

SOMMAIRE

1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL	5
1.1 LES OBJECTIFS ET LE DEROULEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL	6
1.2 L'OBJECTIF ET LES REGLES DU JEU	6
2. ETUDE DES SCENARIOS	10
3. ENJEUX DU SECTEUR	20
4. TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR.....	25

Participants :

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

COUVERT Bernard, RFF, Assistant à la maîtrise d'ouvrage générale

MICHEL Jacques, RFF

REYNARD Emilie, RFF

RIQUE Bernard, RFF, Pôle Etudes Techniques

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

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

BASTIDE Max, Maire de Puget-ville

BERNARD René, Technicien au Syndicat des vins de Côtes de Provence

BOUISSON Michel, Agriculteur, Président de l'Association de défense des intérêts des propriétaires agricoles de Puget-Ville (ADIPA)

CEZE Henri, Maire de Carnoules

CHEVRET Nadine, Association Stop Nuisances Cuers

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

DEL PIA André, Premier Adjoint au Maire du Cannet-des-Maures

DUCREUX Ilda, Collectif TGV Sud Var

ESPONDA Marc, Directeur d'études, Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise et du Var (AUDAT)

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

FILISSETTI Bernard, Président de la cave coopérative "Le cellier des trois Pignes" à Pignans

GARCIA Eric, Premier Adjoint au Maire du Thoronet

GARRON André, Maire de Solliès-Pont, mandaté par la Communauté de communes de la Vallée du Gapeau

GASPERINI Guy, Président du Syndicat des vins de Côtes de Provence, Vice-président des Appellations d'Origine Contrôlées

GILLET André, Ancien Directeur général des services techniques de la Ville de Toulon, conseiller à Toulon Provence Méditerranée

GONTIER Robert, Chargé de mission au Conseil général du Var

GROELL François, Chambre d'Agriculture du Var

GUALCO Franck, Adjoint au Maire de Flassans-sur-Issole

HILY Guy, SCOT et Aménagement du Territoire

MALASPINA Jean-Pierre, Délégué à Toulon de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Secrétaire du groupe varois de réflexion sur la LGV PACA

MARCEL Martine, Présidente de l'Association Défense de l'Environnement Pierrefeucaïn et Conseillère municipale de Pierrefeu

MILLEVILLE Jean, Adhérent de l'Association Stop TGV Coudon résidant à Solliès-Pont
PARROT Adrien, Institut National de l'Origine et de la Qualité – INAO
PELLETIER Amélie, Animatrice de la Confédération Paysanne du Var
PERUGINI Gilbert, Maire de Cuers
PRAZUCK Stéphane, Officier de marine, Délégué général du Souvenir français du Var résidant à Cuers
RAIMOND Jean, Association Solliès-Pont Avenir
REYGADES Patrick, Directeur de l'agence d'Hyères de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var–CCI
ROUGIER Roger, Adjoint au Maire de Carnoules
ROUX Frédéric, Administrateur du Syndicat des propriétaires forestiers résidant à Carnoules
VENTRE Louis, Adhérent de l'Association Stop TGV Coudon résidant à Cuers

Sont remis aux participants :

- Le kit du concertant ;
- La liste des participants au groupe de travail ;
- Un dossier de présentation de la concertation et des quatre scénarios retenus à ce jour.

Nicolas ALLA - Si vous voulez bien, il est 14 heures 10, je pense que tout le monde est là et si vous en êtes d'accord, nous allons démarrer la réunion.

Bonjour à tous. Nous vous remercions de nous accueillir sur votre territoire pour ce groupe de travail « sillon permien ». Nous vous proposons une séance. Nous avons des documents support à la fois projetés et des documents papier sur les tables. Nous vous proposons de très rapidement arriver au bout des présentations pour garder le maximum de temps sur vos interventions. Ce que nous allons faire, c'est vous proposer de faire en plusieurs temps, avec plusieurs temps d'échanges au milieu. Certaines personnes nous ont fait savoir qu'elles ont des communications à présenter : nous essaierons de faire des présentations mixées des différentes sources.

Tout d'abord un petit mot de présentation. Vous avez à la table, ici, l'équipe projet RFF. Moi-même, Nicolas ALLA, je suis auprès de vous, Chargé de projet territorial dans le Var. Bernard COUVERT, qui nous assiste sur toutes les thématiques confondues. Avec Emilie REYNARD, qui est spécifiquement en trinôme avec nous sur le Var. Et Jacques MICHEL, qui nous assiste sur la partie concertation/communication. Donc, vous avez le trio des Varois, Jacques MICHEL, Emilie REYNARD et moi-même. Et Bernard RIQUE du pôle d'études techniques, qui viendra aujourd'hui nous donner des éclairages de spécialiste.

Je vais laisser Jacques vous présenter la séance et puis plus généralement la concertation.

1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL

Jacques MICHEL - Bonjour. Merci d'être tous là. Nous allons très rapidement vous expliquer le fonctionnement. Certains d'entre vous étaient déjà à la réunion du groupe de travail de Toulon, alors pardon, il va y avoir quelques redites pour vous. Mais nous allons essayer de faire vite, pour que tout de même, tous les nouveaux participants puissent connaître les règles du jeu et le déroulement de ces journées.

Je vous rappelle que le groupe de travail dans lequel nous sommes aujourd'hui est un groupe de travail géographique, qui se situe dans un dispositif de concertation élaboré à partir de plusieurs éléments, notamment de la Charte de concertation. Nous sommes un des dix groupes de travail géographiques. Et je vous rappelle que dans le Var, il y en a trois : Toulon, Sillon permien et Est-Var. Il y a par ailleurs des groupes de travail thématiques. Vous savez qu'il y a un groupe de travail thématique « viticulture » dont la première réunion va se tenir lundi prochain. Il y a bien évidemment d'autres opérations qui sont des réunions publiques telles celle d'Hyères de la semaine dernière. Tous les enseignements qui ressortent de ces réunions ou groupes de travail remontent au Comité territorial, il y en a un par département et est présidé par le Préfet du département. Et tous ces éléments remontent par « assemblage », en quelque sorte, auprès du Comité de pilotage qui a en charge la gestion générale du projet et qui fixe les orientations. Ce Comité de pilotage est présidé par le Préfet de Région. Un certain nombre d'autres éléments techniques contribuent à comprendre un peu plus le fonctionnement de tout ceci.

En parallèle de ce dispositif qu'on va qualifier de technique, relations avec le public, relations avec les acteurs locaux, il y a un dispositif de vérification, en quelque sorte, que la concertation se fait

dans de bonnes règles. Ce dispositif est garanti par un garant qui n'est autre que le Vice-président de la Commission nationale du débat public. Il y a aussi un certain nombre de commissions et de collèges qui, eux aussi, vérifient que la concertation se fait dans de bonnes conditions.

1.1 LES OBJECTIFS ET LE DÉROULEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL

Dans les groupes de travail géographiques, comme aujourd'hui, le but est de débattre des enjeux locaux, des études diverses qui ont déjà été faites ou en cours de fabrication. Le deuxième but est d'émettre, sur les scénarios préférentiels qui ont été arrêtés par le Comité de pilotage, les fuseaux de passage dans le cadre des orientations données par le Comité de pilotage. Troisièmement, c'est d'étudier par zone géographique, et c'est pour cela que le tracé de Nice à Marseille a été découpé en dix secteurs, c'est d'étudier par zone géographique les différentes solutions et d'en rechercher éventuellement de nouvelles au travers des propositions ou suggestions que vous pourriez émettre. Il faut bien distinguer les groupes de travail géographiques des groupes de travail thématiques. Les groupes de travail thématiques tels que celui de la viticulture chercheront à travailler sur les connaissances des différentes thématiques, des sujets particuliers que va avoir la viticulture, et notamment dans le Var. C'est réfléchir sur les options de passage, c'est-à-dire comment passer à certains endroits. Et troisièmement, c'est identifier les points à approfondir pour les études à venir, soit d'ici la fin de l'année, soit surtout au cours de l'année prochaine.

Le calendrier dans lequel nous nous plaçons a débuté mi-septembre, avec les réunions publiques de démarrage de la semaine dernière. Il va s'achever mi-décembre par un Comité de pilotage qui définira, après les travaux que nous sommes en train de faire sur les scénarios, puis sur les fuseaux, une position, que bien évidemment nul ne connaît aujourd'hui. Pour y arriver, il y a quatre sessions pour chaque groupe de travail, deux qui concerneront les scénarios et deux autres qui concerneront plus tard, les fuseaux. Entre les deux, il y aura un Comité territorial qui fera le point sur les travaux intermédiaires de manière à réorienter les travaux suivants.

La prochaine fois nous retrouverons sera encore ici, à l'*Oustaou per touti*. Et puis, les deux autres réunions, celles du mois de novembre, auront lieu au Luc, dans une salle de réunions de la Communauté de communes Cœur du Var que certains d'entre vous connaissent déjà. Toutes les réunions se déroulent de 14 heures à 18 heures.

1.2 L'OBJECTIF ET LES RÈGLES DU JEU

Nous sommes suffisamment nombreux. Nous avons certainement beaucoup de choses à dire, les uns et les autres. Donc, il nous appartient d'avoir un petit peu de discipline.

Le cadre dans lequel on se place, c'est celui d'un système ferroviaire régional et global, indissociable des projets de territoire. C'est-à-dire que ce projet, qui va de Nice à Marseille, doit s'insérer dans tous les territoires qu'il va traverser : c'est bien un enjeu d'aménagement du territoire et des territoires. Le scénario Métropoles du Sud et son prolongement vers l'Italie sont le cadre du projet de concertation. L'objectif qui nous a été donné par le Comité de pilotage, c'est de travailler sur ce scénario MDS et seulement sur ce scénario. Le scénario Côte d'Azur, qui passait par le centre du Var, ne fait pas partie des discussions d'aujourd'hui.

Enfin, il y a un troisième cadre, c'est la délibération du Conseil régional de décembre 2010 qui fixe des objectifs de desserte dans les différentes gares entre Nice et Marseille y compris dans le bassin aixois.

Nous avons deux étapes : la première avec deux réunions sur les scénarios et une deuxième sur les fuseaux. L'objectif de cette première réunion d'aujourd'hui est de partager et de comprendre tous les éléments qui ont permis de conduire au choix des quatre scénarios. Vous avez vu ces quatre scénarios, nous prendrons le temps de les re-présenter et de répondre à vos questions sur les éléments qui ont permis d'arriver à cela, sur les données techniques qui font qu'on a tel ou tel élément dans ces scénarios.

La deuxième partie, c'est d'enregistrer les demandes de complément et les questions. Vous allez avoir des questions. Nous n'aurons pas forcément les réponses. Ce n'est pas parce qu'il y a des gens sur les systèmes d'études généraux, sur des systèmes techniques, qu'ils peuvent avoir pour autant une réponse sur tous les sujets, immédiatement, comme cela. Donc, nous allons recenser ces questions et dans la mesure du possible, nous vous apporterons les réponses au prochain groupe de travail.

Enfin, la troisième partie importante, c'est de dialoguer, ici, à l'intérieur même du groupe de travail, entre vous, parce que vous avez probablement des opinions, des options, des idées qui ne sont pas forcément identiques sur tous les sujets. Il est important que vous échangiez entre vous pour que vous formuliez, à la fin, une opinion consensuelle.

Compte tenu que nous sommes un petit peu nombreux – une quarantaine, à peu près– il faut quelques règles. L'important, c'est, dans la mesure du possible, que vous veniez aux quatre réunions. Si vous ne pouvez pas venir, faites-vous représenter de manière à ce que la richesse avance au fur et à mesure des discussions. La deuxième : on va vous expliquer un peu les données d'entrée qui figurent dans le dossier que vous avez sur votre table, notamment le kit du concertant. Par ailleurs, on va vous remettre tout à l'heure d'autres documents : l'atlas cartographique et le rapport projet de territoire. Tout ceci est un ensemble de documents techniques qui permettent de comprendre là où en sont les éléments d'étude.

Enfin, les objectifs de desserte qui sont bien évidemment aussi les données de cadrage du projet LGV PACA. Tous ces documents sont aujourd'hui disponibles sur le site lgvpaca.fr qui vient d'être reconstruit.

La restitution que nous allons faire, c'est que bien évidemment, nous allons identifier toutes les demandes, comme on l'a dit tout à l'heure, et puis nous allons diffuser tout ceci à l'équipe projet, donc non seulement aux quatre personnes qui sont ici mais aussi à toutes les autres, qui travaillent en bureau d'études, de manière à ce que cela nourrisse la réflexion et qu'au fur et à mesure, on enrichisse le projet. Bien évidemment, s'il le faut, il y aura mobilisation d'experts pour les groupes de travail suivants de manière à vous expliquer des éléments techniques ou de réflexion qui auront été apportés.

Deuxièmement, il y a une diffusion des informations complémentaires sur le site internet, où il y a un extranet spécifique à chaque groupe de travail, qui permet d'échanger et d'apporter des éléments complémentaires ou de connaissance sur le territoire en question. D'un point de vue technique, nous nous plaçons dans un système de concertation officiel, et donc, vos propos sont enregistrés. C'est-à-dire que Madame, qui est derrière, prend note des différentes interventions et va les retraduire en verbatim qui sera annexé au bilan de la concertation *in fine*. Pour cela, on va bien évidemment se présenter mais je vous demanderai, quand vous prendrez la parole, de dire qui vous êtes pour que l'on puisse savoir exactement qui a dit quoi.

Après la réunion, dans les jours qui viennent, on vous enverra un compte-rendu synthétique sur ce qui a été fait. Il sera certainement mis sur le site, aussi. Et puis, on vous enverra l'ordre du jour de la prochaine réunion, pour vous confirmer notamment le lieu et la date. Le lieu peut éventuellement changer, on ne sait jamais. La date, nous allons essayer en tout cas de la tenir aussi juste que possible.

Enfin, vous avez à l'entrée un registre de concertation, registre du groupe de travail. Il se trouve sur la petite table entre les deux grandes affiches, avec un crayon. C'est une grande page de papier blanc, aujourd'hui. Je vous invite à y mettre vos contributions : vous y mettrez évidemment votre nom et vos coordonnées, pour que l'on sache qui a dit quoi et puis vous y mettrez les informations que vous souhaitez voir consignées et arriver au bout de l'étape de concertation. Vous pouvez éventuellement, un petit peu comme dans n'importe quelle enquête d'utilité publique de type PLU ou autres, amener un petit document qui sera annexé, agrafé ou collé sur le document.

Nicolas ALLA - De ce point de vue, si vous avez des contributions d'une réunion à une autre ou en début de réunion – aujourd'hui, il va y avoir deux ou trois personnes qui ont amené des contributions qu'elles présenteront, si vous souhaitez, au-delà des expressions verbales en réunion, faire des contributions écrites, vous avez la liste des présents qui vous a été distribuée. Donc, vous avez toutes les adresses *e-mail*, ce qui vous donne la possibilité de les diffuser à tout le groupe, ou alors, si vous voulez, vous passez par nous. Si vous avez une contribution, vous nous l'envoyez et nous, nous la diffuserons à tous les membres du groupe pour que d'une réunion à l'autre, on ait tous lu les contributions et qu'on puisse en discuter pendant la séance suivante. Le mieux, c'est si possible au moins une semaine avant, pour que nous ayons tous le temps de prendre connaissance du document, de travailler, et de manière à ce nous puissions en discuter en séance. Donc, n'hésitez pas, soit en début de séance, à nous dire que vous avez une communication à faire (dans ce cas, on l'intègre), soit d'une séance à une autre, vous nous l'envoyez par *e-mail* et nous la diffuserons à l'ensemble du groupe.

Jacques MICHEL - Je vous invite, s'il vous plaît, à vous présenter, de manière à ce que tout le monde se connaisse. Et puis, cela permettra aussi à Madame de noter les personnes. Je vous en prie, on peut commencer par vous, Monsieur. Votre nom et votre activité.

Un tour de table des participants est organisé. Sont présents (par ordre alphabétique) :

Catherine ALTARE - Agricultrice, Vice-présidente de l'Association Var Inondations Ecologisme ;

Véronique BACCINO - Conseillère générale du canton de Cuers, Adjointe au maire de Cuers ;

Max BASTIDE - Maire de Puget-ville ;

René BERNARD - Technicien au Syndicat des vins de Côtes de Provence ;

Michel BOUISSON - Agriculteur, Président de l'Association de défense des intérêts des propriétaires agricoles de Puget-Ville (ADIPA) ;

Henri CEZE - Maire de Carnoules ;

Nadine CHEVRET - Association Stop Nuisances Cuers ;

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

André DEL PIA - Premier Adjoint au Maire du Cannet-des-Maures ;

Ilda DUCREUX - Collectif TGV Sud Var ;

Marc ESPONDA - Directeur d'études, Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise et du Var (AUDAT) ;

Yves FABRE - Adjoint au maire de Besse-sur-Issole ;

Bernard FILISSETTI - Président de la cave coopérative "Le cellier des trois Pignes" à Pignans ;

Eric GARCIA - Premier Adjoint au Maire du Thoronet ;

André GARRON - Maire de Solliès-Pont, mandaté par la Communauté de communes de la Vallée du Gapeau ;

Guy GASPERINI - Président du Syndicat des vins de Côtes de Provence, Vice-président des Appellations d'Origine Contrôlées ;

André GILLET - Ancien Directeur général des services techniques de la Ville de Toulon, conseiller à Toulon Provence Méditerranée ;

Robert GONTIER - Chargé de mission au Conseil général du Var ;

François GROELL - Chambre d'Agriculture du Var ;

Franck GUALCO - Adjoint au Maire de Flassans-sur-Issole ;

Jean-Pierre MALASPINA - Délégué à Toulon de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Secrétaire du groupe varois de réflexion sur la LGV PACA.

Martine MARCEL - Présidente de l'Association Défense de l'Environnement Pierrefeucaïn et Conseillère municipale de Pierrefeu ;

Jean MILLEVILLE - Adhérent de l'Association Stop TGV Coudon résidant à Solliès-Pont ;

Adrien PARROT - Institut National de l'Origine et de la Qualité – INAO ;

Amélie PELLETIER - Animatrice de la Confédération Paysanne du Var ;

Gilbert PERUGINI - Maire de Cuers ;

Stéphane PRAZUCK - Officier de marine, Délégué général du Souvenir français du Var résidant à Cuers ;

Jean RAIMOND - Association Solliès-Pont Avenir ;

Patrick REYGADES - Directeur de l'agence d'Hyères de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var-CCI ;

Roger ROUGIER - Adjoint au Maire de Carnoules ;

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

Louis VENTRE - Adhérent de l'Association Stop TGV Coudon résidant à Cuers.

Jacques MICHEL - Une feuille d'émargement circule. Je vous invite à vérifier vos coordonnées, il peut y avoir une erreur dans un *e-mail* ou dans un numéro de téléphone.

Véronique BACCINO - Je vais aussi la prendre pour moi.

Jacques MICHEL - De toute manière, nous la diffuserons sur le site internet pour le groupe de travail. Je complète un peu l'information dite tout à l'heure par Nicolas : si, entre deux réunions, vous souhaitez dialoguer entre vous, parce qu'au cours de la réunion, vous vous êtes rendu compte qu'il y avait du débat ou de l'échange ou de la construction possibles, vous êtes totalement libres de faire ce que vous voulez de manière à ce que lors de la réunion d'après, vous veniez éventuellement avec une proposition plus construite. C'est fait pour cela, qu'il est bon d'avoir les numéros de téléphone ou l'*e-mail* de tout le monde.

François GROELL - Je m'étonne de ne pas voir figurer dans le *listing* la Chambre d'Agriculture, qui s'est inscrite, évidemment, en respectant la procédure. Je représente le Président BACCINO, qui s'est excusé cet après-midi, mais qui participe à de nombreuses réunions sur le projet.

Jacques MICHEL - Tout à fait, nous l'avons vu lundi.

Merci bien. N'hésitez pas, s'il y a un défaut sur la liste, à la modifier. Rajoutez vos noms. Nous avons les coordonnées de tout le monde – je pense à Madame BACCINO et à la Chambre d'Agriculture. Nous vous adresserons tous les documents.

Maintenant, on va passer tout de suite à l'étape de cadrage des scénarios avec Nicolas ALLA.

2. ETUDE DES SCÉNARIOS

Nicolas ALLA - Toutes nos excuses pour les oublis sur la liste mais rassurez-vous, les coordonnées sont bien en machine, nous rectifierons très rapidement. Nous vous proposons de représenter rapidement les quatre scénarios issus du Comité de pilotage. La démarche a d'abord été, pour le Comité de pilotage, de nous fixer les objectifs qui s'affichent ici. Il y a bien sûr d'améliorer la desserte ferroviaire régionale et d'en améliorer surtout la fiabilité. L'objectif qui nous est donné, ensuite, c'est d'avoir un temps de parcours compétitif par rapport aux autres modes de transport : l'objectif, par exemple, c'est de relier Marseille à Nice en une heure. Il y a aussi un objectif de maillage. C'est-à-dire que dans toutes les nouvelles gares, il faudra qu'il y ait à la fois le service grande vitesse et le service TER, c'est-à-dire qu'en tous les points, en tous les nœuds de ces mailles du réseau, on doit trouver tous les modes de transport. Il faut aussi qu'on utilise au mieux le réseau existant et les lignes existantes. Il s'agit donc de s'appuyer sur l'existant. Puisqu'on est dans le scénario des métropoles, il faut essayer de rechercher la desserte des grands centres urbains en leur centre, et bien évidemment, il faut le compromis habituel de tout bon projet, c'est-à-dire le moindre impact sur l'environnement au moindre coût.

De ces grands objectifs, les Comités issus des co-financeurs ont travaillé à déterminer des variantes fonctionnelles. C'est-à-dire que sur chaque secteur du projet, ils ont réfléchi quelles étaient les fonctionnalités recherchées et les dessertes voulues. Ces réflexions ont bien sûr beaucoup porté sur des thématiques comme : où positionner les gares ? Puisqu'effectivement, suivant la position des gares, on n'a pas les mêmes services ou la même fréquentation. Et des réflexions telles que : comment s'appuyer sur la ligne existante ou combiner des tronçons de ligne nouvelle ?

Ensuite, en termes de trafic et de service, nous avons présenté ici un extrait qui concerne notre secteur d'étude de cet après-midi sur le sillon permien. On y trouve à l'échelle régionale et nationale, donc, bien sûr, c'est relier le réseau de ce secteur à l'ensemble du réseau, en faire un réseau ferroviaire de ce siècle. Du point de vue du TER, pour les déplacements quotidiens, les trains du quotidien, il nous est fixé d'assurer entre Toulon et Carnoules six liaisons par heure en heure de pointe. Ces six liaisons sont composées de quatre trains avec service omnibus, un semi-direct et un inter-cités, avec des fréquences d'arrêt différentes. De l'autre côté, ensuite, de Carnoules vers Nice, c'est quatre liaisons par heure : deux omnibus, un semi-direct, un inter-cités. Au niveau de la gare est-Var, on nous demande d'assurer jusqu'à quatre trains par heure. Ensuite, vous avez le nombre de liaisons, la somme des deux, donc neuf liaisons au niveau de cette gare. Et au niveau de Toulon, on nous demande cinq trains à grande vitesse par heure en heure de pointe.

C'est l'objectif qui nous est fixé. On le verra graphiquement, de manière plus détaillée, tout à l'heure. La réflexion, aujourd'hui, comment on décline ces objectifs, sur les secteurs qui nous occupent cet après-midi et sur quel projet on débouche.

Le Comité de pilotage a ensuite composé les variantes fonctionnelles pour former ce qu'on appelle des scénarios : un scénario, c'est une combinaison de variantes fonctionnelles. De tous les scénarios qui étaient proposés, le Comité de pilotage a retenu quatre grandes philosophies. La première, c'est : veut-on un projet dont l'objectif est de desservir les centres-villes ? Veut-on un projet qui se caractérise par des temps de parcours brefs, et donc un tracé direct ? Veut-on un

projet qui soit un optimum économique ? Ou bien, veut-on favoriser le maillage entre les modes de transport ?

Evidemment, ces quatre scénarios sont une base de discussion qu'on peut recomposer. On vous rappelle ici les petits schémas que vous avez tous vus. Le scénario de desserte des centres-villes, cela veut dire que dans le Var, évidemment, c'est une desserte de Toulon au centre. Il a été ici composé avec de la combinaison de lignes nouvelles et de lignes classiques dans le sillon permien. Evidemment, comme c'est la desserte des centres-villes, on trouve Marseille-centre, par exemple. Dans l'objectif le plus rapide, le plus direct, vous trouvez par exemple à Toulon un passage par le nord de Toulon et une arrivée à Toulon-est. Dans le sillon permien, ce serait une ligne directe et nouvelle. Le scénario le plus économique, il se décline en trouvant beaucoup de réemploi des lignes existantes. Donc, dans le sillon permien qui nous occupe, et on trouve le passage de Toulon par le nord avec une arrivée à la gare à l'est. Et le plus maillé, donc, nous avons symbolisé ici, par de petites étoiles bleues, les points où on peut faire se raccorder lignes nouvelles et lignes classiques et organiser des échanges. Ce qui est très favorable, par exemple, c'est d'avoir une gare nouvelle à l'ouest de Toulon dans ce cas-là.

Ce que je vous propose, avant ma deuxième partie, c'est de regarder ces grandes philosophies, lorsqu'on les décline sur notre secteur du sillon permien, ce que cela peut signifier. Ce que je vous propose, c'est que Monsieur ROUX avait à ce stade sur les scénarios, une observation à faire. Et puis, nous prendrons toutes vos observations avant qu'on passe à un niveau plus géographique. Monsieur ROUX.

Frédéric ROUX - Si tu peux projeter la carte de la page 29, j'ai un commentaire préalable. Premièrement, il faut savoir que dans le groupe de travail géographique de lundi sur la gare de Toulon, l'unanimité s'est faite pour : s'il doit y avoir une gare à Toulon, c'est à Toulon-centre. Pas de gare à Toulon-est, pas de gare à Toulon-ouest. J'ai fait une contribution qui sera diffusée par Réseau Ferré de France, d'une trentaine de pages, et qui traite le problème de la gare, du passage de Toulon et du sillon permien, sur lequel je travaille depuis relativement longtemps.

Ce que je voudrais dire, avant qu'on parle des quatre scénarios qui sont les choix qu'on nous demande d'étudier et de commenter, c'est qu'il y avait une alternative à tous ces scénarios proposés. Elle est à la page 28-29, la carte est à la page 29. Lorsque Jean-Louis BORLOO a lancé, en février 2009, sa mission de médiation, il y avait deux scénarios à étudier (Côte d'Azur et Métropoles du Sud). Dans le rapport de 45 pages qui a permis au Ministre de dire « MDS », il n'a jamais été dit « MDS, cela traverse Toulon ». Il a été écrit, notamment aux pages 35 et 36, et je pense que c'est important : « le secteur présentant plus de risques [et cela nous concerne] compte tenu de l'analyse des enjeux environnementaux présentés est sans doute le secteur entre Toulon et la gare est-Var. Il est donc primordial, dans la première partie des études préliminaires [en ce moment, donc] de statuer sur ces difficultés afin de permettre si nécessaire l'analyse d'une alternative en ligne nouvelle. Il serait en effet difficile de concevoir un projet séculaire [il ne s'agit pas de le faire à l'horizon 2040, il s'agit de le faire durer jusqu'en 2100 ou 2200, la ligne actuelle a 150 ans] aussi important que la LGV PACA sans qu'il soit possible d'assurer la continuité des investissements considérables... Il serait donc prudent de s'interroger sur une variante dénommée « hybride », et précisée au paragraphe 4.3.2. de ce rapport, pouvant être considérée comme un complément du scénario MDS à plus long terme. Cette variante pourrait consister en une section intermédiaire en ligne nouvelle reliant directement la vallée de l'Huveaune [donc, on passe sous Marseille pour faire plaisir aux Marseillais] à la gare est-Var. Pour Toulon, ce choix conduirait à retenir un tracé de type Toulon-nord, par exemple, mais sans gare nouvelle ou peut-être même directement sur Brignoles [ce qui est sur ce schéma actuel]. La gare de Toulon-centre réaménagée resterait ainsi la gare TGV et TER unique, comme souhaité localement ».

Ce scénario reste performant en termes de temps de parcours, en termes de desserte etc. Je me demande pourquoi ce scénario hybride qui a pas mal d'avantages, qui protège le sillon permien, qui dessert Toulon et donc la ville de Toulon et tous les centres-villes – je vous ferai remarquer

que quand on dit qu'il faut desservir centres-villes et les métropoles, Aix-centre n'est pas desservie alors qu'il était écrit qu'Aix devait être desservie. Donc, on a oublié Aix et on n'oublie pas Toulon dans ce scénario. Je demande pourquoi ce scénario a été éliminé et je demande au Comité de pilotage de réfléchir à réintroduire une telle variante, en réfléchissant non seulement à l'horizon 2020, 2030 et 2040, mais aussi pour l'avenir. L'avenir montre que le centre-Var devra être irrigué. On ne nous présente pas aujourd'hui un projet global de schéma ferroviaire pour PACA. On nous présente simplement un doublement légèrement différent de la ligne actuelle Marseille-Toulon-Nice.

Nicolas ALLA - Il n'y a pas de souci, on enregistre bien cette intervention. Il y a eu les débats Métropoles du Sud/scénario hybride/Côte d'Azur. Aujourd'hui, le rapport Cousquer et la décision du Ministre est « Métropoles du Sud »

Frédéric ROUX - C'est dans le rapport Cousquer.

Nicolas ALLA - On enregistre que dans les différents groupes, des gens nous font remonter qu'ils auraient préféré un autre scénario. Aujourd'hui, à ce stade des discussions, nous sommes postérieurs à la décision ministérielle qui est la décision Métropoles du Sud.

Frédéric ROUX - Cela en fait partie.

Nicolas ALLA - Donc, on enregistre bien cela mais le cadre de discussion qui nous est donné aujourd'hui, c'est Métropoles du Sud, c'est-à-dire le passage par Toulon.

Frédéric ROUX - Vous le trouverez dans ma contribution.

Nicolas ALLA - On la mettra en ligne, si le document est fait pour être mis en ligne.

Frédéric ROUX - Oui, totalement. Mais ce n'est que le chapitre 5. Je traite dans le début de cette contribution les réponses aux deux questions posées pour le sillon permien et aux trois questions posées pour la gare de Toulon. Donc, je me remets dans les quatre premiers chapitres sur la question posée, tout en soulevant le problème du scénario Métropoles du Sud qui n'a pas été traité jusqu'au bout suite au rapport Cousquer.

Nicolas ALLA - Y a-t-il d'autres interventions sur les scénarios avant qu'on entre plus dans le détail local ?

Jean RAIMOND - Je fais une intervention qui est en fait une redite de ce qui s'est dit avant-hier, et qui est à mon avis tout à fait pertinent. Nous, en tant que citoyens, nous nous posons la question de la dépense d'un budget à cette hauteur, qui va pénaliser les budgets d'investissement public pendant vingt ans. Vingt milliards d'euros, alors qu'on a vu qu'on peut très difficilement finir le tunnel à Toulon et que le tramway a l'air de s'envoler pour revenir à une solution de bus, on voit bien, cela va saigner à blanc les finances de la région pour vingt ans. Nous sommes un certain nombre d'associations à avoir demandé à la Région une contre-enquête car, poussée par une espèce de dynamique, RFF nous amène vers des choses qui nous paraissent complètement hallucinantes. Nous avons vu tout à l'heure le tableau avec cinq TGV par heure, espérons qu'ils ne vont pas rouler de nuit parce qu'il va falloir déménager des villes entières.

Je ne sais pas combien de gens vous mettez dans un TGV, je ne suis pas un spécialiste, mais cela doit être pas loin de 1 000 personnes à double pont. On ne doit pas être loin de ces chiffres. Donc, c'est 5 000 personnes à l'heure, ce sont 50 000 personnes à la journée. Quand, en tant que citoyens non experts, on discute là-dessus, cela nous paraît complètement démesuré et cela nous amène effectivement à des solutions qui sont, semble-t-il, pas raisonnables. Nous, nous avons demandé un scénario zéro, qui ne porte pas un nom bien gracieux, qu'on retrouve un petit peu dans la proposition que vous nous faites aujourd'hui sur le secteur est-Var, qui est une solution d'aménagement d'une ligne centenaire, qui est à l'abandon. Mais la tour Eiffel n'a jamais été à l'abandon et c'est un des produits les plus sophistiqués qu'on ait en France, les plus visités et les

plus efficaces. Donc, on pourrait très bien prendre cette ligne et la mettre à un niveau de performance tout à fait acceptable pour l'époque.

Nicolas ALLA - Sur les objectifs, la densité de trafic qui est présentée là – vous avez mis dans le sujet de votre phrase « RFF », donc bien sûr, ce ne sont pas des estimations de trafic RFF. C'est bien le Comité de pilotage, c'est-à-dire des entités politiques en charge de l'organisation des transports, qui ont une vision des déplacements à long terme. Ce qui est exprimé là, ce sont ces objectifs de desserte, on va les voir dans les diapositives suivantes, mais ce n'est pas le technicien qui a extrapolé, qui a estimé qu'un jour, il y aurait cela. Ce sont vraiment les dix entités et collectivités qui les ont retenus en fonction de la vision des déplacements dans notre région avec des objectifs en 2023 et 2040. C'est une directive politique en termes de déplacements et pas des techniciens RFF qui ont estimé ou extrapolé ce que seraient les trafics.

On ne peut discuter à l'infini sur le thème : est-ce trop ou pas assez ? Mais aujourd'hui, on est vraiment dans la responsabilité d'entités légitimes, comme le Conseil régional, en charge du trafic régional. C'est cette entité légitime qui dit « pour 2023, pour 2040, voilà ce que j'estime bon pour le développement de la région ».

Jean RAIMOND - A Hyères, justement, la question du sérieux de votre accompagnement technique a été posée, quand même. Vous avez aussi la responsabilité d'éclairer les élus.

Nicolas ALLA - Effectivement. Le sujet ferroviaire en France est porté par RFF. Lorsque l'Etat veut une expertise ferroviaire, il la demande à RFF. Donc, après, on peut discuter de si nous sommes bons, mauvais etc. Aujourd'hui, RFF est maître d'ouvrage de ce projet parce que l'expertise ferroviaire en France, aujourd'hui, est portée par RFF.

Robert GONTIER - Je voudrais revenir un petit peu sur la proposition de Monsieur ROUX parce que j'ai quand même une précision à apporter, ayant été membre du Secrétariat permanent, et donc pour avoir participé à tous les travaux de la mission Cousquer. Peux-tu réafficher la carte ? Je voudrais vous mettre en garde sur cette proposition ou sur ce plan qui a été établi par Monsieur ROUX parce qu'en fait, contrairement à ce qu'il a dit, il n'y a jamais eu d'étude sérieuse de faite sur ces tracés. Ce qui est écrit et dessiné là, ce n'est que Monsieur ROUX qui l'a dessiné et en aucun cas, ce n'est RFF qui l'a dessiné.

Frédéric ROUX - C'est écrit tel quel dans mon rapport.

Robert GONTIER - Oui, mais quelque part, le présenter comme cela, cela laisse supposer qu'il y a eu des études RFF, ce qui n'est pas le cas. Il y a simplement eu, de la part d'Yves COUSQUER, une idée émise disant « peut-être qu'on pourrait envisager un scénario hybride qui pourrait relier Aubagne, Brignoles et l'est-Var » mais en aucun cas des études n'ont été faites sur ce scénario. Je tiens à le dire, tout le même, c'est important.

Frédéric ROUX - Il est écrit juste avant la carte dans mon rapport : « cette variante hybride, qui n'a jamais été étudiée par RFF ». Donc, je confirme ce que tu dis.

Robert GONTIER - Tu aurais dû le dire en commençant.

Frédéric ROUX - Excuse-moi.

André GILLET - Je voulais compléter par rapport au problème de trafic qu'on suppose trop élevé pour le ferroviaire. Je rappelle que la région PACA, c'est aujourd'hui 4,5 millions d'habitants. En 2040 ou 2050, ce sera 5 millions parce que la progression démographique, alors qu'il n'y a pas encore la nouvelle ligne, elle se poursuit dans le Var comme dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône. Et quand on s'est posé ces questions au niveau du débat public, puisque là on refait marche arrière en 2005, il y a six ans en arrière on s'est posé exactement les mêmes questions, on s'aperçoit que la densité de population plus les liaisons avec les grandes métropoles, qu'elles soient dans le sens nord-sud ou qu'elles soient dans le sens est-ouest (c'est-à-dire à la fois vers l'Espagne ou vers l'Italie, dans le sens est-ouest, ou vers la région lyonnaise

ou même vers la côte atlantique dans le sens nord-sud), font que le besoin de déplacement va augmenter. On le constate tous les jours, il est lié aux augmentations de trafic sur les voies routières, ainsi de suite.

Et donc, la question qu'il fallait se poser, c'est : si on ne fait pas la LGV, est-ce qu'on double les autoroutes ? Est-ce que cela aura un impact moins fort sur le paysage et sur le vignoble et sur tout cela ? Sachant que les distances sur lesquelles on joue, par exemple entre Toulon et Nice, aujourd'hui il faut une heure en voiture, il faudra 50 minutes demain en TGV. C'est quand même une différence significative. Entre Toulon et Marseille, Toulon est en quelque sorte la banlieue est de Marseille. Aujourd'hui, c'est 39 ou 40 minutes, demain, c'est 19 ou 20 minutes selon les options qu'on prend, 20 minutes dans le meilleur des cas.

On s'aperçoit qu'on ne pourra pas doubler les infrastructures. Par la mer, c'est aléatoire et ce sont des temps de parcours bien plus forts. Par la voie aérienne, c'est pareil, les aéroports de Marseille et de Nice sont en phase de saturation à l'horizon 2050. Si on ne fait pas la LGV, cela veut dire qu'on pénalise la totalité de la région PACA en matière de mobilité, c'est-à-dire de déplacements, de possibilité pour les gens d'aller d'une ville à l'autre, ainsi de suite. Et donc, je crois que les fréquences qu'annonce RFF correspondent en fait à un besoin de déplacement des populations et contrairement ce qui a été dit, ce ne sont pas que des touristes. C'est également des populations permanentes et les trajets domicile-travail. Il n'y a pas que l'aspect touristique derrière les propositions que nous font RFF.

André GARRON - Un petit commentaire en passant. Ce n'est pas le TGV, qui est mis en cause, c'est son tracé.

André GILLET - Non, mais je voulais revenir sur le nombre de fréquences.

André GARRON - Vous avez une façon d'argumenter des positions que nous trouvons fausses : ce n'est pas le TGV qui est en cause. Nous savons que le Sud-est doit avoir une LGV. C'est le tracé. Et nous sommes là pour cela. Alors restons-en à ces problèmes locaux, s'il vous plaît.

Bernard COUVERT - Juste, peut-être, un tout petit point de précision sur l'intervention de Frédéric ROUX par rapport à ce qui a été dit avant-hier, parce qu'il me semble que le compte-rendu donné était légèrement erroné. Ce qu'on peut dire, sans trahir ce qui a été dit avant-hier, parce qu'il est important que vous le sachiez aussi, c'est qu'il y a clairement eu unanimité pour s'opposer à Toulon-est et je crois que cela a été marqué et acté. Je ne pense pas que les choses aient été aussi claires sur Toulon ouest. Ce qui a plutôt été dit, c'est qu'il y avait convergence pour souhaiter que la gare puisse être à Toulon centre d'un point de vue de l'aménagement urbain, mais par contre, avec un débat qui reste ouvert, et qui va être retravaillé la prochaine fois, sur le caractère réaliste ou irréaliste d'un aménagement de surface ou d'un aménagement souterrain. De ce point de vue-là, Toulon-ouest restait une autre solution en cas de besoin. Je pense que si je le dis comme cela, je suis assez fidèle à ce qui a été dit dans le groupe.

Frédéric ROUX - A 90 % pour Toulon centre sauf un sur cinquante qui a dit Toulon-ouest.

Jean-Pierre MALASPINA - Oui, il y a eu une seule personne qui a défendu Toulon-ouest. Ne travestissez pas la vérité.

Frédéric ROUX - Deux : il y avait Jean RAIMOND, aussi.

Jean RAIMOND - Signes et Solliès-Pont, on n'a pas voté.

Frédéric ROUX - Jean RAIMOND a dit que c'était plus loin de chez lui, et donc qu'il préférerait Toulon-ouest.

Jean-Pierre MALASPINA - C'est un argument vachement recevable.

Jean RAIMOND - Signes et Solliès-Pont, on n'a pas voté.

Frédéric ROUX - Il faudrait faire remarquer à ce groupe sur le sillon permien : si la gare est à Toulon-centre, la ligne arrive d'une certaine façon dans le sillon permien. Si elle est à Toulon-ouest ou s'il y a une gare à Toulon-est, c'est une arrivée perpendiculaire qui entrera différemment dans le sillon permien. On le verra tout à l'heure et je pense que RFF le signalera.

Bernard COUVERT - Monsieur ROUX, nous reviendrons sur ce sujet plus précisément parce que je crois qu'il y a une intervention là-dessus.

André GARRON - Je voulais préciser un point : « Solliès-Pont », ce n'est pas l'association Solliès-Pont Avenir. Solliès-Pont, c'est moi qui la représente jusqu'à nouvel ordre au niveau de la commune.

Michel BOUISSON - Il ne s'agit pas de refaire le débat public, bien évidemment. Mais vous savez, nous, on travaille sur le projet depuis avant le débat public. Nous y sommes totalement parties prenantes au niveau des associations et au niveau du territoire. Ce que je constate aujourd'hui, et de plus en plus, c'est que le Var, de toute manière, est fortement opposé à toute LGV qui le traverse. Pourquoi dis-je cela ? Premièrement, il faut effectivement une deuxième voie pour sécuriser la voie historique existante. Il faut également améliorer les déplacements rapides, c'est vrai.

Mais il faut également améliorer les déplacements du quotidien. Il faut également desservir tout un territoire qui s'appelle un département. Et actuellement, le projet qui nous est proposé, il longe le tracé existant de la voie historique et il ne dessert pas le reste du département. Nous, de tous temps, nous avons fait une proposition qui est une proposition alternative, qui répond dans la majorité des cas aux questions qui nous sont posées, c'est-à-dire améliorer la desserte locale, améliorer la grande vitesse et sécuriser le réseau. Cette proposition s'appelait la proposition du grand PACA. Elle consistait en une ligne nouvelle, certes, mais en une ligne classique centre-Var qui permettrait à la fois la circulation rapide vers Nice, depuis Nice vers les grandes métropoles nationales ou internationales, avec des vitesses de l'ordre de 220 kilomètres par heure, qui correspondent aux vitesses des lignes nouvelles classiques. Elle permet le désenclavement du centre Var et la sécurisation du réseau. Et elle répond de la manière la plus complète possible, en étant la plus acceptable possible, et à des coûts les plus raisonnables possibles, à tout ce qui nous était demandé.

Aujourd'hui, on nous propose de travailler sur quatre scénarios qui pour moi, sont tous aussi mauvais les uns que les autres. Quand on a fait la réunion publique à Hyères, la salle y était totalement opposée. Vous allez me dire que c'est la salle qui y était opposée, certes, et que la majorité du département y est favorable. Peut-être, mais peut-être seulement. Parce que lorsqu'on offre une ligne en disant aux citoyens qu'ils vont pouvoir gagner deux heures sur Paris et une heure sur Nice, ils vont dire « bravo, c'est très bien ». Mais quand ensuite, on explique que cette ligne n'est pas offerte mais vendue, et à quel coût ! A quel coût environnemental, à quel coût agricole, social, financier bien sûr, à ce moment-là, les gens disent qu'il y a peut-être d'autres possibilités.

Ce que je veux dire, moi, c'est que si on me demande de travailler sur ces quatre scénarios et de dire lequel est le mieux, je ne pourrai pas le dire. Parce que je ne les veux pas, ni l'un ni l'autre, y compris celui qui permet d'utiliser la voie existante. Parce que c'est encore le pire de tous dans le sens où il va générer déjà des aménagements qui vont être coûteux en termes d'environnement, d'emprise, de coûts financiers, mais qui ne seront qu'un palliatif et qu'une attente avant quelque chose qui arrivera plus tard et qui sera une ligne nouvelle. Alors soit je me retire et je dis que si on me demande de parler uniquement de cela, je dis non, soit on me demande d'apporter des contributions – en voilà une. Maintenant, peut-être qu'il serait bon, comme l'a dit une personne à Hyères, que RFF fasse remonter son devoir d'alerte et dise que ce projet n'est pas bon, et que peut-être il convient d'étudier autre chose.

Jacques MICHEL - Je reprends deux points sur la méthode. Il ne s'agit pas, dans ce travail, de dire qu'on prend un scénario et qu'on rejette les trois autres. Ces quatre scénarios sont une

illustration des solutions possibles. Ce n'est pas forcément dans ces quatre scénarios que se trouvera la solution retenue. Par conséquent, toutes les propositions qui seront faites seront intégrées dans la mesure où elles peuvent permettre de respecter les objectifs de desserte, les objectifs de temps etc. Soyons clairs : si la proposition que vous faites entre dans ce cadre général, elle peut être travaillée.

Bernard COUVERT - Juste pour répondre. Il y a deux aspects différents, peut-être, dans ces groupes de travail. Il y a d'une part des contributions qui sortent du cadre, et cela, l'engagement que l'on prend, et que vous verrez au travers du compte-rendu, c'est de les faire remonter. Par contre, nous devons être clairs, du côté de RFF, on n'est pas habilités à remettre en cause les choix faits par le Comité de pilotage. Parce qu'à un moment donné, les cofinanceurs, ce sont des élus, qui ont fait les choix sur lesquels nous, nous avons travaillé aujourd'hui. Donc, typiquement, des tracés qui passent par Brignoles, c'est peut-être une idée à faire remonter (je n'ai pas d'avis personnel là-dessus) mais clairement, aujourd'hui, nous ne sommes pas mandatés pour travailler sur ces aspects.

Deuxième remarque que je voulais faire. Il y a un point important, c'est que quand on parle de grande vitesse, il y a deux éléments qui se rejoignent. On est bien, quand on parle de projet global, d'un système performant, ce n'est pas simplement un discours, c'est qu'il y a réellement une très forte ambition du trafic quotidien. Et une des manières d'améliorer ce trafic quotidien, c'est de soulager la ligne existante des TGV qui y passent pour pouvoir faire passer plus de TER. Donc, les deux sont bien reliés.

Et la deuxième chose, c'est que c'est peut-être le premier projet qui s'appelle LGV en France où il n'y a pas d'objectif de vitesse imposée. Les bureaux d'études le savent bien, puisque cela leur complique la tâche : il n'y a pas d'objectif en disant « ce sera une vitesse commerciale de 320 kilomètres par heure », comme cela se fait aujourd'hui sur les grandes infrastructures. Et juste une remarque, c'est que quand on dit « Marseille-Nice en une heure », bien sûr sans arrêt, c'est environ 220 kilomètres. Cela veut dire que l'objectif de vitesse qu'on indique au travers de cela, c'est que l'on tende vers une vitesse moyenne d'environ 220 kilomètres par heure. On est loin des objectifs à 300, 320 ou 350, dans les derniers projets. Cela veut dire qu'il y a une marge de manœuvre importante là-dessus. Par contre, c'est clair qu'il y a certains endroits où nous serons obligés d'utiliser les lignes existantes. Donc, on ne pourra pas monter très haut. Donc, il faut que d'autres endroits permettent de compenser. Il faut qu'on ait ensemble, sur l'ensemble du territoire et au-delà du territoire, ce bilan-là.

Mais quand vous parliez tout à l'heure de projets à 200 kilomètres par heure, c'est quelque chose qui est tout à fait dans l'épure de ce qu'on étudie actuellement.

Michel BOUISSON - Ce qui ne nécessite pas forcément une ligne à grande vitesse, c'est bien ce que je dis. Et une ligne classique permettrait également la desserte des territoires traversés, ce qui n'est pas le cas d'une ligne à grande vitesse qui unit deux points distants mais ne dessert pas un territoire. C'est bien tout ce que je reproche à la LGV et au projet qui est un projet d'aménagement du territoire à partir d'un concept, qui est la grande vitesse. Nous, nous partons de l'inverse. C'est-à-dire que nous partons d'un projet d'aménagement à partir d'un territoire.

Nicolas ALLA - Le projet LGV PACA, ce qui le rend différent d'autres projets de LGV que l'on peut faire ailleurs en France, c'est que c'est un des rares projets où on couple autant la grande vitesse. Donc, la grande vitesse, on est tous d'accord, 220, comme disait Bernard COUVERT, on est dans les mêmes eaux, on a le même objectif. 220, ce sera déjà pas mal du tout. On le couple totalement avec le TER. Et notamment, comme je le rappelais, l'objectif que chaque gare qui va ponctuer le tracé soit aussi une gare où l'on trouve le TER, et que par le TER, ensuite, on irrigue les gares qui sont entre : on est vraiment dans ce maillage et cette desserte du territoire. Ce n'est pas une LGV qui va d'une grande métropole à une grande métropole à 500 kilomètres. On a des gares LGV également réparties et entre les deux, vous avez la ligne classique qui suit et qui vous permet de

desservir les gares. Parce qu'on a la chance aujourd'hui, notamment dans le sillon permien, d'avoir énormément de communes qui sont déjà desservies par des gares TER. Donc, je dirais qu'avec le TGV, vous ferez des grands sauts et vous ferez après du cabotage avec le TER. C'est un des rares projets où l'on a ce couplage complet dans les gares de la grande vitesse et de la desserte locale.

Donc, on a quand même cet objectif, cette caractéristique. On n'avait nulle part cela, dans nos projets, de se finir par la desserte locale.

Michel BOUISSON - Je l'entends bien, mais sur un même axe et sur un unique axe.

Nicolas ALLA - Sur cet axe-là, sur l'ensemble du projet dans la région, nous sommes tous bien d'accord que c'est non simplement cette nouvelle ligne. On inclut – on va repasser les schémas réticulaires, si je retombe dessus – vous verrez qu'on inclut aussi les lignes du réseau classique. Donc, vous allez trouver du Marseille-Aix, vous allez trouver du Cannes-Grasse etc.

Michel BOUISSON - On parle du Var, là. Marseille-Aix, c'est l'ouest. Cannes-Grasse, c'est l'est. Nous, c'est le Var et dans le Var, on a un axe, et c'est tout. Et nous voulons réaménager un autre axe autour de cet axe. Voilà ce que je reproche au projet.

Jacques MICHEL - Est-ce qu'une ligne à 220 kilomètres heure est une ligne classique ou une ligne à grande vitesse ?

Michel BOUISSON - C'est une ligne classique d'après RFF. Une ligne classique nouvelle, c'est 220 kilomètres par heure.

Frédéric ROUX - C'est un faux débat.

Michel BOUISSON - Ce n'est pas un faux débat.

Jacques MICHEL - Non, mais vraiment, est-ce que sur une ligne classique, on roule à 220 ?

Bernard RIQUE - Là, vous posez une question qui est dure car la limite même entre la grande vitesse et la vitesse classique, c'est 220. C'est-à-dire que ce qui est au dessus de 220, c'est théoriquement de la grande vitesse et ce qui est au dessous de 220, c'est de la ligne classique. A 220 même, vous choisissez selon comment vous voulez le faire. Les instructions qui déterminent les tracés se donnent 220.

Michel BOUISSON - Ce sont pourtant les schémas qui ont été donnés pendant le débat public.

Bernard RIQUE - Ceci étant, cela ne change pas grand-chose. Ce que je voudrais rappeler, qui n'a pas été dit tout à l'heure, c'est que si vous prenez les dernières lignes à grande vitesse réalisées, sans remonter très loin, la LGV Med était dimensionnée à 350 kilomètres par heure, exploitée à 320. La LGV est-européenne était à 350 kilomètres par heure, exploitée à 320. La LGV Rhin-Rhône, qui va s'ouvrir dans deux mois, est à 350, exploitée à 320. La liaison Tours-Bordeaux est à 350 kilomètres par heure, exploitée à 320. La liaison Le Mans-Rennes, pareil. Donc, toutes ces lignes sont aujourd'hui strictement dimensionnées pour la grande vitesse, pour cent ans à 350 et exploitées dans un premier temps à 320.

Aujourd'hui, ce ne sont pas les objectifs qui sont donnés : on n'est pas aujourd'hui sur ces gammes-là. On est sur quelque chose de plus souple, de plus lié à des dessertes, à de l'aménagement du territoire, à des réductions d'impact qu'une ligne sur laquelle on fixe des vitesses. Comme Bernard COUVERT le disait tout à l'heure, moi, en tant que bureau d'études, cela m'ennuie bien parce que c'est beaucoup plus facile de dessiner une ligne dont on a défini la vitesse, plutôt que de dessiner des projets pour lesquels on ne sait pas très bien la vitesse qu'on doit prendre. C'est la règle du jeu.

Jacques MICHEL - *In fine*, une ligne à 210 ou à 230, pour éviter l'histoire des 220, est-ce que c'est la même emprise ou pas du tout ?

Bernard RIQUE - C'est quasiment la même emprise en largeur car pratiquement toutes les lignes ont à peu près la même largeur, cela diffère à un ou deux mètres près, ce n'est pas à l'échelle du débat actuel, je pense. Par contre, c'est sûr qu'au plus vous augmentez les vitesses, plus vous avez des rayons en plan qui doivent être importants, des rayons en profil en long qui doivent être importants parce que vous roulez plus vite. Donc, c'est à ce niveau-là que cela se joue. C'est-à-dire que c'est la souplesse de calage des fuseaux ou des tracés qui est en cause. Ce n'est pas la largeur d'emprise proprement dite de la ligne. Il y a une différence qui est très minime de ce point de vue.

De la salle (hors micro) - Il y a la signalisation aussi.

Bernard RIQUE - La signalisation, là, je dirais que c'est très technique. Il est vrai qu'après il faut exploiter en TVM ou en ERTMS. Mais cela n'emporte aucun enjeu d'impact ni d'emprise.

Guy GASPERINI - Merci de me donner la parole. Je représente plus de 5 000 vignerons dans la région. J'entends bien ce qu'a dit Monsieur tout à l'heure, que nous n'avons plus le choix du fuseau puisqu'on ne doit discuter que là-dessus. Ceci dit, je suis quand même d'accord avec Monsieur BOUISSON, il y avait peut-être des faisceaux meilleurs et plus rapides pour rejoindre Nice et Paris que de passer par Toulon. Mais enfin, apparemment, on n'a plus le choix de faire cela.

On nous a endormis à l'époque, quand nous partions à Toulon pour manifester avec nos tracteurs et tous nos vignerons à plusieurs reprises, on nous a endormis en nous disant que la voie utilisée serait la voie existante. Du coup, nous nous sommes un peu calmés en nous disant que notre dépression permienne serait peut-être sauvegardée. En réalité, je m'aperçois que la dépression, c'est les vignerons qui vont la faire. Je ne veux pas faire de l'humour, mais quand même.

Il faut savoir que les vignerons de l'appellation ont des contraintes au niveau appellation d'origine contrôlée qui sont draconiennes. Si on leur enlève, ne serait-ce qu'une parcelle sur leur propriété, cela a un impact terrible sur l'ensemble de la propriété. Vous ne connaissez pas les règles des appellations d'origine contrôlée, pour la plupart d'entre vous, probablement. Il faut savoir que si on vous enlève un hectare d'une certaine catégorie de raisins, cela a un impact terrible. Donc, il y a tout un impact sur les vignerons qui sera terrible. A partir du moment où on va passer dans la dépression permienne, qui est la région la plus viticole de notre département, obligatoirement, il faut être idiot pour ne pas comprendre qu'on va saccager tout ou une grosse partie de nos vignobles.

Avez-vous fait une étude d'impact sur les vignobles que vous allez traverser ? Est-ce que d'abord, c'est vraiment utopique de passer par la ligne existante puisque vous dites que vous n'allez pas aller à plus de 220 kilomètres par heure ? Finalement, restez à 200 et au moins, vous passerez sur les voies existantes et vous n'embêterez plus tous les gens du département. Vous l'avez bien vu, l'autre jour, à Hyères, cela a été une bronca et tout le monde est contre ce TGV. Evidemment que ceux qui ne sont pas concernés par le tracé, ceux qui habitent à l'Almanare, ils vont vous dire d'accord. Donc, il n'y a pas de référendum à faire pour ce TGV. Il y a une majorité qui le voudra, ce TGV. Mais tous ceux qui sont concernés, regardez ici, je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup qui soient favorables à votre TGV, surtout s'il n'apporte rien. Et cela a été fait, pour dire vrai, pour faire plaisir à Monsieur ESTROSI. Vous le savez bien, Monsieur ESTROSI veut rapprocher Nice de Paris. Je veux bien, mais alors qu'il passe par la Durance ou par où il veut mais qu'il ne vienne pas nous embêter ici.

Voilà, moi, je suis un peu cru dans mes explications mais enfin, il faut comprendre que les vignerons en ont marre d'être saccagés à chaque fois, un coup par l'autoroute, un coup par le TGV et cela n'arrête jamais. Donc, voilà toutes les choses que je voulais vous dire.

Et en plus, en période de crise économique, on entend tous les jours à la radio ou à la télévision « c'est la crise, c'est la crise, il faut serrer la ceinture ». Gardez-les, ces milliards, et faites autre chose. Voilà tout simplement ce que j'avais à dire.

Catherine ALTARE - J'ai l'impression que ces quatre scénarios qui nous sont proposés ne contribuent pas à un bon aménagement du territoire mais au contraire, à un déséquilibre. Certes, il y a beaucoup de population dans le sud et on a besoin effectivement de transports régionaux mais là, on va amener encore plus de population dans le sud alors que le moyen-Var ne dispose d'aucun réseau ferré. Donc, cela contribue à accentuer l'apport de populations dans le sud, donc, cela crée un déséquilibre. On crée un déséquilibre, alors qu'il y a des déserts ailleurs. Et puis, on a l'impression aussi que les chiffres annoncés ont tendance à tronquer le débat, à le fausser complètement, quand on nous dit par exemple – certaines personnes ont fait remarquer que cinq TGV par heure, ce n'était pas réaliste. Tous ces chiffres contribuent à fausser le débat.

Guy GASPERINI - Encore un petit mot pour appuyer Monsieur ROUX quand il dit qu'il préfère la gare au centre-ville de Toulon. Je suis tout à fait d'accord avec lui parce que s'il y a une gare au centre-ville de Toulon, peut-être qu'on rasera des maisons et qu'on fera des souterrains. La ville de Toulon a l'air très forte pour faire des souterrains. En attendant, cela ne mettra pas la gare en plein milieu du vignoble à l'est de Toulon. Donc, là, déjà, on sauvera quelques hectares, donc, allez au centre de Toulon.

Véronique BACCINO - C'est pour répondre à Monsieur GASPERINI. Pour le Monsieur de l'Almanare, Monsieur GASPERINI, il ne sera pas très content non plus parce qu'il va devoir payer.

Jean-Pierre MALASPINA - Je voudrais signaler aux participants de ce groupe de travail que lors de la réunion d'avant-hier à Toulon du groupe de travail correspondant, il a été signé une motion rejetant formellement les deux scénarios avec la gare à l'est. J'invite RFF à faire circuler ici, également, cette motion, pour qu'elle soit signée par vous tous. Déjà, cela éliminera les scénarios les plus pénalisants pour votre sillon permien. Ensuite, on pourra toujours discuter des deux autres. Mais il faut absolument que RFF arrête de présenter ces deux scénarios avec la gare à Toulon-est.

Nicolas ALLA - Deux petits points de méthode. On ne va pas mélanger les groupes de travail. Si vous souhaitez faire une motion, il faudra faire effectivement comme vos confrères du groupe de Toulon, c'est-à-dire qu'ils ont pris le registre qui sert à cela.

Jean-Pierre MALASPINA - Nous allons faire la même, on ne va pas en faire 36.

Nicolas ALLA - On en fera autant qu'il y a de groupes de travail. Il y a le registre qui est ici, qui sert à cela.

Frédéric ROUX - On a le texte de la motion ?

André GILLET - Il est dans le registre.

Nicolas ALLA - Non, ce n'est pas le même registre. Il faut que chaque groupe ait son expression propre. Donc, nous vous proposons de faire de même si vous le souhaitez. Le registre est ici, ou une feuille volante peut tourner. Mais il est vraiment sain que le groupe Toulon ait son expression, que le groupe sillon permien et le groupe est-Var aient leur expression, tout cela remontera au Comité territorial. Autre point de méthode : Monsieur GASPERINI disait que le fuseau est figé. Le fuseau n'est pas figé. C'est vraiment le travail qu'on vous propose dans ce groupe, jusqu'à décembre, c'est-à-dire qu'en décembre, on doit examiner tous ensemble tous les fuseaux de passage possibles.

Certes, dans le cadre des scénarios. C'est-à-dire par exemple qu'un passage par Brignoles n'est pas dans le cadre du groupe de travail. Donc, une fois que nous aurons fini le tour de table sur les scénarios, nous entrerons plus dans les notions géographiques. Nous avons différentes cartes du territoire à vous présenter comme support. Le but de notre groupe de travail et de ces quatre

séances, c'est qu'en décembre, nous soyons arrivés tous ensemble à proposer plusieurs fuseaux de passage et à exprimer vos préférences dessus : tout est ouvert, tout le travail reste à faire jusqu'à début décembre, tous ensemble.

S'il n'y a plus d'autre question sur la partie scénarios, je vous propose qu'on entre dans une déclinaison plus territoriale. Dans les dossiers qu'on vous a remis, vous trouverez tous les documents, fiches secteur, fiches scénarios, descriptions de scénarios, différentes notes. En fait, ce sont tous les documents qui ont servi au Comité de pilotage à se forger une opinion. Je le précise parce qu'on s'est aperçu hier d'un malentendu : ce sont des documents chronologiques. Par exemple, vous allez trouver à un moment donné cinq fiches scénario sur Toulon avec cinq positions de gare. Il est bien entendu que, comme vous le voyez dans les scénarios sélectionnés par le Comité de pilotage, il n'y a par exemple plus que trois positions de gares à l'arrivée (à l'ouest, au centre et à l'est).

Donc, ne vous méprenez pas en utilisant ces documents. Ces documents, c'est le cheminement de la réflexion du Comité de pilotage. Cela veut dire que des documents n'ont pas été retenus jusqu'au bout. Vous trouverez notamment vingt fiches secteur : les vingt n'existent plus puisqu'il n'y en a plus que quatre. Prenez-le bien comme l'ensemble des documents qui ont cheminé et qui ont permis d'arriver aux quatre scénarios. Pour ne pas se tromper, nous avons fait une petite note qui s'appelle « sélection des scénarios », avec un cartouche violet. Là-dedans, on a expliqué comment tous ces documents ont vécu ou vivent encore. Parce qu'effectivement, hier, en réunion, quelqu'un a brandi un scénario qui n'existe plus. Donc, soyez vigilants.

Je vous propose de passer la parole à Bernard COUVERT, qui va vous présenter une autre gamme d'outils qu'on va vous distribuer, c'est toute l'analyse des sensibilités du territoire, sur laquelle vous serez appelés à réagir.

3. ENJEUX DU SECTEUR

Sont remis aux participants :

- Le dossier « Le projet sur les territoires – Etat des lieux, enjeux et objectifs fonctionnels – Document de travail pour les groupes de travail géographiques » ;
- L'atlas « présentation de la zone d'étude préférentielle » ;
- L'atlas « zones d'activités, paysages, zones protégées, milieux ».

Bernard COUVERT - Je vais juste repréciser un peu, dans les documents que vous avez, notamment les fiches, vous avez un dossier par secteur. Nous avons divisé la zone d'études en cinq grands secteurs autour de Marseille, autour de Toulon, autour de l'est-Var, autour de l'ouest-06, entre Nice et l'Italie. Comme le disait Nicolas, nous vous avons mis toutes les variantes fonctionnelles qui avaient été envisagées au départ, sachant que dans certains cas, le Comité de pilotage n'en a gardé qu'une et dans d'autres cas, il en a gardé deux ou trois. Typiquement, sur Marseille, il y avait quatre variantes fonctionnelles, le Comité de pilotage en a gardé une. Sur Toulon, il y en avait cinq, le Comité de pilotage a souhaité en garder trois parce que le débat lui paraissait encore suffisamment ouvert et méritait vraiment que ce soit porté à la concertation.

A chaque fois, nous sommes bien dans le cadre des Métropoles du Sud, donc, ce qui a été dit et redit au Comité de pilotage et qu'on vous a redit à chaque fois, c'est qu'il ne s'agit pas d'éliminer à chaque fois. Il s'agit d'essayer de converger vers des scénarios qui paraissent propices à alimenter la discussion. Si, à un moment donné, il y a des recombinaisons ou des modifications à apporter, nous sommes là pour en discuter, il n'y a pas de souci. Dans chacune des fiches, nous avons essayé de synthétiser des éléments de longueur, de longueurs de tunnels probables, de

temps de parcours, de coûts etc. Vous avez tous les aménagements sur le réseau existant, parce que nous sommes bien sur un projet global d'aménagement du réseau existant et de lignes nouvelles. Avec les éléments d'analyse qui ont conduit à la décision du Comité de pilotage et notamment, sur l'autre fiche, des éléments d'analyse multicritères, avec les avantages et inconvénients de chaque solution.

Juste une remarque, et vous l'aurez dans les documents qu'on vous remettra par la suite, encore : quand on met des temps de parcours ou des linéaires de tunnel, ce sont des informations qui nous paraissent nécessaires pour alimenter la réflexion, pour que tout le monde ici essaie d'imaginer de quoi on parle. Il est bien évident que comme aujourd'hui, on ne sait pas exactement comment on passe, où on passe etc., ce sont des valeurs type qui amènent à la réflexion. Plus on affinera plus tard, dans le détail des études, plus on affinera, voire on corrigera certaines valeurs. L'exemple le plus évident, je pense, c'est dans les fiches variantes, vous avez du jaune, dans l'est-Var, qui s'appelle « combinaison entre lignes existantes et lignes nouvelles ». Nous avons mis un temps de traversée, mais qui est une hypothèse moyenne. Bien évidemment, suivant la manière dont on travaillera ensemble, suivant la manière de combiner ou pas les bouts de lignes existantes et les bouts de lignes nouvelles, on sera plus près des temps de parcours d'une ligne existante ou d'une ligne nouvelle. Là, nous sommes sur des valeurs moyennes pour alimenter la réflexion.

Donc, deuxième chose, on va vous distribuer deux documents. On va peut-être, d'ailleurs, les distribuer. Là aussi, ce sont des documents pour alimenter le groupe de travail. D'une part, un rapport qui est un document de travail pour alimenter votre réflexion où nous avons essayé, territoire par territoire, de synthétiser la perception que nous avons aujourd'hui des grands enjeux, de la traduction de ces enjeux sur le territoire, des questions que l'on peut se poser sur l'insertion du projet sur les territoires. Donc, nous y avons mis la vision que nous avons, nous, aujourd'hui. Il est clairement indiqué que c'est un document de travail. C'est fait pour alimenter la réflexion. C'est fait pour entendre vos remarques dessus, et nous, nous reprendrons ce document en fonction des éléments, des débats que nous aurons ici, avec l'ambition sans doute d'avoir à la fin, de refaire ce dossier en intégrant toutes les remarques qui auront pu être faites, de façon à ce qu'on puisse avoir un document relativement consensuel sur les points où c'est possible.

Et d'autre part, des éléments d'atlas cartographique par thématique, où on a cartographié les éléments les plus sensibles que nous ayons repérés. Par rapport à cela, l'idée, c'est bien évidemment d'inventorier sur le territoire les principaux enjeux ou plus exactement tous les enjeux que nous pouvons recenser, et puis ensuite de mettre en évidence ceux qui nous paraissent les plus importants. Sachant que plus tard, nous vous apporterons des éléments là-dessus : nous avons intégré également la prise en compte du relief, car nous sommes – un peu moins ici, mais quand même au total dans un projet qui s'inscrit quand même dans un relief assez chahuté. Et donc, bien évidemment, le relief, dans certains secteurs, va imposer d'office des passages en souterrain ou des passages en viaduc qui vont changer un petit peu la manière, l'incidence possible sur les enjeux.

De ces deux éléments, nous avons fait une proposition de ce qu'on a appelé une « zone d'étude préférentielle », qui est une première convergence sur la zone d'étude dans laquelle on propose ensuite de réfléchir à trouver des fuseaux. Là non plus, ce n'est pas un élément intangible en disant « c'est ça la vérité, il n'y a pas de retour là-dessus ». C'est la zone qui nous paraît la plus raisonnable, qui a été faite par itération notamment entre les bureaux d'études environnementales et les bureaux d'études techniques. C'est-à-dire que l'idée, c'était d'essayer de voir les principales contraintes environnementales (et quand je dis « environnementales », c'est au sens large, c'est-à-dire que c'est à la fois le bâti, les activités humaines, l'agriculture, les paysages, les milieux naturels, les ressources en eau etc.) Donc, à la fois prendre en compte les sensibilités environnementales, tout en ayant en tête les contraintes techniques d'aménagement d'une ligne nouvelle. Et donc, d'essayer de délimiter la zone dans laquelle il paraît le plus pertinent d'essayer de chercher des fuseaux, sachant que dans ces zones-là, nous avons pu laisser des enjeux très

forts simplement parce qu'à un moment donné, on voulait se laisser la possibilité de voir s'il fallait plutôt les éviter d'un côté ou de l'autre, etc.

Deux remarques complémentaires sur ces cartes. D'une part, après l'impression, nous nous sommes aperçus que dedans, toutes les couleurs sont plus marquées dans la zone d'étude préférentielle. Nous nous sommes aperçus que ce n'est pas toujours lisible. Nos dessinateurs sont en train de modifier la représentation graphique de ces cartes et on mettra sur le site internet des cartes que nous espérons plus lisibles. La deuxième chose, c'est que sur chaque type de sensibilités, donc sur chaque thématique, les bureaux d'études ont cartographié ou ont retenu, dans ces cartes-là, les éléments qui leur paraissent les plus sensibles. Nous n'avons pas prétendu à l'exhaustivité. Je réponds en cela, par exemple, à une commune qui nous a fait remarquer, à partir des documents que nous avons donnés lundi, qu'il manquait des zones d'habitat diffus. C'est vrai qu'en matière d'habitat, nous avons d'abord mis en évidence les zones d'habitat très dense, les zones d'habitat dense, puisque ce sont clairement celles que nous voulons éviter en priorité. Cela ne veut pas dire qu'on ne tient pas compte des autres difficultés. De la même manière, sur les milieux naturels, il n'y a pas non plus l'inventaire de tous les milieux naturels que l'on connaît. Ce travail a été fait aussi mais le but de ces cartes était de dire « voilà, a priori, ceux qui nous paraissent présenter les enjeux les plus forts. »

Ce qui veut dire aussi que s'il y a des choses qui n'apparaissent pas, il peut y avoir des oublis. C'est possible. Donc, là-dessus, n'hésitez pas à nous le faire remonter par *e-mail*, ce qu'a fait une commune ce matin, « il semble qu'il manque telle chose, telle chose ». Nous le vérifierons, s'il y a des oublis, nous les corrigerons. Nous sommes là pour cela. Le plus souvent, je pense que ce sera des éléments que les bureaux d'études n'ont pas estimé nécessaire de mettre en tant que première priorité dans les enjeux. C'est là qu'il faut que vous ayez une contribution en disant « attendez, nous, nous ne sommes pas tout à fait d'accord sur la hiérarchie que vous proposez ». Sachant qu'il faut qu'on ait un peu ce débat-là, puisque cela va ensuite orienter la suite des réflexions.

Il est prévu ensuite des réunions plus ciblées, que ce soit dans le cadre de la concertation ou dans le cadre de Comités techniques, pour affiner un peu cette analyse-là. Typiquement, sur l'agriculture, il y a eu un premier travail qui a été fait à partir des grandes AOC et des types d'agriculture. Il faut que clairement, maintenant, il y ait un travail avec les professionnels et avec les spécialistes aussi pour affiner, peut-être, ce zonage, cette hiérarchie, si tant est que nous soyons capables d'améliorer l'identification des enjeux principaux.

Je crois que j'ai dit à peu près les éléments essentiels. En termes de méthodologie, vous avez ici un exemple, à l'échelle du département, de prise en compte de tout ce qui est habitat.

André GARRON - Je voudrais faire une remarque sur la cartographie.

Bernard COUVERT - Juste, je finis et je vous laisse la parole. Gardez le micro mais je vais juste terminer la logique de l'exposé. Ici, et on vous l'a remis aussi, nous avons fait une carte où nous avons superposé les principaux enjeux que nous avons identifiés dans chaque thématique. Cette carte, nous savons très bien qu'elle manque de lisibilité parce que les choses s'accumulent. Elle a le mérite de permettre de voir un peu l'ensemble, sachant que vous avez le détail dans les cartes à côté.

La troisième étape, et pour cela, on vous a remis un document. Les deux atlas, les deux échantillons ont été remis. Là, par contre, on vous a remis les documents sur tout le territoire du projet de Marseille jusqu'à l'Italie. A partir de ces éléments-là, on a défini une zone d'étude préférentielle qui vous permet de voir les secteurs où l'on envisage ultérieurement de rechercher des fuseaux. Là aussi, ce sont des éléments qu'il faut qu'on partage, qu'il faut qu'on discute, qu'il faut qu'on module éventuellement. La zone d'étude préférentielle, on vous a donné toutes les planches sur toute la zone. Par contre, pour chaque thématique, on n'a mis que la planche qui correspond strictement au territoire d'aujourd'hui, à la fois pour ne pas avoir des documents

monstrueux, et puis aussi parce qu'à un moment donné, il faut qu'on évite les milliers de copies qu'on peut faire. Par contre, vous aurez sur le site internet toutes les cartes de tous les secteurs à disposition si vous souhaitez les regarder.

Frédéric ROUX - Avec un zoom.

Bernard COUVERT - D'autre part, Monsieur ROUX, avant-hier, nous a demandé de regarder pour vous fournir un zoom. Il faut qu'on regarde cela. Je n'en ai pas encore eu le temps, depuis avant-hier.

André GARRON - Hier, à la réunion, Solliès-Pont était très *border line* du territoire. Nous le sommes également dans le sillon permien. Solliès-Pont, on le voit, c'est en bas de page. Les deux tiers de notre territoire ne sont pas analysés, du moins du point de vue cartographique. C'est fâcheux, aussi bien pour les zones d'activités que pour les zones d'études préférentielles. En ce qui nous concerne, nous sommes toujours en bas de page au niveau de la ville. C'est embêtant parce que nous, cela commence à La Farlède, notre village, et cela se termine à Cuers. Et entre les deux, il faut bien représenter l'ensemble du territoire.

Bernard COUVERT - Je voudrais juste apporter une précision : effectivement, nous en avons parlé avant-hier. Deux remarques par rapport à cela. D'une part, sur l'organisation des groupes géographiques, qui ont été faits sur proposition de la Préfecture – je pense qu'il faut repartager l'explication – en tenant compte notamment de l'intercommunalité, avec effectivement des groupes qui ne correspondent pas nécessairement aux réalités géographiques. Première chose.

Deuxième chose : je pense que de toute façon, il faut que ces territoires restent relativement flous et il faut que les communes qui sont cheval puissent surtout, notamment, participer aux deux groupes de travail.

André GARRON - Nous sommes la première ville du sillon permien, la plus impactée. Il faut qu'on soit représentés, quand même, au niveau horizontal de la commune. Sinon, cela peut poser des problèmes. Je m'excuse d'insister mais pour moi, c'est primordial et c'est fondamental. Nous sommes à cheval sur deux groupes de travail. Le groupe Toulon, c'est normal d'en faire partie puisque nous sommes concernés par la gare LGV. Donc, nous y sommes automatiquement, nous l'avons dit hier. Après, l'essentiel de l'enjeu, c'est notre plaine agricole, c'est notre espace qui n'est pas grand : 1 700 hectares. Vous, vous le considérez à partir de l'horizontale qui passe par l'église de Solliès-Pont en oubliant tout ce qui est au sud, alors que c'est là que tout va se passer pour nous. Alors, je vous demande de revoir cette cartographie.

Bernard COUVERT - Juste pour finir de vous répondre, mais de toute façon, j'entends tout à fait le message. C'est clair que ce ne sont que des limites théoriques. Il ne faut pas que cela nous empêche de discuter. Vous voyez justement qu'à l'écran, j'ai fait un montage pour que Solliès-Pont réapparaisse correctement, parce que j'ai bien entendu le message. Donc, sur les cartes, vous avez tout le territoire, sur les cartes du groupe Toulon, Solliès-Pont apparaît bien entièrement, tout le territoire de Solliès-Pont avec ses propres enjeux. Mais par contre, j'entends bien que sur le sillon permien, puisque vos problématiques sont plutôt liées au sillon permien, donc, nous ferons attention à corriger la présentation de façon à ce que vous soyez intégrés correctement, il n'y a pas de problème là-dessus.

Jean RAIMOND - Trois choses, je vais essayer d'être assez bref. D'abord, pour répondre à Monsieur sur l'agriculture, tout à l'heure, sur le point que je n'ai pas signé, parce que la FNAUT a fait une proposition pour qu'on cosigne tous la gare au centre de Toulon. Moi, je reste toujours dubitatif, j'écoute Monsieur ROUX, qui est une lumière, mais en même temps, je reste dans le doute, à savoir : là, on est en train de nous proposer de sauver une centaine d'hectares. Sur 200 kilomètres, nous sommes en train de parler de milliers d'hectares qui vont être dévastés. C'est un point.

Le deuxième point, c'est lexical mais apparemment, vous avez eu une réunion avant de nous rencontrer, les ploucs, à Marseille, pour définir un lexique. C'est marrant, parce qu'à Nice et à Toulon, c'est sûrement fabuleux : préserver le cadre de vie, préserver la biodiversité, chaque fois, cela doit être des AAA, comme disent les financiers. Mais nous, on a « non discriminant ». Je pense qu'en termes lexicaux, on aurait pu mettre « catastrophique » quand on est sur la ligne « préserver la biodiversité », « préserver le cadre de vie », « protéger les ressources naturelles », « favoriser l'aménagement durable », « renforcer l'attractivité économique ». Pour le département du Var, je pense que le mot « non discriminant » est un doux euphémisme.

Après, pour finir, je ne représente pas la commune. Je représente l'opposition préférée de Monsieur le Maire.

André GARRON - La bannière associative n'est pas politique.

Jean RAIMOND - Tout à fait. C'est moi qui vous ai écrit pour vous dire que dans les documents que vous nous avez donnés avant-hier, l'habitat diffus n'est pas du tout représenté. Cela ressemble à une *terra incognita*. Ce sont des zones agricoles, en jaune, mais les agriculteurs, les viticulteurs, ceux qui font la figue, chez nous, ils vivent sur place. Moi, dans mon secteur du sillon permien, il y a une maison tous les cent mètres. Nous sommes deux ou trois, en criant un peu fort, on peut s'appeler d'une maison à l'autre. Et cela, c'est un désert, sur votre carte. Faire figurer les maisons, je pense que c'est important. Merci.

Frédéric ROUX - « La lumière » est parfaitement d'accord avec vous.

Jacques MICHEL - Bernard, peux-tu donner des explications sur la manière dont les critères ont été sélectionnés ?

Bernard COUVERT - Oui. Je pense que j'ai donné les éléments essentiels. Donc, je pense qu'il faut bien – l'objectif, il y a eu un travail technique derrière, d'inventorier tous les aspects. L'objectif, à un moment donné, dans la cartographie, c'est d'essayer de garder les éléments prédominants. Parce que sinon, on a effectivement partout quelque chose sur le territoire. Après, c'est là où il faut nuancer. C'est-à-dire qu'il y a des traitements qui sont faits à partir des bases de données d'occupation des sols. Peut-être que dans certains cas, la définition de l'habitat diffus est peut-être trop lâche et qu'il faut nuancer selon les secteurs. Mais c'est vrai qu'après, tout ce qu'on appelle « habitat diffus », vous savez comme moi qu'on est quand même dans une région où effectivement, on peut le cartographier mais il va couvrir largement. Donc, après, c'est une donnée générale, on le sait.

Jean RAIMOND - C'est de la vie économique et sociale.

Bernard COUVERT - Cela, je le sais

Véronique BACCINO - Sur Cannes, on voit que c'est totalement de l'habitat diffus.

Martine MARCEL - Je voudrais dire aussi que sur Pierrefeu, c'est pareil. Il y a une population sur le côté mais dans la plaine, c'est quand même urbanisé aussi. Il y a des hameaux qui n'apparaissent pas.

Jacques MICHEL - De toute manière, je crois que ce sont les points de densité forte qui ont été notés sur la carte.

Bernard COUVERT - Ceci dit, je pense qu'on est au cœur d'un des éléments de réflexion. C'est bien d'entendre aussi ce « attention, là, nous, on pense que cela vous ne l'avez pas mis en enjeu et on pense que c'est un enjeu ».

Martine MARCEL - En fait, je le signale parce qu'un peu plus haut, il y en a un, de hameau, et ce n'est pas le plus gros.

Frédéric ROUX - Moi, je pense qu'on serait beaucoup plus clairs si on avait des cartes avec des hypothèses de tracé de quarante mètres de large possibles. Il y a des tracés avec des virages. On verrait – je travaillais encore ce matin à des hypothèses : cela peut passer là ou cela ne peut pas passer là. Si cela devait passer quelque part, où est le moins grave ? On n'est pas d'accord que cela passe, mais est-ce qu'il y a une possibilité acceptable ? Ce n'est pas évident. Il faudrait avoir plus des tracés que des cartes comme cela.

Bernard COUVERT - Là-dessus, je pense que dans la démarche, d'une part, nous sommes dans un territoire difficile, c'est clair. Je pense que personne ne le nie. Le rapport Cousquer le dit bien et nous le savions déjà. Si on arrivait aujourd'hui avec des tracés à quarante mètres, vous nous diriez qu'on a déjà décidé.

Frédéric ROUX - Pas s'il y en a plein.

Bernard COUVERT - Ceci dit, les deux premières étapes du groupe de travail, c'était d'abord de discuter des principes généraux, des scénarios, et notamment, je pense qu'il y a un sujet qu'il faut qu'on aborde, c'est la réutilisation de lignes existantes et les éléments de lignes nouvelles. Je pense que là-dessus, peut-être que Bernard RIQUE pourra vous commenter un graphique sur concrètement, les vitesses aujourd'hui sur les lignes actuelles, parce que cela permet de voir quels sont les points durs et donc de réfléchir. Ensuite, notamment à la prochaine séance, et ensuite, quand nous arriverons avec les propositions de fuseaux, on prévoira même des cartes très détaillées pour que chacun puisse prendre le stylo afin de dire « là, vous êtes dans le faux » etc. C'est clair que cela, il faut qu'on le voie ensemble. C'est le but.

Nicolas ALLA - Très précisément, sur la méthode, on propose la méthode strictement inverse. C'est-à-dire que le bon boulot, c'est : on vous remet aujourd'hui ces cartes de sensibilités. Vous nous faites part de toutes vos observations sur ce qu'on aurait pu omettre ou mal apprécier. C'est en ayant tous ensemble estimé les sensibilités cartographiées qu'on va tous ensemble chercher un tracé. C'est-à-dire que si on commence tous ensemble à mettre un tracé, et qu'on s'aperçoit ensuite qu'au dessous, il y a une sensibilité forte, on aura tous perdu du temps. Donc, la méthode, c'est bien : appropriez-vous ces cartographies et tous ensemble, dessus, nous tracerons des fuseaux.

Frédéric ROUX - Nicolas, je veux bien mais il y a une chose qu'il faudrait que vous précisiez, c'est que faire une infrastructure répondant aux critères d'objectifs de 2023 ou de 2040, cela fait quatre voies. Il y en a deux aujourd'hui. Ce sont quatre voies. Et s'il y a quatre voies, ce sont deux de plus. Ou on les laisse côte à côte avec les lignes actuelles, et on fait les virages, et on passe dans les villages où il n'y a que deux voies possibles, ou bien on dit qu'à certains endroits, si on choisit le panachage, il faudra quand même s'en écarter et peut-être s'en écarter pour les trois passages difficiles qu'on a dans le sillon permien que sont Solliès-Pont, où il ne passe que deux voies, éventuellement trois, mais pas quatre, que sont Gonfaron où on ne peut pas passer dans le village, et que sont Vidauban où il faut contourner quoi qu'il arrive. Donc, il y a au moins trois endroits, si on choisit le panachage, où il faudra s'écarter de la ligne actuelle si on choisit le panachage. J'aurais aimé qu'on voie deux ou trois hypothèses de comment on s'en écarte.

Parce que le Comité de pilotage n'a pas retenu la solution où on prend la ligne classique totale. Donc, le panachage, c'est : on s'en écarte à certains endroits. Qu'est-ce qui est possible ? Il y a des solutions ou il n'y en a pas.

4. TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR

Nicolas ALLA - Merci de faire la transition. C'est exactement ce que l'on vous propose, maintenant. A l'écran, voilà, formulé de la même manière, à peu près, ce que disait Monsieur

ROUX. On a vu tous ensemble les enjeux de votre territoire, on a mis les enjeux urbains, viticoles, environnementaux, paysagers, donc, encore une fois, parcourez les cartes, faites-nous remonter les omissions possibles. Comme le dit Monsieur ROUX, la question, maintenant, c'est de discuter de l'intérêt soit de réutiliser les emprises, soit de créer des tronçons de ligne nouvelle et à quel endroit. Notamment, ce qui vient d'être dit, c'est : discutons la problématique particulière de traversée des centres-villes, tu en as cité trois ou quatre, on peut les prendre en exemple et peut-être basculer sur ta présentation. Et justement, le travail que l'on doit faire à ce stade, c'est de discuter ensemble de où place-t-on le curseur entre le réemploi de lignes existantes, de l'emprise existante, et la création de tronçons neufs. Donc, un choix, et où les met-on.

Bernard COUVERT - Sachant que là-dessus, je pense que c'est aussi quand on entrera dans le détail géographique des pistes de fuseaux etc. qu'on pourra entrer dans le détail de la réflexion. Sachant que cette réflexion, c'est vrai qu'à un moment donné, si on part du principe qu'il faut quatre voies à l'arrivée, il y a certaines traversées de villages où on sait très bien que techniquement – ce n'est même pas techniquement, parce que je sais qu'on sait faire, mais humainement, ce n'est pas acceptable parce que cela prend trop d'emprise. Je pense que Bernard RIQUE pourra nous le préciser tout à l'heure. Non seulement, c'est une question d'emprise, il faut 25 mètres de plus, mais surtout, peut-être, il faut déniveler tous les passages à niveau puisque bien évidemment, une ligne aux caractéristiques modernes, on ne va plus accepter aujourd'hui de passage à niveau. Et cela, ce n'est peut-être pas le plus simple. Mais cela, tu pourras peut-être revenir dessus tout à l'heure.

Donc, un certain nombre d'endroits où il faudra des shunts, en langage technique. C'est là où, je pense, il faut avoir en tête – on a regardé un peu la carte, mais vous pouvez tous le faire, aussi, quand vous regardez la carte. C'est qu'il y a des moments où vouloir couper au plus court pour limiter ces longueurs de dédoublement, cela peut être dans certains cas des solutions qui sont finalement plus pénalisantes. C'est-à-dire que du coup, on n'arrive pas à sortir de la plaine, donc, c'est là qu'on touche davantage à l'agriculture. On reste près des maisons, donc on peut avoir davantage de nuisances. C'est là où il faudra peut-être aussi, de temps en temps, se dire que finalement, si on prenait un peu de champ, est-ce que cela ne permettrait pas de limiter les nuisances au total ? Sachant qu'il ne faut pas se le cacher aussi, on a d'autres contraintes environnementales, de protection etc. On n'est pas sur des choses simples.

Mais c'est là où il faudra, je pense, un peu plus tard (mais c'était important dans un premier temps de bien caler tout cela), que nous regardions sur une carte et que nous réfléchissions ensemble parce que là, vraiment, il faut qu'on le construise ensemble.

Adrien PARROT - Je voulais vous faire un retour sur vos cartes, parce que vous nous demandez de nous appuyer beaucoup dessus pour nous faire un avis sur le territoire. Comme cela vous a été demandé lundi également par la Chambre, comment a été faite votre classification des sensibilités ? Avec quelles variables, quelle pondération ? C'est bien, de s'appuyer sur des couleurs, mais c'est très subjectif, une carte sans les sources. Donc, moi, j'aimerais avoir les variables, la pondération et comment celle-ci a été réalisée car je ne peux pas analyser une carte sans savoir à partir de quoi elle a été faite. Merci.

Bernard COUVERT - Deux éléments de réponse. D'une part, dans la préparation de tout ce travail-là, on a eu des Comités thématiques dans lesquels nous avons déjà présenté le détail de la méthodologie et de tous ces éléments-là. Ce qui a été convenu au Cothem du 6 septembre, c'est d'organiser justement des groupes de travail, dont un sur l'agriculture, que nous sommes en train de monter, de façon à avoir justement – où l'INAO et les Chambres d'agriculture seront invités, bien évidemment. Nous y inviterons les spécialistes de l'agriculture qui ont travaillé là-dessus puisque personnellement, je ne sais pas, je ne peux pas vous répondre de façon détaillée.

Adrien PARROT - Il me paraissait être une bonne idée que les gens qui seront ici, qui ne participeront pas au Cothem agriculture et viticulture, puissent avoir aussi ces données. Car ces

documents, tout le monde va s'en servir pour travailler dessus. Je pensais que tous les gens qui sont réunis ici, qu'ils participent ou pas au Cothem Agriculture et viticulture, doivent avoir le droit d'avoir les données nécessaires pour ces cartes. Cela ne concerne pas juste ce Cothem-là puisque ce document, tout le monde va s'en servir pour travailler. Tout le monde doit avoir la source de ce document, je pense.

Bernard COUVERT - Oui. Ce que je vous propose, c'est que de toute façon, il y a ces réunions de travail qui sont nécessaires. Il y a déjà des réunions de travail qui ont été faites. Par exemple, là-dessus, un certain nombre de personnes ont été rencontrées mais il y a besoin de le valider, donc, avec ce groupe de travail-là.

Et si vous le souhaitez, je pense que ce qu'on peut noter, c'est qu'on demande aussi qu'on prévienne qu'à ce moment-là, à notre prochaine séance, on ait aussi une présentation de la méthodologie. Mais je pense qu'il faut distinguer les deux car je pense qu'à un moment donné, il faut être en plus petit comité pour pouvoir entrer sur des cartes très précises. Je pense que si on veut le faire à quarante, on va se noyer dans l'information. C'est pour cela que je vous propose deux niveaux. Par contre, avoir ce rendu-là, je vous propose de l'organiser, d'avoir un rendu plus précis autour de cela.

Catherine ALTARE - La méthodologie, il faudrait la mettre en ligne sur le site. Comme cela, nous pourrions l'étudier.

François GROELL - Effectivement. D'ailleurs, la méthodologie, c'est une question que j'ai posée, c'est le Président BACCINO, de la Chambre d'Agriculture, qui a demandé au dernier COTER, au COTER du mois de juillet, la mise en place d'un groupe agriculture. Parce qu'on s'inquiète, étant donné les délais de prise de décision. Il va falloir trancher dans les trois mois qui viennent sur des options fortes alors qu'à aujourd'hui, les seuls documents dont on dispose en matière d'agriculture, c'est ceux que vous venez de nous donner lundi, à la première réunion. Donc, on a une carte. Moi, je trouve – nous trouvons, au niveau de la Chambre d'agriculture, que c'est complètement regrettable que d'avoir une analyse, alors qu'on a fait une analyse très fine sur la partie milieux naturels, environnement etc., de n'avoir que quelques éléments/bribes d'information sur la partie agriculture viticulture.

Vous renvoyez au groupe thématique. Il est aussi regrettable que ce groupe thématique n'ait pas été pensé, ou que nous n'ayons pas été sollicités avant sur le plan technique. Nous avons travaillé, nous, du côté des organismes agricoles. Nous sommes prêts. Nous avons un certain nombre de données disponibles. Mais il y a un travail à faire. Il nous semble vraiment urgent. De toute façon, il nous semble actuellement que les délais sont inadmissibles pour produire quelque chose d'intéressant. L'activité agricole n'a pas du tout été intégrée comme une activité économique. Donc, quand on lit votre document, il y a quelques éléments sur la caractérisation des AOC. D'ailleurs, il n'y a pas que les AOC. Il y a de l'agriculture qui ne fait pas que de l'AOC. Et je pense qu'il faut qu'il y en ait pour tout le monde. Tous les producteurs agricoles sont concernés. Et les critères, justement, actuellement, sont extrêmement restrictifs, même si bien entendu, comme l'a dit le Président GASPERINI, il représente 5 000 viticulteurs. L'AOC, c'est quelque chose de dominant mais ce n'est pas le seul volet.

Donc, moi, je tiens à insister sur le fait que les données agricoles, elles sont extrêmement limitées à ce stade de la réflexion et elles ne nous permettront pas, en trois mois, d'avoir une position claire sur cette partie-là.

Nadine CHEVRET - Je suis ravie aujourd'hui de constater que tous les participants font la même remarque que nous avons essayé de faire entendre à Réseau Ferré de France depuis le mois de juillet, c'est-à-dire demander la mise à disposition des documents qui ont permis de faire cette diffusion aujourd'hui. Depuis le mois de juillet, on nous refuse tout ce qui a été préalable à cette remise de documents.

Nicolas ALLA - Sur les deux derniers points, Monsieur GROELL, c'est bien noté, sur la densité de données agricoles. Là-dessus, via le Comité thématique et le groupe de travail, on vous sollicitera vraisemblablement pour bien lister les données qui vous paraissent pertinentes avant de compléter la collecte, si aujourd'hui c'est insuffisant.

Sur l'ensemble des documents, l'observation de Madame CHEVRET, le principe que l'on a, c'est que l'on met à disposition l'ensemble des documents d'études lorsqu'ils sont achevés et validés. C'est le cas aujourd'hui pour ce qu'on vous remet. Les documents qui sont en cours d'étude, qui sont des documents d'étude de trafic, d'études socioéconomiques, d'environnement, tant que ce sont des documents provisoires qui ne sont pas validés chez nous, on ne les remet pas, simplement jusqu'à ce qu'ils soient achevés et pertinents. Chaque fois qu'un document d'étude sera achevé, on le mettra en ligne. C'est le cas aujourd'hui pour le recensement de sensibilités, avec les notes qui les accompagnent. De toute façon, le principe est qu'études et concertation vont de pair. Donc, le principe – et c'est là que nous devons être très réactifs : lorsque dans les groupes de travail, vous faites une suggestion, à nous de l'étudier. Donc, en fait, nous allons cheminer en même temps.

Nos bureaux d'études ont commencé à travailler et produisent. Dans les groupes de travail, on travaille avec vous et on va faire des allers-retours incessants. Vous, vous allez nous dire « regardez donc tel point », on le mettra à l'étude. Dès qu'un dossier d'études est fini, on vous le soumet. Aujourd'hui, ce n'est pas comme on le faisait peut-être il y a vingt ou trente ans « on étudie tout et puis ensuite on vous présente tout ». On essaie aujourd'hui (je trouve que c'est assez ambitieux) de cheminer ensemble. Nos bureaux d'études travaillent, on récupère leurs données, on vous les amène. Vous, vous faites des observations. On les transmet à nos bureaux d'études qui doivent les étudier.

Bernard FILISETTI - Ce n'est pas en trois mois qu'on arrivera à faire cela.

De la salle - Moins de trois mois.

Bernard FILISETTI - On n'y arrivera jamais.

Nicolas ALLA - Ne présageons pas de la qualité des productions.

Frédéric ROUX - S'il n'y a pas de consensus le 19 décembre, est-ce que le Comité de pilotage est prêt à dire qu'il ne sait pas prendre de décision ? C'est cela, qu'il faut qu'il comprenne. Nous, nous pensons que c'est ridicule. Dans la Charte de concertation, lorsque nous l'avons rédigée, Madame CHEVRET et nous, nous avons dit : une concertation qui ira jusqu'à la moitié de l'année prochaine à peu près. Or aujourd'hui, le Préfet de région est en train de vouloir raccourcir la période de concertation pour faire prendre à la va-vite une décision avant la période électorale du début de l'année prochaine. C'est difficile, c'est impossible, nous n'acceptons pas cela comme une vraie concertation avec les citoyens.

Bernard FILISETTI - Pour ajouter quelque chose aux paroles de Monsieur, je trouve scandaleux de nous dire « on va essayer ». En trois mois, c'est impossible. Et puis d'autre part, depuis une heure et demi, je vous entends parler que rien n'est figé alors que le projet qui a été annoncé par Monsieur ROUX dans le nord du Var était le plus simple, pas d'urbanisme, pas beaucoup d'agriculture, un tracé assez simple. Pourquoi ne pas faire une motion pour revenir sur ce trajet ?

Bernard COUVERT - Tout simplement, comme je vous l'ai dit, parce que le Comité de pilotage est formé d'élus...

Bernard FILISETTI - Oui, mais le Comité de pilotage, il n'est pas figé non plus.

Frédéric ROUX - Il a suivi ce que RFF lui a dit.

Bernard FILISETTI - Voilà, tout à fait. Pourquoi ne pas revenir dessus ? Pourquoi ne pas faire une motion pour repartir sur ce projet ?

Nicolas ALLA - Que ce soit pour l'éventuelle prolongation du délai de concertation ou la décision de revenir cinq ans en arrière, nous, RFF, maître d'ouvrage, ne sommes pas le Comité de pilotage. Aujourd'hui, le cadre de travail qui nous est donné à tous, c'est de travailler dans le cadre du tracé des métropoles. Ce n'est pas le lieu, ici, de réétudier autre chose.

Bernard FILISETTI - Vous nous dites d'étudier le tracé le plus simple, pour éviter l'urbanisme, le monde agricole etc. et puis l'inverse.

Frédéric ROUX - Nicolas, il ne s'agit pas de revenir cinq ans en arrière. Il s'agit de constater qu'une décision a été prise en juin 2009 et que depuis juin 2009, rien n'a vraiment avancé. Donc, on ne revient même pas en arrière : on neutralise juin 2009, deux ans ou deux ans et demi et maintenant, on nous dit qu'en trois mois, il faut rattraper deux ans et demi de non-décision. Donc, moi, je suis sidéré qu'on nous demande de faire les choses en trois mois alors que cela fait deux ans qu'on ne décide rien. Donc, il n'y a pas d'urgence. Ou s'il y a urgence, qu'on prenne le temps de travailler sérieusement.

Jean-Pierre MALASPINA - Pour un projet pour un siècle, on peut bien prendre trois mois de plus.

Bernard COUVERT - Je vous entends, on vous entend tous. Deux choses. Une fois pour toutes, pour revenir sur les solutions par Brignoles, il y a un choix qui a été fait, entre autres parce que les élus de la région ont souhaité que la ligne passe par Toulon. Il faut quand même le dire.

Jean RAIMOND - Ils disent le contraire, maintenant.

Bernard COUVERT - Certains peut-être, mais il n'empêche et nous constatons qu'il y a des élus qui ont choisi cela.

Véronique BACCINO - Pas tous : certains grands élus.

André GARRON - Ce sont des élus parlementaires, disons clairement les choses, et pas des élus locaux, territoriaux. Ce n'est pas vrai. On n'a rien demandé, nous.

Bernard COUVERT - Ce sont les Présidents du Conseil régional, des Conseils généraux et des grandes agglomérations.

André GARRON - Nous ne sommes pas représentés à ce niveau. Le Comité de pilotage, ce n'est pas un organisme représentatif. Je regrette. C'est un organisme de décideurs de l'Etat avec une coloration régionale et départementale mais ce n'est en aucun cas les territoires.

Frédéric ROUX - Et aucun de ces décideurs, grands élus qui ont décidé, les deux du Var qui sont au Comité de pilotage n'est venu se confronter avec les gens pour discuter avec eux et exprimer leur position et la défendre. Donc, nous sommes représentés, c'est vrai, nous sommes représentés, mais sans que nous ayons eu le droit à la parole et à l'écoute.

Nicolas ALLA - Deux points, là-dessus : les membres du Comité de pilotage sont les collectivités qui sont chacune détentrice des compétences administratives en matière de transport. La totalité des communautés détentrices de l'organisation des transports y sont. La légitimité y est.

Par ailleurs, sur la représentativité des territoires pour les optiques autres que transport, il y a eu la création des Comités territoriaux et puis ensuite la création des groupes de travail. En fait, il y a une déclinaison qui doit couvrir tous les enjeux. Evidemment, suivant les lois de la République, l'instance qui décide, c'est la collectivité qui a cette compétence au sens administratif du terme. Et là, en termes de transport, toutes les collectivités qui ont la compétence transport sont au Comité de pilotage, ni plus, ni moins. Cela découle de la loi de notre pays. Je crois qu'ici, dans ce groupe de travail, remettre en cause la légitimité de ce Comité de pilotage, en nous adressant à nous, RFF, vous nous demandez de remettre en cause la loi française. Je ne sais pas faire.

Frédéric ROUX - On n'a pas dit cela. On a dit de remettre en cause la compétence et la réflexion qu'ont eue les personnes physiques qui ont décidé, compte tenu des informations qu'on leur a données. Je ne suis pas sûr qu'ils aient tout compris.

Véronique BACCINO - Je voudrais un peu compléter, je vous remercie de me donner la parole. C'est vrai que la ligne existante, nous, nous voulons que cela passe sur la ligne existante. Si après ce n'est pas possible, ce n'est pas de notre faute. Ce n'est pas possible : point barre.

J'ai eu une discussion avec le Président du Conseil général. Vous l'avez cité. C'est pourquoi je me permets aussi d'en parler. Je ne suis pas sûre qu'il suive toujours, honnêtement, s'il y a des lignes nouvelles créées. Après, il n'est pas non plus technicien du rail, ce n'est pas possible. Je tiens aussi à rappeler – comme cela, ce sera écrit : il est vrai que nous avons des élus, principalement Monsieur ESTROSI. Moi, j'ai entendu des propos qui ne m'ont pas forcément fait plaisir. J'aimerais rappeler quand même que chez nous, donc entre Toulon et Le Luc, il n'est pas question de faire des économies. Parce que j'ai vu un petit point où il y avait environnement, agriculture, tout cela, c'est très bien, mais j'ai vu aussi le coût. Cela, moi, je ne veux pas le voir. Parce que les grands élus, en proposant le tracé LGV MDS, savaient très bien que ce serait le plus cher. Il restera le plus cher : il sera hors de prix. Mais ce n'est pas notre problème. Ce n'est pas notre problème : si on n'a pas les moyens, on ne fait pas. On n'économisera pas chez nous et on n'ira pas vite chez nous non plus. Voilà, c'est le *deal*.

Henri CEZE - Je pense qu'il ne s'agit pas d'une remise en cause du rôle de RFF, tout au moins dans mon esprit. La question que posait Frédéric ROUX : est-ce qu'il n'est pas possible d'allonger le délai ? Je sais bien pourquoi on vous a demandé d'accélérer. Cela ne doit pas vous arranger non plus. Il y a des élections. Mais enfin, ou bien on fait une ligne qui va durer 100 à 150 ans et cela vaut la peine qu'on y réfléchisse longuement. Ou bien on considère qu'on bâcle la question et on risque d'avoir ensuite des problèmes. Mais la question qui est posée, il me semble qu'elle s'adresse au Comité de pilotage. Le Comité de pilotage peut-il rallonger les délais et ne pas prendre sa décision début janvier ? Cela pourrait être une éventualité, je pense, que l'on peut envisager.

Deuxième chose : on nous demande de discuter. Si la décision qui a été prise en juin 2009, après le constat qui a été fait en février et la mission Cousquer, on ne peut en rien la modifier, alors, je pense que la concertation qu'on est en train de conduire a peu d'intérêt.

Quelqu'un disait : peut-on adopter une motion en disant que pour nous, le tracé qui a été choisi en 2009, c'est une erreur, tout au moins pour notre secteur. Et on voit bien que cela pose plus de problèmes que ce que cela permettra de résoudre. Il me semble que cela, cela pourrait être une prise de position de cette réunion, tout au moins pour ceux qui sont d'accord. Maintenant, moi, j'ai une différence avec Madame BACCINO. Elle dit « si on n'y arrive pas, on arrête tout ». Non : à mon avis, si on arrête tout, on arrête l'amélioration de la ligne existante. Parce qu'il ne s'agit pas uniquement d'une ligne TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse, il y a un A qui s'est ajouté maintenant). Il ne s'agit pas seulement du train à grande vitesse, il s'agit des sillons qui seront libérés pour que l'on puisse améliorer le TER.

Je pense qu'on peut être d'accord au départ : si la solution qu'on nous propose ne convient vraiment pas, plutôt que de dire « arrêtons tout », je préfère qu'on dise « choisissons-en une autre, replions-nous sur une autre ». Tout à l'heure, on parlait du Y : pourquoi pas ? On nous dit « non, non ». Je comprends : RFF, on ne vous a pas missionnés pour travailler sur cela. Vous ne pouvez pas, de votre chef, dire que vous constatez qu'il y a de gros problèmes qui se posent et étudier une autre solution. Il est évident que vous êtes finalement avec une tâche bien délimitée et précise et vous remplissez cette tâche. Vous l'exécutez. Il n'empêche que faire remonter au Comité de pilotage le mécontentement et les problèmes qui sont soulevés, il me semble que c'est tout à fait possible et pour ma part, je trouve que ce serait souhaitable, à la fois sur les délais et sur les obstacles que rencontre cette ligne-là.

Parce que quand la décision a été prise, la lettre de Monsieur BORLOO, c'était utilisation, pas seulement pour le secteur sillon permien mais pour la ligne dans son ensemble, utilisation des voies existantes ou de leurs emprises. C'est bien cela, je crois, la formule de la lettre de Monsieur BORLOO. Le jour où il a signé cette chose-là, sous la pression de ce qu'on a appelé les « grands élus » (cela n'existe pas, c'est une appellation nouvelle, cela, « les grands élus »), c'est une erreur monumentale qu'il a faite. Comment faire une ligne grande vitesse en utilisant les voies ou les emprises actuelles ? Déjà, rien que dans notre secteur, on a trouvé trois points où c'est complètement impossible.

On ne nous dit pas qu'il faut que la ligne puisse permettre de la vitesse, mais on nous dit qu'il faut que Paris-Nice, en passant par Marseille et Toulon, se fasse en quatre heures. Comme Paris-Marseille, c'est trois heures, n'importe qui peut faire le calcul en disant que Marseille-Nice, il faut que ce soit une heure. Or, si on garde des morceaux à 120 ou 140, il faudra qu'ailleurs, il roule à 500 pour arriver en une heure. Je sais bien qu'on nous dit que le tracé le plus rapide, c'est 1 heure 12 avec les arrêts. Moi, je souhaiterais que vous puissiez faire part du sentiment qui semble être pas forcément unanime mais largement partagé.

Nicolas ALLA - Bien évidemment, nous allons faire remonter ces deux points forts sur la durée de concertation et vos réactions vis-à-vis du scénario Métropoles du Sud. Tout ce que vous dites, que ce soit sur cela ou sur autre chose, est pris en compte et remonte au Comité de pilotage. Sur la deuxième partie de votre intervention, je pense qu'on vous propose d'entrer dans cette discussion de « est-on dans l'emprise classique ou est-on en tronçons de ligne nouvelle ? » Je vous propose d'entrer dans ce niveau d'analyse maintenant, sur la base de ce graphique commenté par Bernard RIQUE. Il va vous le dire lui-même. C'est l'analyse des temps de parcours sur les lignes actuelles et à partir de là, on regardera ligne nouvelle ou réemploi des lignes classiques.

Frédéric ROUX - On l'a dans nos documents, ce graphique ?

Bernard RIQUE - Non.

Nicolas ALLA - On vous le donnera.

Bernard COUVERT - Juste pour préciser sur la question sur la durée de la concertation, on peut dire les choses, le Préfet a estimé qu'il n'était pas souhaitable d'avoir des discussions publiques à partir de janvier pour des questions de période électorale. Cela, je crois que tout le monde l'a compris. Je pense qu'il faut qu'on se place dans une logique, ce n'est pas de se dire qu'on va vous arracher une décision dans les trois mois. Si, à un moment donné, le groupe de travail estime qu'il n'a pas les moyens de conclure, vous le direz et nous, nous rapporterons ce qui a été dit. D'une part parce qu'on va jouer le jeu honnêtement, d'autre part parce qu'il y a tout un système de contrôle de la concertation qui fait que de toute façon, vous pourrez toujours vérifier que ce qui est rapporté au Comité de pilotage, c'est bien fidèle à ce qui s'est dit ici.

Ceci dit, je pense que l'ambition qu'on peut partager tous, c'est d'essayer de travailler le plus possible, de faire avancer le maximum de dossiers, de voir les points sur lesquels on peut converger, les points qui restent en suspens etc. Pour l'intérêt collectif, tout ce qui aura pu avancer d'ici décembre, ce sera toujours cela de gagné. Mais de toute façon, il ne s'agit pas d'arracher une décision. Si, derrière, les groupes de travail estiment que sur tel ou tel point, il n'y a pas eu suffisamment de temps, ce sera acté aussi.

André GARRON - Excusez-moi, je redis encore que les documents qui sont fondamentaux, pour lesquels on nous a dit qu'ils sont des bases d'étude, Solliès-Pont est en bas de page et sur certains, la moitié de son nom est même éliminée. On ne peut pas travailler là-dessus. Pour moi, ce n'est pas un document définitif : il faudra le refaire, ce document. Je m'excuse d'insister.

Bernard COUVERT - Je l'ai noté.

André GARRON - Deuxièmement, quand vous nous dites que la concertation, dans deux mois, on aura avancé, on aura avancé de quoi ? Vous allez fixer un fuseau d'un kilomètre de large. En quoi aurons-nous avancé ? On en sera au même point. En quoi aura-t-on progressé ? On nous dira : dans un mois, on va fixer un fuseau d'un kilomètre de large. Moi, ma plaine au niveau de Solliès-Pont, entre les lotissements, la zone urbanisée et la limite plaine-montagne Maurettes, c'est un kilomètre. Alors, qu'est-ce que je saurai de plus dans trois mois ? Je pense que je vais parler, pendant les quelques séances de travail que nous avons, de la traversée de la LGV à venir et pas dans un fuseau d'un kilomètre.

Martine MARCEL - Je voulais dire qu'il est clair aujourd'hui, vu les interventions dans la salle, que les quatre scénarios qu'on nous impose ne nous satisfont pas. Donc, effectivement, si tout le monde est d'accord, on pourrait faire remonter l'étude d'une solution alternative qui ne générerait pas d'impact sur le sillon permien, ce qui nous concerne nous sur notre secteur.

Jacques MICHEL - On ne vous impose pas les quatre scénarios : on vous les propose à la réflexion. A partir de ces scénarios, le but des groupes de travail est bien de voir quels sont les éléments à recueillir de l'un ou l'autre des scénarios, voire de proposer d'autres hypothèses mais qui restent dans ce cadre-là. On n'est pas dans un choix binaire, c'est oui ou non ou l'un ou l'autre. On ne va pas faire un vote à la fin des débats. On va essayer de construire un autre scénario qui correspond au groupe de travail.

Martine MARCEL - Oui, mais on nous demande de travailler sur quelque chose qui ne nous satisfait pas.

Bernard COUVERT - Pour avancer, je vous propose d'inscrire au relevé de décisions de la réunion d'aujourd'hui ces éléments-là. C'est-à-dire que le groupe de travail demande à ce qu'il soit remonté au Comité de pilotage etc. etc. Nous vous soumettrons une formulation, vous vérifierez qu'elle vous convient mais voilà. Je pense que nous, nous transmettrons ce qui a été dit.

Martine MARCEL - Voilà, parce qu'en fait, c'est notre sentiment.

Jean RAIMOND - Unanimentement.

Bernard COUVERT - Je ne sais pas si « unanimentement » convient ou pas, mais majoritairement, à l'évidence.

Michel BOUISSON - Qui est contre ? Qui est favorable à l'un des scénarios qui nous sont proposés ?

Frédéric ROUX - Ce n'est pas cela, la question. Je ne voudrais surtout pas qu'on discute plus avant de ma contribution aujourd'hui. Mais si RFF la met en ligne et si vous avez le temps de la lire, elle fait trente pages. Elle a trois parties. Elle a une partie où je dis qu'on nous a demandé de parler sur Toulon. Voilà ce que je pense de la gare pour Toulon. Et j'obéis à notre mandat. Deuxièmement, sur le sillon permien, on nous a demandé de choisir entre les deux trucs, je ne sais pas répondre parce que vous allez voir dans l'analyse que ce n'est pas du tout évident. Et troisièmement, je dis qu'il y a un scénario alternatif et je termine à la fin : il me semble évident que cette variante, celle qu'on vous a présentée au début, qui n'a pas été étudiée, donnerait satisfaction aux élus et viticulteurs de Toulon et du sillon permien (bien évidemment à ceux du 13 et du 06) tout en répondant aux objectifs de service visés TER et TGV. Si vous avez le temps de la lire, moi, je vous recommande de pousser à ce qu'on bouge cela. Il faut bouger les limites.

Nadine CHEVRET - Quelle est la réponse qui a été faite par Monsieur SVETCHINE, lors du Comité de rédaction, à ta proposition ?

Frédéric ROUX - La réponse, RFF a dit « je veux simplifier mon étude ». Moi, j'ai compris qu'il fallait passer par Toulon. C'est MDS passant par Toulon. Donc, « je fais un truc dans le fuseau horaire ». Et je lui ai dit que ce n'est pas ça dans Borloo. Mais j'ai une réponse de RFF qui m'a dit – et je les comprends très bien – « je me considère comme non mandaté pour faire cela ».

Simplement, nous, locaux, nous pouvons demander au Comité de pilotage d'élargir le débat et de regarder une solution qui n'est pas celle qui nous est proposée dans les quatre scénarios. Et après, le Comité de pilotage décidera. C'est peut-être une très mauvaise solution, celle qu'on propose. Je ne prétends pas qu'elle soit bonne. Je ne suis pas une lumière, je ne suis qu'un essai d'éclairage.

Bernard COUVERT - Pour avancer la réflexion, je voudrais proposer à Bernard RIQUE qu'il présente ce graphique et un peu la réflexion technique. Je voudrais juste apporter une précision importante à Monsieur le Maire de Solliès-Pont. Sur les fuseaux, clairement – j'espère qu'on ne l'a pas trop laissé penser, parce que c'est vrai qu'on parle habituellement de fuseaux de 1 000 mètres. L'objectif n'est pas d'arriver à un fuseau d'un kilomètre : c'est d'arriver à un fuseau. Si on estime utile que le fuseau fasse deux ou trois kilomètres de large, on le fera. La démarche normale, c'est qu'effectivement, on commence à passer par des fuseaux et on se fixe un cadre avant ce que nous appellons la phase 2, c'est-à-dire celle qui va de 2012 à 2014, et qui porte plutôt sur des tracés à l'intérieur de ce fuseau.

Ceci dit, le fuseau, on n'a pas d'obligation à ce qu'il fasse 1 000 mètres. Si on estime pertinent qu'il fasse deux ou trois kilomètres de large à certains endroits parce qu'on veut se laisser la possibilité de retravailler dans le détail, on le fera. Si on estime souhaitable qu'il fasse cent mètres à un autre endroit parce qu'on veut dire qu'à cet endroit-là, ce sera ça et pas autre chose, on le fera. Là-dessus, c'est ouvert.

Bernard RIQUE - En fait, le but, c'est quand même de soumettre un projet à une enquête d'utilité publique. C'est après cette enquête, réellement, que l'acte de naissance du projet détaillé existera. Cela signifie que l'ensemble du public sera invité à participer à cette enquête. C'est à l'issue de cette enquête qu'on déterminera si oui ou non c'est ce tracé là. Jusque là, nous sommes uniquement dans de la réflexion préalable.

Maintenant, je voudrais présenter ce graphique. On s'est intéressé à la possibilité de réaliser, en quatre voies, puisque la capacité qui est nécessaire, c'est une ligne à quatre voies : comment on pourrait concevoir ces quatre voies autour de la ligne existante ? D'abord, quatre voies, c'est quoi ? Aujourd'hui, une voie ferrée telle que vous la connaissez a deux voies, c'est-à-dire douze à quinze mètres de plateforme suivant les zones. Quand on veut passer à quatre voies, on est plutôt dans une emprise ou une plateforme complète de 25 mètres, auxquels il faut ajouter bien évidemment les talus mais qui sont les mêmes que ceux d'aujourd'hui, si ce n'est qu'on les décale un tout petit peu. On a *grosso modo* un doublement de la plateforme et donc une emprise accrue d'environ une quinzaine de mètres.

A côté de cela, et je pense que c'est un effet indirect qu'il faut bien avoir en tête : cela signifie qu'on reprend tous les ouvrages, mais cela signifie aussi que lorsqu'on se mettra à quatre voies, on sera obligés de déniveler tous les passages à niveau qui existent aujourd'hui sur la ligne. Cela signifie des impacts indirects qui sont aussi, voire plus importants que le doublement proprement dit de la ligne existante.

Si on travaille maintenant sur le linéaire. Ce schéma montre – il faut surtout regarder la ligne rouge. Ici, vous avez les vitesses. Ici, vous avez les PK, *grosso modo*, au niveau de la Pauline, là où se finit le tunnel sous Toulon, et puis Le Muy. Tous ces points-là, ce sont les valeurs de rayon et les vitesses admissibles dans ces valeurs de rayon. Sachant que vous avez un petit trait bleu et un petit trait noir, parce qu'en fait, on accepte des accélérations en rayon pour les voyageurs. Les bleus foncés, ce sont les accélérations normales et les bleus clairs, ce sont les accélérations exceptionnelles. C'est-à-dire que sur un tronçon, il y a un rayon où nous sommes obligés d'être en bleu clair, c'est admissible, mais qu'il ne faut pas les multiplier.

Ce que vous avez en rouge, c'est aujourd'hui les vitesses potentielles. Ce ne sont pas les vitesses de circulation parce que bien évidemment, un train ne passe pas brutalement d'une vitesse de 150 kilomètres à l'heure à 200 kilomètres à l'heure. Les vitesses de circulation sont aujourd'hui,

effectivement limitées aux points durs. C'est-à-dire qu'à Gonfaron, c'est 120 kilomètres à l'heure. Vidauban, 120 kilomètres à l'heure. Ici, la vitesse de circulation est autour de 130 kilomètres par heure en vitesse réelle. Et ici, on a effectivement des points durs, à Solliès-Pont et dans une moindre mesure à l'entrée de Puget-Ville. Et là, on circule plutôt autour de 150 kilomètres par heure en vitesses actuelles.

Ce graphique me paraît assez intéressant parce qu'il montre bien que les endroits où la possibilité d'aménager sur place, à quatre voies, la ligne existante sont très réduits. Par exemple, je prends un exemple très concret, Vidauban-Gonfaron, imaginez qu'on passe la ligne existante à quatre voies, donc qu'on double l'emprise, *grosso modo*, qu'on dénivelé tous les passages à niveau, tout ça pour se conserver une vitesse de 120 kilomètres par heure, on sent bien que ce n'est pas la bonne solution. On sent bien qu'il faut trouver autre chose. Cela signifie, à partir de là, que si on veut commencer à tirer un peu l'écheveau de ce que pourrait être le fuseau, l'idée, ce serait au moins de shunter ces deux zones-là, voire celle-là et celle-là, dans cette priorité, si vous voulez, de façon à pouvoir homogénéiser les vitesses et donner des vitesses continues sur de grandes questions. Après, tout l'objectif est de savoir ce qu'on se donne comme objectif de vitesse et donc, dans nos langages barbares, c'est ce qu'on appelle des shunts. C'est-à-dire : on shunte la ligne existante d'un endroit à un autre. C'est-à-dire que les deux voies qui existent, elles restent, elles permettent de desservir le centre urbain, la gare urbaine, notamment pour les TER. Par contre, la ligne nouvelle, elle vient contourner, comme par exemple une déviation routière, la ville pour permettre une vitesse la plus continue sur les grandes liaisons.

Ce graphique me paraît intéressant parce qu'on y voit manifestement les points durs, les endroits où on a nécessairement besoin de faire autre chose que du doublement. C'est le *minimum minimorum* si l'on veut assurer à peu près les objectifs de vitesse.

Martine MARCEL - Excusez-moi, mais ce n'est pas ce qui a été assuré aux viticulteurs en 2009, quand même.

Bernard RIQUE - Je ne parle pas de projet, là, mais de constat de la ligne existante, d'aujourd'hui.

Martine MARCEL - Cette ligne existante, on peut ou on ne peut pas ?

Bernard RIQUE - On peut toujours, mais je dis seulement que si vous voulez aujourd'hui utiliser la ligne existante, cela signifie que dans ces agglomérations, il va falloir doubler l'emprise, il va falloir dénivelé les passages à niveau et malgré tout, on restera à 120 kilomètres par heure.

De la salle - Et bien on ira à 120 kilomètres par heure.

Bernard RIQUE - Je crois qu'il faudrait – il ne faut pas forcément refuser le dialogue. Ce qu'il faut faire, c'est peut-être rechercher le moins mauvais fuseau dans les objectifs qu'on se donne. Et après, on verra si ce fuseau-là reste acceptable. Mais quel est le moins mauvais fuseau, et après, on discutera si oui ou non c'est totalement – même si on faisait remarquer, et il a raison, on pourrait regarder, mais on pourrait faire un shunt de Gonfaron qui ne touche absolument pas la viticulture.

Martine MARCEL - Excusez-moi mais vu le coût, je trouve que choisir le moins mauvais fuseau, c'est grave.

Bernard RIQUE - Le moins mauvais fuseau en termes d'impact, j'entends.

Martine MARCEL - Oui, mais le terme me dérange.

De la salle - On pourrait dire « le meilleur », cela revient au même.

Bernard RIQUE - Si vous voulez. Je disais « le moins mauvais » car vous donnez l'impression de considérer que tous les projets sont mauvais, donc, c'est le moins mauvais.

Véronique BACCINO - Là, on se concerte par défaut, parce qu'on n'a pas d'autre choix du tout. Par défaut. Moi, je veux qu'on retienne cela.

Bernard RIQUE - L'intérêt, à mon avis, c'est dans le cadre de la mission que le Comité de pilotage nous a confiée, essayons de lui rendre compte de ce qui pourrait être fait de mieux avec ces hypothèses-là et puis vous jugerez en final si cela reste totalement inacceptable ou s'il y a une possibilité.

Véronique BACCINO - En final, ce sera trop tard.

Bernard RIQUE - Non : en final, avant la décision du Comité de pilotage de décembre, on n'aura pas réalisé les travaux et rien n'aura été fait. On ne sera même pas en enquête d'utilité publique. Il y a encore de la discussion.

Véronique BACCINO - On voit bien que des documents sont arrivés sans même que les gens aient été concertés. Qu'est-ce qu'il en sera en décembre ?

Martine MARCEL - Je voudrais reposer ma question, quand même. Est-ce qu'autour de la table, les gens sont d'accord pour dire qu'en fait, les quatre scénarios – je ne vais pas dire qu'on nous les impose : les quatre scénarios qui nous sont proposés aujourd'hui...

Véronique BACCINO - Les quatre philosophies, comme Monsieur disait tout à l'heure.

Martine MARCEL - Donc, est-ce que les gens veulent travailler réellement là-dessus puisque cela ne nous satisfait pas ? Est-ce qu'on ne peut pas faire remonter au Comité de pilotage de choisir une autre solution alternative ?

Frédéric ROUX - Pour la partie sillon permien, cela, c'est certain.

Martine MARCEL - Oui. Est-ce que les gens qui sont là aujourd'hui veulent aller dans ce sens ? C'est ma question.

De la salle - Votons. Peut-on voter ?

Nadine CHEVRET - Il me semble qu'il faut bien poser la question parce qu'il y a plusieurs critères à prendre en considération. Parce que lorsqu'on entend par exemple Monsieur le Maire qui dit : « je veux la LGV, mais pas sur le sillon permien », il y a un souci d'éthique.

André GARRON - Je n'ai pas dit cela.

Nadine CHEVRET - Excusez-moi, alors, j'ai mal entendu. Il me semble que vous avez dit « je ne suis pas contre mais je ne le veux pas dans le sillon permien ». Moi, je l'ai ressenti comme cela. Excusez-moi.

André GARRON - Je ne suis pas contre la LGV dans le Sud-est. Il faut une LGV dans le Sud-est, cela, c'est une chose. Mais nous sommes opposés totalement à ce tracé. Voilà ce que j'ai dit. Maintenant, si vous dites que vous êtes contre la LGV, cela vous regarde, c'est autre chose.

Nadine CHEVRET - Ce n'est pas autre chose.

André GARRON - C'est une position maximaliste.

Nadine CHEVRET - Non.

André GARRON - Vous la partagez. Moi, je ne la partage pas, personnellement. Pour avoir un peu de crédit, il ne faut pas non plus fermer la porte à tout, que voulez-vous que je vous dise.

Nadine CHEVRET - Non, mais effectivement, il faut écouter les positions de tous.

Martine MARCEL - Concrètement, peut-on voter pour faire remonter au Comité de pilotage ? Moi, je vous le propose.

Nadine CHEVRET - Moi, je suis d'avis avec la proposition qu'on a toujours soutenue. Alors, peut-être qu'il faudrait soutenir cette proposition-là.

De la salle - Tout à fait.

André GARRON - Faites attention à ce que vous dites : n'affirmez pas et n'accusez pas des gens qui ne pensent pas cela du tout. J'ai dit simplement que je n'étais pas contre la LGV dans la région Sud-est, c'est autre chose, mais que j'étais particulièrement opposé à ce tracé qui met ma commune (en ce qui me concerne, et comme je représente ses intérêts) en très grande difficulté. Ses intérêts vitaux sont bafoués et ignorés. Voilà, c'est clair. Cela, cela peut remonter au Comité de pilotage. Je le ferai remonter moi aussi.

Martine MARCEL - C'était la proposition que j'ai faite. Je ne visais pas forcément cette solution-là. En tant qu'association, nous avons aussi signé aussi Grand PACA, la solution alternative. Je ne proposais pas un tracé particulier, attention. Je voulais faire remonter au COTER que ces quatre scénarios que nous avons aujourd'hui ne nous satisfont pas. On va faire un choix par défaut et vu le coût, je trouve que c'est très grave. C'est mon avis.

Après, moi, en tant que conseillère municipale sur Pierrefeu, je pense que quand on a rencontré RFF, le Maire a été très clair. Notre position à nous, nous ne souhaitons pas que cela traverse le sillon permien. Mais cela, après, c'est au niveau du secteur. Nous allons faire une motion, encore une, mais... A savoir, que nous soutenons nos viticulteurs pour la préservation des vignobles AOC. Donc, nous allons la signer bientôt. La commune va suivre et soutenir les viticulteurs parce que je pense qu'on leur a fait des promesses qui n'ont pas été tenues et maintenant, ils attendent que ces promesses soient tenues.

C'est vrai, peut-être qu'il y a autour de la table, comme le disait Monsieur GASPERINI, des gens qui ne connaissent pas les règles. Mais il faut le savoir : quand on arrache un hectare dans un secteur particulier, on ne peut pas le replanter ailleurs. Donc, le vignoble AOC, il est délimité. Quand on parle d'impact direct, c'est facile de savoir combien d'hectares seront impactés. Par contre, les impacts indirects, je pense que la Chambre d'Agriculture avait demandé, Alain BACCINO avait demandé à RFF une étude sur les impacts indirects notamment. Une étude qui, apparemment, n'a jamais été faite. Et savoir que les impacts indirects peuvent être considérables. On parle de destruction d'hectares, mais c'est aussi le morcellement de certaines parcelles qui ne seront plus exploitées ou bien qui coûteront beaucoup plus cher dans l'exploitation.

Donc, aujourd'hui, les viticulteurs (parce que je me porte un peu sur ma commune en tant que porte-parole) sont très inquiets parce qu'il faut savoir que le vignoble, à Pierrefeu, il fait partie intégrante de notre environnement et on se doit de le préserver. Le Var est un département un peu particulier, c'est un poumon vert. Et on le doit à l'agriculture, mais aussi à nos forêts. Il faut, je pense, que ces gens qui décident, au Comité de pilotage, qu'ils le comprennent. On ne traverse pas le Var comme on traverse peut-être une région céréalière. Il y a des contraintes environnementales très fortes, et puis la viticulture – parce que moi, je parle de Pierrefeu – c'est une économie qui fonctionne mais cela reste quelque chose de fragile. Et cela contribue quand même, que ce soit sur le secteur de Pierrefeu, Cuers, Puget-Ville, que ce soit à Solliès-Pont au niveau de la figue AOC, toute cette agriculture contribue à la vitalité économique de notre région et je pense qu'on se doit de la soutenir. Je vous remercie.

Véronique BACCINO - Excusez-moi, juste un petit mot. Au sujet de la visite que vous avez eue avec les différents maires du sillon permien, si vous ne pouvez pas le communiquer à tout le monde (je ne sais pas, je peux peut-être le comprendre), serait-il possible de le communiquer au moins aux différents maires, le compte-rendu ? Ils le mettront en ligne ou non selon leurs souhaits.

Nicolas ALLA - Les entretiens que nous avons eus avec les maires, avec une cinquantaine de maires dans le Var (aujourd'hui, nous en avons fait une trentaine, il nous en reste une douzaine à

faire), bien évidemment, le principe, c'est que comme ces entretiens sont faits avec les maires, nous laisserons le soin aux maires de diffuser ou pas le compte-rendu. Nous, nous sommes tout à fait prêts à établir ces comptes-rendus et à les remettre aux maires qui, après, en disposeront et feront ce qu'ils veulent. Par contre, par correction, nous ne les diffuserons pas, nous, spontanément. Il est mieux que vous passiez comme cela. Toutes les visites ne sont pas finies aujourd'hui : il nous en reste 20 % à faire.

Ce que je vous propose, la motion, si j'ai bien compris, il vous faut trouver une phrase sur laquelle vous pourrez mobiliser le groupe. Si je comprends bien, vous dites au groupe de se prononcer en disant qu'aucun des quatre scénarios ne vous plaît, et qu'ils ne vous plaisent pas parce que ces scénarios passent dans le sillon permien. Donc, tant qu'il y aura un scénario qui passera sur le sillon permien, vous le rejetterez.

De la salle - Non.

Nicolas ALLA - Je ne reformule pas. Ce que je vous propose, c'est que d'ici la fin de la séance, vous formuliez une phrase qui nous permettra d'enregistrer exactement votre pensée. D'ici là, comme dans ces scénarios, il vous est proposé depuis la totalité d'une ligne nouvelle jusqu'au réemploi complet des lignes existantes, je vous demande de nous laisser mener l'éclairage sur cette question de réemploi des emprises jusqu'au bout, c'est-à-dire peut-être de travailler tous ensemble, notamment, il y a une contribution de Monsieur ROUX qui a travaillé là-dessus. Je vous propose que tous ensemble on examine la question, qu'on regarde quelles sont les conditions de réemploi ou pas de la ligne existante.

Et au bout de cela, une fois que nous aurons tous bien regardé ce que cela signifie, vous aurez à ce moment-là les quatre scénarios bien en mains et je crois que vous pourrez nous dire qu'aucun des quatre ne vous plaît. Je crois qu'il faut aller au bout de la démarche et voir ce que c'est que de réemployer la ligne actuelle ou de créer une ligne nouvelle complète. Il y a eu ici ce graphique, qui a mis en évidence, ce que j'en ai retenu, trois traversées de villes qui sont des points durs. Peut-être que certains d'entre vous peuvent se prononcer là-dessus. Monsieur ROUX, en début de séance, a demandé à faire un exposé puisqu'il a travaillé cette question. Je vous propose de prendre le temps de cette analyse technique de réemploi ou pas de la ligne. Cela vous laisse le temps, aussi, de formuler une phrase qui sera proposée au groupe pour que le groupe se prononce à l'unanimité ou pour partie là-dessus.

Peut-être, avant que Monsieur ROUX n'expose, la parole à Monsieur MALASPINA, qui avait demandé le micro ?

Jean-Pierre MALASPINA - Non.

Nicolas ALLA - On me rappelle à l'ordre : souhaitez-vous faire une pause ? Il y a une cafetière au fond. Ou alors, nous pouvons éviter de perdre du temps et poursuivre. La question de Monsieur, avant, bien évidemment, bien sûr. Il sera ensuite aux alentours de 16 heures 30. On se donnera dix minutes ensuite, mais la question de Monsieur d'abord.

Michel BOUISSON - Toujours pareil, pour l'utilisation des voies existantes. Il y a des éléments qui sont faciles à déterminer. Il y a les shunts, bien sûr, mais il y a aussi les passages qui vont être en doublement des voies. Et les passages en doublement des voies, on sait où ils sont puisqu'ils sont à côté des voies existantes. Alors là, je demanderai aux Chambres d'agriculture d'étudier en détail toutes les parties agricoles concernées par un doublement des voies. Et on s'apercevra que rien que cela, doublement des voies, c'est une emprise agricole déjà très importante. C'est un élément clair et précis, sur lequel il n'y a pas de tergiversation à dire qu'on peut passer là ou là. On double les voies, donc, on sait où on passe. Et à partir de là, on a un élément de réponse. Je parle bien en dehors des shunts.

Frédéric ROUX - Les shunts, il y a des alternatives. On en parlera tout à l'heure.

François GROELL - Une petite précision concernant les études. La Chambre d'agriculture, pour le moment, n'a pas été sollicitée. Nous participons au groupe de travail mais c'est bien, quand même, du domaine du maître d'ouvrage de faire les études en échangeant sur les méthodes de travail, bien entendu. C'est ce que nous avons demandé. J'ai dit tout à l'heure que nous n'avions pas eu accès à la méthodologie à ce jour. Donc, nous espérons bien l'avoir rapidement pour voir comment les bureaux d'études fonctionnent.

Nous sommes prêts à mettre à disposition un certain nombre de choses mais aujourd'hui, ce n'est quand même pas nous qui allons produire l'étude agricole d'un projet sur lequel nous ne sommes pas forcément d'accord. Je me permets cette intervention car il ne faut pas retourner le problème. Je me retourne vers celui qui propose le projet. C'est à lui de faire la démonstration et d'effectuer l'analyse de tous les critères pour pouvoir démontrer, et puis pour pouvoir faire un choix, faire un arbitrage. A ce jour, nous ne sommes pas capables de le faire mais ce n'est pas à nous de le faire. Même si nous sommes organisés, le Président BACCINO a organisé la mise en place de ce groupe et a demandé au préfet la mise en place de ce groupe mais en même temps, nous travaillons avec les organisations agricoles à la préparation de ce travail-là. Mais ce n'est quand même pas à nous de faire tout le travail. Je ne botte pas en touche mais à chacun ses responsabilités.

Jacques MICHEL - C'est noté. Je vous propose dix minutes de pause. Vous avez un petit peu de boissons chaudes et fraîches, et puis on vous rappelle pour reprendre.

Les débats sont interrompus pour une courte pause.

Nicolas ALLA - Je vous propose de reprendre, s'il vous plaît. Si vous voulez bien reprendre place. Si tout le monde a repris sa place, je vous propose de commencer par l'intervention de Monsieur ROUX.

Frédéric ROUX - Peux-tu me mettre une carte à l'écran ? On commence par cela. Simplement, ce n'est pas « la lumière » qui parle, c'est le travail.

Jean RAIMOND - C'est le côté obscur.

Frédéric ROUX - Je travaille sur le sujet depuis cinq ou six ans, sur des cartes précises. Je me suis posé la question, pour la réunion d'aujourd'hui, j'ai regardé le problème de la gare de Toulon (on en a parlé la dernière fois, lundi) et je me suis posé la question : doit-on faire le panachage (c'est-à-dire essayer de prendre la ligne actuelle en faisant quatre voies et en faisant des shunts là où il en faut parce que ça ne passe pas) ou faire une ligne nouvelle ? Où est-ce que cela peut bien passer ? Il y a dix mille solutions possibles J'en ai retenu deux en vous expliquant pourquoi.

D'abord, le sillon permien, le nord est là-bas et la mer ici. C'est d'abord, sur le plan du relief, une plaine de Cuers avec une sortie par Solliès-Pont, et mon ami et maire André GARRON vous parlera de Solliès-Pont quand on y arrivera. C'est une grande plaine viticole dans la plaine de Cuers, qui se resserre, vous le savez bien, pour passer entre Carnoules, Pignans et Gonfaron pour s'ouvrir sur la plaine des Maures, qui est une réserve naturelle. Ensuite, elle continue avec une colline ici avec Vidauban et elle revient ici pour aller sur la suite du sillon permien vers Le Muy. La problématique qui se pose, c'est : comment on va plus vite qu'aujourd'hui, avec plus de capacité, donc avec quatre voies, sans abîmer beaucoup de choses, en abîmant le moins possible (parce qu'il faudra bien que cela passe quelque part), comment on va de Toulon ou de la sortie est de Toulon jusqu'à la gare projetée au Muy, est-Var ? C'est cela, dans ce territoire contraint sur le plan géographique, géologique, montagneux, forestier, viticole, habité etc.

Je vais le prendre dans un certain sens. Tout d'abord, ce que je voudrais vous dire, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'à la sortie de Toulon, suivant la gare, on prend l'arrivée dans cette plaine, qui n'est pas forcément la même. Vous avez ici l'autoroute, avec la sortie derrière. Vous avez en noir la ligne classique actuelle et celle qui va derrière. Vous allez vous poser la question : si la gare est à Toulon-centre, il est probable que la ligne arrivera à peu près comme cela, ou là, ou là mais dans

ce sens de la ligne bleue. Vous avez La Crau, vous avez la plaine et surtout la commune de Solliès qui est le problème le plus complexe, qui sera abordé par André tout à l'heure. Et donc, la ligne peut partir comme cela, sachant qu'elle peut aussi suivre la ligne actuelle. Le problème qui se posera, et vous le verrez dans un instant avec André, c'est que : passé Solliès, on ne peut pas.

Deuxièmement, si jamais l'autre hypothèse de gare était « je fais une gare par ici », la gare Toulon-est, ou je fais une gare Toulon-ouest, l'arrivée de la ligne, elle est un peu comme cela. Donc, pour reprendre de la vitesse, il faut ou passer sur la Crau, ce n'est pas évident d'y aller par là mais pourquoi pas, ou virer avant la Crau et on se retrouve avec la prison, la Castille. Donc, il y a plein de problèmes compliqués ici que je ne vais pas traiter tout de suite, que je n'ai pas traités. C'est pour vous montrer que le choix de la gare de Toulon a un impact sur un point de départ. Et que ce soit Toulon-est ou Toulon-ouest, cela arrive à la perpendiculaire, y compris à Toulon-ouest, cela arrive presque plus haut que La Farlède, cela pourrait arriver en plein milieu, entre Solliès et La Farlède, donc encore plus perturbant (la sortie d'un tunnel et l'arrivée dans la plaine).

Là, vous avez la partie, la ligne actuelle et vous devez avoir Solliès qui doit être par là, les Maurettes de l'autre côté et une plaine viticole et arboricole qui posent un problème qu'après mon exposé, André vous exposera. On va continuer un peu plus loin. Donc, le problème de Solliès, on le verra plus tard.

Je pense que quoi qu'il arrive, il faudra shunter Solliès-Pont. La ligne actuelle, il faudra la shunter d'une façon ou d'une autre. Et vous allez voir que ce n'est pas évident de shunter la ligne. Mais si on la shunte, c'est un bout de ligne nouvelle, on verra qu'après, la ligne nouvelle, ou elle essaie de rejoindre la ligne classique, par ici, ou elle essaie de partir en ligne nouvelle totale. Donc, il y a deux options, panachage ou ligne nouvelle, et vous allez voir que je ne sais pas laquelle est la meilleure ou la moins bonne. Je n'arrive plus à opter pour l'une ou pour l'autre. Elles sont toutes les deux perturbantes.

Vous avez la ligne actuelle qui est là, avec Carnoules ici et la ligne Carnoules-Gardanne qui est là, et vous avez les Maures qui sont ici, l'autoroute qui forme un S et le plateau ou les collines calcaires qui sont au nord. Tout cela, c'est encore de l'agricole. Vous avez une nationale qui est ici. Vous avez un petit virage qui est là. A Carnoules, qui est le deuxième point le plus haut de la ligne actuelle, vous avez un deuxième virage qui arrive sur Gonfaron. La question qu'il faut se poser, c'est : si j'arrive, première question, j'essaie de suivre la ligne actuelle, j'ai une belle ligne droite. Je prends un virage, je peux le prendre encore à grande vitesse, on vous dira que c'est 200, 220 ou je ne sais pas. Et là, comme on vous l'a signalé du côté de Puget-ville, il y a un petit S. Là, il faut shunter. Est-ce qu'on shunte comme cela pour essayer de reprendre cette ligne ? Cela pose un problème dans ce coin-là. Il faudra le regarder, il y a un problème dans ce coin-là, tu dois bien le connaître. Ou bien, est-ce qu'on prend comme cela et on fait comme cela.

Mais si l'on veut utiliser l'emprise au maximum et quand même avoir une certaine vitesse, il faut bien comprendre que ce petit virage-là, il faudra le traiter. Donc, vous avez reposé la question : je le traite. Si au contraire, je fais une ligne nouvelle, l'aérodrome de Pierrefeu est ici en travers de la plaine. Il faut donc passer d'un côté ou de l'autre. Si vous passez là, vous êtes très près de Pierrefeu, vous avez les Maures derrière, vous avez un virage à faire et un revirage pour aller vers Gonfaron. Ce n'est pas évident de passer là. Moi, j'ai opté, dans toutes mes réflexions, je me suis dit « si je fais une ligne nouvelle, je la fais passer de ce côté-là de l'aéroport », et là je me trouve avec la superbe ligne droite de l'autoroute, il y a des vignes de chaque côté mais j'ai au moins un couloir de nuisance et j'essaie, si on opte dans le sillon permien pour faire vraiment une ligne, qu'elle soit panachée ou nouvelle, j'essaie de me rapprocher des couloirs de nuisance et surtout pas de passer au milieu pour faire un troisième axe. A moins que cela vous plaise, mais là, j'ai des vignes partout.

Donc, j'essaie de suivre cet axe, l'autoroute, soit légèrement au dessus, soit légèrement au dessous. Je me pose la question de comment passer par là mais là, on a une énorme colline. Quoi

qu'il arrive, je peux la traverser en sous-sol. Je vais faire un tunnel. Il peut être là ou là. Et j'essaie d'arriver par là en me posant la question : j'arrive à Gonfaron. Et donc, à Gonfaron, j'ai devant moi la plaine des Maures. C'est une réserve naturelle depuis juin 2009. Donc, il est quasiment exclu de la traverser pour aller à Vidauban. Donc, on va l'éviter. Comment va-t-on éviter la plaine des Maures quand on arrive de l'ouest ? Là, j'ai une hypothèse de shunt. Là, j'ai une hypothèse (c'est une hypothèse, cela peut être au dessus ou en dessous). Comme on fait des trucs à un kilomètre, voire à 500 mètres, on n'est pas à 30 mètres près. Donc, l'idée, c'est de suivre l'autoroute si on fait une ligne nouvelle, de couper le S, de suivre l'autoroute. L'idée, c'est de faire un shunt en suivant la ligne actuelle.

On va un peu plus loin pour vous montrer que la problématique, derrière, c'est : comment je fais pour Gonfaron ? Là, on est à Gonfaron. J'ai la ligne nouvelle qui arrive ici avec Carnoules ici, Pignan là. Il y a un petit S, comme cela. Quand on arrive vers Gonfaron, on passe au milieu du village. Il est exclu de faire quatre voies au milieu du village. Il n'y a pas de passage à niveau, donc, ce n'est pas un problème de passage à niveau. Vous avez un petit S qui traverse le village, un deuxième S et cela remonte très sud-nord pour aller vers Le Luc. Trois options, si on fait du panachage, comme on ne peut pas suivre la ligne nouvelle à quatre voies, j'essaie de prendre de la vitesse à Carnoules et je vais tout droit (là, ce sera pratiquement en sous-sol parce que là, c'est plus haut, on est dans le massif) sur une bonne longueur pour reprendre la ligne droite de l'autre côté. Là, je gagne de la vitesse, donc, je résous plus facilement les objectifs de vitesse qui sont souhaités. Ou bien je continue en rectifiant ou non, je n'en sais rien, mais cela, il faut voir comment cela se passe, là, pour longer, passer à Pignans, je fais la ligne droite de Pignans et avant d'arriver à Gonfaron, pour éviter le S, ou bien je coupe en tunnel, bien sûr, parce que là, on est dans la colline de Gonfaron, dans les contreforts de Gonfaron, ou bien je coupe avant le premier virage, c'est un peu plus long mais je remonte en ligne droite, ou bien je passe par là et je prends la ligne droite avant Gonfaron. Donc, j'ai deux ou trois options de shunt. C'est pour vous montrer qu'il y a des options de shunt possibles, c'est ce que vous essayez d'expliquer, ce que peuvent être les shunts qui permettent de gagner de la vitesse.

Et puis on continue dans la plaine des Maures. Là, j'avais la solution de suivre l'autoroute. Je suis l'autoroute. L'autoroute est du bon côté de la plaine des Maures. Quand on regarde, ici, la plaine des Maures, vous avez, en bleu, en vert et en violet, en bleu, c'est la zone Natura 2000, la réserve naturelle est en ver (vous voyez que les périmètres ne sont pas exactement les mêmes), mais l'autoroute étant ici, la RNN est complètement à l'est de l'autoroute. En revanche, vous avez la ligne actuelle qui est ici et vous avez l'arrêté de biotope de la Parguière qui se trouve de l'autre côté de l'autoroute. Il ne faut pas entrer là-dedans et il faut voir si on peut suivre plus ou moins les choses. Donc là, je suis dans la plaine des Maures, la Parguière, la ligne actuelle, qui va arriver là, qui va passer dans Vidauban. L'autoroute A8 qui arrive au Cannet, l'A57 qui arrive au Cannet avec son petit S. Une ligne droite au nord de la plaine des Maures, entre Le Luc et Le Cannet. Et puis, vous avez ici la remontée pour traverser Vidauban où là, on ne peut pas passer à quatre voies. Et donc, l'autoroute qui contourne de ce côté-là. L'objectif étant, dans la ligne de Draguignan, d'arriver par ici pour que dans ce coin-là, c'est dans ce coin-là, là où les deux lignes se couplent à l'autoroute et à la ligne de chemin de fer, c'est par ici que serait potentiellement la gare est-Var.

Comment on fait cela ? J'ai essayé de l'imaginer. Ce n'est qu'une imagination. J'avais Gonfaron ici. Je shunte Gonfaron soit rapide – et vous voyez que si je pars de Carnoules dans une ligne droite souterraine, j'arrive dans une belle ligne droite où je prends de la vitesse. Mais là, je mets quatre voies, bien sûr, donc il y a encore des dégâts collatéraux par ici. Ou bien, si j'arrive plus près de Gonfaron, je remonte et je vire. Si je longe l'autoroute, j'ai une ligne droite. J'ai simplement ce S avant l'échangeur. Je me débrouille pour le couper. Effectivement, je suis là en frontière de la Parguière, donc de l'arrêté de biotope, mais le long du couloir de nuisance. Et après, je me retrouve sur la ligne classique. Je suis le long de la ligne classique, dans l'axe de la ligne classique, donc quatre voies bien sûr.

Après, je me suis – je ne veux pas dire « amusé ». Vidauban : je suis dans la ligne classique, ici, donc quatre voies et pour le S de Vidauban, ici, j'ai deux solutions. Moi, j'en ai pris une le long de l'autoroute mais on aurait très bien pu imaginer passer comme cela avec des tunnels et passer comme cela pour frôler là et reprendre la ligne ici. Sachant qu'après, on remonte vers l'Estérel et ce n'est plus le problème du sillon permien, le sillon permien s'arrêtant ici à est-Var. C'est ce que vous trouverez dans le document que je vous ai projeté.

Si on peut revenir sur un commentaire de Monsieur GARRON, on revient plus en avant sur la partie de Solliès-Pont. C'est ce genre de discussions que nous aurons peut-être à faire si nous n'avons pas d'autre solution, si nous devons travailler sur ce sujet-là pour opter entre panachage ou ligne nouvelle.

Jean RAIMOND - Ce n'est pas ce qu'a demandé Borloo. C'est tracteur dans le champ.

Frédéric ROUX - Pour l'instant, je ne suis pas en train de vous dire que j'ai une recommandation. Je n'ai aucune recommandation. Je vous montre la problématique. Et là, qu'est-ce que vous avez ? Vous avez Solliès-Pont. Vous avez la remontée de la ligne le long de l'autoroute. Vous avez l'autoroute qui contourne Solliès, le passage au centre-ville de la ligne à deux voies. Tout un ensemble de lotissements et quand Monsieur RAIMOND parlait d'habitat diffus, vous pouvez regarder les photographies aériennes, c'est parfait. Je passe la parole à Monsieur GARRON.

André GARRON - Je vous reprecise un peu la situation géographique. Voilà La Farlède, voilà Solliès-Pont qui, vous le voyez, est déjà enserrée entre l'autoroute et la voie ferrée, qui date du XIXe siècle. Et plus au nord, la limite avec Cuers, au nord de notre zone d'activité ou future zone d'activité, quand vous aurez mis vos cartes à jour, Monsieur MICHEL. Vous voyez bien, d'abord, que la ligne classique, qui a été créée vers les années 1860, était initialement en dehors de la ville. C'est-à-dire que la gare, c'était un faubourg, qu'on appelait d'ailleurs faubourg Notre-Dame. C'était un faubourg en dehors de la ville. Maintenant, c'est une voie qui est dans la ville car au sud se sont développés des lotissements denses, d'une densité d'habitation très importante, ce qui fait déjà que pour cette seule raison, l'utilisation de la voie classique avec le doublement des voies est quasiment impossible car très destructrice.

La deuxième raison est plus technique pour RFF. Vous le voyez, on ne le voit pas très bien ici mais il y a un angle de 160 degrés à peu près, qui est incompatible avec la grande vitesse, avec au niveau de la ville (c'est plus en haut), ce n'est pas droit, sans compter (vous l'aurez peut-être remarqué) qu'il y a une pente de quelques degrés que les trains à vapeur avaient une grande difficulté à grandir à l'époque. Alors, cela peut aussi avoir une incidence sur la grande vitesse. Je vous dis cela comme ça, je pense que vos ingénieurs l'ont remarqué ou du moins, je l'espère.

Vous voyez qu'entre cette zone habitée de façon dense, qui se situe ici, vous voyez le hameau des Fillols, des Penchés plus au sud, et le relief des Maurettes, les Maurettes, c'est un genre de Piémont, c'est comme les Préalpes, c'est un petit relief de 150 à 200 mètres de hauteur, quand même, qui est une avancée des Maures. Donc, entre la zone très habitée, dans sa plus grande largeur, et ce piémont des Maurettes, il y a à peu près un kilomètre de ligne. Dans la plus grande distance. Cela va de 500 mètres ou 300 mètres au départ jusqu'à 1,5 kilomètre dans sa plus grande dimension, pour une moyenne d'un kilomètre.

Notre zone agricole est ici, entre la zone urbanisée et les Maurettes. La quasi-totalité, 660 hectares, et une bonne partie de nos espaces naturels, 300 hectares sur 600 et quelques.

Jean RAIMOND - Vos champignons ne sont pas du bon côté.

André GARRON - Cette plaine agricole est habitée, aussi, par les exploitants, bien sûr. Et à l'est, nous avons un habitat diffus que nous avons stoppé par le PLU car cela n'avait aucune signification, en termes d'économie d'espace et en termes urbanistiques. Mais enfin, il y a un habitat.

Pour nous, on ne peut envisager (je l'ai dit quand on est passé nous voir) le passage de la ligne à grande vitesse dans notre plaine. Ce n'est pas possible parce que nous, nous ne pourrions plus vivre à ce moment-là. Je vais vous dire pourquoi. Tout simplement parce que déjà, notre ville est coincée entre l'autoroute et la voie ferrée et nous allons créer une troisième interruption négative pour nous et nous détruisons par la même occasion tout notre espace agricole. Il existe. Certes, ce ne sont pas les AOC de Pierrefeu parce que nous sommes contaminés par la ville proche, par l'urbanisation qui a été sauvage à cet endroit. Mais je vous le rappelle, nous avons voté un PLU à l'unanimité le 19 mai 2011, il y a quelques mois, sous la menace de cette LGV. Nous avons fait (bien sûr, parce qu'il fallait avancer) comme si elle n'existait pas, en sachant très bien que si elle passait dans notre plaine, notre PLU deviendrait caduc. Le PLU est quand même un document opposable, qui s'aligne derrière des institutions d'Etat ou paraétatiques très proches, comme le SCOT. Nous sommes restés collés au SCOT, au PPM. Donc, juridiquement opposable. On a fait comme si la ligne n'existait pas. Quand même, c'est une histoire qui dure depuis 2005.

En 2005, nous avons vu des projets faits par des irresponsables ou des amateurs à qui on a demandé, sur une table de dessinateur, de faire un projet. Cela a été fait par l'AUDAT. Ce ne sont pas des spécialistes mais enfin, on a eu peur en voyant des hypothèses qui passaient recta dans la plaine ou alors, mieux, derrière les Maurettes, dans la vallée de Sauvebonne, ou rasant la ville. Cela est inacceptable pour nous.

Pour répondre à Madame de Cuers, nous restons formellement et authentiquement opposés à ce projet des Métropoles du sud qui n'aurait jamais dû exister. Et nous savons que s'il est venu au sud, ce n'est pas par hasard. Je rappelle qu'en 2005, le débat public s'est déroulé sur le projet nord. Il y avait des contestations locales parce que la gare Toulon-est était prévue à Cuers, mais c'était dans l'hypothèse du projet nord longeant l'autoroute, l'A7.

André GILLET - Non, c'était la gare de Cuers.

André GARRON - D'accord. La gare de Cuers, pour Toulon. Mais le projet, c'était un projet qui longeait l'autoroute, comme un doublement des voies classiques naturelles. Ensuite, c'est retourné très fugacement vers le sud (nous avons été très inquiets) avant de repartir vers le nord. On a dit que c'était gagné. Jusqu'à ce que Madame JOUASSAINS, maire d'Aix-en-Provence, fasse une manifestation qui a été écoutée. Avec bien sûr un avis favorable des élus « victimes », entre guillemets, car la voie se déplaçait du nord au sud, vers les Métropoles du Sud, pour traverser notre région.

Ce projet n'a jamais été soumis à enquête publique, ce projet-là, il nous a été imposé, nous n'en avons pas discuté. Du moins, ce projet a été lancé en fin de concertation, je m'en rappelle très bien, j'étais aux réunions. Il a été oublié pour ressurgir inopinément à la fin avec l'appui du Ministre Borloo et après la mission Cousquer.

Donc, pour nous, tout en restant opposés, si ce choix persiste, et se met en œuvre, ce qui semble être le cas puisque nous sommes dans des ateliers de concertation portant sur cette hypothèse (il y a simplement des modalités d'application qui restent à discuter encore, je l'espère, sans en être sûr), nous, nous ne pouvons pas admettre cette traversée de la plaine. Alors, nous nous calons sur les propos qu'a tenus le Ministre, dans sa lettre du 29 juin 2009, contemporaine de la décision de ce déplacement vers le sud et les grandes métropoles, en disant que dans tous les cas où l'utilisation, le doublement des lignes classiques ne pourrait se faire (c'est notre cas), seront privilégiés de façon massive les enfouissements. Vrai ou pas ?

J'espère que c'est la mission que vous avez eue puisque ce sont les termes du Ministre. Entre les termes du Ministre et la mission qu'on vous a faite... donc, j'aimerais bien connaître les termes exacts. J'espère que cette lettre de mission reflète les dires du Ministre, déjà.

Nicolas ALLA - C'est la même lettre.

André GARRON - C'est la même lettre. Bon. Donc, on est bien d'accord. Dans tous les cas, quand une ligne nouvelle en site propre doit être créée par impossibilité d'utiliser les lignes classiques, les solutions d'enfouissement seront privilégiées au maximum, pour ne pas dire exclusivement. Ce sont bien les termes de la lettre. Donc, c'est simple, nous proposons que les Maurettes ne soient pas contournées, soient franchies par un tunnel enfouissant. Alors, il y a plusieurs propositions, cela peut être trémie au départ, tranchée couverte ensuite et tunnel à l'entrée et idem dans l'ordre inverse à la sortie. Voilà la proposition de Solliès-Pont. Nous ne discuterons aucune autre possibilité. Nous « soutiendrons » – le terme est mauvais – nous n'accepterons contraints et forcés que cette hypothèse. Et derrière moi, il y a quand même 12 000 personnes ainsi que mes collègues de la CPG qui sont solidaires, ce qui représente quand même 30 000 citoyens. Et je peux vous dire que là, nous ferons à ce moment-là de la politique. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire. Merci de m'avoir écouté.

Jacques MICHEL - Avant de vous donner la parole, petite question pratique, tout le monde a-t-il signé la fiche d'émargement ? Sinon, je vous la fais repasser immédiatement. Merci.

Nicolas ALLA - Je vous propose de poursuivre sur ces logiques.

André GARRON - Quel est votre sentiment sur mon intervention ?

Nicolas ALLA - Je vous confirme que notre lettre de mission, c'est bien la lettre de Monsieur le Ministre. Donc c'est « vous veillerez à réemployer la ligne existante, l'emprise existante, et à défaut vous favoriserez les solutions d'enfouissement ».

André GARRON - Le terme exact, c'est « massivement ».

Nicolas ALLA - « Massivement les solutions d'enfouissement ». Vous le voyez, je suis à deux doigts de la connaître par cœur. Toute l'équipe la connaît aussi par cœur. Nous n'avons pas d'autre lettre de mission que celle-ci, rassurez-vous. Par contre, nous avons deux exposés ici. Je vous propose de prendre d'autres exposés ou des réactions sur ces aspects-là.

Louis VENTRE - Vous pourriez un petit peu baisser, parce qu'on arrive à Cuers, pour savoir comment cela se passe.

Jacques MICHEL - Je vais faire un commentaire. Ce n'est pas « comment cela se passe », ce sont les hypothèses de Monsieur ROUX.

Frédéric ROUX - Un commentaire.

Louis VENTRE - Nous sommes bien d'accord.

Frédéric ROUX - Toutes ces hypothèses et tracés ne sont que des hypothèses schématiques. C'est moi qui les ai faites pour illustrer une solution de compromis à mes yeux la moins dommageable. Elles n'impliquent en ce qui me concerne aucune adhésion à un quelconque scénario mis à la concertation. De toute façon, tout cela doit être affiné. Si on remonte un petit peu pour vous montrer Cuers, ici, on est partis tout droit, c'est une simple hypothèse, de façon à essayer de retrouver la ligne classique, mais il y aurait d'autres solutions (et on a regardé les photos aériennes avec tout l'habitat) qui, tout en bougeant des choses, pourraient permettre de faire la ligne verte comme cela et de revenir par ici. Donc, ne prenez pas cela comme la seule solution. Et là, ce que je voudrais montrer, ce que j'ai pensé, c'est que dans la commune de Solliès, il n'y a pas 36 solutions comme l'a dit Monsieur GARRON, il faut aller enfouir sous les Maurettes. Et après, c'est forcément une ligne nouvelle, parce que la ligne classique ne peut pas être à quatre voies, si on choisit de faire ce scénario. Et à un moment donné, j'ai montré comment on va retrouver la ligne classique comme cela ou comme cela et après, c'est un débat va mettre quatre ans à se débattre. Ou comment on peut faire une vraie ligne nouvelle, dont ceci serait le début, comment on peut faire une ligne nouvelle dans le reste du sillon permien en allant retrouver l'autoroute pour la longer.

Donc, ce que je vous montre là, c'est une simple hypothèse. Mais je suis à votre disposition personnelle, tout ce qu'on veut, avec tous mes outils de géographie, pour vous montrer toutes les contraintes.

Michel BOUISSON - Quoi qu'il en soit, tu me parles de ligne souterraine enfouie sous les Maurettes et tu vas ensuite parler de traversée de la dépression permienne, donc des territoires agricoles de la dépression permienne, en aérien, avec doublement des voies. Je peux vous dire que quoi qu'il en soit, les agriculteurs n'accepteront jamais ce passage, la solution par le territoire de la dépression permienne. C'est tout. A ce moment-là, les tracteurs sortiront, et ça, c'est sûr.

Frédéric ROUX - Je n'ai pas dit qu'il fallait passer par la dépression permienne. J'ai dit que si on passe et que s'il n'y a plus de tracteur dans deux ans, c'est peut-être une hypothèse. Mais je suis d'accord avec toi : ce n'est peut-être pas la bonne solution.

Jean RAIMOND - Quand Monsieur GARRON nous montre de schéma, j'essaie de comprendre ce que cela sous-tend. Est-ce que indirectement, RFF est en train, alors qu'on parle d'une motion où l'on s'oppose, RFF est en train de nous faire passer un troll qu'il va falloir gérer ? C'est une question.

Louis VENTRE - Exactement, ils sont en train de nous endormir. La seule solution qu'il faut qu'on accepte, c'est de refuser les quatre scénarios. Nous avons à nous en tenir là et à ne pas aller ailleurs.

Jean RAIMOND - Tout à fait. Parce qu'après, est-ce que cela va être proposé à l'enquête d'utilité publique comme des options principales ou des variantes, les tunnels ? Parce qu'à chaque fois que nous avons un souci, on nous dit qu'on va faire un tunnel. Parce qu'il y a une astuce, de passer tout cela en option et puis après, de dire qu'on n'a pas les sous et donc qu'on avait prévu de ne pas le faire. C'est le problème qu'ils ont à Toulon, en ce moment, avec le tramway. Donc, moi, je ne voudrais pas qu'aux Maurettes, on se retrouve avec un truc, Solliès-Pont, la vallée, ce sont des gens qui chassent la grive, le sanglier, qui vont chercher les champignons. Là, on est placés entre une autoroute et une voie ferrée, si elle n'est pas enterrée, c'est la fin du monde, on est bien d'accord.

Ilda DUCREUX - Je voulais savoir pourquoi RFF ne nous propose pas ce genre de documents avec les études qu'ils font actuellement. Je trouve que c'est quand même plus parlant que ce que l'on a actuellement. Et on pourrait vraiment discuter sur le projet, sur ce qui est discutable. Parce que c'est vrai que c'est plus parlant, même si on n'est pas d'accord avec ce qui est mis, ce genre de documents, c'est le plus parlant.

André GARRON - Je vais répondre à Monsieur RAIMOND. Moi, je regrette, je suis responsable. Je suis contre. Je le répète encore une fois. Je suis contre ces hypothèses que nous n'avons pas demandées. Mais quand même, si elles se réalisent, si on est obligés de passer par là, parce que s'il y a la ligne, on est obligés de passer à Solliès-Pont, vous le savez très bien, Monsieur RAIMOND, vous le savez très bien.

Jean RAIMOND - Non, tout à l'heure, on a vu un Y où on ne passait pas à Solliès-Pont.

André GARRON - Ecoutez, cela, ce sont des discours d'irresponsables opposants. Je regrette, il faut être précis là-dessus. Nous nous rejoignons sur l'essentiel : nous sommes contre une ligne LGV. Nous avons signé une motion que vous représentants signeront, il n'y a aucun doute là-dessus et aucune confusion. Maintenant, moi, je vous dis que je suis responsable devant la population. Nous sommes là, dans ces groupes de travail, c'est pour déterminer – nous, nous sommes contre, OK, nous l'avons déjà dit. Mais apparemment cela ne suffit pas : le travail continue, je vous le signale. Donc, si les choses continuent, et elles vont continuer, nous devons être en mesure d'apporter (moi, en ce qui me concerne) les alternatives les moins nuisibles et les moins toxiques pour la commune. Parce que si je ne le fais pas, qui va le faire ? Qui va le faire ?

Vous, vous dites « nous, on est contre ». Ce n'est pas suffisant. C'est bien, mais ce n'est pas suffisant. Cela, on peut le dire quand on est dans l'opposition.

Jean RAIMOND - Nous, nous allons faire la meute, derrière.

André GARRON - Mais moi, je suis contre aussi. Mais je vous dis : quand ils vont venir, qu'est-ce qu'on va dire ? Moi, je vais dire « vous venez, on ne vous a pas demandés, mais vous passez en dessous ». La plus grande partie de la commune ne sera pas impactée, l'habitat diffus ne sera pas impacté, on pourra toujours chasser la grive, ramasser les champignons, ce sera peut-être un peu plus cher mais nous restons dans la ligne et dans la lettre de mission qui a été donnée par le Ministre, qui a été décidée. Et là, nous sommes dans un problème éminemment politique.

C'est pour cela que j'ai été mandaté par les maires de la communauté de communes pour remplacer Monsieur ROUX, qui avait été mandaté au départ pour représenter les cantons, dont Solliès-Pont, au COTER. Je présente cela dans le groupe de travail, où c'est le lieu de le présenter, tout en restant contre la solution, il n'y a pas d'ambiguïté à mon avis. Il y a de la responsabilité, c'est tout. Je pose cette solution. Ce ne sera que cela ou rien et je relaierai cela au niveau du COTER et croyez-moi, cela remontera au Comité de pilotage. Voilà la position de la population de Solliès-Pont que je représente démocratiquement.

Gilbert PERUGINI - André, tu proposes une solution qui épargne Solliès-Pont mais tu ne regardes pas où aboutit ta ligne souterraine, un petit peu plus loin, en plein sillon permien, entre Pierrefeu et Cuers.

André GARRON - Quoi qu'il en soit, à la sortie de Solliès-Pont, elle sera là, la ligne. Quoi qu'il en soit. Soyons réalistes.

De la salle - Vous nous voyez demander l'enfouissement, aussi ?

André GARRON - Moi, je parle dans l'hypothèse où dans notre ville, on ne peut pas doubler les voies. Donc, on nous impose automatiquement une ligne nouvelle. Nous n'en voulons pas en aérien dans la plaine. Enfouissons-la, et à la sortie, qu'elle soit dans la plaine ou qu'elle soit enfouie, le problème sera le même à la sortie de la plaine de Solliès-Pont. Après Solliès-Pont, il y a Cuers, à vous le ballon. C'est tout. On n'aggrave rien, c'est ce que je veux dire, c'est tout.

Gilbert PERUGINI - Bien sûr. Regarde, Pierrefeu est là-haut, Cuers est là...

André GARRON - N'importe comment, on ne peut pas doubler chez nous. On ne peut pas doubler sur place. Donc, automatiquement, cela débouchera à côté, chez vous, à côté de la voie ferrée.

Louis VENTRE - Monsieur GARRON, c'est vrai, ce que vous dites, mais là, on arrive à chacun défendre son bout de lard.

André GARRON - Pas du tout.

Louis VENTRE - On arrive à chacun défendre son bout de lard. C'est ce qu'il ne faut pas faire parce que cela va nous diviser par rapport à RFF et ils passeront où ils voudront et ils vous feront et ils nous feront toutes les propositions pour nous amadouer et ils n'en tiendront aucune.

André GARRON - Monsieur, je n'impacte en rien le territoire de Cuers. Je dis simplement qu'à mon niveau, on ne peut pas doubler les voies.

Louis VENTRE - Vous nous faites une passe un peu basse.

André GARRON - Mais non, pas du tout. Quoi qu'il en soit, à la sortie, il y a un goulot, vous le savez très bien, entre la voie ferrée et les Maurettes, il y a 300 mètres à la sortie de Solliès-Pont dans la ligne de Cuers. Quoi qu'il en soit, les deux voies vont se retrouver là.

Louis VENTRE - C'est pour cela qu'il faut que vous soyez d'accord pour refuser les quatre scénarios.

André GARRON - Oui, mais ça, c'est une autre chose. On les refuse, on l'a dit. J'ai fait voter une motion le 29, je vous l'enverrai. On refuse ce qu'on nous impose, cela ne nous intéresse pas. OK ? Mais cela va se faire quand même, apparemment. Et dans ce cas-là, je travaille pour que ma commune soit la moins impactée possible, sans impacter plus Cuers après, pour autant. Cela n'a rien à voir. Parce que quoi qu'il en soit, on a retrouvé.

Frédéric ROUX - Dans le sillon permien, il n'y a pas quatre scénarios, il y en a deux : soit le panachage, soit la ligne nouvelle.

Bernard COUVERT - Un petit point d'éclairage. Si vous en êtes d'accord, je pense qu'on est tous obligés aujourd'hui de distinguer deux niveaux. Il y a un niveau sur le principe même des scénarios tels qu'ils vous sont présentés, liés au scénario Métropoles du Sud. Là, et on le relaiera dans les comptes-rendus, ce sera relayé en COTER, ce sera relayé en COPIL puisque c'est votre volonté, il y a une opposition que je pense clairement énoncée.

Et puis, il y a un deuxième niveau, qui est dans cette hypothèse-là... Pourquoi dis-je cela ? C'est parce qu'il ne s'agit pas simplement de dire qu'on passe plus au nord ou pas. Outre le fait que nous ne sommes pas mandatés pour cela, c'est que derrière, ce sont des choix qui nous dépassent, en tous cas, nous, qui nous dépassent, parce qu'ils sont liés notamment à la desserte de Toulon. C'est-à-dire que clairement, des scénarios qui passent au nord et qui laissent Toulon en cul de sac n'ont pas le même fonctionnement, n'ont pas le même sens, n'ont pas les mêmes avantages ou inconvénients. Et là-dessus, il y a eu un choix fort qui a été fait et dans lequel on travaille aujourd'hui.

Une chose, c'est de voir si vous, vous pouvez faire remettre en cause ce principe-là. Cela, c'est une chose. Je pense que l'autre chose, c'est : dans l'hypothèse où l'on reste sur ce schéma-là avec une desserte de Toulon, parce que c'était bien la commande du Ministre dont on parlait tout à l'heure. C'était bien aussi la commande du Ministre dans le cadre de laquelle on travaille. Donc je pense qu'il faut qu'on travaille, et je veux simplement vous garantir que là-dessus, sincèrement, tout est ouvert. Il faut qu'on travaille ensemble sur : comment faire les choses le mieux possible en épargnant au maximum les choses ? Sans non plus avoir l'hypocrisie de dire qu'on arrivera à faire une infrastructure nouvelle sans le moindre dommage. Il ne faut pas non plus se voiler la face.

Par rapport à cela, effectivement, vous avez raison de rappeler ce point de vue-là, vous citez la lettre du Ministre qui parle d'enfouissement massif. Il y a un moment où je pense qu'il faut aussi se dire les choses : c'est qu'effectivement, on pourrait se dire que la solution, c'est de faire Marseille-Italie en tunnel. Techniquement, je pense que mes collègues se feront un plaisir de l'étudier. Simplement, nous savons très bien que ce n'est pas réaliste. Donc, il faut aussi être capables, à un moment donné, d'être là dedans et de partager. C'est-à-dire qu'à chaque fois qu'il y a une difficulté, on impose le tunnel, on peut le dire. Et effectivement, la lettre permet de le faire. On sait très bien qu'on arrivera à quelque chose de pas réaliste à l'arrivée. Donc, il faut aussi être capables, à un moment donné, ensemble, de hiérarchiser les endroits où il faut le faire, parce qu'on estime que les enjeux sont majeurs, et les endroits où on peut passer en surface parce qu'on y arrive en maîtrisant les nuisances.

Je vous parle un peu franchement là-dessus. Je pense que, de la même manière qu'on parle d'agriculture, il ne s'agit pas de dire qu'on fait une ligne nouvelle (en tous cas, je ne crois pas que ce soit le message que j'ai entendu aujourd'hui) dans le sillon permien qui prendrait en écharpe tous les vignobles. Je ne pense pas (à mon avis, je vous parle plus en tant que technicien) non plus qu'on puisse considérer que la moindre emprise sur le terrain agricole équivaut tout de suite à une remise en cause générale de tout le système AOC. C'est là qu'il faut qu'on regarde et notamment pour trouver les équilibres. Ceci dit, effectivement, parmi les pistes, cela peut être dans certains cas d'essayer de passer par les collines pour essayer d'éviter les zones agricoles si on considère que l'enjeu majeur est là. C'est un peu cela qu'il faut travailler.

Je voulais juste apporter une précision sur la présentation de Monsieur ROUX. D'une part, on vous amènera, dans les prochains ateliers (mais le COTER a souhaité que ce soit un peu plus tard), nos éléments de réflexion sur les fuseaux. Ces éléments de réflexion, nous sommes en train de les construire notamment en entendant ce qui se passe aujourd'hui. Donc, c'est délibérément que nous ne sommes pas venus avec nos premières idées en disant « nous, on sait qu'il faut passer là » parce que vous nous auriez reproché à juste titre de ne pas vous écouter.

Nadine CHEVRET - Ce n'est pas le COTER qui a dit cela, c'est le COPIL.

Bernard COUVERT - C'est même le COPIL, oui, effectivement. Donc, l'engagement que nous prenons, nous, c'est d'entendre tout ce qui se dit aujourd'hui et ce qui se dira à la prochaine séance pour continuer à travailler avec les bureaux d'études sur les possibilités techniques et pour traduire ce qu'on peut se dire en solutions techniques, pour vous apporter des choses qui intègrent déjà ce qu'on s'est dit en séance.

Juste une remarque sur la contribution de Monsieur ROUX, bien évidemment, elle n'engage que lui et elle est déjà très précise. Donc, attention là-dessus, c'est-à-dire que ce sont des idées. Globalement, je pense que nous sommes d'accord pour reconnaître que c'est une analyse globalement pertinente, qui donne des indications intéressantes sur des possibilités ou pas. Il y a un point où je me permettrai de corriger, pour lever toute ambiguïté, c'était sur votre interprétation de l'incidence de la position de la gare de Toulon sur les tracés. A peu près d'accord avec vous sur le fait que Toulon-centre permet ensuite d'être à peu près dans l'axe. D'accord avec vous sur le fait que Toulon-est, mécaniquement, on a une arrivée perpendiculaire, et donc qui nécessite – alors après, dans le détail, il faudrait affiner mais globalement, je pense que ce que vous avez montré, dans l'esprit, est assez fidèle techniquement. Par contre, je veux nuancer sur Toulon-ouest. Parce que sur Toulon-ouest, aujourd'hui, on a toute latitude dans la réflexion pour savoir où sortir notre tunnel et on peut très bien imaginer qu'il sorte plus au sud de façon à rejoindre les voies ferrées existantes, puisque l'objectif est d'utiliser les voies existantes. Et donc, à ce moment-là, je pense qu'aujourd'hui, Toulon-est n'implique pas du tout les mêmes choses en termes d'impact sur le territoire. C'est juste ce point-là qui me paraît important pour ne pas biaiser la discussion.

Bernard RIQUE - Je voulais juste dire qu'au niveau de Cuers, par contre, comme je l'ai montré tout à l'heure dans les graphiques, on a déjà des vitesses de circulation qui sont relativement élevées. On n'est pas dans des centres urbains aussi denses. La voie ne passe pas dans des centres urbains aussi denses. L'idée de doubler la ligne existante sur pratiquement une bonne partie du territoire n'est peut-être pas forcément une idée qu'il faut rejeter aujourd'hui. Parce que l'avantage de se mettre dans un doublement de la ligne existante, c'est d'abord, on n'agrandit, comme je l'ai dit tout à l'heure, que d'une dizaine ou une quinzaine de mètres, ce n'est pas énorme. Une quinzaine de mètres, l'élargissement.

Michel BOUISSON - Non, c'est du 25-30 mètres minimum.

Bernard RIQUE - Non, attendez. On revient. Une infrastructure normale, à deux voies, suivant les vitesses, elle va faire entre 12 et 15 mètres. D'accord ? Cette infrastructure, quand on y ajoute les fossés de part et d'autres, les talus de part et d'autres, vous comptez en moyenne entre 30 et 50 mètres. Quand vous rajoutez la totalité de l'impact de ces infrastructures, parce qu'il faut déniveler, il faut créer des voiries latérales, on est souvent autour de 80 ou 100 mètres. OK. Mais quand vous avez déjà une infrastructure qui fait douze mètres et que vous venez rajouter deux voies, vous ne rajoutez que douze mètres. Le reste reste pareil. L'assainissement, les fossés, ils étaient là, ils vont se retrouver là mais ils ne vont pas augmenter l'emprise. Les talus, ils étaient là : ils vont se retrouver là, ils ne vont pas augmenter l'emprise.

Michel BOUISSON - C'est une vue de technocrate. Mais sur le terrain, cela ne se passe pas du tout comme cela. Une ligne nouvelle, c'est 7 hectares au kilomètre, c'est-à-dire 70 mètres.

Bernard RIQUE - Une ligne nouvelle, je suis bien d'accord. Mais une ligne accolée, deux voies nouvelles à côté des autres, non, ce n'est pas le cas.

Michel BOUISSON - De 70, on ne va pas passer à 12 même avec un doublement de voies, ce n'est pas possible. Dans la réalité, cela se passe tout à fait différemment.

Bernard RIQUE - Je ne veux pas dire que de 70, on passe à 12. Je veux dire que par rapport à l'emprise d'aujourd'hui, j'augmente en gros de 12 mètres. C'est tout. Plus les passages à niveau (PN). Je suis d'accord. Avec vous, il faut regarder au cas par cas les PN. C'est vrai que les PN peuvent avoir un enjeu. Par contre, si vous voulez, on n'augmente que de 12 mètres. Donc, à Cuers, c'est peut-être envisageable. Ce sont des éléments qu'il faut regarder. Le gros avantage que je vois dans l'utilisation le plus possible de la ligne existante, c'est qu'on s'appuie à ce moment-là sur une trouée qui existe. C'est-à-dire qu'OK, il y aura peut-être de l'emprise, mais on ne fait pas de déstructuration supplémentaire. Parallèlement, on peut presque dire aussi que si on fait l'aménagement, il va peut-être y avoir des protections phoniques ou autres, si vous voulez, qui vont protéger la totalité. Donc, il y aura peut-être même une amélioration par certains côtés. Il faut bien que vous l'ayez en tête. Je ne veux pas vous pousser dans une direction ou une autre mais je veux vous dire simplement que ce n'est pas forcément tout noir, comprenez-le.

Michel BOUISSON - Une question technique : est-il prévu, dans le cadre d'une ligne nouvelle, des protections ? Des barrières ?

Bernard RIQUE - Si vous voulez, aujourd'hui, il y a une loi sur le bruit qui est une loi...

Michel BOUISSON - Je parlais de grillages.

Bernard RIQUE - Oui. Pour toutes les lignes supérieures à 200 kilomètres, il y a une obligation de fermeture des voies.

Michel BOUISSON - Donc, il y a aussi l'encadrement de l'existante et de la nouvelle.

Bernard RIQUE - Il y a la clôture, je suis d'accord avec vous. Il y a l'épaisseur de la clôture. Les pistes, elles, sont intégrées déjà.

Jacques MICHEL - Je résume un peu ce qu'a dit Bernard. Il dit que s'il y a une emprise, aujourd'hui, une plateforme qui fait plus de 15 mètres, c'est cela ? L'emprise totale fait, on va dire, 70 à 80 mètres. Si on met une deuxième plateforme de 12 à 15 mètres, on va peut-être passer à 85-90 mètres en tout mais on ne va pas faire une deuxième emprise de 80 mètres. Donc, on va passer de 70 à 85 mètres.

Michel BOUISSON - Il n'y a pas 80 d'utilisés par la SNCF, quand même. Même si elle est propriétaire, elle ne l'utilise pas.

Bernard RIQUE - Puisque vous posez une question précise, je m'engage si vous le voulez à vous apporter lors de la prochaine réunion une réponse précise. On regardera un profil en travers, ce qu'on appelle un profil en travers-type d'une voie ferrée à deux voies et un profil en travers-type, avec la position des caténaires etc. d'une voie ferrée à quatre voies. Et puis on verra, et je vous mettrai noir sur blanc sur un schéma l'augmentation de l'emprise. Voilà, c'est tout.

Nadine CHEVRET - Il est regrettable, pour en revenir à ce que demande Monsieur BOUISSON, nous avons en tant qu'association un peu harcelé RFF pour qu'aujourd'hui, ou même préalablement, nous avons demandé l'emprise de Réseau Ferré de France sur le domaine ferroviaire, plus particulièrement aujourd'hui sur le sillon permien. On nous a dit que ce n'était pas possible. Pourtant, nous avons vu l'appel d'offres d'un bureau d'études dites « topographiques » qui a en charge de faire cette étude.

Tout bêtement, nous sommes allés à la mairie de Cuers qui, bien gentiment, nous a fait parvenir – enfin, nous avons pu avoir un document que nous aurions aimé avoir et peut-être que les gens auraient pu comprendre, plutôt que de perdre du temps à discuter sur des choses en l'air, on aurait

pu voir effectivement ce que peut représenter une emprise ferroviaire sur un domaine précis. C'est regrettable.

Bernard FILISETTI - Je voulais simplement signaler que peu importe où va passer la ligne dans le village, je dis que ce serait la mort économique du monde agricole et la fermeture de la cave coopérative de Pignans. Donc, il y aurait 20 à 30 viticulteurs qui se retrouveraient au chômage, avec des impossibilités de retrouver des terres sur les communes de Pignans et de Carnoules aussi, je pense, parce que ce n'est pas large. Comme il n'y a plus de terre dans le secteur, où irons-nous ? Au Thoronet ? Faire quarante kilomètres en tracteur pour aller travailler ? Je vous pose la question.

Guy GASPERINI - Je voudrais peut-être ajouter quelque chose. Actuellement, le département du Var est le département le plus touristique de France, d'après ce que j'ai compris. Les gens viennent nous voir, pourquoi ? Pour boire le rosé, peut-être, je veux bien l'admettre. Mais en plus du rosé, ils viennent parce que le paysage est agréable, parce que ce n'est pas bétonné comme dans les Alpes-Maritimes ou dans les Bouches-du-Rhône. Alors faisons attention de ne pas faire des travées, des tracés qui nous détruisent tout et qui ne permettent plus aux viticulteurs de vivre. J'approuve totalement ce qu'a dit Madame MARCEL tout à l'heure. Si le viticulteur est amputé de sa production, il risque de laisser ses terres à l'abandon ou alors de les livrer à la production et cela deviendra tout bétonné. Et le but du département du Var, qui est un département touristique, risque d'être perdu à ce moment-là. Donc, le TGV, c'est bien, mais on peut y venir, dans le Var, en petite vitesse. On est là pour plaisanter, pour s'amuser.

Max BASTIDE - Cela fait bientôt quatre heures que nous discutons sur quatre projets qui, apparemment, n'intéressent pas la majorité des personnes ici présentes. Il nous reste encore deux heures à discuter. La prochaine réunion, c'est le 5 octobre. Va-t-on, le 5 octobre, continuer à discuter sur les quatre projets qui ne nous intéressent pas ? Il vient de circuler un papier que quelqu'un va lire, je pense, si tout le monde en est d'accord. Est-ce que l'on va pouvoir discuter sur le projet que l'on demande, sur un tracé alternatif ou pas ? Ou va-t-on perdre notre temps à discuter, comme nous l'avons fait un peu aujourd'hui, sur des questions qui n'intéressent pas la majorité des personnes présentes ?

En ce qui concerne Puget-Ville, la semaine prochaine, nous avons un Conseil municipal. Nous allons délibérer en nous opposant aux quatre scénarios et en demandant effectivement qu'il y ait un autre projet alternatif qui nous soit proposé. Voilà la position de Puget-ville. Car évidemment, nous ne voulons pas que notre territoire soit encore une fois balaféré avec une nouvelle ligne dans la plaine des Maures. Puget-ville, c'est un territoire de 1 000 hectares classé en AOC. On ne veut absolument pas que notre viticulture en souffre. On est là aussi pour défendre les viticulteurs. Mais il n'y a pas que les viticulteurs, mais de l'habitat aussi qui risque d'être touché. Il faut quand même le dire : il n'y a pas que la viticulture que l'on soutient, mais il y a de l'habitat et un environnement important, bien sûr. Donc, voilà, nous sommes tout à fait hostiles à ce qui est proposé aujourd'hui.

Christian DAVID - On dit toujours « on va faire remonter la motion aux divers comités ». Je ne sais pas quel est votre sentiment mais moi, je n'ai pas eu le sentiment que cela allait servir à grand-chose. Oui, ils sont sympathiques, nos interlocuteurs, ils vont faire remonter, ils sont dans la mission qui leur est confiée. Comment va être appréhendée notre motion, en haut ? Quels moyens de pression, en dehors du papier que nous sommes en train de signer, faudra-t-il mettre en œuvre pour être réellement entendus ? J'ai vraiment le sentiment qu'en haut, tout est décidé, qu'on nous consulte pour savoir si on passe à gauche ou à droite de la voie existante. Et qu'en haut, de toute façon, les affaires sont conclues et il n'y a plus vraiment de marge de manœuvre. Nous pourrions peut-être réfléchir à une solution un peu plus lourde, je ne sais pas laquelle, mais réfléchir vraiment à une solution qui impacte plus réellement ces grands décideurs qui ont pensé que cela pourrait être bien pour eux sans penser obligatoirement que cela pourrait être bien pour nous.

Jacques MICHEL - Quelqu'un veut intervenir, encore ? Je propose à Bernard, ou Nicolas, de faire une petite synthèse des points d'aujourd'hui.

Nicolas ALLA - A titre de synthèse, je propose – il y a la motion qui a tourné. Pour que les choses soient complètement claires et transparentes, je proposerai à la personne qui a la feuille dans les mains qu'elle veuille bien la lire. Comme cela, on en prend connaissance tous ensemble. Je ne sais pas qui a le papier, qui veut bien le lire ?

Christian DAVID - Il va falloir se prononcer. Peut-être qu'elle ne conviendra pas à tout le monde. Je ne sais pas, j'en ai pris connaissance, j'ignore qui l'a rédigée. « Le groupe de travail sillon permien rejette les quatre scénarios retenus par le Comité de pilotage, dénonce une concertation qui ne respecte pas la charte validée par le Comité de pilotage, demande que les délais de concertation prévus dans la Charte soient respectés (on pourrait peut-être compléter « et donc prolongés de la durée nécessaire » parce que c'est bien trois à cinq mois minimum qu'il faudrait pour étudier à fond les choses), demande que soient étudiées des solutions alternatives respectueuses du territoire pour une véritable desserte ferroviaire du Var, dénonce la qualité des documents remis et la non-mise à dispositions préalable des éléments de la méthodologie. »

Nicolas ALLA - Vous êtes totalement libres d'écrire ce que vous voulez. Il y a un point sur lequel je réagis fortement, parce que là, c'est pleinement notre responsabilité, c'est la phrase où nous n'aurions pas mis en œuvre la charte de concertation. Là, je souhaiterais qu'on en discute. Quels sont les points, d'après vous, qui ne sont pas mis en œuvre ? Pour nous, nous nous targuons d'avoir à ce jour...

Frédéric ROUX - C'est la durée. La concertation devait débuter en juin.

Nicolas ALLA - D'accord, c'est l'article sur la durée. Alors je vous demanderai formellement que vous cibliez, dans ce cas, l'article de la charte. La phrase « RFF n'a pas mis en œuvre la charte de la concertation » me gêne. Si c'est aussi général, c'est faux alors que vous pointiez « l'article de la charte sur le calendrier prévisionnel ».

Jean-Pierre MALASPINA - Au nom des usagers, je voudrais quand même intervenir au sujet de cette concertation. C'était mal parti mais honnêtement, depuis début septembre, je note des efforts de la part de RFF. Nous avons fait une contre-proposition. Ils en discutent sérieusement. Moi, je vous invite, plutôt que d'être archi-négatifs comme vous l'êtes aujourd'hui, à faire des contre-propositions pour chacune de vos communes pour que cela impacte au minimum tout ce que vous défendez.

Michel BOUISSON - Nous les avons faites.

Jean-Pierre MALASPINA - Si vous les avez faites, discutez-en ensuite en réunion de travail comme nous l'avons fait pas plus tard qu'hier avec les gens de RFF.

Michel BOUISSON - Nous ne le pouvons pas.

Jean-Pierre MALASPINA - C'est pour cela, moi, je suis désolé, je ne signerai pas cette motion parce que la phrase sur la concertation n'est pas vraie.

Jean RAIMOND - Ici, on est dans le sillon permien. Vous n'êtes pas dans le sillon permien, la FNAUT, vous êtes à Toulon.

Jean-Pierre MALASPINA - Excusez-moi, moi, je travaille sur l'ensemble du département. D'accord ? Je suis peut-être à Toulon mais j'ai la vision globale du département. Vous, de Solliès, vous étiez bien à Toulon hier : c'est pareil.

Jean RAIMOND - C'est parce que Toulon est coupée en deux, Solliès est coupée en deux, comme le maire l'a dit, sur les deux groupes. Vous n'êtes pas légitimes dans le sillon permien, la FNAUT.

Nicolas ALLA - Monsieur BOUISSON, par contre, excusez-moi mais je n'ai pas tout mémorisé. Vous évoquez, en réponse à Monsieur MALASPINA, vous avez formé une contre-proposition, un contre-projet.

Michel BOUISSON - Cela, depuis très longtemps, depuis le début du sujet.

Nicolas ALLA - Ce que vous évoquiez tout à l'heure, c'est le projet consistant à passer par Brignoles.

Michel BOUISSON - Ce n'est pas de passer par Brignoles. C'est une autre conception des transports dans le Var. Tout simplement une autre perception, une autre approche. Nous, nous sommes partis du territoire. Nous nous sommes dit qu'en bas, il y a une ligne, c'est la ligne historique, et qu'en haut il n'y a rien. Actuellement, tout le centre-Var est uniquement desservi par le routier et il n'a pas d'autre possibilité. A partir du moment où il nous faut créer un deuxième axe, car il faut créer un deuxième axe, nous en sommes conscients, il faut sécuriser un seul axe, parce que le Var est le seul département qui ne soit traversé que par une seule ligne. Donc, il est logique qu'il y ait une deuxième ligne dans le Var.

Mais cette ligne, si elle doit servir la grande vitesse, doit servir aussi les déplacements quotidiens et donc les territoires qu'elle va traverser. Le territoire qu'elle va traverser, c'est le Var. Si elle le traverse et qu'elle ne lui apporte rien, elle sera refusée, que ce soit en haut ou en bas. Si elle le traverse mais qu'elle apporte une desserte et un réel service, à ce moment-là, il y a une autre approche et une autre discussion. C'est-à-dire que la deuxième ligne qui doit être ouverte est effectivement nécessaire. Mais est-ce qu'elle doit être obligatoirement une LGV ?

Nous, nous disons non. Nous disons qu'une ligne classique peut très bien répondre à toutes les problématiques soulevées et en plus et surtout desservir les territoires traversés. A partir de là, nous avons défendu cette solution alternative durant tout le débat public. La mission Cousquer est passée là-dessus et a dit qu'on n'en parle plus. c'est un point de vue. Mais ne serait-il pas logique, peut-être, d'y revenir ? Parce que pour nous, cette proposition, c'est de la pure logique et elle est acceptable parce qu'elle répond réellement à un service qui est nécessaire. Quand vous nous dites « on ne fait pas de proposition », on en a fait, des propositions. Mais nous ne pouvons pas faire de proposition sur les scénarios qui nous sont proposés parce que ces scénarios-là ne nous conviennent pas du tout et on ne peut pas les accepter. Donc, nous ne pouvons pas amender des scénarios en disant qu'il vaut mieux passer là ou passer là parce que cela, cela ne nous correspond pas, tout simplement.

Jean-Pierre MALASPINA - Ce que vous n'arrivez pas à comprendre, c'est qu'on est dans le cadre du MDS et que cela, on ne pourra plus en bouger parce que c'est une décision ministérielle.

Jacques MICHEL - Pourriez-vous préciser globalement le tracé de cette ligne classique ?

Michel BOUISSON - Non seulement je pourrai vous le préciser mais je pourrai vous amener la prochaine fois tout ce qu'on a sorti sur cette ligne lorsqu'on l'a proposée. Pour nous, il s'agit de dire que Nice a besoin d'une desserte rapide vers les autres grandes métropoles de France et Paris en particulier. Si on regarde simplement une carte, la ligne moderne LGV qui va partir de Nice est qui va arriver jusqu'à l'est-Var est nécessairement une LGV parce qu'en bas, on a une desserte qui est satisfaisante, donc on n'a pas la possibilité de faire autre chose, on fait une LGV jusqu'à est-Var.

De est-Var jusqu'à Aix-Arbois, on a tout un territoire qui s'appelle le centre-Var et qui, pour le moment, n'est pas desservi puisque de est-Var, la ligne actuelle passe par Toulon et Marseille. Le déplacement rapide sur Nice peut très bien se faire par ce centre-Var, une ligne nouvelle classique à 220 kilomètres par heure, je le répète, qui passerait par Brignoles, Saint-Maximin, et qui rejoindrait Aix-Arbois. Avec réouverture des gares de Saint-Maximin et Brignoles pour le moins, qui permettrait en même temps une desserte de tout le centre-Var. Le Niçois, qui est rapide sur Paris, n'a plus besoin de faire le détour par Toulon et le cul-de-sac de Marseille. Il est facile pour RFF de

calculer le temps qui va être gagné. Ce ne sera pas un temps équivalent à celui d'une LGV, je le concède, mais ce sera un gain de temps très largement appréciable. Pour la grande vitesse, ce sera aussi la sécurisation du réseau puisqu'on aura l'ouverture d'un deuxième axe qui fait cruellement défaut actuellement, c'est vrai, mais ce sera également une desserte locale très importante qui permettra aux Brignolais, à l'habitant de Saint-Maximin de se déplacer, comme il le fait actuellement par la route, il pourra le faire par le train, au niveau de Marseille ou au niveau de Toulon, si dans le même temps on intègre la réouverture de Brignoles et Carnoules. Simplement. Voilà.

Max BASTIDE - Concernant la charte, la phrase était « demande que le délai de la concertation prévu dans la charte soit respecté. »

André GILLET - Moi, je voudrais réagir parce que je crois qu'effectivement, en fabriquant des groupes de travail territoriaux, on allait inmanquablement tomber sur la logique sur laquelle nous sommes aujourd'hui. C'est-à-dire que chaque groupe de travail territorial défend sa zone sans forcément cohérence avec les décisions qui sont prises dans les autres groupes territoriaux. Est-ce qu'il était possible de faire autrement ? Je ne sais pas. RFF a organisé le débat comme cela.

Moi, je ne signerai pas parce qu'on parle dans une phrase qu'il faut une solution alternative qui assure une véritable desserte ferroviaire du Var. Or si l'on prend la solution que vous proposez, Monsieur BOUISSON, on met complètement hors jeu la première métropole du Var, qui est Toulon. C'est-à-dire que Toulon se trouve complètement hors jeu par rapport à la grande vitesse et la desserte de Toulon par les moyens modernes qu'offre la LGV sera forcément très réduite par rapport à ce qui nous est proposé aujourd'hui. C'est pour cela, d'ailleurs, je le rappelle, que le Comité de pilotage et le Ministre, à l'époque, ont décidé qu'on desserve en ligne, en continu, les grandes métropoles de PACA. Cela, c'est le premier point.

Le deuxième point sur lequel je voudrais réagir, c'est par rapport à ce que j'ai entendu sur la viticulture. Je m'étonne quand même que la Chambre d'agriculture, qui défend très bien le sillon permien, ne défende pas également les vignobles qui sont entre Le Luc et si on va jusqu'à l'Arbois, la limite du Var du côté de Pourrières. Parce qu'il me semble qu'il y a là aussi des enjeux viticoles importants. Et des grandes caves avec des labels AOC, avec des coteaux d'Aix, sont aussi concernées par ce tracé. Cela, c'est le premier point. Le deuxième point, c'est qu'il faudrait peut-être relativiser. Quand on regarde le sillon permien, c'est 40 kilomètres. Sur les 40 kilomètres, en prenant les chiffres que vous citez tout à l'heure, et en tenant compte qu'on va faire des tunnels à certains endroits, effectivement, c'est ce qui est proposé par RFF, on va amputer au maximum le vignoble de l'ordre de 100 à 150 hectares au grand maximum, s'il est amputé. Il y a peut-être des solutions qui l'évitent en grande partie dans certaines zones.

Je voudrais quand même signaler que quand on a fait les études au niveau de l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulonnaise, et qu'on a fait une rétrospective sur en gros les quinze dernières années, en dehors de toute LGV, le territoire agricole du Var, il a perdu 15 000 hectares pour être livrés à la construction. Je voulais citer ces deux chiffres car c'est quand même significatif. D'un côté, 150 à 200 hectares, de l'autre côté, globalement, l'agriculture – pas que le vignoble, l'agriculture et la viticulture, l'ensemble des deux, pour des raisons forcément nobles, peut-être qui permettaient de survivre, qui permettaient de ceci ou de cela pour certaines exploitations en difficulté, ont vendu à l'urbanisation 15 000 hectares.

Michel BOUISSON - Est-ce que je peux répondre à Monsieur GILLET ? Juste un mot. Monsieur GILLET, effectivement, Toulon serait à l'écart. Croyez-vous vraiment que Toulon serait à l'écart de la grande vitesse ? Toulon est déjà desservie par la grande vitesse.

André GILLET - Elle est desservie par des Canada Dry. C'est-à-dire que les trains ont la couleur du TGV mais qu'ils arrivent à petite vitesse.

Michel BOUISSON - Toulon, effectivement, gagnerait peut-être quelque chose par la grande vitesse. Mais est-ce que les sommes en jeu valent ce que gagnerait Toulon ?

André GILLET - Ce n'est pas qu'un problème de temps mais un problème de fréquence. On vous a montré les réticulaires. Quand vous faites passer, il dessert Toulon en antenne, Toulon devient la banlieue est de Marseille. Elle est desservie en antenne par un certain nombre de TGV. Cela veut dire qu'on divise au moins par deux, en gros, sinon plus, le nombre de dessertes. Cela veut dire que pour aller à Nice, on est fortement pénalisés et ce n'est pas 10 minutes, là, c'est 35 minutes qu'on perd d'une part. Et d'autre part, si on veut développer des TER, vous dites tous qu'il faut favoriser les domicile-travail – si on veut développer des TER avec pour cœur de l'agglomération Toulon, c'est-à-dire si on veut relier Carnoules, Puget-ville, Pignans, Gonfaron à Toulon, Hyères, ainsi de suite, par un réseau de TER, sans changer de train à Toulon, il faut absolument qu'on ait une cohérence et une toile d'araignée de TER qui partent de Toulon, comme elle part de Marseille ou de Nice de l'autre côté. Et pour le dynamisme de l'agglomération, c'est indispensable. Et si on veut faire cela, on ne peut pas le faire sur le réseau existant, qui est saturé. Il faut bien rajouter des voies.

Michel BOUISSON - Exactement.

André GILLET - Donc, dans votre schéma, il faudrait d'une part investir dans une voie nouvelle au nord, faire une antenne LGV qui arriverait à Toulon si on suit les propositions de Monsieur ROUX et en plus mettre deux fois quatre voies sur une partie du réseau actuel.

Michel BOUISSON - Pourquoi faire ?

André GILLET - Pour desservir les TER qui convergeraient vers Toulon.

Nicolas ALLA - C'est là qu'on retrouve des coûts équivalents.

André GILLET - C'est cela, qu'il faut arriver à voir.

Michel BOUISSON - Non, parce que vous avez une ligne, déjà, en centre-Var, qui supprime la saturation de la ligne Sud.

André GILLET - Elle ne supprime que les TGV.

Michel BOUISSON - Pas que les TGV.

André GILLET - Si, pratiquement.

Michel BOUISSON - Non.

André GILLET - Vous avez un problème de clientèle. Il faut savoir que les TGV, c'est un TGV double, et qu'un TGV double, il ne peut pas partir uniquement de Toulon parce qu'il n'y a pas assez de potentialité pour en fabriquer suffisamment dans la journée. Donc, la LGV, il faut qu'elle commence à Nice, qu'elle s'arrête à Toulon et après, mettons, qu'elle parte sur Paris. Ou qu'elle démarre de Toulon, qu'elle prenne des gens sur Marseille et qu'elle aille à Paris. Ou éventuellement, qu'elle fasse Nice-Marseille-Paris. Mais une seule métropole comme Toulon, qui à terme fera 500 000 ou 550 000 habitants, ne peut pas justifier à elle seule plus de deux TGV par jour. C'est cela, qu'il faut comprendre. Donc, on est bien obligés d'être raccordés à la LGV à l'est comme à l'ouest. Je laisserai RFF s'exprimer là-dessus.

Nicolas ALLA - Tout à fait. C'est là que vous retrouvez des problèmes similaires. C'est-à-dire que vous avez raison de dire que la ligne nouvelle tracé Côte d'Azur seule coûtait moins cher. Mais lorsque vous rajoutez le coût de ce qu'il faut faire pour remettre Toulon, 550 000 habitants, dans ce chapelet de métropoles, quand vous ajoutez ce coût-là, comme l'a exprimé Monsieur GILLET, vous arrivez à des coûts complètement équivalents. C'est-à-dire que vous avez 10 milliards d'euros plus 5 milliards d'euros d'un côté et 8 milliards d'euros de l'autre côté plus 7 milliards d'euros. Vous arrivez au même coût. La différence, c'est que vous n'avez pas du tout le même

résultat comme le disait Monsieur GILLET. Dans votre solution, vous laissez 550 000 habitants en dehors du chapelet de métropoles que sont Montpellier, Marseille, Nice, Cannes, Gênes, Barcelone et voilà.

André GILLET - Et l'espace agricole à l'horizontale entre Le Luc et Pourrières ou autres, à la limite des Bouches-du-Rhône, j'aimerais que l'agriculture soit prise en compte.

Michel BOUISSON - L'agriculture vous répondra certainement. Monsieur GASPERINI le fera certainement. Mais dans la solution que je préconisais, il y a aussi l'utilisation du réseau existant Carnoules-Gardanne.

André GILLET - Carnoules-Gardanne n'est pas à la dimension.

Nicolas ALLA - Le Carnoules-Gardanne n'a pas les mêmes caractéristiques.

Michel BOUISSON - Non, mais il a une emprise au sol. Il peut servir de support, bien souvent.

Nicolas ALLA - Très peu.

Guy GASPERINI - Je suis un peu surpris par les chiffres que vous annoncez, Monsieur. Vous dites que l'appellation – la viticulture a cédé 15 000 hectares.

André GILLET - Non : l'agriculture et la viticulture. L'ensemble des deux.

Guy GASPERINI - En viticulture, actuellement, l'appellation Côtes de Provence représente 20 000 hectares. Alors, si on en a déjà perdu 15 000, excusez-moi mais ce n'est pas vrai, c'est faux, cela.

André GILLET - L'ensemble. Attendez, on ne se comprend pas. Que vous ayez 20 000 hectares aujourd'hui, c'est normal parce que vous avez fait des progrès, vous avez amélioré la qualité du vin, vous avez sélectionné les parcelles.

Guy GASPERINI - Ça oui, merci de le dire.

André GILLET - Je reconnais les efforts qui ont été faits sur la viticulture varoise. Ce n'est pas cela, mon problème. Je dis que les mêmes efforts ont été faits dans la vallée de l'Argens.

Guy GASPERINI - C'est la deuxième chose sur laquelle je vais vous répondre.

André GILLET - Je dis simplement, parce qu'on l'a vérifié sur photos aériennes, on ne peut pas se tromper, sur ces photos aériennes. Il y avait des zones qui étaient cultivées, qui ne le sont plus. Il y a des zones qui ont été défrichées.

Guy GASPERINI - Mais pas en Côtes de Provence, je suis désolé.

André GILLET - On n'a pas dit « en Côtes de Provence ».

Guy GASPERINI - Moi, je suis là pour défendre principalement la viticulture.

André GILLET - Avait, il y a quinze ans, vous n'aviez pas la dénomination AOC.

Guy GASPERINI - Si, il y a 30 ans que nous avons la dénomination AOC.

André GILLET - Vous aviez la dénomination AOC mais pas sur le même périmètre.

Guy GASPERINI - Pourquoi ? Mais si, Monsieur. Vous ne connaissez pas les trucs, alors. Je suis désolé.

André GILLET - Si.

Guy GASPERINI - Non, cela fait trente ans que je suis dans le coup au syndicat des Côtes de Provence, moi.

André GILLET - L'appellation Côtes de Provence, aussi, son périmètre n'était pas le même.

Guy GASPERINI - Si. Il y a 60 000 hectares délimités en Côtes de Provence.

André GILLET - Nous sommes d'accord.

Guy GASPERINI - Il y en a qui sont en colline, qui sont implantables. Mais l'appellation Côtes de Provence représente 20 000 hectares depuis 1977 en AOC. En ce moment, nous sommes en train de progresser dans les appellations de terroir. Vous ne savez peut-être pas ce que c'est qu'une appellation de terroir, mais cela demande énormément de travail pour arriver à valoriser notre terrain, ne serait-ce que du côté de Pierrefeu, de Cuers, de la Sainte-Victoire etc. Chacun essaie de valoriser cela. Je ne vais pas vous expliquer aujourd'hui tous les règlements qu'il faut pour faire cela, mais c'est énorme.

Vous dites qu'il y a des vignes du côté de la Sainte-Victoire. Je le sais puisque je les défends eux-mêmes. Je n'ai jamais dit qu'il fallait que le train ne passe pas par Toulon et qu'il devrait passer là-haut. Je dis que pour traverser le Var, qui est un département tranquille et paisible, on n'a pas besoin de le faire à 300 kilomètres par heure, tout simplement.

André GILLET - Sur cela, nous sommes d'accord.

Guy GASPERINI - Je défends tout autant les gens de la Sainte-Victoire que les gens de Cuers, que les gens de toute l'appellation et même des vins de pays et de l'agriculture en général. Si je suis à ce poste-là, ce n'est pas pour plaisanter. Je plaisante parfois parce que cela déride un petit peu l'atmosphère, mais quand même. Il faut savoir comment triment les viticulteurs, comment ils ont trimé jusqu'à présent pour arriver à ce qu'ils sont. Si le rosé est primé et prisé à présent, ce n'est pas du hasard. Nous avons fait des efforts d'investissement énormes, nous nous sommes tous endettés jusqu'aux oreilles. Et maintenant, on vient peut-être nous saccager certaines exploitations. Il faut savoir qu'une exploitation de dix hectares, si on lui enlève les variétés qu'il faut pour produire une Côte de Provence, il ne pourra plus produire la totalité de son exploitation. Et il sera en difficulté.

André GILLET - Il n'est nullement question de mettre en cause dans mon propos l'effort et la qualité de la viticulture varoise. Il était simplement question de faire observer que quand vous prenez une photo aérienne d'il y a quinze ans et que vous la comparez à maintenant et que vous regardez les zones d'urbanisation périphériques des villages qui se sont faites, la plupart se sont faites dans des terres agricoles. Excusez-moi.

Guy GASPERINI - Sûrement. Elles ne pouvaient pas se faire en centre-ville.

André GILLET - Oui, Monsieur, mais elles pouvaient se faire sur des zones collinaires.

Guy GASPERINI - Oui, c'est vrai.

André GILLET - Elles se sont faites sur des zones agricoles.

Guy GASPERINI - C'est possible, ça. Mais les zones collinaires, maintenant, elles sont en EVC, on ne peut plus y construire.

André GILLET - Il y a quinze ans, pas tout n'était protégé en EVC.

Guy GASPERINI - Peut-être.

André GILLET - Donc, elles se sont faites pour une large part sur des zones agricoles ou potentiellement qui auraient pu être reconquises par la vigne dans certains secteurs. Pas dans tous, je suis d'accord avec vous, parce que l'appellation AOC nécessite des problèmes de pédologie, de sols etc. qu'on comprend bien. Je dis simplement que vous prenez ces photos aériennes, vous comparez, et vous apercevez qu'effectivement sur l'ensemble (je dis bien « sur l'ensemble ») entre La Crau, La Farlède et en gros Vidauban/Le Muy, si vous voulez, sur cette zone-là, je suis prêt à vous amener à l'agence et à vous montrer les photos, vous constaterez vous-même les impacts sur la zone agricole.

Guy GASPERINI - 15 000 hectares me surprennent quand même.

Jacques MICHEL - Excusez-moi, on va peut-être revenir au débat. Je vous rappelle qu'il est 17 heures 55. J'aimerais maintenant qu'on aille assez vite pour proposer un élément de synthèse avant la réunion prochaine. Merci.

François GROELL - Trente secondes, puisque la Chambre d'agriculture a été citée, on est bien dans le cadre d'un groupe de réflexion sur le scénario Métropoles du Sud. La Chambre d'agriculture intervient dans ce cadre-là. Elle s'est positionnée antérieurement, elle peut se positionner ultérieurement sur un autre scénario alternatif qui passerait par Brignoles. Je ne veux pas entrer dans le débat et je ne veux pas non plus entrer dans un débat démagogique de : 15 000 hectares perdus dans l'agriculture, ce n'est pas forcément – si le Président BACCINO était là, il dirait que ce n'est pas forcément lié à la position de l'agriculture mais lié à la politique d'urbanisation globale dans le département. Je ne veux pas faire le débat démagogique des 15 000 hectares contre les 200 qu'on perdrait peut-être ici.

Dernier point, quant à la défense du sillon permien exclusivement, ce n'est pas le cas du tout puisque nous sommes dans tous les groupes de travail territoriaux sur l'ensemble du linéaire. Nous défendons tous les intérêts, y compris des AOC, mais aussi, comme je le disais tout à l'heure, des IGP, dans l'ensemble de la protection agricole de l'horticulture comme de la viticulture. Je crois que là, il ne faut pas restreindre la position de la Chambre exclusivement à la défense d'un intérêt de l'agriculture du sillon permien. Ce serait extrêmement restrictif. C'est extrêmement restrictif, Monsieur GILLET.

Je finis, mais vous voyez très bien que nous sommes dans un groupe territorial. Il y en a qui doivent bien rigoler parce qu'on est en train de se bouffer le nez entre nous.

Catherine ALTARE - Je voulais simplement dire que le rôle de la ville Préfecture, c'est peut-être aussi de s'intéresser au reste de son territoire et pas seulement à son agglomération. Voilà.

Nicolas ALLA - Je vous propose, en synthèse et pour préparer la séance suivante, sur nos organisations de groupe, il a été dit tout à l'heure, qu'ici, on avait une vision qui était très sillon permien, donc une vision malheureusement partielle. Cela, c'est un des principes de la Charte qui nous a demandé d'avoir une concertation qui prenait en compte les enjeux locaux, y compris des groupes locaux, ce qui vous permet justement de faire valoir votre point de vue pour qu'il ne soit pas noyé dans des séances où on trouve tout. Par contre, comme le dit Monsieur GILLET, je le suis tout à fait là-dessus, il faut aussi prendre du recul et il nous faudra aussi avoir des considérations sur l'ensemble de la région et notamment par le biais des COTER, où il y aura une synthèse de tous les points de vue. C'est la Charte qui nous a donné cette possibilité d'avoir des considérations très locales. Le désavantage, c'est que le débat que nous avons ici ne ressemble en rien, évidemment, à ce que nous allons trouver chez nos confrères, dans les Bouches-du-Rhône ou les Alpes-Maritimes. Et donc, vendredi, nous avons aussi dans le Var le groupe de travail Est-Var, je parie sans grand risque que la tonalité sera très différente de ce que nous disons ici.

Malheureusement, vous, ici, vous n'entendrez que votre point de vue, vous croiserez difficilement avec les autres. Mais c'est un petit peu l'avantage de la Charte qui a demandé, justement, que la concertation soit très locale.

Sur la prochaine séance, ce que j'ai noté, qu'on doit vous apporter, c'est sur les données agricoles, comme le disait Monsieur GROELL, qu'on fasse un recensement des données agricoles et qu'on vous explique un peu plus la méthodologie d'acquisition de ces données et aussi de leur hiérarchisation. J'ai noté aussi qu'on vous présentera, sur le doublement de ligne qui a été évoqué, des coupes ou profils en travers (pour prendre le terme exact) qui expliquent un petit peu mieux, et éventuellement, ces coupes, nous essaierons de les décliner à différents cas dans le sillon.

Et donc, sur la motion qui tourne, un autre mot me gênait au début, c'était, si j'ai bien entendu, le sujet de la phrase : « le groupe sillon permien pense que ». C'est pareil, je n'ai pas l'impression que ce soit unanime, donc je propose les signataires.

De la salle - Il y a des signatures.

Nicolas ALLA - D'accord. Donc, ce que je vous propose, c'est que nous nous retrouvions ici-même, même horaire, même endroit, pour le groupe suivant. Donc, dans quinze jours, même jour de semaine. Faites-nous remonter sur les documents graphiques qu'on vous a remis, si vous voyez des omissions ou des choses qui vous semblent d'après vous mal évaluées, on commencera en séance prochaine par discuter de cela. Et puis, je vous souhaite une bonne quinzaine. N'hésitez pas à discuter entre vous, à faire des réunions, et avec vous. Par contre, la règle, c'est que toute discussion, vous la rapportiez devant tout le monde devant le groupe suivant. Bonne soirée.

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