passait dans la plaine, ça lui allait.

Véronique BACCINO - « Demande que si fuseau il y a... »

Nicolas ALLA - J'essaie simplement de remettre qui a demandé. « Messieurs les Maires de Solliès-Pont et de la Crau demandent l'étude du passage sous le Gapeau avec, si nécessaire, déplacement de l'infrastructure existante et l'étude de la sortie des Maurettes dans la zone du vallon de la Bayole avec des courbes de rayon plus faibles ». Ensuite, vous, mais à mon avis, je pense que c'est exactement la même chose : « Madame BACCINO, Conseiller général et Maire adjoint de Cuers, opposée etc., demande que le fuseau sortant des Maurettes rejoigne au plus

court et le plus au Sud possible la ligne existante, et ce en tunnel ». A mon avis, nous sommes maintenant à deux propositions strictement identiques.

Véronique BACCINO - Non. Par contre, moi, je ne voudrais pas que ce soit formulé de cette façon.

Jacques MICHEL - Ce que je vous propose, c'est qu'on a cette réunion d'aujourd'hui. Dans quinze jours, on a une deuxième réunion. On peut arrêter les formulations telles qu'elles sont aujourd'hui, dans quinze jours ressortir la version définitive qui remontera au COTER de manière à ce que ce soit à la fois le résultat d'aujourd'hui et le résultat de la discussion de la prochaine fois. Comme cela, ce sera certainement plus riche plutôt que d'essayer aujourd'hui de finaliser dans les points de détail.

Frédéric-Georges ROUX - A condition que ce soit en ligne assez vite.

André GARRON - La prochaine fois, c'est le 24 novembre, le jour du congrès des maires. Je ne serai pas là.

Véronique BACCINO - N'y a-t-il pas moyen de décaler ? C'est tout de même dommage que les maires ne soient pas là.

André GARRON - Certainement qu'ils ne seront pas là. Moi, je ne serai pas là. On peut encore la décaler.

Jacques MICHEL - Je note et je comprends.

Nicolas ALLA - Est-il possible de déléguer des adjoints et des conseillers municipaux pour les municipalités ?

André GARRON - Pas pour cela.

Nicolas ALLA - Y aurait-il des élus dont nous n'aurions pas pris la position ? Je crois qu'on a tout noté. On n'a rien mis sur Pignans.

Une participante - Si, il s'est exprimé.

Nicolas ALLA - Je n'ai rien noté, c'est mon souci.

Sylvain AUDEMARD - Sur l'hydrologie.

Nicolas ALLA - D'accord. On finit juste la dernière phrase et je pense qu'on est bons. On va adjuger, une fois, deux fois.

Nicolas ALLA - On a cinq pages en tout. Sur la dernière phrase, Madame BACCINO, on modifie quelque chose ? Adjugé ?

Véronique BACCINO - Allez, adjugé.

Nicolas ALLA - Merci à tous.

Nadyne CHEVRET - Et le scénario zéro, il n'apparaît pas ?

Nicolas ALLA - Il est en convergence. Il apparaît en première page.

Véronique BACCINO - Sera-t-il possible d'organiser sur Cuers une rencontre pour les administrés ?

Nicolas ALLA - La position qu'on prend, c'est : s'il y a réunion, elle est présentée comme organisée par votre Municipalité et nous, nous sommes invités. Notre souci, c'est que si c'est une réunion dans un format de cinquante ou soixante personnes, à un certain nombre, on sait faire. Mais j'ai déjà refusé à Sanary des réunions publiques pour une simple raison, c'est qu'après, on met de la confusion dans toute l'organisation. C'est-à-dire qu'on a nos groupes de travail et nos réunions publiques. Si on se met à en faire d'autres, les gens ne vont plus rien comprendre. Donc, on souhaite que ce soit sous l'égide de la Municipalité pour ne pas amener de la confusion.

Après, ce qu'on ne saurait pas faire, c'est si les 52 communes du Var demandent la même chose, on ne saura pas faire. C'est pour cela que ce qu'on a proposé à Sanary, c'est que je suis venu dans une réunion préparatoire qui faisait cinquante personnes et ensuite, Monsieur le maire de Sanary fait une réunion publique. Ce que je vous propose, c'est plutôt cela. Je viens dans un groupe, où vous invitez, vous, qui vous voulez, dans un groupe fermé, mais à la limite, il n'y a pas une publicité exagérée parce que je ne saurai pas faire la même chose dans toutes les communes. Et après, vous, avec tous les éléments, vous faites autant de réunions publiques que vous voulez.

Je crois que Monsieur GARRON fait de même. Il fait une réunion publique.

André GARRON - Le 17 novembre à 18 heures 30 à la salle des fêtes. Vous êtes tous invités.

Nicolas ALLA - Je crois que c'est le mieux.

André GARRON - C'est le Maire qui organise, ce n'est pas RFF. Les associations peuvent venir. Elles sont invitées.

Lucien MOULIUS - Nous serons là, promis.

Nicolas ALLA - Je viens bien volontiers à votre invitation pour une réunion de trente-quarante personnes, si vous voulez, mais qui n'est pas forcément une réunion publique avec 300 personnes.

Véronique BACCINO - Nous essaierons d'organiser un premier rendez-vous, une réunion avec Monsieur le Maire.

Nadyne CHEVRET - Et les réunions publiques qui sont organisées à La Seyne ?

Nicolas ALLA - Il y a trois réunions, vos trois groupes géographiques donneront lieu à trois présentations. Le groupe Toulon présente à La Seyne le 29. Les travaux de votre groupe donneront lieu à une réunion publique le 30 à Carnoules et le groupe est-Var, c'est le 1^{er} décembre 2011 à Vidauban ou aux Arcs.

Ilda DUCREUX - Ce n'est pas bien situé, les réunions.

Nicolas ALLA - Nous les avons faites dans le territoire des groupes.

Jacques MICHEL - Et après, il faut trouver les salles adaptées.

Ilda DUCREUX - Le maire de Puget-ville était d'accord pour faire une réunion chez lui et il a une salle qui peut servir, plus centrale par rapport au canton.

Nicolas ALLA - Nous nous sommes renseignés, parce que vous nous l'aviez mentionné, encore récemment sur la salle de Puget-Ville et je crois qu'il a dit qu'elle n'était pas disponible.

Ilda DUCREUX - L' élu qui était avec moi a dit qu'il n'a pas été contacté.

Nicolas ALLA - Nous avons rappelé il y a encore deux ou trois jours. Nous avons effectivement pris l'auberge de la Tuilière à Carnoules, qui est d'un confort peut-être moyen. Donc du coup nous sommes repartis à chercher des salles plus grandes. Et sur Puget, on nous a répondu que ce n'était pas disponible.

Frédéric-Georges ROUX - L'auberge de la Tuilière, c'est là que ce sera ?

Nicolas ALLA - Oui. Je ne l'ai pas visitée.

Jacques MICHEL - Pour le moment, c'est la salle prévue.

Frédéric-Georges ROUX - Elle est grande et elle n'est pas mal.

Ilda DUCREUX - Pour les gens de l'est de Toulon, se déplacer à Carnoules, ce n'est pas évident.

Frédéric-Georges ROUX - C'est à deux kilomètres de Puget. C'est à l'entrée de Carnoules, à côté de Puget.

Ilda DUCREUX - Oui, mais pour les gens de La Garde, de Solliès-Pont etc., ce n'est pas facile.

Nicolas ALLA - C'est au centre du sillon permien.

Jacques MICHEL - Théoriquement, les gens de La Garde vont à Toulon.

Ilda DUCREUX - Il y a La Seyne.

Jacques MICHEL - On n'a pas trouvé de salle dans Toulon ce jour-là. Bonne soirée.

Nicolas ALLA - Merci à tous, à dans deux semaines.

Jean-Charles PIPINO - Je souhaitais que mon intervention figure au procès-verbal mais je n'y trouve pas véritablement sa place. Au risque de passer pour un caractériel, je redirai la position que j'avais et que nous avions dans le Var en 1990, c'est que la LGV ou le TGV dans le Var est d'une profonde inutilité et que le réaménagement des voies existantes suffirait très largement à une circulation des trains qui serait tout à fait suffisante et qui participerait du bien-être des populations.

Encore une fois, vous adaptez une technologie de plaine, qui effectivement a traversé la Beauce dans d'excellentes conditions, et peut-être pas tout à fait le Morvan (comme j'entendais notre collègue de la FNAUT). Mais dans un paysage comme le nôtre, vous allez ruiner un environnement, un écosystème et une économie.

Je crois que les résultats désastreux, l'impact économique. On a vu ce que le TGV a fait sur Marseille. Marseille haussmannienne, qui était occupée par une catégorie de population qui s'est vue délogée, qui aujourd'hui sert d'héliotropat à toute une population richissime du Nord de l'Europe. Bref, aujourd'hui, on voit l'agriculture qui va être complètement déstabilisée. Notre camarade disait que les paysans seront ruinés. Non, pas tout à fait, parce que les marchands de bien vont récupérer les espaces agricoles pour construire et complètement défigurer la région.

Voilà, je voulais en témoigner, on est à la veille du 11 novembre, comme un ancien combattant. En 1990, j'avais gagné la guerre avec mes amis. Aujourd'hui, je ne sais pas, j'ai encore un espoir dans la sagesse des fonctionnaires que vous n'êtes plus.

Nicolas ALLA - On vous entend.

4.2 TEXTE FINAL DE LA SYNTHÈSE DES AVIS

- **Points de convergence relevés dans le groupe**

- Les communes du bord du plateau calcaire du sillon permien Nord demandent que les enjeux de ressources en eau soient considérés prioritairement.

- Le groupe demande à avoir des présentations des productions de l'Atelier « Stratégie matériaux (déblais, remblais, tunnels) » en particulier (collège d'entités expertes dont RFF a demandé la collaboration pour piloter les études).

- Le groupe maintient sa demande de prolongation du délai de concertation, en raison de l'insuffisance et/ou de l'imprécision des études, et ce malgré des demandes réitérées.

- Le groupe demande à connaître l'étude du scénario zéro avant de pouvoir prendre position.

- **Propositions des acteurs ayant nourri les échanges**

- Le maire de Solliès-Pont, relayant également une demande du maire de la Crau, rejette le passage dans la plaine de Solliès-Pont. Par défaut, en cas de passage au pied des Maurettes, un tunnel est demandé.
- Les acteurs cuersois demandent un passage en emprises existantes ou à défaut en tunnel.
- La profession agricole demande un tunnel depuis la Garde jusqu'au Muy, en d'autres termes, ils refuseront tout passage sur des emprises agricoles.
- Les élus de Puget-Ville rejettent le projet LGV. A défaut ils demandent le passage en tunnel. En dernier recours, un passage le long de l'autoroute peut être étudié.
- Monsieur le maire de Carnoules considère que le scénario MDS n'était pas le bon. En l'état, il convient d'éloigner le fuseau le plus possible de la ville. Aussi le fuseau le long de l'autoroute est le moins mauvais.
- Monsieur le maire de Gonfaron rejette le fuseau le long de l'autoroute, et demande un passage sur les emprises ferroviaires existantes puis au Nord de Gonfaron pour éviter les espaces agricoles.
- Monsieur ROUX et le représentant de l'Evêché demandent que le « cinquième scénario » (scénario hybride, évitant le sillon permien), soit remis à l'étude. RFF rappelle que le CoTer a déclaré ce scénario hors du cadre de la présente concertation.

- **Demandes d'études formulées**

- Messieurs les maires de Solliès-Pont et de la Crau demandent l'étude du passage sous le Gapeau avec si nécessaire déplacements d'infrastructures existantes, et l'étude de la sortie des Maurettes dans la zone du vallon de la Bayole avec des courbes de rayons plus faibles.
- Madame BACCINO, conseiller général et maire adjoint de Cuers, opposée au scénario MDS, demande que le fuseau sortant des Maurettes rejoigne au plus court et le plus au Sud possible la ligne existante, et ce en tunnel.

La séance est levée à 18 heures 15.

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