

SOMMAIRE

1	SYNTHESE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL.....	5
2	SYNTHESE DE LA REUNION PRECEDENTE ET ELEMENTS COMPLEMENTAIRES.....	8
3	SYNTHÈSE DE LA RÉUNION	49

Participants :

ALLA Nicolas, chargé de projet territorial RFF
BOUILLEROT Eric, Equipe projet RFF
DOUCY Patrick, Equipe projet RFF
MICHEL Jacques, KFH (AMO-C)
DE MOLLIENS Christophe, Equipe projet RFF
REYNARD Emilie, Artelia (AMO-G)

ALIBERT Fanny, Chambre départementale d'agriculture du Var
ALLAIN-GRANDVALET Jean-Yves, particulier
ARMAND Marius, ASPE
BEAUJEUX Georges, ADS
BERENGER Henri, ADS
BERNARD René, Syndicat des vins de Côtes de Provence
DUBOIS Alain, Domaine d'Orves
CADEO Martine, Ville d'Evenos
CARLE Francis, particulier
CHASTEL Vincente, Ville du Beausset
CHESNAUD Claude, Amis du vieux Revest et du Val d'Ardène, Loisirs et culture
CHEVRIER Jacques, Toulon @venir
COROT Didier, particulier
COUREIT Pascal, Syndicat des jeunes agriculteurs du Var
COUTROT Laurence, particulier
CRETIN Philippe, FNAUT PACA
CRUCHON Michel, particulier
DAGNINO Hélène, Saint-Cyr Environnement
DESCHANEL Henri, Saint-Cyr Environnement
DIAMANTE Jean, Association Défense de l'environnement pierrefeucain
DIOT Jacques, particulier
DROMACON Damien
DROZ-VINCENT Daniel, AUDAT
d'ESTIENNE d'ORVES Marc, particulier
FABRIS Joseph, Ville de Signes
FEDELE Claude, Ville du Beausset
FRANCESCHI Maurice, Toulon Var Déplacements
FRIEDLER Colette, Arc-en-ciel Le Beausset
GARRON André, Maire de Solliès-Pont
GASPERINI Guy, Syndicat des vins de Côtes de Provence
GENEVEY Michel, particulier
GIES Valentin, Toulon @venir
GILLET André, particulier
HILY Guy, Ville Le Thoronet
HUGUET Jean-Michel, Ville d'Ollioules
JUSSIAUX Alexandre, Stop TGV Coudon

KALAC Christian, ADIHS, Coopératives agricoles d'approvisionnement de l'ouest varois
LAFFONT Nicolle, particulier
LAURENT Georges, Toulon @venir
LAUTMAN Jacques, Stop TGV Coudon
LAVILLE Pierre, Amis de la presqu'île de Giens
LEGRAS Richard, particulier
LESAGE Linda, particulier
LESAGE Olivier, Stop TGV Coudon
MARESCA Claude, Ville du Castellet
MASSE Henri, Association de Défense du Plan de la Garde
MONIER Blandine, Ville d'Evenos
NIRONI B., Ville de La Garde
PARCINEAU Sylvie, CCI du Var
PARIS Marie-Jeanne, particulier
PARROT Adrien, INAO
PARTIOT Frédéric-Alain, particulier
PUVEREL Gérard, Ville de La Farlède
QUILLIET Pierre, FNAUT PACA
RAIMOND Jean, Solliès-Pont Avenir
REAU Simone, Association farlèdoise
ROLLANDIN Claude, UDAF
ROUX Frédéric, Association TGV Toulon, Syndicat des propriétaires forestiers du Var
SAUVAN Marcel, GIR Maralpin
SEGHERI Michèle, BFD
SENDRA Marc, particulier
SCHUHMACHER Denis, particulier
SIMON Christian, Ville de La Crau
SPADA Didier, Association de la défense du Plan de la Garde
TARI Soledad, Association les Vins de Bandol
THIBULT Jean-Yves, TPM
VIOLA Patrick, particulier

La séance est ouverte à 14 heures 05.

Jacques MICHEL - Merci d'être venus aussi nombreux. Vous avez été plus de 80 à vous inscrire à ce groupe de travail, ce qui montre votre intérêt pour ce projet et vos préoccupations, et nous vous en remercions bien évidemment.

La réunion d'aujourd'hui va être assez chargée, parce qu'on a beaucoup de réponses aux questions que vous avez posées à la dernière réunion d'il y a 15 jours.

Pour aller assez vite, je vais tout d'abord vous présenter les personnes qui sont ici, et ensuite je vous demanderai de faire un rapide tour de table.

Bonjour, bonjour, installez-vous. On est en train d'aller chercher deux ou trois tables pour installer tout le monde au milieu. Merci de patienter deux petites minutes.

Personnellement, je suis Jacques Michel, en charge d'animer cette réunion et de faire en sorte que tout le monde puisse prendre la parole, de manière à ce qu'à la fin de la réunion on ait une vision assez claire de ce que tout le monde pense des différents scénarios proposés.

Nicolas Alla, ici, de RFF, est le responsable territorial pour le Var. A côté de lui, Emilie Reynard, assistance à maîtrise d'ouvrage générale, qui pourra renseigner sur un certain nombre de points.

Vous avez à côté Eric Bouillerot, bureau d'études techniques.

Christophe de Molliens, pôle exploitation capacité de RFF.

Et puis au bout de la table, Patrick Doucy du pôle technique RFF également.

On va détailler ce que l'on va faire aujourd'hui. Vous avez reçu l'ordre du jour dans les invitations que vous avez eues. On va parler en premier des synthèses des groupes de travail mais on va aller très vite. Je parle des autres groupes de travail du département.

On va faire un petit rappel des réponses et des attendus du groupe de travail d'il y a 15 jours ici même. On va ensuite recueillir vos observations sur les documents remis, pour éviter que la moindre erreur puisse subsister. Ensuite on va faire une synthèse sur les scénarios en préparant le COTER du mois de novembre. Et enfin on regardera comment aborder le prochain groupe de travail.

Je vais vous demander de faire un tour de table, juste, pour aller vite, votre nom, votre prénom, votre fonction et institution à laquelle vous appartenez.

Un tour de table est réalisé pour permettre à chacun de se présenter.

Christian KALAC - Je regrette qu'il y ait une salle aussi petite pour nous recevoir.

Joseph FABRIS - Je voudrais signaler que dans les documents que vous nous avez envoyés, je suis porté absent à la réunion du 19 septembre. Par contre, je suis porté en tant que présent, je pense que c'est moi, représentant la commune de Signes, au prénom de Joseph mais au nom de Pabris. Je crois qu'il n'existe pas ce Monsieur. Néanmoins, le 19 j'étais bien avec vous.

Jacques MICHEL - Bien merci. Excusez-nous pour cette erreur sur la feuille d'émargement. Nous corrigerons bien évidemment. Je passe tout de suite la parole à Nicolas Alla sur la synthèse des premiers groupes de travail.

1 SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL

Nicolas ALLA - Ce que l'on vous propose, comme le disait Jacques, on va vous ramener des éléments techniques sur vos questions précédentes. Ceci étant dit, on va prendre un petit peu

de temps pour revenir sur ce que vous avez formulé la fois précédente. Donc voir ce que l'on enregistre tous ensemble.

Et je vous propose également à titre d'information de vous exposer ce que les autres groupes géographiques tels que le vôtre ont dit dans leur secteur, à titre d'information et de coordination.

Vous vous souvenez que sur le Var, vous êtes organisés en quatre groupes de travail : le groupe de Toulon qui est le vôtre ; le groupe du sillon permien qui tangente votre groupe, et le groupe Est Var qui se réunissent – vous ce sont les lundis – eux ce sont les mercredis et vendredi. Et également le groupe thématique viticulture agriculture.

Sur le groupe du sillon permien, de manière très synthétique, ce que le groupe nous a fait remonter : vous vous souvenez que sur le sillon permien, les principaux enjeux sont que les scénarios proposés à la concertation proposent trois philosophies de construction. C'est soit coller la ligne nouvelle aux emprises existantes, soit faire des tronçons de lignes nouvelle, ou soit ce que l'on a appelé la composition ou le panachage, c'est où est-ce qu'on met des tronçons de lignes jumelées et où est-ce qu'on met des tronçons de ligne nouvelle.

Le groupe nous a demandé, pour pouvoir se prononcer, d'être beaucoup plus clair, beaucoup plus graphique sur ces deux modes de passage. Donc ils ont demandé d'amener des simulations graphiques de qu'est-ce que c'est que construire une ligne nouvelle jumelée à une ligne classique, qu'est-ce que c'est que faire des tronçons de ligne nouvelle.

Le deuxième point, c'est notamment en réaction à un exposé de Frédéric-Georges Roux, qui est ici, on s'est aperçu par exemple que pour les passages des communes que le contournement, ou ce que l'on appelle le shunt de la commune, pouvait paraître intéressant à certains. Et donc on nous a demandé d'essayer assez rapidement, sans attendre les groupes de travail sur les fuseaux de la seconde période, de voir où est-ce que l'on fera des shunts courts ou des shunts longs. Donc c'est très très connexe au premier point.

Et ensuite, ce groupe sillon permien est bien sûr très marqué par l'enjeu viticole. Comme vous le savez, il y a le groupe thématique viticulture, agriculture, sylviculture, qui se réunit les lundis, et on nous a demandé de bien faire le lien entre les deux groupes, l'un travaillant de manière thématique sur les enjeux, la prise en compte de l'agriculture viticulture, le groupe géographique lui travaillant sur les fuseaux de passage d'un point de vue géographique comme son nom l'indique.

Le groupe Est Var. L'Est Var a confirmé le consensus sur la position d'une gare dans ce secteur-là, mais sont apparues d'ores et déjà des questions sur l'avenir de la gare actuelle des Arcs, la gare TER. Les participants disant : « on aura une gare nouvelle qui aura une fonctionnalité grande vitesse et TER. La gare des Arcs actuelle ne sera pas très loin. Qu'est-ce qu'on en fait ? Est-ce qu'on conserve les deux ? Est-ce qu'on fusionne les deux ? »

On nous a beaucoup demandé de la Gare de Arcs jusqu'aux Alpes-Maritimes ; on a la ligne existante qui serpente en bord de mer, en zone littorale de manière très sinueuse. Donc le groupe a effectivement conclu l'opportunité de tirer une ligne nouvelle dans le relief, c'est-à-dire dans le massif. Et c'est pareil, on nous a dit soit...

De nouveaux participants rejoignent la salle.

Désolé pour l'accueil, mais vous êtes beaucoup plus nombreux que la première fois. Vous dépassez les 80 inscrits, donc ça nous fait des conditions d'accueil qui ne sont pas à la hauteur. Mais on va essayer de travailler malgré tout dans ces conditions.

Donc en fait sur ce tronçon Les Arcs-Alpes-Maritimes, on nous a dit : « C'est pareil, pour que l'on puisse bien se prononcer, essayez de nous illustrer ce qu'est une ligne neuve dans un massif, : qu'est-ce que c'est qu'une ligne neuve notamment dans un relief », avec soit des images venant d'autres réalisations, et aussi ce que l'on appelle la cicatrization paysagère, c'est-à-dire ce que l'on

fait pour améliorer l'insertion, au bout de combien de temps la végétation plantée s'harmonise-t-elle avec l'environnement.

On nous a demandé aussi dans le cas de cette gare qui serait donc une gare plutôt d'extérieur d'agglomération, les gens nous ont dit : « essayez de nous schématiser ce que ça peut être ». Donc on nous a demandé de graphiquement donner les principes de conception d'une gare de périphérie. En l'occurrence, une gare de périphérie qui est une gare mixte, grande vitesse et TER, puisque je le rappelle toutes les gares du projet sont mixtes.

On nous a beaucoup attiré aussi sur le domaine de la multimodalité, de dire, certes les gares sont TER grande vitesse avec rabattement de tout mode de transport, mais dans cette zone du Var, on nous a mis l'accent sur le désenclavement, les complémentarités de desserte routière, donc on nous a demandé de bien expliquer comment on pouvait marier cette gare nouvelle avec tous les autres modes de transport.

Et donc ensuite, comme dans tous les secteurs, mise en exergue particulière de toutes les contraintes environnementales, avec dans cette zone-là deux éléments majeurs qui sont la catastrophe de juin 2010, donc la crue des 15 et 16 juin 2010. Donc une prise en compte du risque inondation particulière. Et pour tout le massif de Tanneron, Esterel, c'est la sensibilité aux incendies de forêt. Donc on nous a demandé de repousser l'analyse des cartes de sensibilité que l'on a distribuées, avec les notions de PPRI, donc risque inondation et incendies de forêts.

Sur le groupe viticulture agriculture, il nous a d'abord été fait une remarque de n'avoir eu pour l'instant qu'un constat cartographique de l'étendue de la viticulture, en nous incitant d'une part à prendre en charge dès maintenant, dès ce stade du projet de scénario, des données venant soit du recensement général agricole 2010, donc des données plus récentes. Il y a des choses qui n'existent pas encore administrativement ou juridiquement, ce sont les zones agricoles protégées mais des projets sont en cours portés par la Chambre d'agriculture. Donc on nous a incités à travailler avec la Chambre sur ces points-là.

De mieux prendre en charge les données de sylviculture, donc Monsieur Roux ici s'est proposé d'être un correspondant et donc différentes bases de données de manière à ce que l'analyse dès ce stade de scénario soit beaucoup plus fine.

Et le deuxième point, outre le panel de données analysées dès maintenant, c'est le type d'approche que nous avons. Donc on nous a reproché d'avoir une vision un peu trop agriculture au sens environnemental du terme. C'est-à-dire comme si on protégeait une orchidée. On nous a dit : « il faut bien comprendre l'agriculture, il y a tout l'enjeu économique de l'agriculture que vous n'avez aujourd'hui peut-être pas assez appréhendé. »

Donc il y a ce travail-là, qui va être bien sûr la cartographie de tous les enjeux viticoles agricoles, mais en prenant en compte dès maintenant toute la dimension économique.

Je vous cite une contribution dans un secteur voisin Bouches-du-Rhône, parce qu'il peut y avoir des implications sur notre groupe Toulon, puisque c'est à la limite des deux. Dans le groupe thématique de la zone d'Aubagne, l'association Vivre à Gémenos qui est affiliée à l'URVN et France Nature Environnement a proposé carrément un tracé, que vous voyez ici à l'écran, qui est en vert. C'est-à-dire qu'au lieu de... Si je montre à la souris, vous voyez ici Vallée de l'Huveaune, Aubagne. Donc le principe est de passer sous le plan de Carpiagne et de poursuivre sur les massifs. Donc c'être visuellement beaucoup plus au sud que ce que nos schémas de scénarios impliquaient, puisque nos schémas de scénarios impliquaient un passage plutôt sur la zone d'Aubagne/Cuges. Donc en fait, c'est une philosophie de tracé beaucoup plus au sud. Et donc il nous faut travailler ici, puisque vous voyez que le tracé qu'ils proposent entre dans le périmètre de votre groupe de travail.

Jacques MICHEL - C'est un tracé de principe. Il ne faut pas le regarder avec une loupe de géographe pour savoir si ça passe exactement à cet endroit-là ou si ça passe différemment.

Philippe CRETIN - C'est dans le Bandol qu'ils vont être contents !

Nicolas ALLA - Est-ce qu'il y a des gens dans l'assemblée ici proches de l'URVN-FNE qui pourraient éventuellement nous en dire deux mots ? Je ne sais pas s'il y a des gens qui sont mixtes sur le groupe d'Aubagne et sur le groupe ici. Peut-être pas.

Olivier LESAGE - Excusez-moi Monsieur Alla. Ce n'est pas parce que vous êtes affilié à l'URVN que vous êtes de l'URVN. C'est l'association Vivre à Gémenos. Il faudrait entendre quelqu'un de cette association.

Nicolas ALLA - Oui. L'association Vivre à Gémenos. Monsieur Fabris, vous y étiez. Eventuellement un mot ou deux, un commentaire ?

Joseph FABRIS - Oui j'y étais. Je ne vous dirais pas grand-chose, mais j'ai bien le souvenir de ce que vous a présenté Monsieur Chaix. Puisque c'est bien de Monsieur Chaix qu'il s'agit. Il a fait cette proposition de tracé. On a épilogué quand même sur un tracé plus droit, plus au sud, peut-être plus court, qui éviterait une remontée, qui pourrait éviter des difficultés quant à la jonction de partie basse géographiquement et de partie haute s'il on considère Marseille-Aubagne-Plateau du Castellet comme il a été plusieurs fois question par moment.

Voilà. Alors évidemment décrochage beaucoup plus rapide au départ de Marseille. Je ne vais pas répéter ce que vous avez dit, vous l'avez bien énuméré. Passage sous le plan de Carpiagne, et à peu près tel qu'il apparaît sur la carte.

Nicolas ALLA - Donc je vous propose que l'on ait ça dans un coin de notre tête et même à l'œil. Je rebasculerai la diapo au fur et à mesure de nos discussions.

Pour finir ce résumé des séances précédentes. Vous avez compris, notre groupe de travail, son objectif est que l'on prenne bien note de tous vos avis sur les scénarios.

Vous avez le Comité territorial qui va siéger le 17 octobre. Le but est que l'on note bien tous vos avis de manière à les remonter correctement au Comité territorial.

2 SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE ET ELEMENTS COMPLEMENTAIRES

Nicolas ALLA - Donc je vous propose en deux temps. On va prendre 5 minutes pour vous proposer une rédaction de ce que vous avez dit la première fois. Et si on travaille bien et vite, je vous proposerai que l'on essaye de trouver ensemble des phrases qui caractérisent votre avis sur les scénarios. Et ces phrases qu'on fera remonter au Comité territorial.

Sur la première réunion, en plusieurs diapos. Sur les quelques points de convergence, on a pu noter en convergence, que vous avez pris acte du scénario métropoles du sud même si beaucoup d'entre vous avez des regrets sur le scénario Côte d'Azur.

Sur les enjeux TER et grande vitesse, vous êtes tous d'accord sur la nécessaire ambition du développement ferroviaire en mettant en exergue le besoin de TER. Et vos interrogations sur le service à grande vitesse. Donc nécessaire ambition globale du ferroviaire. Vous vous interrogez beaucoup sur le service à grande vitesse. Et vous soulignez vraiment le besoin TER.

Sur les sensibilités, vous avez très fortement mis en évidence les richesses du secteur sur lequel nous travaillons. Donc on en a mis certaines, de manière non exhaustive, mais les plus significatives. Donc tout ce qui est viticole, les sensibilités naturelles dont le Plan de la Garde, les problématiques karstiques et paysagères : on a mis quelques exemples.

Enfin, vous étiez tous d'accord pour bien rappeler la feuille de route, qui est le courrier ministériel du 29 juin. « *Le projet empruntera les lignes ou emprises existantes, à défaut les solutions d'enfouissement seront recherchées.* »

Olivier LESAGE - Massivement.

Nicolas ALLA - Massivement recherchées. C'est un copié/collé de la lettre du Ministre. Donc ça, je pense que ce sont des points où vous étiez à peu près tous en cohérence.

Sur vos réactions par rapport aux scénarios, et par rapport aux positions de gare. On a mis trois paragraphes correspondant aux trois positionnements possibles.

En ce qui concerne Toulon Est, on a donc noté de manière évidente votre refus à l'unanimité des présents de la position de gare à l'est de Toulon, en soulignant que vous aviez motivé cet avis en montrant qu'aucune collectivité de l'est de Toulon ne portait ce projet ou ne souhaitait l'accueillir de manière dynamique. Et beaucoup d'acteurs, dont notamment les associations, mettaient en exergue la préservation de l'environnement de l'est toulonnais, avec une ambiance très claire, vous étiez plutôt en position de dire : « Arrêtons le développement dans cette partie de Toulon, l'enjeu est plutôt le *statu quo*, la préservation ».

Frédéric ROUX - Quand tu as dit unanimité des présents, j'espère que tu ne tiendras pas compte de l'unanimité des absents qui étaient plus nombreux que nous. A l'unanimité des gens qui travaillent. On est un groupe de travail. Les gens qui travaillent, c'est l'unanimité. Les absents n'existent pas.

Nicolas ALLA - Ce que tu dis est important, parce que comme le 17 on remontera l'avis du groupe et qu'en 15 jours le groupe a doublé, est-ce qu'aujourd'hui on peut... Peu importe. Notons le très massif rejet.

Frédéric ROUX - Première réunion.

Nicolas ALLA - Voilà. Première réunion. Au moins c'est précis, et on est sans discussion entre nous. L'unanimité des gens de la première réunion.

Sur la position Toulon Centre, pour une très grande majorité d'entre vous, si ce n'est la totalité, vous soulignez que c'est la meilleure position de gare, parce que c'est très cohérent en termes d'aménagement urbain de renforcer la centralité. Par contre, tout de suite est née une intéressante discussion portée par le Groupe de réflexion varois, donc Toulon @venir, la FNAUT et les 5 autres associations, qui était, pour renforcer l'intérêt et la faisabilité de la gare Toulon Centre, de voir si elle devait être en surface ou souterraine comme le Comité de pilotage l'a proposé. Et rapidement, on va le voir tout de suite derrière puisqu'on va répondre là-dessus, est-ce qu'il est intéressant de faire une gare en tranchée, peut-être moins compliquée qu'une gare complètement souterraine ?

Là, vous nous avez demandé aujourd'hui de vous amener des études techniques que l'on va vous présenter immédiatement derrière.

Je signale que sur ce sujet, on a été aidés par le même groupe d'associations, qui nous a reçus le lendemain, le mardi. Donc on a fait une réunion de travail avec les associations, qui nous a permis d'affiner déjà les pistes et d'arriver à quelques conclusions aujourd'hui.

Le troisième site est la gare à l'ouest, donc précisément la gare à la Seyne-sur-Mer que vous ressentez comme une alternative en cas d'infaisabilité de Toulon Centre. La feuille de route, si je l'ai bien comprise, est de dire Toulon Centre recueille vraiment tous les suffrages. Poussons cette solution jusqu'au bout...

Henri DESCHANEL - Ça n'a pas été considéré comme une alternative. Je crois qu'il y a une erreur d'interprétation.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, c'est que je boucle mon paragraphe, et de toute façon on remet en discussion. Donc si vous voulez, le but est que justement on fasse une relecture ensemble. Si vous trouvez que la phrase n'est pas fidèle, on la modifie tous ensemble. Ce que nous avons compris nous, c'était que vous disiez Toulon Centre, vérifions-en l'intérêt et la faisabilité. Si à défaut la solution de Toulon Centre ne peut pas être poussée tout au bout, la gare

Toulon Ouest aurait aussi des avantages. C'est quelque part la classer en deuxième solution. Toutefois, un bon nombre d'acteurs des communes à l'ouest de Toulon rejetaient la position de gare à la Seyne de crainte que le tracé ne se rapproche trop de leur territoire. Et pour finir...

Frédéric ROUX - Ce n'était pas alternatif, mais par défaut.

L'assemblée confirme.

Jacques MICHEL - Je vous ferai passer le micro, on le fera tourner pour que plusieurs d'entre vous rectifient si nécessaire.

Nicolas ALLA - Et enfin de manière plus technique et plus précise, vous nous avez demandé de revenir aujourd'hui en amenant des réponses sur trois points.

On avait abordé l'autre fois les zones de chalandise des gares. Donc on revient aujourd'hui avec des éléments d'analyse de trafic, d'analyse des sites potentiels. Les zones de chalandise : on vous les présentera.

Comme on le disait, de travailler techniquement sur la faisabilité d'une gare en surface ou en tranchée, c'est ce que l'on vient de voir. Et sur les sites potentiels de gare, de vous présenter les éléments issus des études en cours, ce que l'on appelle les études de prospectives territoriales. Donc ce sont des études qui visent d'une part à faire le diagnostic des sites de gare envisagés, et d'autre part d'essayer avec les collectivités de voir quel pourrait être le développement de ces zones. Donc l'état des lieux en 2023 et 2040 puisqu'il s'agira d'insérer les gares non pas dans le tissu urbain d'aujourd'hui, mais dans le tissu urbain de ces échéances, 2023 et 2040.

Dernier point où on doit vous amener des réponses aujourd'hui, on vous a distribué la dernière fois les cartes de sensibilité, et la carte de zone d'étude préférentielle. Donc on prendra le temps, en fin de séance aujourd'hui, de consigner toutes les omissions, erreurs ou inexactitudes que vous avez pu relever. J'ai reçu une contribution par mail. On complètera aujourd'hui.

Le but est que l'on démarre la deuxième phase de travaux sur les fuseaux sur des cartes de sensibilité qui sont relativement correctes. Je précise aussi que l'on vous diffusera - je vais en prendre un exemple ici.

On nous avait reproché le manque de précision des cartes qui étaient au 1/100 000^{ème}. Donc on a passé cela au 1/25 000^{ème}. Ce sont les cartes que vous voyez à l'écran. Il y a un nouvel atlas de cartes qui a été fait dans la quinzaine, où le support est du 1/25 000^{ème} qui était la précision qui nous était demandée dès à présent. Donc je ferai comme la fois précédente. Ce sont des fichiers qui sont très très lourds, je crois qu'il y a 200 ou 300 Mo. On vous les passera par la plateforme de téléchargement. Donc vous y retrouvez tous les secteurs au 1/25 000^{ème}, toute sensibilité confondue.

Je vous propose sur ce retour, je remets à l'écran ce que l'on a noté. Je vais remettre la bonne diapo. Ce sont les trois diapos. Je passe le micro aux personnes qui voulaient rectifier des points, et on les rectifie ensemble.

Jacques MICHEL - Je vous rappelle que pour la bonne tenue de cette réunion de concertation, il est nécessaire que vous vous présentiez, juste votre nom, pour que l'on sache qui a dit quoi.

Henri DESCHANEL - Une personne a évoqué la possibilité de la gare à l'ouest de Toulon comme un remplacement, comme – je n'ai plus en tête – comme une alternative, et un autre terme a été utilisé, par défaut. Ce n'est pas du tout ça. Ça a été, je dirais, le refus total de la gare à l'ouest de Toulon.

Applaudissements

Jean RAIMOND - Je parle sous le couvert de Monsieur Garron, notre Maire, qui n'a peut-être pas sous les yeux la motion. Nous sommes, à Solliès-Pont, à cheval sur le sillon permien et le groupe de travail géographique de Toulon. C'est pour cela que nous assistons à ces réunions. Vous avez

fait un compte-rendu en préambule de cette réunion sur la réunion du sillon permien, qui dans l'art de remettre sur les rails les trains qui ne vont pas, je pense que vous avez oublié quelque chose d'important, une motion signée par tous les maires, toutes les associations présentes, les confédérations, les syndicats paysans. Cette motion du sillon permien dit qu'elle rejette les quatre scénarii proposés par le COPIL ; dénonce une concertation qui ne respecte pas la charte validée par le COPIL – nous avons d'ailleurs fait des recours ; demande que le délai de concertation prévu dans la charte soit respecté – il est de quatre mois ; demande que des solutions alternatives respectueuses des territoires pour une véritable desserte ferroviaire du Var soit étudiée ; et dénonce la qualité des documents remis. Mais apparemment sur ce point, c'est en train de s'arranger.

Merci.

Nicolas ALLA - Je vous propose que cette motion, nous la fassions remonter en annexe au document que l'on va établir. Donc on la communiquera bien évidemment au Comité territorial. Elle remontera bien évidemment *in extenso*. Ce que j'aurais pu faire aurait été de vous la diffuser à tous, mais vous la connaissez. Donc on la diffusera, et bien évidemment on l'annexera au reporting que l'on fait au comité territorial. Il n'y a pas de souci.

Je voulais revenir sur ce que disait Monsieur sur la gare de La Seyne. La phrase qui est en bas ici : beaucoup en tête desquels les élus et associations refusent cette variante au motif qu'elle amènerait...

Est-ce que cette phrase-là ne suffit pas néanmoins ? C'est-à-dire est-ce que vous avez un grief contre la première partie qui est « envisage la gare à la Seyne comme alternative... ».

Brouhaha

Maurice FRANCESCHI - Je vais donner la position de l'association Toulon Var Déplacements. Pour nous, il y a à peu près les mêmes raisons de refuser la gare à la Seyne qu'il y a de la refuser à la Pauline, à l'est de Toulon. Au niveau de l'insertion, il faudra passer dans du tissu urbain, il faudra passer dans de la viticulture. Donc je pense que c'est à rejeter.

Et l'autre argument qui était pour l'est aussi était que c'était une gare décentrée, il faut être au centre de Toulon et avoir l'interconnexion que permet la gare routière et le transport en commun en site propre.

Donc pour nous, la seule solution possible est au centre de Toulon, et on ne devrait discuter que sur les trois possibilités du centre de Toulon : soit la gare en surface Toulon, soit la gare souterrain Toulon, soit la gare en tranchée Toulon. Ce sont les trois seules possibilités que nous acceptons. Toutes les autres, nous les refusons.

Applaudissements

Philippe CRETIN - Est-ce qu'il y a des gens pour La Seyne ne serait-ce que dans cette salle ? Si ce n'est pas le cas, le problème est vite résolu.

Nicolas ALLA - Sur la suite des prises de parole, essayer aussi... Parce qu'en fait, votre point de vue est très conditionné par le tracé. Donc en fait, pour l'instant on comprend que vous vous positionnez sur un rejet du tracé, et on a un peu du mal à vous faire positionner sur les fonctionnalités de position de gare. J'allais dire, ne faisons pas abstraction du tracé bien sûr, mais en imaginant par exemple que l'arrivée à la gare de la Seyne ou l'arrivée à la gare de Toulon se fasse dans les mêmes modalités, avec le même nombre de tunnels ou d'insertion...

Voilà. Ce que j'aimerais, avant que vous ne disiez : « on ne veut pas de la gare à la Seyne parce qu'il y a un problème de tracé », est-ce que vous pouvez faire quelques commentaires sur les fonctionnalités ? Sans ça, votre point de vue sera...

Philippe CRETIN - La FNAUT est positionnée pour le centre de Toulon et uniquement pour le centre de Toulon pour une question de fonctionnalité, quel que soit le tracé. Ça n'a rien à voir. Au centre de Toulon, je reprendre ce qui a été dit, on a un échange complet en multimodalité que l'on n'aura jamais sur aucune gare extérieure. A part d'amener des voitures, c'est tout ce que ça peut apporter une gare extérieure.

Georges BEAUJEUX - Bonjour. Moi je vais quand même apporter une explication sur la gare de La Seyne. Je vous l'ai dit déjà à Hyères que vous avez une ligne stratégique. Rappelez-vous quand il y avait eu les conflits au Liban, en Irak, et dernièrement, tout le matériel militaire était acheminé et stationné en gare de La Seyne pour pouvoir embarquer à l'arsenal. Il ne faut pas l'oublier. Vous avez une ligne stratégique, vous êtes obligé de la maintenir, d'en tenir compte.

Deuxièmement, sur la gare de La Seyne, n'oubliez pas que vous avez des rames marchandises que vous ne pouvez pas faire arrêter en gare de Toulon. Vous avez des rames marchandises avec des wagons citerne gasoil ou gaz liquide qui stationnent de temps à autre en gare de La Seyne. Pourquoi ? Parce qu'aucun train marchandise citerne classé SEVESO ne peut stationner en gare de Toulon. Et quand j'apporte aussi sur la gare de Toulon, c'est que vous avez deux voies qui sont réservées pour ces trains de marchandise. Un train de marchandise doit passer direct, il ne doit pas s'arrêter dans une gare. Je dis train marchandise SEVESO. Il faut bien tenir compte de ça.

Et une gare TGV, ce sont quatre voies. Je dis bien quatre voies. Une voie d'arrêt et une voie pour un deuxième TGV. Vous avez des TGV qui franchissent des gares sans s'arrêter. Alors ça, il faut en tenir compte. Parce que vous avez des TGV qui ne s'arrêtent pas à Toulon, qui viennent de Nice, qui franchissent la gare de Toulon sans s'arrêter, et vice-versa. Tenez compte que ce sont quatre voies. Quatre voies plus deux, marchandise. N'oubliez pas.

Nicolas ALLA - Dans tous les cas, la voie stratégique militaire et la fonction fret seront conservées ou déplacées. Donc je ne crois pas que ce soit discriminant dans le choix des solutions. On sait que ces fonctions existent, et évidemment, dans le cahier des charges du projet, ces fonctions sont soit conservées sur place, soit déplacées. Ce n'est pas à l'échelle des investissements. Encore une fois, on construit pour 150 ou 200 ans. Donc ces fonctionnalités resteront sur place ou déplacées. Je ne crois pas que ce soit...

Georges BEAUJEUX - Je veux ajouter juste une chose. Vous savez, vous avez la ligne qui va à Brégaillon. Et on parle de remettre en place le ferroutage.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Dans ce cas-là, si on supprime la phrase « envisage la gare de la Seyne comme une alternative », est-ce que votre point de vue est totalement résumé par la deuxième partie ?

Les participants répondent massivement « non ».

Christian KALAC - Je fais partie des absents à la dernière réunion. J'étais à l'étranger. Je suis content de voir que l'opposition à la gare de La Seyne est en train de se mettre en place. Parce qu'on a l'impression que les associations ont bien travaillé à l'est de Toulon, je parle notamment des 22 dont Monsieur Olivier Lesage fait partie.

Je vous félicite, car les élus et les associations sont tous ensemble pour empêcher cette gare à l'est. Aujourd'hui, je me rends compte qu'à l'ouest, on est un petit peu déconstruit, malheureusement. Je ne vous cache pas que nous nous connaissons tous, nous n'avons pas lutté encore contre cette gare à l'ouest réellement, mais nous nous préparons. Ce sera très difficile de faire ce projet à l'ouest de Toulon.

Quand je vois Carpiagne qui descend de plus en plus au sud, ça me fait penser à un raccordement très sud vers Saint-Cyr, la Cadière, Bandol, Sanary et finalement une gare à l'ouest de Toulon, qui peut-être ne sera même plus à la Seyne, mais viendra vers Ollioules, vers le pôle Mer, et même

éviter Toulon puisqu'elle risque de remonter entre le Revest et Ollioules sous Faveroles en souterrain.

Je pense que ces projets, pour avoir vu des gens sur le terrain de RFF, ils n'ont pas voulu nous dire qui ils étaient, mais on les a surpris il y a six mois en arrière. Donc aujourd'hui, je pense que l'on nous mène un peu en bateau. Moi je suis pour la LGV, mais je pense qu'on fait une grave erreur de vouloir descendre si bas. Les projets de gare, à Marseille ou à Toulon, je pense qu'ils sont complètement dénués de bon sens. C'était mieux d'en faire une vers Aubagne et vers Cuers plutôt que de descendre si bas, de connecter au réseau TER existant et de développer nos villes plutôt que de les asphyxier un peu plus. Parce que le projet Toulon Centre est aussi un projet asphyxiant. On n'est pas capable de circuler en voiture, comment voulez-vous que l'on soit capable de faire une LGV qui va drainer de toute façon des véhicules encore une fois ? Quand vous voyez que l'on a encore une autoroute à deux voies à l'entrée est de Toulon, c'est quand même scandaleux à l'heure où nous sommes.

Je pense qu'aujourd'hui, il y a une prise en considération des hommes politiques qui est complètement hors du temps. Malheureusement, nous avons des maires, autant à Toulon qu'à Marseille qui sont anciens. Pourtant, je suis à l'UMP, je ne m'en cache pas, mais je suis un petit peu furax contre nos institutions.

Je pense qu'aujourd'hui on veut faire aller vite cette concertation, trop vite. Normalement, nous devrions mettre 9 mois, on n'en sera qu'à 3. Donc aujourd'hui, ce qui presse, c'est la signature du Ministre avant les élections présidentielles. C'est tout ce qui intéresse.

Je pense qu'avant de prendre des décisions qui sont complètement folles, folles pour la viticulture, folles pour la zone urbaine que nous sommes, aujourd'hui, il y a des habitats diffus de partout, il y a des activités agricoles. Je pense, que ce soit la gare à l'est, Toulon Centre ou la gare à l'ouest, aujourd'hui, ces trois projets apportent des nuisances.

Des trois projets, sincèrement le mieux, je pense que le plus logique était à l'est. Alors on ne veut plus développer, mais c'est pareil à l'ouest. A l'ouest aussi on est saturé, saturé par la circulation, saturé... Je vais essayer d'aller vite. Je pense qu'ils se sont bien défendus à l'est, tant mieux pour eux, mais des trois projets, c'est encore la gare à l'est qui est la plus centrale de l'agglomération. Que cela vous plaise ou non. Mais ce n'est pas un bon projet. Le bon projet, c'était de garder la ligne beaucoup plus au nord.

Applaudissements.

Frédéric ROUX - Je suis parfaitement d'accord avec ce qui vient d'être dit. Il semble qu'aujourd'hui, tout le monde est contre la gare à La Seyne. Ça a l'air d'être ça. Ce que nous sommes en train de faire, c'est simplement le compte rendu de la première réunion. Ce qui a été dit dans les points 5 et 6 c'est bien, mais on peut dire simplement que le point 7 est faux pour commencer. Ce qui a été à mon avis dit est qu'il n'y avait pas une unanimité totale contre la gare de La Seyne, mais une réelle quasi-unanimité contre la gare de La Seyne. C'est ce qui a été dit. Et ce serait honnête dans le compte rendu, mais sans plus.

André GILLET - Sur les raisons, il y a l'impact effectivement dans les sites et les paysages, dans les zones agricoles et les espaces urbanisés, mais il y a aussi en termes de fonctionnalités les pertes que l'on a en matière, on le verra peut-être tout à l'heure, d'accessibilité, de zone de chalandise, ainsi de suite. La gare La Seyne par rapport à Toulon Centre.

Et également d'intermodalité. Quand on regarde la gare de La Seyne et que l'on sait que vu le coût du projet, on risque de phaser la réalisation de cette ligne LGV, si on l'arrête à la gare de La Seyne, la LGV, c'est une catastrophe pour la desserte de l'agglomération.

Je rappelle que partant de la gare de La Seyne, soit on met quatre voies pour récupérer les flux de trafics nécessaires à l'est de la gare de La Seyne, dans ce cas-là, on éventre quasiment tous les

quartiers ouest de Toulon. Soit on repart en tunnel filant jusqu'à un raccordement à l'est sur la ligne actuelle, et dans ce cas-là le coût est quasiment identique à celui de Toulon Centre.

Donc en matière de coûts il n'y a pas de différence fondamentale entre les deux projets. Et en matière de coûts indirects, c'est-à-dire de choix de desserte par les futurs transports en commun, de desserte routière et tout ça, La Seyne est beaucoup plus contrainte que la gare de Toulon Centre.

Marius ARMAND - J'approuve tout à fait ce que vient de dire Monsieur Gillet, et je voudrais répondre par rapport à la prestation précédente du fond de la salle que je résumerai : la LGV oui, mais pas chez moi.

Valentin GIES - Simplement je pense que l'on peut remarquer qu'au sein de l'assemblée, il y a un consensus sur plusieurs points. A propos du tracé ouest, il y a un consensus sur la non fonctionnalité du tracé. C'est-à-dire qu'il ne répond pas aux besoins.

Et le deuxième consensus qui est assez général, est qu'en plus ce tracé va faire des dégâts monumentaux. Je voudrais que l'on projette la carte que l'on a projetée lors de notre conférence débat de jeudi dernier. Si on décentre la gare ici à l'est en l'enlevant de Toulon centre, au lieu de passer dans cette zone-là qui est une zone relativement déserte et en population et en vignoble...

Un intervenant - Merci pour ceux qui y habitent !

Brouhaha

Valentin GIES - On verra la problématique du tracé beaucoup plus précis après. Simplement, si on place la gare à La Seyne ici, sachant qu'il faut remonter vers le sud de Cuges, il va falloir passer à peu près ici, le sillon est relativement restreint. On a fait une simulation de tracé, qui donne : ici, on a une altitude de 100 mètres. Ici une altitude de 400 mètres. Sur une distance de 10 kilomètres. Sachant que la pente maximum d'une LGV est de 35 mètres au kilomètre, en 10 kilomètres, vous montez de 350 mètres. Ça veut dire que sur toute cette distance-là, c'est une pente continue, qui démarre de 100 mètres et qui finit à 400 mètres d'altitude.

Et ça, ça signifie quoi ? Ça signifie qu'il y aura un viaduc gigantesque qui barrera toute la vallée du Beausset, et qui passera regardez ici le petit nom qui est caché par le viaduc : ça s'appelle Le Castellet le vieux village.

Est-ce qu'il y a quelqu'un dans cette salle qui accepte un tracé qui passe – parce qu'au niveau du Castellet on sera à peu près à 250 mètres – à hauteur du village ? Est-ce qu'il y a quelqu'un dans cette salle qui accepte de voir une gare à l'ouest, sachant qu'elle induit un tracé qui passe à 100 ou 200 mètres à vol d'oiseau du village du Castellet, à la même hauteur ? C'est une question.

Et au milieu des vignobles. Au milieu des zones qui sont des zones d'habitat diffus comme on a pu l'entendre et comme on a pu le dire. Je crois que l'on peut s'apercevoir aujourd'hui qu'il y a énormément d'élus du Beausset, du Castellet, de Signes, de la Cadière, qui sont justement opposés à ce passage-là.

Oui, effectivement, on parle plus de tracé que de position de la gare. Oui, c'est vrai. Mais enfin, là on s'aperçoit que la position de la gare conditionne complètement le tracé. Et en plus, il y a la question de Sanary qui n'est pas complètement réglée, parce que tunnel ou tranchée couverte, on ne sait pas trop. Et l'insertion en parallèle de la ligne, elle est compliquée.

Juste un élément sur les lignes existantes de Brégaillon et puis sur le triage de la Seyne. Au contraire, si on ne met pas la gare à La Seyne, on pourra continuer à utiliser le triage à La Seyne-sur-Mer pour y ranger les trains SEVESO. Et la voie d'accès à l'arsenal ne sera en aucun cas supprimée. C'est une évidence.

En conclusion, ce que je vous propose est d'aller plus loin et de faire comme pour l'est, de voter une motion rejetant le tracé ouest.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Deux précisions importantes. Vous l'avez compris, ce n'est pas une carte RFF, c'est une carte du Groupe de réflexion varois. Et donc pour nous, c'est une carte épouvantail. Aujourd'hui, il n'est nullement question de réaliser des viaducs de ce type-là. La démonstration est violente, mais en aucun cas ce n'est une carte RFF. Nous pensons au contraire qu'avec une gare à l'ouest ou au centre, nous aurons des conditions d'insertion du tracé qui seront tout à fait similaires. Et encore une fois, je regrette que vous donniez tant de critères de choix sur le tracé et que vous ne restiez pas pour l'instant sur les fonctionnalités. On le verra ensemble dans le tracé des fuseaux. Je vous propose de garder jusqu'au fuseau les deux fonctionnalités, puisque votre groupe a déjà évacué Toulon Est. Mais à force d'évacuer dès maintenant toute option, vous n'étudierez rien. Donc je plaide pour que vous gardiez cette gradation. On a bien noté votre grand choix Toulon Centre. Je vous suggère de garder au moins une variante de position. Au moins une pour que vous poussiez vos décisions au vu des fuseaux. Parce que vous-mêmes le dites, on ne peut pas choisir tant qu'il n'y a pas les fuseaux parce que c'est intimement lié. Poussez-le jusque-là. Gardez ouest, laissez-nous étudier les fuseaux avec vous, et vous prendrez votre position. Je trouve dommage dès maintenant de restreindre complètement le choix, surtout sur des images comme ça, où on brandit un viaduc de 10 kilomètres, à 400 mètres de haut.

Maurice FRANCESCHI - Ça aurait comme avantage de fixer une fois pour toute Toulon Centre, et on saurait où l'on va. Rester dans le flou n'est pas un bon choix. Fixer Toulon Centre... Il y a plusieurs possibilités. Il y a trois variantes dans Toulon Centre. Donc travaillons sur Toulon Centre, et on avancera beaucoup mieux et de façon plus efficace.

Nicolas ALLA - Vous ne perdez rien. Vous regrettez comme nous que nous ayons un temps de discussion un peu court jusqu'à décembre, je vous propose justement tout ce temps-là. Si on écarte tout, c'est sûr que l'on va gagner du temps d'étude. Mais moi, je plaide vraiment pour que vous gardiez deux options sur trois. Poussez l'étude des fuseaux jusqu'au bout, ne vous précipitez pas à choisir maintenant. Je ne veux pas m'immiscer dans vos réflexions, mais je serais vous, je dirais au Comité territorial : « Permettez-nous de ne pas choisir maintenant, et d'émettre un avis sous réserve de. C'est Toulon Centre sous réserve de. » Et poussez au moins deux variantes.

Maurice FRANCESCHI - C'est la position de RFF et non du groupe qui est ici.

Jacques MICHEL - Je vous propose que l'on avance un peu dans la discussion avant de prendre position directement.

Linda LESAGE - Je voulais juste dire qu'effectivement nous avons voté la dernière fois une motion contre la gare à Toulon Est en précisant bien que nous étions contre une gare à Toulon Est, et que ça ne voulait pas dire du tout que nous étions pour la gare à Toulon Centre, ni pour la gare à l'ouest. Et je trouve cette partie de ping-pong désolante entre l'est et l'ouest. Où que soit la gare, de toute façon il y aura les voies. Et les voies passeront et dévasteront tout le Var. C'est désolant de se renvoyer la gare. Parce que les voies, si j'ai bien compris, il y en aura quatre, ça va faire beaucoup.

Jacques MICHEL - Si j'ai bien compris, c'est quatre voies en gare. Deux voies sur le reste de la ligne.

Olivier LESAGE - Merci de m'avoir donné le micro. Une fois n'est pas coutume, je trouve que le résumé est assez intéressant. Peut-être pas fidèle au groupe que nous avons aujourd'hui, on le voit, mais fidèle à ce qui s'est dit la dernière fois, et c'était quand même le but de la manœuvre.

Toutefois, j'apporte un gros bémol, c'est que je participe aussi en tant que Président de Stop TGV Coudon au collège des acteurs, et dans le collège des acteurs, le rejet à l'unanimité que l'on a vu la dernière fois, qui était quelque chose de très fort et que vous avez même marqué sur vos planches, s'est transformé en une motion. Alors ce n'est pas en plus une motion pour Toulon Centre alors qu'en fait c'était une motion contre Toulon Est. Ça a été modifié. Mais je trouve que la

notion de motion, ce n'est pas ça. C'est beaucoup plus fort ce qui s'est passé. Vous avez de nombreux maires aujourd'hui, je les remercie de leur présence. Ils ont quand même tous donné la position de TPM. Ça a du poids.

Je souhaite que remonte au COTER, puisque vous êtes une sorte de chambre d'enregistrement pour le Comité territorial où le Préfet du Var, souverain, va décider de ce qui cloche ou ce qui ne cloche pas dans les éléments qu'on lui remonte, je souhaite que vous lui fassiez remonter que ça a été un vote unanime et pas une motion comme beaucoup de gens pourraient en déposer de manière assez partielle finalement.

La deuxième chose, ça m'a assez marqué parce que finalement on tombe dans des combats de rue, si j'ose dire, est contre ouest, une fois que centre, on se sera rendu compte que ça coûtera quelques dizaines de millions supplémentaires techniquement... Comment va-t-on faire ? Tel un juge d'instruction qui reprend son dossier quand tout va mal et quand il y a un blocage, bien qu'étant personnellement et au titre de l'association opposé à ce projet, on s'est dit quand même, il faut qu'on y réfléchisse, il doit bien y avoir une solution. Et je souhaite qu'aujourd'hui, certains l'ont peut-être en tête, ceux qui connaissent le dossier depuis longtemps, je souhaite qu'au COTER remonte la solution du tracé que l'on a appelé à un moment donné le tracé qui cumulait tous les avantages, qui était un tracé hybride. Je m'explique pour ceux qui ne savent pas ce que c'est. Mais rapidement parce que peut-être que ce sera développé plus tard.

Ce tracé hybride, il dessert Toulon Centre. Ce qui est la demande quand même de beaucoup d'associations. Il ne touche rien ou ajoute à peine une voie supplémentaire le long des voies actuelles dans la partie Toulon Est. Ce qui est la demande des viticulteurs. Ce qui est la demande des maires du sillon permien. Ce qui est la demande des habitants de la Valette, du Revest, c'est-à-dire de ne pas voir leur environnement dégradé. Simplement, il fait une sorte de Y. Alors je suis d'accord, à l'endroit où il fait le Y, il faudrait voir que ça ne tombe pas vers Signes. Il y a des choses à regarder avec attention. Mais ce tracé hybride cumule les avantages. Il a un tracé qui est plus direct pour Nice, pour les TGV directs qui n'ont aucune raison de descendre à Toulon. C'est plus long, ça amène plus de nuisances, ça consomme plus d'énergie, et ils ne s'y arrêtent pas. Donc ces TGV directs, il faut les envoyer directs. D'ailleurs, le nom l'indique.

Est-ce qu'on peut faire remonter au COTER cette notion de tracé hybride ? Ça nous permet aussi de demander plus de temps. La notion de temps a été abordée par le collègue de l'ouest qui a parlé de moi, je le remercie. Ce temps-là, il faut qu'on ait le temps de faire ces études, or la concertation a été tronquée. Donc le fait de redemander le tracé hybride et de redemander des études comme nous on a fait pour redemander des études sur le scénario zéro, c'est intéressant parce que ça permet aussi de donner du temps et d'avoir plus d'informations techniques.

Je souhaite que l'on remonte au COTER ce scénario hybride.

Nicolas ALLA - Pour mettre un peu de méthode, ce que je vous propose, parce que là, on est en train de glisser de la séance précédente à la séance actuelle, comme je vous l'ai dit, je vous proposerai en fin de séance d'essayer de rédiger en 4 ou 5 phrases votre position d'aujourd'hui.

On consignera ça tout à l'heure ensemble. Pour boucler ce qui est à l'écran, je vous propose de clore la séance passée avec les modifications que j'ai mises ici en rouge : mise en exergue de la motion qui sera annexée, suppression du mot solution par défaut alternative à la Seyne, et motif de rejet c'est « ne permettrait pas une desserte suffisante ».

Est-ce que cette formulation-là reflète bien vos positions de la fois précédente ? Est-ce qu'on peut clore là-dessus ? Comme ça, du coup, je vous propose que l'on passe aux réponses techniques aux questions que vous avez posées. Ça vous permet d'avoir des réponses, et ensuite vous formulerez vos avis sur la séance d'aujourd'hui.

Les questions techniques sont très denses. Donc il faut y passer.

Soledad TARI - Je vous prie de m'excuser, je suis arrivée en retard, et je n'ai pas pu venir à la réunion la dernière fois. Nous sommes en pleine vendange, en vinification. Je sais que la Chambre d'agriculture était là pour représenter nos intérêts la dernière fois. Mais c'est vrai que là, j'arrive, et je suis tout de suite plongée dans une sorte de cauchemar, où l'on parle de viaduc qui traverse le vignoble de Bandol. Toute sorte de choses, je dois dire que c'est assez surréaliste. Quand je vais essayer de retransmettre toute cette information dans l'appellation, je peux vous dire qu'il va y avoir pas mal de mobilisation dans ce sens.

Pourquoi est-on si inquiet ? Je me souviens encore de la première réunion de la LGV qui avait eu lieu en face de l'hôtel de ville il y a une dizaine d'années dans une salle délabrée, et on nous avait présenté une carte dans laquelle on nous montrait les contraintes : plus on allait dans le sud, plus les contraintes étaient importantes. Contraintes environnementales, contraintes financières, contraintes agricoles... Tout était là.

Et plus le temps passe, plus j'ai l'impression que l'on se rapproche du littoral. A l'époque, ça semblait inimaginable, mais on l'impression que ce n'est plus le cas.

Donc au niveau des vins de Bandol, jamais on ne pourra supporter une telle chose. Déjà en 30 ans on a dû perdre presque 60 % de nos terres agricoles au motif de l'urbanisation, des projets publics, des emprises. On est au seuil minimal. Là je peux vous dire que rien que pour un hectare, on se bat au niveau des mairies, on conteste, on va devant les tribunaux. Donc tout impact qui pourrait toucher le vignoble de Bandol de manière directe ou indirecte serait intolérable. C'est pour ça que je ne veux pas que l'on touche...

Par exemple, l'option que l'on avait eue à un moment donné avec l'autoroute, on s'est débrouillé pour la faire passer sur les vins de pays. En se disant : voilà, ça passe juste à côté des vignobles de Bandol.

Juste pour vous faire part de cette détermination.

Applaudissements.

Jean-Michel HUGUET - Je vais faire beaucoup plus court. Simplement pour vous dire que sur la commune d'Ollioules, nous avons déjà l'autoroute A50, nous avons déjà les voies Paris-Vintimille. Nous avons déjà des voies chez nous sur notre commune.

Je suis également conseiller communautaire, mais je n'interviens pas à titre de conseiller communautaire de TPM mais au nom de la Ville d'Ollioules. Nous optons pour le choix de Toulon Centre, bien sûr, c'est le plus cohérent. Ça a été rappelé plusieurs fois. Mais la commune d'Ollioules n'est pas du tout fermée à une gare à l'ouest, La Seyne. Voilà.

Pierre QUILLIET - Il y a une chose que je ne comprends pas. Une décision a été prise par le Ministre après un débat public qui a duré plusieurs années, où tout le monde pouvait s'exprimer. Le débat public a été suivi par l'équipe de Monsieur Cousquer qui a conclu que la LGV nord et le tracé des métropoles, revenaient au même prix approximativement en développant les TER pour un même niveau de TER mais que le tracé des métropoles apportait plus de voyageurs. En conclusion, je pense que le tracé qu'a retenu Monsieur Borloo à l'époque est le bon et que c'est celui-là que nous devons travailler.

Maintenant, la grande discussion, nous à la FNAUT PACA, on ne se pose pas tellement la question du tracé, mais le problème est la position de gare. Il est évident que la gare à Toulon Est serait catastrophique du point de vue des usagers. Elle ne donnerait de correspondance à rien du tout, sauf à peut-être quelques TER. Mais certainement pas vers l'ouest. Certainement pas avec des autobus, des cars départementaux.

La gare de Toulon Ouest, il y a de la place là-bas, mais si on la met à La Seyne, on va faire disparaître les voies de garage. C'est contraire à ce que voulait... C'est pareil qu'à Toulon Est, il

n'y a aucune correspondance possible. Uniquement peut-être Marseille, ou la correspondance est déjà assurée. Donc je ne vois pas l'intérêt d'une correspondance TER à La Seyne.

Par contre à Toulon Centre, vous ne pourrez pas nier qu'à Toulon Centre vous avez une gare départementale qui dessert tout le Var. Vous avez des TER qui vont vers Les Arcs, vers Hyères et vers Marseille. Vous avez la possibilité de desservir l'aéroport directement. De faire des liaisons avec les bateaux de croisière, et le port de Toulon qui est accessible par fer. Un des rares de la Méditerranée puisqu'il n'y a que Sète et Toulon qui sont accessibles par le fer. Ne l'oubliez pas.

Donc vous avez la meilleure place du point de vue usagers. D'autant plus que dans les 15 minutes à pied, vous trouverez toute la ville de Toulon, ce que vous ne trouverez jamais avec Toulon Est et Toulon Ouest. Donc la meilleure place, c'est Toulon Centre.

Alors que maintenant Toulon Centre soit en souterrain, ça ne me gêne pas. A la gare d'Anvers, les TGV sont plus bas. Et à l'étage au-dessus, vous avez les autres trains.

A la FNAUT PACA, nous restons fermement attachés à Toulon Centre.

Applaudissements.

Richard LEGRAS - Je suis particulier, j'habite sur La Seyne. Je n'ai pas participé à la réunion précédente, et je suis un peu surpris aujourd'hui de tout ce qui se présente. Je pense que l'on oublie une chose, c'est que tout d'abord une gare est faite pour desservir les voyageurs. Le centre de Toulon, c'est évidemment et sans aucune réserve le principal point. Mais s'il y a une alternative, je pense que La Seyne est quasiment la seule possibilité, avec les inconvénients que ça représente. Parce que si vous installez une gare sur Toulon Est, tous les gens de l'ouest auront leur gare privilégiée : ce sera Marseille, et non Toulon Est. Parce que le temps d'aller sur la gare Est, on sera à Marseille par les TER. Compte tenu des trajets. Et ça, c'est important.

Si je mets une demi-heure ou trois quart d'heure pour aller à la gare de Toulon Est, je suis à Marseille, et là j'aurai une meilleure desserte qu'à Toulon.

C'est sûr que Toulon Centre c'est le principal, mais la seule alternative possible à mon avis, c'est la gare de La Seyne.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose est d'invertir nos interventions, parce que nous avons prévu de vous parler d'abord techniquement des gares du centre de Toulon, surface, en tranchée ou souterraine. Ce que je vous propose c'est d'invertir. L'autre fois, on avait une pauvre petite carte, aujourd'hui on en ramène plus. Ce que je vous propose, c'est que l'on parcoure les cartes. Ce que les uns et les autres dites, c'est schématisé ici. Donc je vous propose qu'on les parcoure ensemble, ça donnera des éléments graphiques et quantifiés assez récents. Et vous reprendrez ensuite le micro pour débattre dessus.

Jacques MICHEL - Une dernière intervention de Monsieur.

Guy HILY - Je représente ici la communauté de communes qui traite sur le sillon permien. Nous avons eu une réunion d'aménagement du territoire, la réunion de commission aménagement, et nous avons décidé de proposer le mercredi, on propose d'ailleurs au bureau de la communauté de commune, de Puget Ville jusqu'à Vidauban, on demande une ligne nouvelle qui suive le tracé de l'autoroute. Pourquoi ? Pour la préservation de l'ensemble des gens qui habitent tous les villages. Et la ligne, si on passe dans ces villages, c'est une catastrophe. Donc l'avis de l'ensemble de la commission est de vous demander un trajet qui passe le long de l'autoroute.

Nicolas ALLA - Ce point de vue, on le ramènera mercredi dans le groupe sillon permien.

Guy HILY - J'aurai du mal à y être à l'heure.

Jacques MICHEL - On reprendra vos propos.

Nicolas ALLA - Ces cartes sont nombreuses, on en sélectionnera peut-être quelques-unes. Elles ne sont pas toutes forcément dans l'ordre. Je ne suis pas un spécialiste de ces questions, vous allez forcément m'aider. Donc celle qui est ici, la fois précédente, j'avais présenté une carte qui était un plan d'accessibilité à 30 minutes en voiture. A juste titre, vous m'aviez fait remarquer qu'aux échéances où on parle, la congestion routière changera la donne.

Ici, on a ramené une carte qui est tous modes confondus. On verra les détails après. Et vous avez le petit tableau en bas à droite, où vous avez les trois sites, ouest, centre et est, avec à chaque fois deux indicateurs qui sont la population dans les périmètres concernés et l'emploi. A 30 minutes, les modes : transports en commun, véhicule ou TER.

Donc on voit la hiérarchisation. Ici, on a en population une population supérieure à Toulon Ouest parce qu'on est à 430 000 par rapport à 400 000 à Toulon Centre. Et en emplois on a à peu près égalité autour de 150, 160 000. Donc ça, c'est une carte synthétique. Je vous propose de la décomposer mode par mode.

Maurice FRANCESCHI - La Ciotat est plus près de Marseille que de Toulon. Ça n'a pas de sens.

Nicolas ALLA - Je vous propose que l'on décompose par mode, parce que ça, c'est l'agglomération de tous les modes. On a ici... La précédente, c'était en heure de pointe. Donc ici on a la même chose tous modes en heures creuses. Donc il faut regarder les périmètres de couleur, c'est plus facile que les surfaces. Donc on va essayer de les détourer.

Vous avez Toulon Centre, c'est la zone mauve, ensuite vous avez la gare...Pardon. Toulon Est c'est le périmètre vert qui est ici, que je détoure, qui se regroupe là. Et enfin le périmètre ouest est donc en teinte bleue un peu difficile à voir, qui correspond ici et qui doit remonter jusqu'à...

Brouhaha.

Jacques MICHEL – J'ai entendu qu'il y avait des gens de Toulon qui allaient à Aix. C'est une question de service.

Nicolas ALLA - Je vous propose qu'on les parcoure toutes, et ensuite vous me direz sur laquelle on se focalise. Etant entendu que l'on ne va pas toutes les regarder ensemble. Mais elles seront toutes diffusées, et vous nous ferez des retours.

Vous avez ici, tous modes heures creuses avec ce coup-ci des chiffres. Vous avez en population heures creuses, on retrouve un relatif équilibre entre Ouest et Centre en heures creuses. Bien évidemment puisqu'on a une pénalisation de Toulon Centre en heures de pointe, compte tenu de la congestion de la circulation. Et en emplois, on a à peu près une égalité.

Si je résume ces deux cartes-là, en heures creuses, compte tenu de la congestion routière, ça remet Toulon Centre et Toulon Ouest à égalité.

Zone de chalandise, c'est à peu près l'équivalent, sauf que ce coup-ci... C'est la carte présentée il y a deux semaines. C'était simplement 30 minutes en voiture.

On vous a mis aussi le détail par gare, le temps d'accès voiture sur Toulon Est. Donc vous avez les deux zones qui sont 30 minutes, 15 minutes avec à chaque fois l'indicateur population l'indicateur emploi. Vous avez la même chose sur Toulon Centre. Vous avez l'emploi en accès voiture. On vous a mis également le temps d'accès gare Toulon Ouest. Toujours 30 minutes, 15 minutes, et indicateur de population. Je vous laisse à chaque fois lire les chiffres.

Vous avez maintenant les visions accès en transports en commun. Donc sur Toulon Centre, qui sont faits à 15, 30 et 45 minutes, y compris des temps de sécurité pour accéder aux transports.

Vous avez Toulon avec ici un jalon particulier sur mise en service du TCSP qui va changer beaucoup de choses. Et ici, vous l'avez à l'heure actuelle.

On vous a mis la même chose sur La Seyne-sur-Mer, avec le même indicateur, mise en service du TCSP.

On n'a pas fait la carte sur Toulon Est, car il y a un gros paramètre qui est suivant où est la gare, y a-t-il prolongation ou pas du TCSP. Donc la carte n'a pas été faite parce que ce paramètre écrase complètement la vision.

On vous a mis aussi comme élément des circulations en véhicule particulier. On a mis transport, on a mis à pied. Donc là, c'est sur 15 minutes à pied. Donc vous avez les trois sites possibles, et les populations qui sont prises dans les périmètres correspondants. Population et emploi. Donc à chaque fois je vous laisse voir la hiérarchisation.

Donc ça, ce sont des éléments qui ont été pris en compte, dans les modèles qui ont tourné, qui sont les temps de parcours sur les axes routiers. Donc ici, vous avez le temps de parcours mesuré sur l'axe Hyères-Ollioules, avec une gradation de couleur en fonction de la vitesse, parce que ça va de vert foncé, c'est 100 kilomètres/heure, à rouge lie-de-vin c'est plutôt du 20 kilomètres/heure.

On vous a mis aussi une carte à échelle un peu plus étendue, donc l'état de congestion du réseau routier. L'indicateur n'est plus la vitesse, mais c'est le temps de congestion. C'est-à-dire que ce que vous avez en noir, c'est congestionné 100 % du temps. Et en vert, c'est 50 %.

Oui, c'est l'état des lieux. C'est l'état des lieux qui est injecté dans les modèles. Il y a des constats de l'état actuel, qui sont doublés avec des enquêtes qui permettent de faire des projections. Je ne suis pas spécialiste. Si vous voulez des détails, vous posez des questions et on fera intervenir les gens de chez nous.

Ces autres cartes, je vais passer parce qu'elles sont moins... Ce sont les fréquentations TER des gares, mais c'est du constat actuel, ça ne renseigne pas tellement notre réflexion. Vous avez ensuite les zones de chalandise de Toulon, en grandes lignes ce coup-ci. Tout à l'heure on a vu en TER.

Et on a vu ensuite, sur les indications d'évolution de population, vous avez sur les périmètres des SCOT les évolutions respectives des populations, en deux temps : on vous a mis 1999-2008 et 1999-2023. Ce sont des paramètres qui sont pris en compte aussi.

Et ensuite, les nombre de lits. Donc une analyse de la fréquentation touristique en nombre de lits. Vous avez plusieurs cartes ici. Var. Vous avez ensuite la zone qui passera dans le groupe Est Var.

C'est toute une série de cartes que l'on peut mettre à l'écran. Je vais mettre la zone de chalandise au début. Ces cartes, je vous les ai présentées rapidement parce qu'on vous les remettra. Donc vous savez lesquelles elles sont et vous pourrez travailler dessus. Donc je vais laisser l'accessibilité en heures de pointe, et peut-être peut-on faire re-circuler le micro, puisque certains d'entre vous avaient pris la parole là-dessus.

Jacques MICHEL - Si je reprends les trois chiffres, les quatre chiffres qui sont ici, par rapport aux méthodes de calcul : accessibilité à 30 minutes. En termes de population, Toulon Ouest, Toulon Centre, 430 000 ; 400 000 pour faire un chiffre arrondi. Toulon Est 310 000. En emploi, 160, 150 et 100 000 . Voilà un peu la vision des populations potentielles et des emplois potentiels à moins de 30 minutes, des trois sites.

Richard LEGRAS - Dans le cas d'une gare à Toulon Centre, on aura une interconnexion complète. La Seyne, on aura une interconnexion ferroviaire. On aura donc le tramway.

Par contre, la gare est, est-ce qu'à l'ouest de la gare Est, il y aura une interconnexion qui permettrait de faire encore des TGV au départ de Toulon Centre ?

Si vous avez une gare à Toulon Ouest, vous pourrez toujours faire des trains au départ de Hyères, Toulon Centre.

Jacques MICHEL - Nicolas, tu peux reparler du scénario, les bases des scénarios, notamment celui qui avait une gare à l'est ? Ça permettrait d'avoir aussi une desserte de Toulon Centre en TGV avec un débranchement à Aubagne. C'est ça ?

Nicolas ALLA - Christophe de Molliens, responsable exploitation capacité, va vous répondre. Mais déjà, sur le scénario Est, la desserte de Toulon Centre était faite en débranchement depuis Aubagne. Mais je laisse Christophe vous répondre plus en détail.

Christophe de MOLLIENS - Tous les scénarios qui sont proposés, qui ont été retenus par le COPIL, sont basés sur les mêmes hypothèses de desserte et sur les mêmes schémas de service. Dans ces schémas de service, il y a toujours la possibilité d'avoir des terminus Toulon Centre pour les TGV. Simplement, suivant les différents scénarios et les différentes positions de gare surtout, ces trains terminus ne peuvent pas être gérés de la même façon.

Dans le cas de Toulon Est, c'est le plus défavorable, puisque comme il n'y a pas de raccordement puisque l'intérêt de Toulon Est est d'avoir un tracé plus court, il faudrait les débrancher au niveau d'Aubagne. Donc ça rallongerait le temps de parcours pour ces TGV-là, qui ne seront pas majoritaires puisque la plupart... Dans les objectifs 2023, on a une fois par heure un TGV qui a un terminus Toulon, et au fur et à mesure où on avancera dans le temps il y aura de plus en plus de TGV qui seront prolongés jusqu'à Nice.

Et sinon, les deux autres possibilités de position de gare, Toulon Centre et Toulon Ouest, c'est à peu près équivalent. On aura de toute façon une possibilité d'avoir un raccordement à l'ouest, ou d'une certaine façon, d'avoir un raccordement qui sera beaucoup plus facile.

Frédéric ROUX - Ça veut dire que s'il n'y a pas la gare à Toulon Centre, Toulon Centre devient une gare secondaire.

Christophe de MOLLIENS - Dans les dessertes. Quelle que soit la position de la gare le schéma de desserte est le même.

Frédéric ROUX - C'est le même, mais il y en aura moins qui s'arrêteront à Toulon Centre. S'ils s'arrêtent à Toulon Ouest et qu'ils font à Nice, ils ne vont pas s'arrêter encore.

Christophe de MOLLIENS - La gare de Toulon Ouest deviendra la gare TGV.

Frédéric ROUX - Donc la Gare de Toulon Centre devient marginale.

Maurice FRANCESCHI - Dans la carte qui nous est présentée, où apparaît La Ciotat, dans l'accessibilité 30 minutes. Et Cassis peut-être aussi. Je crois que c'est un non-sens de mettre La Ciotat dans la possibilité d'accès à la gare Ouest. Quelqu'un qui habite La Ciotat ira beaucoup plus vite pour aller à Marseille. Et s'il va prendre le TGV pour aller à Paris, il ne va pas payer plus en venant à Toulon pour aller à Paris. Il perd beaucoup plus de temps, parce qu'il faudra déjà refaire le trajet entre Toulon et Marseille, plus payer plus cher.

Donc je pense que sur cette carte, il faut enlever La Ciotat, car c'est un non-sens dans le raisonnement. Ça donne une plus-value pour Toulon Ouest. Alors que si on enlève La Ciotat, cette plus-value n'apparaît plus. Donc il y a quelque chose qui est complètement biaisé en utilisant cette carte.

Applaudissements.

Olivier LESAGE - Juste une remarque. Ça vient d'être évoqué, et ça fait longtemps qu'on le dit quand même. Intellectuellement, il ne faut pas être malhonnête s'il vous plaît. Parce que le choix du tracé littoral qui a été très critiqué et qui l'est encore, il a été essentiellement imposé par : on récupère des clients sur Toulon et sur son agglomération. Ce sont des trains qui viennent de Nice et qui s'arrêtent à Toulon, parce que Nice ne peut pas se permettre de les remplir. C'est ce que vous nous avez imposé. Et aujourd'hui, on nous reparle de Toulon Est, on nous dit que c'est mal interconnecté et que du coup, effectivement, où ce sont des terminus pour Toulon, mais du coup

ça ne remplit plus du tout l'objectif. Donc là il y a vraiment une incohérence. On ne peut pas faire un choix de tracé sur des critères, et ensuite modifier les critères. Effectivement la gare de Toulon Est, et c'est ce qui vient d'être dit dans ce scénario-là, elle ne permet pas du tout cette interconnexion des grandes villes et de récupérer suffisamment de clients sur Toulon.

Soyez assez honnêtes avec vos propres critères.

Valentin GIES - Juste une chose. Je pense que si on avait la carte isochrone 30 minutes en provenance de la gare de Marseille, on aurait aussi La Ciotat dedans.

De fait, on compte deux fois les usagers, et sur le bassin toulonnais, et sur le bassin marseillais. De même, si l'on prend l'isochrone 45 minutes, sur la gare Toulon Ouest on doit gagner au moins 1 million de passagers qui sont les passagers potentiels de Marseille.

Nicolas ALLA - A l'écran, vous avez une carte où l'on voit effectivement la zone de chalandise de Marseille. Elle comprend bien la zone de La Ciotat.

Georges BEAUJEU - Je crois qu'il faut être technique. A l'heure d'aujourd'hui, il passe 20 TGV par jour aller, 20 TGV retour. Ça nous fait 40 TGV par jour qui passent à la gare d'Ollioules. On est d'accord ? Il y a cinq TGV qui s'arrêtent au terminus Toulon. Et le reste va sur Nice. Ces quatre tracés que vous nous avez proposés ne me conviennent pas.

Je suis pour une ligne TGV, mais pas dans ces conditions. Il y a une autre ligne, vous l'avez abandonnée je ne sais pas pourquoi, peut-être pour faire plaisir à Pierre ou à Paul. Mais moi, je considère, parce qu'il y a des critères de choix Monsieur. Il y a des critères de choix. A Hyères, je vous ai posé la question : à combien évaluez-vous en kilomètres carrés le nombre d'expropriations ? Ça, c'est déjà le premier point, personne n'a pu me répondre sur ce sujet-là. Or, les expropriations, au kilomètre carré, ça coûte cher. Et qui va payer les expropriations ? Bien entendu, ça va passer dans la poche du contribuable. Parce qu'on va subventionner la ligne TGV pour la construction. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, il y avait une ligne qui avait été retenue, vous l'avez abandonnée. Je suis en train de me poser des questions. Pourquoi ? Elle coûte moins cher que celles que vous proposez. En plus, on parle de tunnels. Vous savez qu'un TGV ne peut pas se croiser à 300 kilomètres/heure dans un tunnel. Ça fait effet de tampon. Il impluse le TGV. Vous êtes en demeure de mettre deux tubes. Vous m'expliquerez, et vous me direz le coût de deux tubes. Parce que le projet de tunnel, je veux bien. Mais il faut considérer le coût des deux tubes. C'est très important.

Et puis il y a l'autre choix, le choix de faire passer sur Sanary. Je suis désolé, mais vous êtes en train d'assassiner une commune. Sans compter ce qu'il y a de l'autre côté. Parce que si je parle de Bandol et du reste... La personne qui est intervenue pour l'appellation contrôlée, bonjour les dégâts !

Après, on nous parle de le mettre côte à côte avec l'autoroute. Une plateforme TGV prend l'équivalent de deux autoroutes. Donc deux voies. Ça prend deux voies d'autoroute le TGV. Ça fait 14 mètres. Quand vous allez faire la proposition de faire votre TGV de Cuers à Toulon, il vous faut 14 mètres. Il faut exproprier sur 14 mètres. Alors moi, quand vous me direz que vous aurez chiffré le nombre d'expropriations au kilomètre carré, là on pourra discuter.

Philippe CRETIN - Je voudrais que l'on arrête une bonne fois pour toute sur le tracé Brignoles. Parce que c'est ça qu'il faut dire, ce dont Monsieur parlait. Là, il y a quelque chose qui est mauvais intellectuellement. Il me dit 40 TGV, 20 aller, 20 retour. Il n'y en a que quatre qui s'arrêtent à Toulon. Mais les autres aussi qui vont à Nice s'arrêtent à Toulon. Il n'y en a que quatre qui ne s'arrêtent pas à Toulon, qui évitent Toulon. Les Paris-Nice. C'est tout.

Si on avait fait une ligne Brignoles, et je vais m'arrêter là sur cette ligne parce que ça m'énerve, on n'aurait fait passer en fin de compte que quatre TGV. Parce qu'il ne faut pas oublier que l'agglomération de Toulon, ce sont quand même 500 000 habitants. Ou pas loin. On ne peut pas

éviter 500 000 habitants. On ne peut pas éviter la neuvième ville de France. Il faut qu'on arrête de délirer quelque part.

Le train n'est pas fait pour les vaches, pour qu'elles les regardent, mais pour transporter les gens. Donc il faut aller chercher les gens où ils sont. Et non pas dans la pampa. Ça ferait des déplacements énormes. Bon, je vais m'arrêter là-dessus. Je ne vais pas aller plus loin.

Alors je reviens, nous la FNAUT, on est tout à fait d'accord. C'est pour ça qu'on était contre La Seyne. C'est que si on descend si bas, on va descendre dans des terrains agricoles très importants. On avait pensé, et on continue à penser d'ailleurs, qu'en passant, peut-être pas dans le secteur de Signes mais dans ce secteur-là disons, au nord du Beausset, ça nous permettrait de rester sur des zones relativement pas chères au niveau expropriation, et ça nous permettrait des zones relativement inhabitées, aussi bien habitants qu'agriculture. Donc ça nous permettrait de descendre directement sur la gare de Toulon Centre. En plus, ça nous évite de faire une quatre voies entre La Seyne et Toulon Centre. Il ne faut pas oublier que c'est tout habité autour.

Quand on parle à Monsieur Lesage du scénario 0 : vous vous rendez compte du nombre de gens, si on ne fait qu'élargir la ligne actuelle, le nombre de gens qu'il faudrait exproprier ? Parce que là, ce sont bien d'habitations que l'on parle.

Donc je pense qu'à un moment donné, il faut devenir un peu raisonnable. Il faut penser à l'humain, penser aux zones agricoles, et c'est pour cela que nous, FNAUT, nous sommes contre la gare de La Seyne, car ça ne ferait descendre – et je suis d'accord avec la personne qui représente les vins de Bandol – ça ferait descendre de plus en plus au sud ce tracé.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Je vous propose qu'à la fin, pour préparer notre troisième réunion qui sera sur les fuseaux, de garder ce type d'intervention sur les fuseaux à la fin pour amorcer notre prochaine séance. On essaye de revenir sur les scénarios.

Je vous propose aussi que l'on passe à la question posée l'autre fois sur la gare de Toulon Centre. Je vous propose d'écouter l'exposé du bureau d'études techniques. On va mettre les images correspondantes.

Frédéric ROUX - Je voudrais quand même répondre à Philippe Cretin et à Olivier Lesage qui a évoqué le tracé hybride en Y. Tout d'abord, je dirais qu'il faut servir les gens qui prennent le train. Parce que si on fait des gares TGV où il n'y a personne...

Simplement, rappelons-nous une chose. Tous les gens qui prennent la ligne de Paris-Marseille-Nice, il y en a 70 % qui s'arrêtent avant Marseille. Il y en a 10 % qui s'arrêtent à Toulon, et il y en a 20 % qui vont plus loin. Donc plus loin, c'est-à-dire les Arcs jusqu'à Nice, Cannes, Fréjus, et *cætera*, ce sont deux fois plus de personnes que ceux qui prennent le train, montent ou descendent à Toulon. Donc il ne faut pas oublier là-bas que l'on peut remplir des trains.

On peut regarder qu'il y a peut-être des options, qui, quand on fait le bilan, sont peut-être acceptables. Il faut essayer de trouver un compromis. Je pense qu'il y a des possibilités de compromis. J'ai demandé à Nicolas tout à l'heure de l'évoquer. Des possibilités de compromis qui prennent en compte toutes les observations des uns et des autres. Ça me paraît intéressant à examiner. Pas forcément à décider, mais à examiner.

Nicolas ALLA - Je suis tout à fait d'accord pour garder un temps pour les nostalgiques du tracé hybride. Mais encore une fois, de grâce, à la fin. Parce que là, le cadre de travail, je le rappelle, c'est ce que dit Monsieur Cretin...

Olivier LESAGE - On est nostalgique du MDS. Pas du tracé hybride. Le tracé hybride fait partie des quatre scénarios dont le Préfet a dit en conférence de presse que c'étaient des scénarios ouverts. Ou alors il perd la mémoire et il ne sait plus ce qu'il dit, mais ça m'étonnerait. Il n'est pas si vieux que ça.

Dans les quatre scénarios, je considère que le tracé hybride fait partie intégrante de la concertation. Donc ce n'est pas du tout une question de nostalgie.

Nicolas ALLA - On en a déjà parlé la semaine dernière. Donc on est d'accord pour y revenir, mais je rappelle la décision ministérielle, c'est la desserte de Marseille-Toulon.

Frédéric ROUX - Ça fait partie de la décision ministérielle !

Nicolas ALLA - Et la desserte, c'est bien une desserte de trains qui passent et non pas de Toulon qui est au bout d'une antenne avec une fréquentation qui n'est pas conforme aux objectifs de desserte.

Aujourd'hui la feuille de route que l'on a, ce sont les réticulaires, les objectifs de desserte avec des objectifs de fréquentation pour une agglomération de 550 000 personnes. Ce que vous proposez n'entre pas complètement dedans. Mais encore une fois, d'accord pour en parler, mais épuisons d'abord le sujet. La feuille de route qui nous est donnée est une desserte sur une agglomération de 550 000 personnes, avec un nombre de trains en heure de pointe.

Encore une fois, allons vite sur les questions que vous avez posées, et enfin on revient, Frédéric je l'ai dit, pas de problème pour que tu exposes ton sujet.

André GILLET - Je voudrais rappeler deux choses. La première, c'est que la ligne LGV que l'on crée, elle sert à plusieurs choses. Elle sert effectivement à amener des voyageurs depuis le centre de la France, depuis la capitale, mais elle sert aussi à terme à créer un arc au nord de la Méditerranée, et elle sert surtout en région PACA qui compte déjà 4,5 millions d'habitants et qui en comptera à l'horizon où l'on raisonne de l'ordre de 5,2 millions à faire des liaisons intraPACA, ce que l'on avait appelé au début des TER-GV. C'est-à-dire des TER à grande vitesse. Et les TGV notamment, selon les conceptions que l'on a des scénarios, si on n'a pas un scénario continu qui dessert Toulon, on n'arrivera jamais à faire Toulon-Nice en 50 minutes.

Et je rappelle que les autres modes de transport sont inadaptés. Le bateau est hors-jeu de par ses temps de parcours. L'avion, c'est trop petit pour des sauts de puce de ce type. Et l'autoroute, elle est complètement saturée. Et il n'est pas question de doubler l'autoroute A8, notamment dans les Alpes-Maritimes.

Donc la seule solution à terme pour assurer la mobilité des déplacements en PACA est bien la LGV.

Le deuxième point, c'est par rapport aux cartes qui nous ont été présentées. Il y en a une sur laquelle j'ai réagi. C'est l'accessibilité en TC. Si tu peux nous la repasser. On voit qu'à 30 minutes, il n'y a que 92 000 habitants qui sont desservis. Je rappelle que le projet de l'agglomération en termes de déplacement urbain, et je parle sous le contrôle de Jean-Yves Thibault, est d'avoir l'ensemble de la population de Toulon, mais également d'une partie de La Seyne, de La Valette et de La Garde qui sera à moins de 20 minutes du centre-ville de Toulon.

Et ça, ça représente en gros 200 000 habitants. Donc je comprends mal comment on peut avoir moins de 200 000 habitants en TC à moins de 30 minutes à horizon du TGV.

Applaudissements

C'est complètement erroné ce chiffre à mon avis.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, c'est que pour la fois prochaine, on fasse établir une note par les collègues qui ont travaillé sur ces questions, qui diront éventuellement de quel modèle ça sort, quels sont les biais du modèle. Parce que là, on va être un petit court pour vous répondre.

André GILLET - On envisage de créer un réseau en site propre avec des vitesses moyennes de parcours commerciales de 20 kilomètres/heure. Quand tu regardes la géographie de Toulon, ce n'est pas possible que l'on n'ait que 92 000 habitants ou 60 000 emplois à moins de 30 minutes. Ce n'est pas possibles. Il y a un biais quelque part dans les études.

Nicolas ALLA - On le note et on vous répondra.

Philippe CRETIN - Vous parlez de transports en commun. Est-ce que le TER est un transport en commun ?

Nicolas ALLA - Il y a une carte à part pour le TER. Là, c'est plutôt transports en commun.

Linda LESAGE - Vous avez dit qu'un TGV à l'heure s'arrêterait à Toulon. Combien de trains passeront à l'heure, sans s'arrêter ?

Jacques MICHEL - On va vous répondre.

Christophe de MOLLIENS - Vous avez à terme, dans la vision long terme, huit sillons TGV, donc huit possibilités d'avoir un TGV par heure qui traverse Toulon, dont trois sans s'arrêter. Dont cinq qui s'arrêtent. C'est à terme, en heures de pointe.

Linda LESAGE - Et donc on multiplie par 12 pour avoir le nombre de TGV par jour ?

Christophe de MOLLIENS - Non. Car tous ces sillons n'ont pas le même intérêt. Certains représentent quatre trains par jour, dans les deux sens, comme le Paris-Nice direct. Puis certains sont des inter-secteurs, ceux qui viennent des différentes parties du pays, comme Rennes, Lille ou autres. Ceux-là sont beaucoup plus réguliers et sont cadencés toutes les demi-heures. Compte tenu aussi des services que pourra proposer la région, en service régional grande vitesse.

La possibilité sera d'avoir un TGV qui fera toutes les gares grande vitesse de la région toutes les 30 minutes.

Jacques MICHEL - Heures de pointe c'est quoi ? 7 heures - 9 heures à peu près et 17 heures - 19 heures ?

Christophe de MOLLIENS - Oui, mais pour les services grande vitesse il y a un petit décalage.

Linda LESAGE - Et la nuit ?

Christophe de MOLLIENS - La nuit, il n'y a pas de service à grande vitesse.

Olivier LESAGE - Attendez, ça, ça m'intéresse. La nuit, il n'y a pas de service à grande vitesse. Pouvez-vous le noter ? Ce n'est pas du tout ce que disent vos patrons. Ils disent qu'ils vont louer les sillons pour du fret la nuit, pour amortir la ligne. Vous n'avez pas encore signé le contrat avec les partenaires qui vont rouler j'espère, elle n'est pas construite la ligne.

Christophe de MOLLIENS - La nuit, c'est 23 heures 30 - 5 heures 30.

Olivier LESAGE - Actuellement. Je trouve un peu fort de la part de RFF d'annoncer aux riverains qu'il n'y aura pas de nuisance la nuit alors que vous ne le savez pas vous-mêmes.

Nicolas ALLA - Je vous propose de passer maintenant à la question que vous aviez posée, c'était l'étude du Groupe de réflexion varois, qui était revenu sur la position d'une gare Toulon Centre surface, et décliné il y a 15 jours en deux options éventuellement plus performantes. Vous avez le 1 qui est cette proposition du groupe. Le 2, c'est une déclinaison où le plan de voies TER reste à sa place actuelle, et la gare grande vitesse serait non plus souterraine comme le proposent les scénarios du comité de pilotage mais serait en tranchées au niveau juste en dessous. Et la proposition numéro 3 est un peu plus ambitieuse, c'est de tout descendre d'un niveau. Donc le plan de voies TER au niveau -1, le plan de grande vitesse au -2, ce qui permettrait de faire un aménagement urbain de surface. Donc en fait de couvrir sur la coupure urbaine actuelle.

Il y a effectivement plein de questions. Je vous propose d'écouter l'exposé du bureau d'études et de réagir ensuite dessus.

Eric Bouillerot, du pôle technique qui a piloté cette étude.

Eric BOUILLEROT - Bonjour. Je voulais tout d'abord vous présenter la première option. Je vais commencer par un propos liminaire. Il s'agit là d'un travail de 15 jours, qui est venu vérifier la faisabilité des trois options.

On est encore en phase de faisabilité. Si ces options s'avèrent intéressantes, et elles le sont, elles seront évidemment développées par la suite.

Pour commencer, je vais vous parler des différentes hypothèses que l'on a posées pour travailler sur ces trois options. Ça partait sur l'idée que la gare de Toulon Centre resterait en exploitation pendant toute la phase des travaux. Et ça apporte forcément des contraintes techniques supplémentaires de faisabilité des travaux et de garder une gare en exploitation.

L'idée de gare en exploitation concrètement, ça veut dire garder quatre voies à quai en surface, pour les TER. C'est une hypothèse qui est importante. Quatre TER, c'est, il me semble le minimum pour assurer le service. Après, on peut très bien imaginer des dégradations de service pour favoriser les travaux.

Je vais vous présenter déjà une première option qui consiste à garder en surface les quatre voies à quai TER et les quatre voies à quai TGV. Les avantages de cette solution est que ça permet des échanges simples entre les TER, les TGV et le tissu urbain environnant puisque tout est à niveau. Le gros désavantage, et c'est un point qui vient remettre en question la faisabilité de cette option, c'est la largeur nécessaire pour huit voies à quai en surface.

Jean RAIMOND - On peut avoir une vue en plan ?

Eric BOUILLEROT - Oui, c'est un peu en désordre effectivement. L'idée a été de se centrer sur le bâtiment voyageurs actuel, et sur le fameux îlot Montéty qui à l'horizon du projet serait réaménagé comme un second pôle de la gare.

Jean RAIMOND - On ne voit pas tout.

Eric BOUILLEROT - Vous avez ici le bâtiment voyageurs, et vous avez ici l'îlot Montéty. C'est un document de synthèse qui n'est pas technique. C'est plus pour vous présenter le projet d'aménagement de la gare. Je peux aussi vous présenter une vue en plan. Je vais y venir.

L'idée ici, c'est donc d'avoir les voies à quai. Le souci est que ça nécessite environ 70 mètres de large. En supposant une largeur de quai équivalente à la gare Lyon Part-Dieu actuelle ou à plein d'autres.

Qui dit 70 mètres, pour intégrer ces 70 mètres dans le tissu urbain, ça signifie d'impacter le bâtiment voyageurs actuel. C'est-à-dire que l'on vient grignoter dans le bâtiment actuel de plusieurs mètres. Aujourd'hui, le BV n'est pas très grand. C'est un bâtiment qui est non classé...

André GILLET - Si, il est classé.

Eric BOUILLEROT - Je dis une bêtise, il est effectivement classé, c'est un très beau bâtiment. Et il est en plus en cours de réhabilitation. Donc venir l'impacter pose quelques questions.

Deuxième problème, c'est au nord, c'est le Zénith. On est coincé entre le Zénith et le BV.

André GILLET - Et l'immeuble Elisabeth.

Eric BOUILLEROT - Et cet immeuble oui.

Olivier LESAGE - Si on tient compte des dénivelés, vous n'êtes pas coincé, vous êtes sous le Zénith.

Eric BOUILLEROT - Mais est-ce qu'on peut vraiment passer une voie à quai sous le Zénith ? Aujourd'hui, je suis incapable de vous répondre.

André GILLET - Non, il y a trois niveaux de sous-sol sous le Zénith.

Eric BOUILLEROT - A mon avis, c'est très difficile de passer sous le Zénith. Donc voilà pour cette solution toute en surface.

Philippe CRETIN - Attendez. Dans le tout en surface, on est bien d'accord, parce que c'est un peu ce qu'a demandé la FNAUT, on n'a mis que deux voies d'arrêt des TGV en surface, et deux voies en dessous de passage.

Eric BOUILLEROT - On va y venir. On a d'autres scénarios. L'avantage dont je n'ai pas parlé, et que ça permet de faire une connexion entre les voies TGV et les voies TER. Il y a un vrai maillage réseau.

Je vais avancer. Je vous rappelle seulement les quelques avantages et inconvénients : trop juste en largeur. Donc la faisabilité de cette solution-là n'est pas assurée.

Linda LESAGE - Vous parlez de la gare. Mais après à Saint-Jean-du-Var, elles vont passer où les voies ?

Eric BOUILLEROT - Oui, excusez-moi, je n'ai pas précisé. J'aurais dû commencer par ça. L'idée de ce scénario est d'avoir un tunnel filant sous Toulon et d'assurer le raccordement des voies TGV... Donc on aurait de part et d'autre de la gare des raccordements qui permettraient ce tunnel.

Olivier LESAGE - On nous a expliqué lors du dernier groupe de travail qu'il y avait une contrainte de l'ordre de 2,5 à 3,5 et que donc le fait de plonger remonter, plonger remonter, ça faisait des trémies de l'ordre de 800 mètres à chaque fois. 4 fois 8 égal 32. 3,2 kilomètres à chaque fois.

Ça me semble un peu délicat. Est-ce que ça a été modifié depuis la dernière fois ?

Eric BOUILLEROT - Je vais vous montrer l'étude technique qui montre l'impact. En termes de raccordement et donc de problème de déclivité. Par rapport à ce qui a pu être dit la dernière fois, on n'est finalement pas si contraint que ça. Ça dépend.

Je vais vous montrer côté ouest de la gare. Vous voyez ici la position des deux tubes qui correspondent aux voies filantes. Donc les TGV qui ne s'arrêteront pas à la gare de Toulon passeraient dans ces tubes-là. Et vous voyez ici ce dont je parlais, c'est-à-dire le raccordement de ces tubes vers la surface. Alors ce que vous avez dessiné ici, c'est dans l'hypothèse où les voies TGV sont en surface. Donc l'hypothèse la plus défavorable.

Ce que l'on voit – je ne sais pas si vous voyez très bien à l'écran – en rouge, c'est le tunnel, et vous voyez ici la tête de tunnel. Pour information, le bâtiment voyageurs est là. Et là on est encore dans les emprises Descours et Cabaud. Donc on pourrait trouver une solution de sortir du tunnel ici. Donc côté ouest, je dirais qu'il n'y a pas vraiment de souci.

Vous avez votre plan de voies ici. Ensuite, la zone de tranchées couvertes et de tranchées s'étend jusqu'aux voies à quai. Donc relativement axées avec le bâtiment voyageurs Et vous avez ici ce dont je parlais, c'est-à-dire le Zénith, et son extension ici. C'est surtout son extension qui vient poser problème.

Philippe CRETIN - Il n'y a pas de voies au nord du dernier quai en haut.

Eric BOUILLEROT - C'est la situation projetée.

Philippe CRETIN - Mais ce n'est pas une voie, on est d'accord. Ça nous fait quatre voies pour les TGV en plus du tunnel filant ? C'est la première fois que l'on ferait six voies autour d'une gare.

Brouhaha

Au contraire, en mettant le tunnel filant, ça nous dégage deux voies et on ne gêne plus le Zénith... Nous, au niveau FNAUT, on n'est pas tout à fait pour le tunnel filant parce que ça coûterait plus cher. On préférerait une trémie. Mais là encore, on ne viendra pas faire un caca là-dessus. Par contre, quand vous nous dites que ce n'est pas faisable en surface, nous FNAUT, on n'a jamais pensé que l'on allait mettre quatre voies en surface TGV. On n'en mettait que deux.

Jacques MICHEL - Deux hypothèses ont été travaillées.

Christophe de MOLLIENS - On a besoin de quatre voies à quai pour les TGV, mais on n'a pas besoin de voie sans quai.

Philippe CRETIN - On serait bien la première gare passante à quatre voies à quai. C'est du jamais vu.

Christophe de MOLLIENS - Marseille sera pareil.

Philippe CRETIN - Marseille sera souterrain. Le problème ne se pose pas.

Christophe de MOLLIENS - A Marseille c'est pareil, il n'y a pas suffisamment de sillons filants pour qu'il soit nécessaire de mettre des voies filantes.

Philippe CRETIN - Trois voies, je veux bien encore, mais quatre voies, c'est du luxe.

Brouhaha

Georges BEAUJEU - S'il vous plaît.

Jacques MICHEL - Je vous propose que l'on présente les différents scénarios, et qu'ensuite on prenne les questions. Sinon on va entrer à chaque fois dans un niveau de détail, et on n'aura pas le temps de voir l'ensemble des caractéristiques.

Georges BEAUJEU - Avez-vous conservé les deux lignes de fret, la voie montante et la voie descendante ?

Eric BOUILLEROT - Oui, on n'y touche pas. Je voulais juste vous montrer donc côté est ce que cela signifie. Cela veut dire que l'on aurait une tête de tunnel qui serait environ 500 mètres après le bout du quai. Ça veut dire qu'on serait à ce niveau-là. Dans les terrains de GDF.

Robert GONTIER - Ils ont été vendus à TPM.

Eric BOUILLEROT - C'était pour vous donner un ordre de grandeur de l'impact, dans le cas du plus défavorable.

Pour revenir à la présentation...

Jean RAIMOND - Les voies ont l'air de se croiser côté Saint-Jean-du-Var. Comment les croisez-vous ?

Eric BOUILLEROT - Il y a une sorte de pont en souterrain. On aura en fait deux voies filantes qui plongeront. Entre 20 et 30 mètres.

André GILLET - En profil en long, qu'est-ce que ça donne ?

Eric BOUILLEROT - En rouge, c'est du tunnel. La tête du tunnel commence ici. A partir de là, on est en tunnel. Avant on est en tranchées couvertes ou en tranchées.

Jean RAIMOND - Vous faites 25 mètres en 200 mètres ?

Eric BOUILLEROT - Ici, vous êtes au niveau -20.

Olivier LESAGE - Non - 40 il y a deux voies.

Eric BOUILLEROT - Non, là c'est du monotube. Les deux voies entrent dans le même tunnel.

Brouhaha.

Quand je dis - 20 mètres, c'est à partir du plan des voies.

Olivier LESAGE - Donc en fait c'est - 30.

Eric BOUILLEROT - C'est bien - 20 mètres par rapport aux rails.

Maurice FRANCESCHI - On peut peut-être voir l'ensemble des solutions et après discuter techniquement de chaque solution. Je propose. Parce que là, comme on n'a pas une vue d'ensemble, on est un peu perdus.

Eric BOUILLEROT - Oui bien sûr. Passons justement à la deuxième option.

Deuxième option, les voies TER restent en surface, les voies TGV sont en tranchées. Alors l'avantage de cette solution est que l'on peut assurer facilement les échanges nord/sud dans la ville de Toulon, et on a des échanges assez faciles entre les voies de TER et les voies de TGV. Les désavantages de cette solution sont que l'on est toujours coincé en largeur. On est moins coincé que dans la solution 1, mais on est coincé vis-à-vis du Zénith. C'est-à-dire que l'on est vraiment très serré. Vis-à-vis du Zénith.

André GILLET - Et l'immeuble Elisabeth. Il est dans le même alignement.

Eric BOUILLEROT - C'est surtout le Zénith, mais effectivement un peu cet immeuble. Cette solution-là est donc relativement intéressante. Ce serait donc un réaménagement total du BV et de l'îlot Montéty pour former un ensemble continu. En termes de raccordement, il n'y a aucun souci. Puisque ça marchait pour l'option 1, ça marche pour l'option 2. Par contre, on a un souci de faisabilité, c'est-à-dire que l'on va se retrouver coincé en termes de largeur de quai. Ça peut paraître anodin, mais pour pouvoir faire rentrer tout ça, ça rentre au chausse-pied. On sera avec des quais relativement petits, et il faut voir si c'est faisable étant donné le flux voyageur.

Mais cette solution-là est a priori faisable, et est intéressante.

Philippe CRETIN - Au même titre que tout à l'heure on était gêné... Bon quatre voies, OK on acte. Vous mettez vos quatre voies, si vous les mettez côte à côte avec les voies TER, c'est pratiquement infaisable, on est d'accord on acte.

Ensuite vous les mettez deux en-dessous, ce n'est pas mieux parce qu'on arrive à rentrer dans les sous-sols du Zénith. On est d'accord. Mais pourquoi on n'en mettrait pas deux en surface et deux en trémie ? Et là on est dans les clous. Par ce que le gros problème en surface est qu'il y en a deux de trop de voies. Et le problème qu'il y a en sous-sol est qu'il y en a deux de trop. Si vous en mettez deux en haut et deux en bas, à mon avis tout devrait passer. C'est d'ailleurs ce que la FNAUT a toujours dit. On n'a jamais pensé à quatre voies en surface ou à quatre voies en sous-sol.

Olivier LESAGE - Ça n'enlève pas le problème de la trémie.

J'avais une autre question puisque Jean-Michel Cherrier nous a signalé qu'il y avait des problèmes de sol à Toulon. On s'en doute un peu quand même.

Brouhaha.

Jacques MICHEL - J'invite à suivre la présentation. Je vous demande de ne pas l'interrompre. On répondra aux questions après, mais il faut avancer. Vous devez comprendre les avantages et les inconvénients.

Olivier LESAGE - Ce n'est pas avantage ou inconvénient, c'est une question technique. Est-ce que c'est faisable ou pas ?

Maurice FRANCESCHI - C'est toujours la même emprise au sol ?

Eric BOUILLEROT - C'est 60 mètres. Entre 50 et 60 mètres. Je vous montre des éléments techniques, pour montrer que ça passe. L'idée est d'avoir cet espace d'échange entre les voies TER et les voies TGV, qui relie l'îlot Montéty au reste. Insertion en largeur possible. Problème de la gestion de la phase travaux : il faut comprendre que ce sont des opérations très complexes. Pouvoir garder une gare en exploitation et faire des tranchées en pleine gare... Ce que je peux vous dire, c'est que l'on va encore insister sur ce que je vous ai dit au départ : le souhait de garder

quatre voies à quai en exploitation pendant la phase de travaux, c'est une hypothèse qui peut être retravaillée, si on opte après pour une dégradation du service.

Philippe CRETIN - C'est pour ça que nous, on était plutôt deux et deux. Et en plus, quand vous voyez ce qui s'est passé à Anvers et à Liège, je dirais qu'Anvers est beaucoup plus grand que Toulon, et Liège aussi. Mais on ne demande pas non plus la même chose. Parce que quand vous entrez dans la gare d'Anvers, ce sont des travaux phénoménaux qu'il y a eu. Je pense même que Marseille ne fera pas ce type de travaux.

Néanmoins, en faisant en trémie deux voies l'une sur l'autre, en plus on a la chance que pendant un phasage travaux, on peut éventuellement – ça ne va pas faire plaisir à nos amis TER mais à un moment donné, il faut savoir sacrifier provisoirement pour faire mieux après – c'est qu'on a la chance d'avoir au moins une voie à quai qui pour le moment est en impasse, qui ne sert à rien, côté est de Toulon. Et pareil l'endroit où on fait le chargement des trains auto, on peut éventuellement couper les TER. Dire qu'il n'y aura plus de TER pour Hyères direct de Marseille ou pour Les Arcs direct de Marseille. Et on fait un changement de quai à quai en traversant le quai numéro 1 le temps des travaux. Donc ça nous fait quand même gagner ne serait-ce qu'une voie.

Ça paraît bête, amis ce n'est quand même pas inintéressant.

Eric BOUILLEROT - Ça se joue à ça. Ça se joue à une voie.

Philippe CRETIN - Mais je sais très bien ce que sont des travaux ferroviaires.

Eric BOUILLEROT - Je passe à l'option 3 maintenant. Option 3, toute enterrée. Juste une chose dont je n'ai pas parlé et qui me semble très importante. C'est l'existence du boulevard du Commandant Nicolas. C'est-à-dire que c'est quand même un axe majeur pour les matières dangereuses, et faire des travaux à cet endroit-là signifierait de couper le boulevard, et ça signifierait également de reprendre les ouvrages encadrants. C'est-à-dire le pont Louis Armand et le pont François Favier. Donc pendant la phase travaux, ça signifie un encombrement.

Il faut comme même se rendre compte que ce ne sont pas des travaux faciles.

Maurice FRANCESCHI - On devrait avoir fini le tunnel routier d'ici là.

Eric BOUILLEROT - Le problème du tunnel routier est que l'on ne peut pas faire passer de matières dangereuses dedans.

Philippe CRETIN - Mais par contre, tout ce qui est dangereux, on peut très bien provisoirement, il y a un boulevard que l'on peut très bien mettre à double sens et réserver uniquement à ce type de chargements lourds.

Eric BOUILLEROT - Oui, il y a des solutions. Ce que je veux dire, c'est que c'est une contrainte supplémentaire qu'il faut prendre en compte.

Philippe CRETIN - De toute manière, on ne fera pas quelque chose sans bousculer du monde. C'est sûr.

Eric BOUILLEROT - Juste pour vous dire sur cette solution-là, les avantages sont évidents. C'est quand même une réappropriation du niveau de surface pour du réaménagement urbain. Ça a plusieurs avantages.

Un des inconvénients, c'est toujours la largeur importante. Un autre inconvénient est que l'on va se retrouver coincé en termes de profondeur. On ne va pas pouvoir aller trop profond...

Jean RAIMOND - A combien vous êtes au maximum en profondeur ? Parce qu'il paraît qu'à 50 mètres, c'est la mer.

Eric BOUILLEROT - On est entre – 20 mètres et – 25 mètres. Et là, on arrive aux limites techniques...

Jean RAIMOND - Avec rien au-dessus alors.

Eric BOUILLEROT - Oui, avec rien au-dessus. Je parle à partir du niveau de la gare, du plan de voies. Et là on arrive à la limite des possibilités de travail en profondeur. C'est pour ça que vous voyez sur cette coupe, il n'y a pas d'espace de circulation entre les voies TER et les voies TGV. Ça veut dire qu'il faut trouver une solution pour savoir comment faire remonter les voyageurs des voies TGV vers la surface.

Il y a des contraintes de circulation de voyageurs qui ne sont pas évidentes.

J'espère que je n'ai rien oublié. Il y a des coupes un peu différentes. On joue avec le boulevard du Commandant Nicolas. Est-ce qu'on le garde au milieu de cette zone ? Ou est-ce qu'on le supprime tout simplement en trouvant des solutions autres, des alternatives, pour ...

Brouhaha.

Jacques MICHEL - On va finir l'exposé d'Eric, et on fera une petite pause. Ça permettra à chacun de boire un verre et de se dégourdir les jambes.

Eric BOUILLEROT - Je termine rapidement. Pour nous, l'option 1 est plus réaliste. L'option 3 est difficilement envisageable pour des raisons de largeur et pour des raisons de faisabilité. Je n'en ai pas parlé, mais il y a des problèmes de faisabilité pour cette troisième option. Donc pour nous l'option 2, pour le moment, en première approche, en supposant qu'elle permette l'exploitation de la gare pendant les travaux, est à creuser.

Et bien sûr les trois options sont équivalentes en termes de géologie. Le sol est très mauvais quel que soit le scénario.

Philippe CRETIN - Je suis d'accord avec vous, l'option 1 telle que vous la présentez n'est pas réaliste. On est tout à fait d'accord avec vous. Mais par contre, ce que l'on voudrait, ce serait plutôt un mélange entre l'option 1 et l'option 2. Au lieu de faire l'option 2 où les quatre voies TGV sont en sous-sol, faire une option 2 où on aurait deux voies en sous-sol, donc en trémie, et les deux voies TGV au-dessus. Donc on aurait quatre voies, une au-dessus de l'autre.

Et puis ça donnerait quand même un avantage. On oublie beaucoup de choses. Vous connaissez l'avenir de Toulon en termes de transport maritime ? Moi je ne le connais pas du tout. Je viens de lire il n'y a pas longtemps sur une revue maritime qu'entre autres les croisiéristes trouvaient qu'il n'y avait que deux grands ports méditerranéens français accessibles, c'était le bloc La Seyne-Toulon d'une part et le bloc Marseille d'autre part. Donc ça veut dire que plus ça va, et plus c'est un secteur qui est en train d'augmenter. Sans compter qu'en ferry, il ne faut pas oublier qu'au niveau ferry, on est le premier port Corse de France. On a battu Marseille. Donc on a quand même un côté maritime très fort.

On a la chance d'avoir encore une voie qui descend sur le port maritime. Je ne sais pas encore ce que l'on va y faire. Je sais que nous, on est en train de pousser la Région pour y faire un jour descendre les TER, ceux qui sont aujourd'hui terminus Toulon. Pourquoi ne descendraient-ils pas jusqu'en bas ? On, se demande si, de temps en temps, on ne ferait pas descendre des TGV terminus Toulon avec des groupes à l'intérieur qui descendraient jusqu'au quai.

Il ne faut pas oublier que l'on a eu déjà deux compagnies de bateau qui ont demandé à Marseille de pouvoir faire accéder le TGV aux bateaux. Chose pour le moment impossible tant que l'on aura des containers au niveau de Mourepiane. Donc la gare de Marseille est barrée. Vu qu'il n'y a que deux grandes villes qui aujourd'hui peuvent accueillir les bateaux, reste Toulon. Et l'avantage d'avoir toujours deux voies TGV en surface nous permettrait éventuellement par un jeu d'aiguillage de redescendre le TGV jusqu'au quai numéro 1, puisque pour le moment c'est le seul qui donne accès à la voie qui descend sur le port. Ce n'est pas que ça puisse servir beaucoup. Je dis que c'est une possibilité qu'il ne faudrait pas mettre dehors. C'est pour ça qu'en mettant deux voies en haut et deux voies en bas, ça nous garde cette possibilité.

Et puis ça nous permet aussi, si on a un problème quelconque dans le tunnel entre disons La Pauline pour le moment puisqu'on ne sait pas où va le tracé au-delà, et la gare de Toulon, ça nous permet de décrocher les TGV et de reprendre la voie classique en cas de problème sur les tunnels. Ça nous donne quand même des tas de facilités. Parce que vous savez, moi qui suis voyageur beaucoup TGV, il y en a marre d'être bloqué sur les voies TGV parce qu'il n'y a pas de sortie et qu'il y a un train qui est en panne au milieu. Ça met un temps fou, et ça coûte très cher à la SNCF, ça coûte très cher à tout le monde.

On a la possibilité ici de raccorder pas cher. Je pense qu'il serait dommage de passer à côté.

Applaudissements.

Jacques MICHEL - On va prendre la dernière intervention.

Valentin GIES - Peut-être, je ne sais pas si Monsieur Alla le souhaite, mais j'aurais souhaité reparler des alternatives 2 et 3, avec nos schémas, mais peut-être après la pause. On vous avait envoyé un schéma assez détaillé.

Nicolas ALLA - Oui, ça me laissera le temps de les mettre.

Jacques MICHEL - Je vous propose un petit quart d'heure de pause maximum. Vous avez quelques boissons là.

La séance est suspendue quelques minutes.

Jacques MICHEL - S'il vous plaît, on va continuer par là où on en était des hypothèses des groupes de travail pour une gare à Toulon. Je laisse la parole à Valentin Gies qui va expliquer les idées que son groupe a eues.

Valentin GIES - Je vous remercie. Simplement, en préambule, je voulais dire que l'on a rencontré RFF à notre demande, à la demande du groupe varois de réflexion sur la LGV, qui est composé de la FNAUT, qui est composé de Toulon Var Déplacements, de Toulon @venir et de diverses autres associations.

C'est l'état actuel de nos réflexions menées conjointement avec RFF sur comment est-ce qu'on pourrait implanter une gare. Il s'avère que dans la discussion de l'intermédiaire, on a eu un échange où ils nous ont annoncé qu'il y avait quelques contraintes supplémentaires. Donc il y aura quelques modifications par rapport à ça.

On a regardé en fait comment il était possible d'intégrer la gare à Toulon Centre. On a évacué la solution assez rapidement de huit voies surface puisque c'est ce qui a été dit tout à l'heure, c'est insuffisant en place – on a tous la même position là-dessus – pour étudier les scénarios où il y aurait des voies enterrées.

Alors il y a plusieurs possibilités, soit une gare complètement en tranchées couvertes, c'est-à-dire avec à terme en niveau N-2 les voies LGV, donc il était question de quatre voies LGV dont deux voies filantes. C'est là-dessus que la configuration a changé, puisque maintenant vous êtes sur quatre voies à quai, alors qu'avant il y avait que deux voies à quai. Ça change quelque chose.

Du coup on a corrigé notre tir aussi. Et on avait mis par-dessus au niveau N-1 quatre voies TER.

Quel est l'intérêt de cette solution ? L'intérêt de cette solution c'est qu'il n'y a pas à remonter du tunnel. On est beaucoup plus proche du niveau de sortie du tunnel pour rejoindre la gare LGV. Donc ça évite une trémie, ça évite de créer une nouvelle coupure urbaine au centre de Toulon.

Et surtout, l'intérêt majeur est que toute la surface à terme de la gare aurait pu être entièrement libérée.

Philippe CRETIN - La FNAUT est contre.

Valentin GIES - Et avoir tout à fait totalement libéré permettait de résoudre le problème de l'énorme coupure urbaine qu'est la présence des voies RFF en plein milieu de Toulon, qui fait une coupure absolument dingue entre le nord et le sud à seulement 700 mètres de la mer. Géographiquement. Ce qui fait que l'on se retrouve avec un centre à Toulon qui est relativement anémié, parce qu'il y a un manque de communication, et c'était l'occasion de repenser au-delà du simple aménagement de la gare, de repenser l'aménagement de la ville et de s'offrir la possibilité d'avoir une bouffée d'oxygène extraordinaire pour Toulon avec en plus en rentabilisant les investissements de gare avec peut-être au-dessus *a minima* un parvis qui permettait de relier le sud et le nord, mais également la possibilité d'avoir des implantations qui permettent de rentabiliser l'opération, par exemple un centre d'affaires ou quelque chose comme ça, qui manque quand même beaucoup à Toulon.

Jean RAIMOND - Combien d'immeubles s'effondrent pendant que tu fais les quatre tunnels ?

Valentin GIES - Il n'y a pas de tunnel. Allons jusqu'au bout.

Par rapport à ce scénario un peu idéal, il y a des contraintes qui n'avaient pas été évoquées au moment de la réunion, dont une qui est très forte c'est d'avoir au minimum une ou deux voies en surface pour le trafic fret.

Olivier LESAGE - Juste pour le prochain groupe de travail, puisqu'on parle d'une hypothèse qui me semble intéressante – le travail réalisé me semble remarquable - c'est d'avoir un détail technique du sous-sol à l'endroit de la gare. Parce que j'en reviens à ce que je disais tout à l'heure, c'est vous-même RFF qui nous avait dit que c'était une piscine. Donc c'est bien ce qu'ils font, mais si c'est vrai que c'est une piscine, c'est une autre contrainte. C'est pour ça d'ailleurs que quand vous dessinez les tunnels, vous les dessinez au nord de la gare parce que vous allez dans des terrains rocheux.

Donc la question que l'on peut se poser si on veut avancer techniquement sur ce dossier, tout en écoutant ce qui est dit, qui est encore une fois remarquable, c'est de dire est-ce que c'est compatible avec le sous-sol, oui ou non ?

Je pense qu'une étude simple devrait nous le dire. La réponse que vous m'avez donnée tout à l'heure est que le sol est mauvais. Mais c'est assez vague.

Eric BOUILLEROT - Avec la connaissance actuelle du terrain, qui est très imparfaite, on ne peut pas. La qualité du sol de Toulon est très hétérogène. C'est pour cela que c'est très difficile de vous donner une réponse.

Aujourd'hui, on ne peut pas vous répondre, et on a besoin de reconnaissance pour pouvoir dresser ce tableau.

Olivier LESAGE - Ne serait-ce que pour le prochain groupe de travail, à l'endroit de la gare de Toulon où Valentin Gies préconise ce qu'il est en train de dire, que l'on ait ce constat. Si on peut soutenir une solution comme ça ou si ce n'est pas viable.

Valentin GIES - Je voulais juste dire que nous, les propositions que l'on soumet sont bien évidemment soumises à l'avis et la compétence des techniciens autorisés.

Nicolas ALLA - Pour répondre à votre question, c'est bien dans le sens de ce que vous dites que l'on a de manière exceptionnelle lancé des sondages tout de suite, septembre et octobre, ce que l'on ne fait jamais à ce stade des projets, mais parce que l'on voit que pour le choix fonctionnel, il faut des sondages. Pour la troisième session, on n'aura vraisemblablement pas encore les analyses de résultats. Mais on aura peut-être déjà des indications.

Olivier LESAGE - Alors pouvez-vous faire remonter au COTER qu'il y a cette demande pour se positionner, et qu'en l'absence de résultat, il faut que la concertation soit prolongée ?

Brouhaha.

Valentin GIES - Simplement, dans les contraintes que l'on a prises en compte, il y a la contrainte que l'on avait imaginée parce qu'on ne l'avait pas, mais on est tombé sur la même, c'était de maintenir quatre voies à quai durant les travaux. C'est quelque chose qui est important.

Les quatre voies à quai pendant les travaux, ce serait la zone bleue que l'on a là. Peut-être que l'on peut grossir un peu. Ce que l'on peut voir ici, ce qui serait gardable, ce serait ces voies-là, plus le quai, plus les trois voies qui sont ici, plus le quai. Donc on peut arriver à 4 voies à quai en déplaçant bien entendu le quai d'une voie, dès le départ ce qui sera fait très vraisemblablement, comme on l'a dit tout à l'heure, d'entrée de projet. Puisqu'aujourd'hui, il y a une voie inutile qui est au milieu. Enfin inutile... Elle est peu utile on va dire. Il y a trois voies côte à côte à côté de la voie 1.

A partir de ce moment-là, on a imaginé se placer le plus proche possible du Zénith, sous le parvis du Zénith qui n'est pas construit, en récupérant l'avenue du Commandant Nicolas. Pourquoi récupérer l'avenue du Commandant Nicolas ? Et comment le faire ? Tout simplement, il faut voir que quand les travaux vont commencer, le tunnel sera achevé. Ça fait du bien de dire ça.

Brouhaha

Donc le tunnel étant achevé, il va y avoir une très forte proportion du trafic camion qui va emprunter le tunnel, sauf les camions de matières dangereuses. Ces camions de matières dangereuses qui circulent sur le boulevard du Commandant Nicolas et sur le boulevard de contournement de la Préfecture qui est au-dessus, ces deux boulevards sont aujourd'hui à sens unique. Quand la majorité des camions va passer en-dessous, on peut tout à fait imaginer les rendre à double sens et donc faire passer l'intégralité du trafic sur ces deux voies qui passent devant la Préfecture. Ce qui ne devrait pas poser de problème technique. Et donc le boulevard du Commandant Nicolas peut être utilisé durant les travaux pour pouvoir faire la tranchée couverte, pour pouvoir y insérer la gare en dessous. Et à terme, il sera certainement restauré.

Alors ici, j'ai placé l'emprise de la gare d'Aix TGV sur la largeur et la longueur. Donc on s'aperçoit que ça tient juste, avec une partie de l'îlot Montéty. Ça n'empiète pas sur le Zénith, il reste un tout petit bout du parvis ici, et ça tient juste à côté des quatre voies à quai durant les travaux.

Et donc si on faisait ça, on pourrait en sortie du tunnel rester en tranchée couverte – c'est-à-dire qu'en gros, le tunnel sortirait comme ça – rester en tranchée couverte en montant un tout petit peu. On a mis – 20 mètres et – 30 mètres, mais d'après les données qui nous ont été communiquées tout à l'heure, c'est – 20 mètres et – 10 mètres. Rester jusqu'ici, avoir un niveau TER au-dessus, un niveau LGV en dessous. Le tout sur une emprise de quatre voies plus les quais.

Alors ça, c'est une première proposition de scénario qui est je pense intéressante à étudier, d'autant que les entrées et les sorties sont assurées. On a vérifié que les emprises correspondaient avec la possibilité de ressortir à Descours et Cabaud. Et donc ça paraît être une hypothèse crédible. Alors simplement, avec la modification du cahier des charges qui nous a été communiquée tout à l'heure, s'il faut quatre voies à quai, à ce moment-là c'est un peu trop large.

Claude CHESNAUD - Valentin, est-ce que tu as chiffré à peu près ?

Valentin GIES - Non. On n'a pas chiffré. Mais ce qui est certain est qu'une tranchée couverte s'approche plus d'un parking de bâtiment que d'un tunnel.

Linda LESAGE - Et les parkings justement ?

Philippe CRETIN - Alors la FNAUT n'est pas tout à fait d'accord là-dessus. Pour une simple raison, c'est que la FNAUT est la représentation des gens qui prennent le train. Et les gens qui prennent le train en ont marre d'être cachés. Prenons le cas des différentes gares. La gare de Montpellier. Quelqu'un est déjà allé à la gare de Montpellier ? Elle est enterrée. Elle est complètement couverte. On a l'impression de descendre au fond des mines du Pas-de-Calais.

Un intervenant - Ce n'est pas vrai, on est bien. La Part-Dieu aussi.

Philippe CRETIN - Alors vous n'êtes jamais allé au bout du dernier quai. Parce que toutes les fois, il aurait fallu prendre une lampe de poche. La Part-Dieu n'est pas enterrée je vous signale. Les voies sont aériennes. Je parle bien des voies. Que les gens soient en dessous, ça ne me dérange pas. Mais je parle des voies. Parce que le train, je vais dire quelque chose qui est peut-être... Et bien c'est sale le train. Et ça noircit tous les murs de l'endroit où ça passe. Le seul cas où j'ai vu que c'était propre, mais là on y met les moyens, c'est Monaco. C'est la seule gare qui fait exception. Mais on n'a pas les sous de Monaco. Mais regardez toutes les autres gares. Cannes. Regardez dans l'état où est la gare de Cannes. Elle est dégueulasse, je suis désolé. Pour une gare qui représente la ville de Cannes, et bien moi j'ai honte de descendre du train à Cannes.

Montpellier, c'est une catastrophe. Montpellier, c'est dégueulasse. Toutes ces gares... Regardez Massy-Palaiseau, une gare purement TGV, vous verrez que c'est noir de chez noir.

Un intervenant - On ne vit pas dans les gares !

Philippe CRETIN - Mais on y passe. On y passe je suis désolé. Donc c'est pour ça que la position FNAUT reste ce qu'elle est pour le moment. C'est-à-dire que l'on soit obligé de mettre deux voies en trémie c'est une chose. Mais que l'on passe quatre voies en trémie plus tous les TER plus tout ça, non. On se battra contre. Je suis désolé, mais nous aussi on a droit à notre espace de ciel bleu.

Valentin GIES - De toute manière, ce scénario a été soumis au fait qu'il n'y avait pas quatre voies à quai. Et donc j'ai dessiné une autre proposition qui va beaucoup mieux te convenir, qui était de garder les quatre voies à quai TER en surface. Et la deuxième proposition était de mettre ensuite deux fois deux voies LGV en sous-sol. Cette fois-ci, en dessous du boulevard du Commandant Marchand. Ce qui était une autre proposition, on l'a évoquée tout à l'heure, qui permettait de réduire l'emprise et l'impact des voies en surface. Il n'y a plus que quatre voies et non plus six ou sept voies comme à l'heure actuelle. Sauf qu'il y aurait...

Philippe CRETIN - Non, il y en a marre d'être enterrés. Oui, mais tu ne prends jamais le train !

Valentin GIES - Entre être enterré dans une voie en trémie avec possibilité de communication et être enterré dans un tunnel qui est à - 50 mètres avec un tunnel de communication comme c'est prévu dans le scénario d'origine, qui sera cher, et qui en plus sera véritablement enterré, avec une communication longue, on s'est dit que c'est un scénario qui sera à étudier.

Jacques MICHEL - On note cette proposition, elle sera examinée.

Philippe CRETIN - Je voudrais aussi qu'on note la position de la FNAUT avec deux voies en surface TGV et deux voies en trémie.

Jacques MICHEL - Vous allez avoir quelques propositions qui vous seront remises. Il est bientôt 5 heures, et je voudrais que l'on profite de la dernière heure entre nous pour un formuler une synthèse sur les scénarios,

Dans les réflexions qui ont été menées sur les différentes études, bien évidemment la situation actuelle est importante, mais la situation future l'est encore plus puisque de toute manière, ce projet, son premier horizon est 2023. Donc il faut imaginer quel sera le territoire à cet horizon.

Aujourd'hui la position du territoire telle qu'elle est : 552 000 habitants, 60 000 bi-résidents, 200 000 emplois. Plus les touristes et 34 000 navetteurs.

L'hypothèse qui a été retenue pour dimensionner les services est la situation de 2023. 620 000 habitants. Le même nombre de bi-résidents. 267 000 emplois, donc 67 000 emplois de plus. Le même nombre de touristes et 45 500 navetteurs.

Tous ces éléments ont été retenus à partir des éléments de référence qui sont les travaux sur le SCOT bien évidemment, et les différentes tendances que l'on a observées sur les résidences secondaires récemment.

Voilà. On va passer toutes les grandes descriptions qu'il y a derrière l'étude prospective qui a été faite, pour aller directement... Si vous voulez, on va les passer, mais vous pourrez les lire en détail. Les contributions au développement démographique...

Jean RAIMOND - C'est quoi les navetteurs ?

Nicolas ALLA - Ce sont des trajets du quotidien. Donc domicile-travail et domicile –étude. TER.

Frédéric ROUX - Ceux qui viennent en dehors de l'agglomération. Les navetteurs, ce sont ceux qui viennent de Cœur du Var...

Nicolas ALLA - Non, pas que ça. C'est par opposition aux voyageurs qui font un trajet unique, particulier, ce sont ceux qui vont effectuer souvent le même voyage. Quelle que soit l'origine, quelle que soit la destination. Vous pouvez faire du Marseille-Nice par exemple, ce sera un navetteur s'il habite à Marseille et travaille à Nice.

Il n'y a pas d'enjeu de distance, ce que l'on regarde est la périodicité, la fréquence de ce déplacement.

Jacques MICHEL - Tout simplement, vous avez une série de tableaux qui, en fonction de chaque gare, présente les conditions d'atouts et les conditions de réussite. Sur des contributions au développement démographique économique, sur des contributions à la valorisation de la rade de Toulon, sur l'espace du projet de territoire, sur la contribution et l'organisation urbaine, sur la contribution à la diversité touristique, *et cætera*. C'est-à-dire qu'il est examiné à partir de différents critères, des contributions, en quoi la gare située à un endroit plutôt qu'à un autre a un effet d'atouts ou comment il peut y avoir un effet bénéfique d'une implantation plutôt que d'une autre. On ne va pas balayer toute cette série de tableaux que je vous invite à lire et à parcourir. On ne va pas avoir le temps aujourd'hui de regarder ceci en détail.

Olivier LESAGE - C'est bizarre que la colonne inconvénients ait disparu. Dans tout projet il y a quand même un bilan avantages/inconvénients. C'est intéressant de les mettre en perspective.

Nicolas ALLA - Avantages/inconvénients, vous les trouvez, vous vous souvenez, dans les fiches scénario qui étaient dans la pochette qui vous a été remise en septembre. Cette vision qui est là, qui est une vision de long terme, de prospective territoriale, est une nouvelle vision que l'on vous propose qui est de dire, on n'analyse pas avantages/inconvénients, on se dit ici, si on fait une gare à tel endroit, que faut-il faire comme accompagnement pour que ça réussisse ?

C'est encore un autre point de vue qui vous est proposé, et qui complète l'analyse avantages et inconvénients.

Par exemple tout à l'heure, on a vu les critères d'accessibilité des gares. C'est un point de vue de constat. Ici, c'est plutôt de dire si on fait la gare à tel endroit, qu'est-ce qu'il faut faire à côté pour que ça réussisse ? Donc c'est un autre point de vue qui vous est proposé.

Olivier LESAGE - Sachant que le financement, ce n'est pas regardé qui finance la colonne de droite. Ce sont les conditions, au pluriel, multicritères.

Donc territorial.

Nicolas ALLA - Tout à fait.

Olivier LESAGE - Est-ce que ça peut être chiffré ça ? Puisque ce sont des conditions de réussite, c'est qu'il faut qu'elles soient plutôt réunies j'imagine. Donc ce sera à faire.

Jacques MICHEL - Ce n'est pas forcément un aménagement en termes de travaux. Ça peut être de l'organisation ou de la méthode.

Frédéric ROUX - Il faut les mettre en ligne à partir de ce soir, pour que dès ce soir, on puisse les regarder et les apprécier ou les critiquer. Parce que ce que vous écrivez là, on ne l'a pas entendu. On n'a pas le temps de l'acheter ça. Et on n'est pas forcément d'accord.

Nicolas ALLA - Comme l'autre fois, le principe est que l'on livre des documents, on les met en ligne.

Frédéric ROUX - Il faut les absorber.

Nicolas ALLA - On oscille à chaque fois entre la remarque de l'autre fois où on est arrivé très synthétique et vous n'aviez pas assez de données. Là, on est plus exhaustif, mais du coup, c'est beaucoup moins digeste.

Frédéric ROUX - Là, ce sont vos idées. Nous, on voudrait essayer de comprendre, et éventuellement être d'accord ou pas d'accord.

Nicolas ALLA - Exactement. C'est un point de vue que l'on vous livre, et on attend que vous réagissiez dessus.

Jacques MICHEL - J'ai un petit point à vous commenter. Mais avant de passer à cette partie, est-ce que tout le monde a vu passer la feuille d'émargement et a mis son petit paraphe ? C'est pour être certain.

Colette FRIEDLER - S'il vous plaît, est-ce qu'il serait possible d'avoir un document comme ça ?

Nicolas ALLA - En papier, oui, on pourra en avoir ici. De manière plus simple, informatiquement, il est disponible sur le site internet lgvpaca.fr. Vous pouvez le télécharger. C'est comme vous voulez. Je dois avoir un exemplaire papier.

Colette FRIEDLER - En papier, c'est mieux.

Jacques MICHEL - A la sortie de la séance, vous venez au niveau du bureau, et Madame vous en donnera.

On vous a remis la dernière fois une série de documents. Est-ce qu'à la lecture de ces documents vous avez des observations ou des remarques qui méritent d'être reprises, pour que des cartes soient reprises, qui le rapport Projet et territoire soit amendé ?

Qui a quelque chose à nous dire ?

Guy HILY - Une partie du groupe n'avait pas eu les zones recouvrement, et vous deviez nous les remettre. On avait eu les zones d'activités, on n'avait pas eu le deuxième.

Nicolas ALLA - Depuis, on les a mis en ligne. On aime bien l'outil informatique, ça évite de couper les arbres. Sauf si certains d'entre vous ne sont pas équipés, les cahiers sont disponibles sur le site internet. On a créé sur le site un répertoire des groupes géographiques. Vous y retrouvez le groupe Toulon et sillon permien. Dans le groupe Toulon, vous avez les cartes que vous pouvez charger et imprimer. Si vous ne pouvez pas, on les fait tirer sous format papier et on vous les remet. Mais c'est assez dévastateur. Donc si vous pouvez travailler sous informatique, c'est mieux. Comme vous voulez.

Didier SPADA - Sur les cartes que vous avez remises la dernière fois, dans le milieu naturel terrestre, les gradations de couleur sur la zone de La Garde et sur le Plan de la Garde, Madame Grandchamps vous avait fait la remarque que les couleurs n'étaient pas celles indiquées initialement. C'est-à-dire qu'il fallait que ce soit plus foncé puisque ce sont des zones ZNIEFF et des zones humides.

Nicolas ALLA - Effectivement, on a bien reçu le courrier de l'association de défense du Plan de la Garde. Ceci étant dit, sur la représentation, ce n'est peut-être graphiquement pas très clair. Mais vous vous souvenez la fameuse zone d'étude préférentielle est symbolisée par... Lorsqu'on est dans la zone d'étude, les couleurs sont tout à fait lisibles, et lorsque l'on sort de la zone d'étude, on l'a traduit en rendant flou ce qui est en dehors. Donc en fait ce n'est pas que le Plan de la Garde est dans une couleur pâle, c'est qu'il se trouve en dehors de la zone d'étude. C'est-à-dire que l'on a traduit par le fait qu'il est hors étude d'aller dans cette zone-là. C'est pour cela qu'elle est un petit

peu affadie. Ce n'est pas l'enjeu qui est affadi, c'est parce qu'on est en dehors de la zone d'étude préférentielle.

Georges BEAUJEUX - Moi je constate une chose, c'est que nous sommes 1, 2, 3, 4... 15 communes. Sur les 15 communes, vous dites qu'il y a un tracé LGV. Jusqu'à maintenant, je n'ai pas vu un tracé commune par commune. C'est quand même aberrant que les communes ne puissent pas être en possession du tracé. J'en ai un de tracé. Attendez, laissez-moi finir.

Nicolas ALLA - Non, je vous coupe parce que vous avez sans doute manqué la première séance où on a effectivement expliqué que la méthode qui vous était proposée était d'abord de travailler sur les fonctionnalités, donc les scénarios, et à partir du 17 octobre, après le comité territorial, nous vous proposerions pour les réunions numéro 3 et numéro 4, des scénarios de passage. Et c'est là qu'on travaille sur les scénarios. Donc pour l'instant, rassurez-vous, vous n'êtes pas le seul.

Aujourd'hui personne dans la salle et dans la région n'a de fuseau de passage, car on fait la séance 1 et la séance 2 sur les fonctionnalités et la séance 3 et la séance 4 sur les...

Georges BEAUJEUX - Je suis désolé de vous interrompre, Monsieur. J'en ai un de tracé. C'est un tracé Sanary. Ce n'est pas moi qui l'ai inventé !

Nicolas ALLA - Alors cherchez le logo RFF, devant derrière, et dites-moi si vous voyez un logo RFF.

Georges BEAUJEUX - Moi, je l'ai eu par internet.

Nicolas ALLA - Alors c'est une source sûre !

Georges BEAUJEUX - Désolé. Si je vous pose cette question, c'est parce que Sanary, on est frappé de plein fouet par la ligne TGV. On est frappé de plein fouet.

Nicolas ALLA - Vous avez même le viaduc de Monsieur Gies, de 400 mètres de haut et de 8 kilomètres de long aussi si vous voulez.

Georges BEAUJEUX - Je voudrais que les autres communes soient en possession de ce document. Je voudrais que chaque commune puisse connaître le tracé de la LGV.

Nicolas ALLA - Monsieur Beaujeux, plus sérieusement, écoutez-moi. Aujourd'hui, on remercie pour toutes ces contributions, on les sollicite, on vous incite à en faire, donc dès cette fin de réunion, on va vous dire de produire toutes les idées possibles. Mais jusqu'à présent, les documents RFF ce sont des scénarios fonctionnels et donc si vous avez des tracés qui circulent, ils ne sont pas de chez nous, puisque les premiers fuseaux nous les sortirons le 17 octobre. Donc ce que vous avez là, c'est une association, une collectivité...

Je vous cite un autre exemple. Vous avez dans la zone d'Aubagne, à un moment donné, des instances très officielles qui ont sorti des plans avec des croix rouges sur des maisons. Des gens affolés nous ont demandé quand est-ce qu'ils déménageaient.

Ces documents existent, ils ne sont pas de chez nous. Ce sont d'intéressantes contributions, nous allons toutes les intégrer, mais ce tracé n'est pas un document RFF.

Georges BEAUJEUX - Etes-vous en mesure de nous communiquer les tracés de la LGV sur chaque commune ?

Nicolas ALLA - Je viens de vous dire qu'aujourd'hui que ça n'existe pas.

Brouhaha.

Sur les documents cartographiques, nous avons reçu la contribution de l'association du Plan de la Garde. On a eu une entité du côté d'Evenos qui nous a signalé également des incorrections ou des questionnements sur la gradation.

Est-ce que d'autres parmi vous ont vu des rectifications à opérer ?

Alain DUBOIS - Il y a celles qui figurent dans le courrier que je vous ai remis.

Nicolas ALLA - L'entité près d'Evenos, c'est vous-même Monsieur.

Fanny ALIBERT - Nous maintenons ce que nous avons dit à la première réunion, il manque des données par rapport à la méthodologie qui a été utilisée pour définir la carte de sensibilité, ainsi que les sources qui ont été utilisées pour faire ces cartes. Il manque des éléments par rapport aux documents et aux sources utilisés.

Nicolas ALLA - Concernant agriculture viticulture, c'est ce que je disais tout à l'heure, les observations que vous avez faites, effectivement, aujourd'hui dans cette délimitation des zones agricoles, il faut passer à des critères plus fins. Ce qui sera fait dans les séances prochaines.

S'il n'y a pas plus d'observation... Je vous l'ai montré tout à l'heure. Il y a quelques observations qui ont été faites ici que l'on prendra en compte. Et on vous renvoie très rapidement le jeu de cartes 1/25 000^{ème} dont je vous ai parlé tout à l'heure. Donc le temps des deux ou trois corrections qui nous sont signalées aujourd'hui, que l'on va prendre en compte sans doute demain, ça veut dire que milieu de semaine, on vous diffuserait les cartes au 1/25 000^{ème}. Donc on passerait du 1/100 000^{ème} au 1/25 000^{ème}.

Frédéric ROUX - Je pense qu'il y aura plus de réactions dans trois semaines quand on verra les fuseaux. Parce qu'aujourd'hui, les gens ne vont pas aller travailler sur des cartes peu précises. Et quand ils commenceront à voir des fuseaux, là ils se diront : « dans ce fuseau-là, on a oublié ça ».

Nicolas ALLA - Oui voilà, les observations sont permanentes.

Frédéric ROUX - Elles seront plus pertinentes. Elles sont permanentes et pertinentes. Il y a des zones partout aujourd'hui. Si on les superpose, il n'y a pas possibilité de passer une LGV autrement que par la mer !

Olivier LESAGE - Question sur les cartes. Vous parlez des fuseaux qui vont arriver le 17. Vu le rejet franc et massif de la gare Toulon Est, je suppose que vous n'allez pas présenter le fuseau Toulon Est. Vous n'allez en présenter que deux. Comme on a dit tout à l'heure, une position privilégiée Toulon Centre et une solution de secours. Ou vous allez continuer à avoir l'affront de nous présenter encore le tracé avec le fuseau détaillé Toulon Est ?

Nicolas ALLA - Alors le 17, en comité territorial, on va jouer à deux mains. C'est-à-dire que d'une main on va ramener vos avis que l'on remonte sur les scénarios, et dans le quart d'heure qui suit, on présentera les fuseaux. Donc là, il faudra que l'on soit rapide, pour savoir quel plan on sort ou on ne sort pas en fonction de votre position.

Olivier LESAGE - Donc il y aura une réponse en instantané.

Nicolas ALLA - Oui. C'est ça

Olivier LESAGE - Donc le 17 au soir on sait s'il reste par exemple plus que deux solutions ou si la troisième est encore d'actualité.

Nicolas ALLA - Oui et non. Vous vous souvenez que dans la rédaction de la charte, vous avez réclamé un comité de pilotage intermédiaire. La difficulté que vous avez pointée, c'est que vous êtes impatients d'avoir une décision sans attendre le comité de pilotage du 21 décembre. Donc c'est encore cette question que vous posez, vous aimeriez bien effectivement qu'à mi-parcours il y ait déjà élimination par une instance de décision du comité de pilotage. Votre demande date de mardi dernier. Donc voilà.

Philippe CRETIN - Le COTER va déjà acter certaines choses.

Nicolas ALLA - Mais le COTER est une instance départementale, et la décision du projet est forcément régionale au niveau du comité de pilotage. Ce que les acteurs du collège des acteurs

ont souligné, c'est qu'ils ont regretté effectivement, puisqu'on organise la concertation en deux temps, qu'il n'y ait pas d'instance décisionnelle qui siège à mi-parcours pour statuer sur la première partie et que quelque part, on mette en sursis la décision de la fin.

Le collège des acteurs joue pleinement son rôle et a mis le doigt là-dessus.

Olivier LESAGE - Ceci dit, on vous avait interpellés il y a 15 jours lors du groupe de travail numéro 1 sur la même question. En disant, puisqu'il y a unanimité sur cette question, est-ce qu'on va devoir attendre le jour de la décision, ou est-ce qu'entre temps on peut éliminer ce projet ? Ça permet aussi de vous soulager en charge de travail. Ça ne sert à rien de travailler sur quelque chose qui n'est plus d'actualité.

Nicolas ALLA - On a fait remonter votre demande d'instance intermédiaire. Pour l'instant, on n'a pas encore le retour.

Jacques MICHEL - Je vais reprendre un petit peu la question de Madame sur l'agricole.

En deux mots, pour être très bref, il a été repris dans les données agricoles les données OCCSOL 2006, la base de données IGN 2006 sur l'occupation des sols.

Il a été retenu des périmètres AOC, il a été retenu les endroits à système d'irrigation, il a été retenu les endroits où étaient construites des serres, il a été retenu les endroits avec l'existence d'une charte agricole. Ensuite, en fonction de ces 5 critères, la sensibilité a été évaluée selon les périmètres AOC entre très difficilement envisageable, difficilement envisageable. Notamment, on aurait un petit distinguo entre l'AOC Bandol qui est sur très peu de communes et les Côtes de Provence.

Sur les cultures pérennes non AOC, donc moyennement envisageable.

Et enfin les cultures spécifiques, moyennement envisageable et les cultures annuelles qui sont considérées comme envisageables dans la mesure où d'une certaine manière, on définit chaque année, ce qu'on plante.

Alors ce sont des données par rapport à l'occupation des sols et pas par rapport à l'exploitation réelle qu'il y a parcelle par parcelle. Ce travail est en train de se faire au niveau de l'INAO. Les travaux seront rendus d'ici la fin du mois d'octobre.

Je n'ai peut-être pas répondu à la totalité des questions, mais on n'a pas...

Adrien PARROT - C'est une précision sur les périmètres AOC. C'est sur les aires géographiques des AOC et pas sur les périmètres. Parce que les aires géographiques, ça comprend les huit communes de l'AOC Bandol, les 41 de l'AOC Côtes de Provence. Ça veut dire que les sensibilités peuvent être sur tout le territoire. Et les périmètres AOC délimités au niveau parcellaire sont en cours de réalisation. Mais 41 communes, ça prend du temps. Donc ça arrivera, mais pas tout de suite.

C'était juste une précision.

Jacques MICHEL - Vous avez bien fait de préciser.

Jean RAIMOND - Vous ne prenez pas en compte le maraîchage ? On mange quoi ? On va manger des tomates d'Espagne en Provence ?

Alain DUBOIS - Pourquoi vous êtes-vous arrêtés en 2006 pour l'occupation du sol ?

Jacques MICHEL - Parce que c'est la dernière base de données reconnue.

Alain DUBOIS - Mais il y a quand même eu des évolutions depuis.

Jacques MICHEL - Tout à fait. Mais on est dans une première phase de travail, qui permet de dégrossir. Travailler sur les scénarios devrait permettre d'arriver à définir la zone d'étude préférentielle, et pas du tout de commencer à examiner parcelle par parcelle ce qui va se passer.

Ce sera à une étape ultérieure que ce sera examiné. Donc effectivement, quand le fuseau sera défini, il faudra aller regarder plus en détail.

Nicolas ALLA - Pour poursuivre sur les sensibilités, Monsieur Deschanel, dans le cadre de l'association l'Amicale de la Reppe, donc la zone d'Ollioules, nous a remis une contribution. Je ne sais pas s'il veut dire quelques mots de commentaires dessus.

Henri DESCHANEL - Oui, Monsieur Joël Digo, que certains connaissent, Président de l'Amicale de la Reppe m'a demandé de représenter sa commune à cette réunion. Il m'a demandé de vous remettre un dossier, ce que j'ai fait tout à l'heure en début de réunion. Il s'agit d'un document plutôt artistique, mais avec un respect rigoureux de la réalité scientifique. C'est essentiellement destiné à faire prendre conscience aux pouvoirs publics et à tous ceux qui aiment notre département de la richesse mais aussi de la complexité du réseau d'eau constitué par les trois fleuves qui traversent Toulon, c'est-à-dire la Reppe, le Las et le Gardon.

C'est un terrain karstique, on le sait on l'a déjà dit, d'une extrême fragilité, qui comporte des centaines de grottes, dont certaines avec des peintures rupestres qui sont en cours d'examen par des géologues.

Ce que le Président de l'Amicale de la Reppe demande, c'est que la zone concernée par le projet LGV soit protégée de toute atteinte à ce qui est notre patrimoine et l'héritage de nos anciens. Il propose sa participation, c'est un hydrogéologue, et son assistance à RFF pour mieux affiner le problème.

Et je citerais, je terminerais en disant qu'il a mis en préambule : *« toute atteinte et toute modification aux régimes karstiques des masses d'eau 118, 117 et 116 telles que définies par l'Agence de l'eau peut représenter une catastrophe écologique. »*

Voilà ce que Monsieur Joël Digo écrit.

Nicolas ALLA - Merci beaucoup pour cette contribution. Voyez-vous un inconvénient à ce qu'on la diffuse au groupe ?

Henri DESCHANEL - On peut la diffuser au groupe.

Nicolas ALLA - Je propose qu'on la diffuse au groupe, puisque plusieurs communes sont concernées. Et ce que l'on fera, c'est que suivant les fuseaux de passage que nous travaillerons, on se permettra d'associer Monsieur Digo en hydrogéologie.

Jean-Michel HUGUET - Si vous permettez, je voudrais apporter une précision. Monsieur Digo est président d'une association, l'Amicale de la Reppe pour laquelle il s'investit fortement, et est partenaire de la commune. Mais Monsieur Digo n'est pas le représentant de la ville d'Ollioules. Il est représentant de l'Amicale de la Reppe. Ça c'est la première réponse.

Mais ce qui me gêne le plus est que Monsieur Digo a fait parvenir au maire d'Ollioules le même document et j'attendais le moment venu pour présenter ce que Monsieur vient de présenter. Donc c'est un petit peu gênant pour moi d'être obligé de dire cela. Mais ce n'est pas grave, de toute manière ça va dans le bon sens.

Ça me permet non seulement d'être d'accord avec ce que Monsieur a dit, ce que Monsieur Digo a dit par l'intermédiaire de Monsieur, mais je vais simplement ajouter quelques points car tout n'a pas été dit. Je crois qu'à la dernière réunion, je n'étais pas là, mais c'était mon collègue qui était présent, rappeler que les masses d'eau 116, 117 et 118 qui ont été identifiées par l'Agence de l'eau dans les gorges d'Ollioules, mais au-delà, et sont bien évidemment répertoriées et il ne faut pas y toucher. Système hydraulique karstique que tout le monde connaît, puisque ce n'est pas qu'à Ollioules, mais c'est dans toute la région.

La plaine du Plan d'Ollioules touchée par le PPRI de la Reppe, que ce soit pour la partir Six-Fours, la partie Sanary et une bonne partie sur Ollioules. Il y a un PPRI qui a été voté et qui a été acté par

le Préfet. Le Massif du Baou des quatre Aures qui est classé. Site classé depuis 1990 de mémoire. Et surtout les gorges d'Ollioules qui sont classées depuis 1935, mais mon collègue me dit que la dernière fois vous aviez évoqué que le tracé qui était potentiellement envisagé de ce côté-là avait été abandonné. On est très satisfait de l'entendre. Je ne suis pas sûr que ce soit le cas, mais...

Et bientôt Natura 2000. C'est simplement cela que je voulais préciser, avec bien sûr ce que disait Monsieur. C'est très juste. Il faut absolument préserver ces masses d'eau. Mais par contre, je ne sais pas du tout par où on va passer.

Nicolas ALLA - Je vous ai bien entendu. Encore une fois, juste une petite précision : il n'y a pas de tracé qui existe. Si un tracé a été supprimé, ce n'est pas un tracé. Vous l'avez bien compris, on est dans la discussion des fuseaux, donc vos observations sont sur les fuseaux.

Ce que je vous propose, on va entrer dans la dernière demi-heure, c'est, si on y arrive à 40 paires de main, d'essayer de rédiger en quelques points ce qui serait la position de votre groupe à faire remonter au comité territorial.

On a eu tout à l'heure, les trois diapos que l'on a vues, que vous m'avez faites retoucher, constitueraient votre position sur la première séance. Si vous en êtes d'accord, on peut essayer de jeter vos idées sur le papier. Peut-être en fonctionnant comme la dernière fois : point de consensus, où à la limite le groupe est d'accord ; et peut-être une deuxième diapo, si vous n'êtes pas unanime, s'il y a différentes tendances, on enregistre ces différentes tendances.

On peut le jouer en tour de table, notamment parce qu'il y a des gens qui parlent beaucoup et des gens qui parlent moins. Le but aussi est que ceux qui parlent moins puissent donner leur point de vue.

Frédéric ROUX - Je pense que ma contribution peut passer avant, sur le tracé hybride. Parce que ça fait partie des discussions que l'on peut avoir.

Nicolas ALLA - Bien sûr. J'avais oublié. Par contre, succinct.

Frédéric ROUX - Je vais être très bref. Il s'agit très rapidement, il y a un document qui probablement vous a été diffusé. Je vais vous parler des premières réponses aux questions qui ont été posées aux deux groupes de travail, celui de Toulon, aujourd'hui et la semaine dernière, et l'autre du sillon permien, parce que le sujet que je traite aborde les deux secteurs géographiques.

Je voudrais vous rappeler quelques décisions qui avaient été prises par le Ministre, et ce que veut dire proposition d'un scénario alternatif. Tout d'abord, moi ce que j'ai noté dans nos deux groupes de travail, et je le répète là parce que c'est pour moi la meilleure synthèse que j'étais prêt à faire.

Au niveau de Toulon, il y a eu un non catégorique à tout scénario avec une gare à l'est, un non quasi unanime à une gare à l'ouest de Toulon, avec tunnel filant. Et oui à une gare, mais plutôt au centre, souterraine ou en surface. On a vu des détails et des options, à affiner.

En ce qui concerne le sillon permien, ce que j'ai noté dans les débats, c'est principalement, y compris au niveau des élus, c'est plutôt un non assez fort au scénario des métropoles qui passe par le sillon permien. Ce qui ne veut pas dire qu'ils ne veulent pas de la LGV, au contraire. Ce qui ne veut pas dire qu'ils la renvoient ailleurs pour que ça passe le long de l'A8, puisque ça a été abandonné. Et ils se posent la question : est-ce qu'il n'y a pas quelque part un scénario des métropoles qui protégerait le sillon permien ?

Et c'est le sujet que je vais traiter.

A défaut, si on prend le scénario des métropoles, les quatre scénarios proposés, ils sont plutôt opposés, sauf après la discussion du SCOT Cœur-du-Var, plutôt ceux que j'ai vus étaient plutôt opposés à une ligne nouvelle à grande vitesse intégrale et préféreraient à ce moment-là l'utilisation d'un tracé ligne actuelle, avec comme ils l'ont compris mise à quatre voies, sans déborder des

emprises existantes et sur les terrains agricoles. On ne sait pas comment faire. En se posant la question « quid des rectifications ? ». Donc il y a du travail à faire dessus.

Je voudrais rappeler la décision du Ministre, mais vous la connaissez tous : « le projet empruntera les emprises existantes. Le scénario métropoles du sud desservant – il n'a jamais dit traversant, la preuve, il ne traverse pas l'agglomération d'Aix-en-Provence – les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est mieux adapté à la réalisation des objectifs. »

Il s'agit bien de desservir, c'est-à-dire d'avoir des endroits où on peut prendre le train, monter et descendre du train, et aller ailleurs. Et des endroits pratiques. Des gares notamment.

Ce qu'a dit le médiateur dans son rapport, et là j'en ai deux pages : « ça justifie notre recommandation dans la cadre de MDS d'étudier deux variantes à la solution de base, dès la phase initiale des études préliminaires, dans le cas où le scénario MDS serait retenu - il l'a été – une variante inspirée de la solution hybride esquissée dans les travaux du secrétariat permanent permettrait d'offrir un Paris-Nice direct en 3 heures 50.

En termes d'aménagement du territoire, le scénario CDA – qui a été abandonné – recèle un plus grand potentiel de développement du Centre-Var dont le dynamisme démographique est patent, et nous avons constaté qu'il est aussi souhaité par certains que redouté par d'autres. Il paraît indéniable que le scénario porte en germe une gare desservant le Centre var à mi-chemin entre l'Arbois et Est Var. »

Deuxième page que je présente : « Le secteur présentant le plus de risque est sans doute le secteur entre Toulon et la gare Est Var. Il est donc primordial dans la première partie des études préliminaires 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 qui doit durer 150 ans aussi important que la LGV sans qu'il soit possible d'assurer la continuité des investissements en amont, en aval de cette section »

Il faut le faire des deux bouts. Il faut faire quelque chose au milieu.

« Il serait donc prudent de s'interroger sur une variante dénommée hybride, 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 – puisqu'il faut passer sous Marseille et donc sortir, c'est ce qui est écrit – à la gare Est Var. La gare de Toulon Centre réaménagée resterait ainsi la gare TGV et TER comme souhaité localement.

Ce scénario variante reste performant en termes de temps de parcours. »

C'est quoi ce scénario ? Je vous rappelle, le sillon permien, avec le nord qui est un peu en biais. Mais on peut tourner un peu la carte. Il passe en sortie de Toulon, par la plaine de Cuers, avec une entrée nécessaire dans la commune de Solliès-Pont. On a vu dans une précédente réunion qu'elle était manifestement impactable si la ligne, qu'elle soit nouvelle, qu'elle soit panachée ou autres, sort de Toulon par l'est. Ensuite il y a un resserrement entre Carnoules et Gonfaron, puis la plaine des Maures, qui est une réserve nationale naturelle, pour aller vers Le Luc et Vidauban.

Ce sillon permien est relativement large, mais quand on monte de La Farlède jusqu'à Cuers en passant par Solliès-Pont, vous avez la ligne en noir la ligne actuelle, en rouge l'autoroute. Vous avez toute une plaine agricole et une plaine où il y a les figues de Solliès, puis à droite la vallée de Sauvebonne. Où faire passer la ligne sachant que l'on ne peut pas mettre quatre voies pour traverser Solliès-Pont ? Il est exclu de passer dans les zones habitées, habitat diffus, habitat concentré et maraîchère de Solliès.

Deuxième partie, c'est quand on arrive dans la partie étroite du sillon permien, où est-ce qu'on passe entre au sud les Maures, au nord la partie calcaire et les montagnes calcaires ? Il ne reste plus que huit kilomètres entre Carnoules et Gonfaron pour passer entre la ligne actuelle et

l'autoroute. La réserve des Maures, la plaine des Maures, on ne passe pas. De Gonfaron à l'Est Var il y a encore des difficultés.

Donc j'arrive à ce scénario hybride sur lequel on est en train de discuter, sur lequel sachez qu'un certain nombre d'élus et d'associations sont en train d'essayer de comprendre pourquoi il a été escamoté après. Parce qu'il a été escamoté. On l'oublie. En 2009, quand j'ai rencontré, quand je discutais avec Yves Cousquer et Jean-Michel Cherrier, en off, ils me disaient : « c'est trop tôt pour en parler parce qu'il y a des oppositions ». Et aujourd'hui, on me dit : « c'est trop tard parce qu'il y a des oppositions ». Donc entre les deux, c'était trop tôt d'un jour, trop tard aujourd'hui. De qui se moque-t-on ?

A mes yeux, c'est un scénario MDS. Il dessert les métropoles, respecte les objectifs de trafic, peut respecter et respecte les objectifs de trafic aux horizons 2023 et 2040. En étant un peu je dirais créatif sur les réticules et en essayant de se remettre un petit peu en cause, mais en ayant les mêmes objectifs, il est quasiment identique aux scénarios proposés par le COPIL. Et je l'ai imaginé avec deux phases. Une première phase pour 2023. Je vais vous montrer une carte. Puis une réalisation d'un tronçon direct. Voilà ce que ça donnerait sur une carte ce scénario hybride.

Je fais comme ils ont dit. Je passe sous Marseille, je fais ma gare, je passe soit en tunnel soit en panachage le long de la vallée d l'Huveaune. J'arrive à Toulon comme vous le souhaitez, ou comme vous ne le souhaitez pas, mais j'y arrive à l'est, à l'ouest, au centre. Moi je dis, il faut y arriver au centre. Mais je ne vais pas beaucoup plus loin derrière. Derrière, pendant cette première phase, je me contente d'utiliser la ligne actuelle qui n'est pas saturée, qui n'est peut-être pas très rapide parce qu'elle fait des virages. A la limite, je peux sur certaines parties mettre une troisième voie qui passe quasiment partout.

J'arrive à ma gare Est Var, et je continue comme prévu. Donc je dessers Ouest Alpes-Maritimes, Nice comme prévu et la suite si besoin.

Et puis deuxième phase où on prévoit tout en même temps. Qu'est-ce que je fais ? J'ai toujours mes TGV qui passent par là. J'ai ma ligne Gardanne-Carnoules qui continue, qui peut me faire un beau TER. Et là, je continue tout droit. Alors je vais à Brignoles, je vais là, peu importe par où on passe. Ce n'est pas un tracé où vous allez dire tiens ça passe chez moi.

Je ne suis pas en train de dire non plus je n'en veux pas ici, je passe chez les autres. Je suis en train de dire, si on fait une ligne, elle passera quelque part. Et maintenant, essayons de voir où est-ce qu'elle est la plus logique, la moins pénalisante, et effectivement elle passera quelque part. Et je reconnais que ça gêne ceux chez qui elle passera. Mais elle est probablement, peut-être, et c'est ce que je demande à étudier, probablement moins perturbante.

Et en plus elle permet pour tous les TGV qui n'ont pas à s'arrêter à Toulon d'aller directement à Nice.

Philippe CRETIN - Les quelques TGV qui ne vont pas à Toulon.

Frédéric ROUX - Un quart des TGV.

Philippe CRETIN - Non, il n'y en a pas un quart !

Frédéric ROUX - Attendez. Je ne demande pas que l'on en débattenne aujourd'hui. Je demande simplement que l'on se pose la question faut-il l'étudier et est-ce qu'elle a du sens ? Il y a des avantages, ça évite des infrastructures dans le sillon permien. Et je peux vous assurer qu'aujourd'hui, vous constaterez qu'il y a des oppositions qui font faire des choix. Certains vont peut-être sortir des fourches un jour. Ça évite le détour par Toulon pour les TGV qui ne doivent pas s'arrêter. Ça continue à faire passer des TGV sans dégradation importante de service.

Parce que tous les gens qui descendent à Toulon, ils ne vont pas plus loin. Soit ils descendent à Toulon, soit ils montent. C'est pour aller ailleurs.

Et si la SNCF ou les futurs transporteurs voient des clients, ils mettront des TGV là où il y a des clients. Et ça crée enfin un véritable système ferroviaire. Parce qu'aujourd'hui, on vous parle de système ferroviaire global en PACA. C'est quoi leur système ferroviaire ? C'est simplement de suivre une ligne existante en s'en écartant un petit peu quand ça gêne. Ça ne fait pas un nouveau système ferroviaire global en PACA.

Je vous ferais remarquer en revenant ici que Toulon serait exactement servi de la même manière que Fréjus, que Cannes. De la même manière. Parce que c'est prévu comme ça. C'est-à-dire que l'on y arrive comme ça et on repart par là. On y arrive comme ça, il y en a qui vont par là. On arrive à Cannes, il y en a qui iront par là.

Dans la fonctionnalité, c'est exactement la même chose.

Philippe CRETIN - Le mec qui se fait Strasbourg-Nice, il n'est pas arrivé.

Frédéric ROUX - Mais combien il y en a ?

Philippe CRETIN - Il y en a beaucoup plus que tu ne le penses.

Frédéric ROUX - Le mec qui fait Strasbourg-Nice, il n'a pas besoin de passer par Toulon puisqu'il fait Strasbourg-Nice !

Philippe CRETIN - Mais tu rigoles ? Justement, il n'y a que les TGV Paris-Nice qui ne passeront pas par Toulon parce que Nice et Cannes sont capables de remplir un TGV. Pour les lignes en dehors de Paris, Nice et Cannes ne suffisent pas.

Frédéric ROUX - Je ne vous en dis pas plus. C'était simplement le temps qui m'a été donné par RFF pour évoquer cette solution hybride dont vous pourrez trouver les éléments sur le site. A vous d'y réfléchir. Sachez qu'elle est en cours de réflexion. Je demande qu'elle soit étudiée.

André GILLET - Ce que vient de nous exposer avec talent Frédéric Roux, c'était une des variantes envisagées par le rapport Cousquer. Mais depuis, il y a eu une décision du Ministre, qui n'est pas tout à fait conforme aux dernières hypothèses du rapport Cousquer.

Et d'autre part, dans ce scénario, il faut voir qu'effectivement, comme le disait Philippe Cretin, il ne faut pas se baser sur les TGV qui vont simplement de Nice à Paris. La prospective faite par RFF montre que l'ensemble des TGV intercités sont plus importants que ceux qui sont radiaux en direction de Paris. Donc dans ces TGV intercités, effectivement, ils sont bien obligés de passer par Toulon parce qu'il y a des problèmes de remplissage et il y a des problèmes de cohérence par rapport à l'exploitation du réseau.

Et dernier point, si on fait ça, effectivement, Toulon dans un premier temps sera desservi en antenne, mais si on veut développer des TER autour de Toulon, centrés sur Toulon pour desservir toute l'agglomération et le périmètre du SCOT autour de Toulon, c'est-à-dire les 31 communes autour de Toulon, effectivement il faut passer à quatre voies sur une partie du tracé actuel en démolissant une partie significative des quartiers est de Toulon

Et dernier point, ça ne résout pas les problèmes à terme dans ce cas-là d'une liaison interne intra PACA à grande vitesse.

Olivier LESAGE - C'est dommage que le temps soit assez réduit sur ce dossier, mais on voit en tout cas qu'il y a des partisans et des contres. Donc je vous invite à faire ce que je vous ai proposé dans les deux dernières réunions, c'est-à-dire d'inscrire pour que ça remonte au COTER. Parce que ce qui serait inacceptable, c'est qu'une décision qui fait débat et où il y a matière à débat soit écartée.

Effectivement, elle n'a jamais été traitée de manière assez sérieuse. C'est dommage. Je rebondis quand même, parce que ça me fait un peu hurler ce que vient de dire l'intervenant précédent. Monsieur Gillet pour ne pas le nommer. Il vient de nous expliquer qu'en gros, il ne fallait pas des trains directs. Mais Monsieur Gillet, si vous allez aujourd'hui à la gare de Toulon, vous allez en voir

qui vous passent sous le nez sans s'arrêter. Les trains directs, ça existe. Et ça existera toujours. A partir de ce moment-là, quel est l'intérêt pour une ville comme Toulon de voir passer les trains ? On n'est pas des vaches. Donc si vous voulez, aucun intérêt à ce que les directs passent par Toulon. Donc effectivement, une branche qui se débranche et qui est plus rapide pour nos amis niçois, ça, c'est faire de la LGV pour eux. A moindre coût parce que la partie toulonnaise et la partie est de Toulon, on peut la conserver quasiment comme elle est aujourd'hui.

Donc je pense qu'avant de pouvoir choisir, il faut bien détailler ce scénario. Et la demande vraiment que le COTER s'en saisisse et demande des études supplémentaires sur ce scénario, elle est forte. Je pense que les citoyens ne comprendraient pas l'injustice de dire : « vous allez être massacrés par tel ou tel type de scénario alors qu'il existe un scénario qui apparemment cumulerait quand même des solutions ».

Georges BEAUJEU - Je partage tout à fait l'intervention de Monsieur Roux. Pouvez-vous me repasser le schéma Brignoles-Nice s'il vous plaît ? Parce que là, il y a matière à discuter. C'est un schéma. Et votre schéma il est valable. Pourquoi ? Vous avez ici la ligne Brignoles Est Var. vous en avez une autre, puisqu'on parle de développer les TER. Remettre en activité la ligne, celle-ci Gardanne-Brignoles-Carnoules. Remettre les TER. Rien ne vous empêche à Carnoules de faire un dépôt pour l'entretien des machines, des véhicules. Pôle d'emplois.

Dernièrement, dans Var Matin République, le Préfet a dit qu'il manquait 12 000 emplois. Où allez-vous créer les emplois ? Vous n'allez pas les créer ici. C'est saturé. Ce sont tous des résidences, les unes secondaires ou autres. Je peux en parler en connaissance de cause sur Sanary.

Vous avez un potentiel ici de pouvoir développer des emplois, des petites et moyennes entreprises. 17 000 emplois. Ce n'est pas moi qui l'écrit, c'est lui qui l'a dit le Préfet. Alors je crois que des fois il faut être conscient : où on accepte des lignes où on n'a pas de création d'emplois, ou on en accepte d'autres sur un tracé qui est valable.

Je suis désolé. C'est ton projet, pourtant je ne fais pas partie de ton association, je ne suis pas en haut, je suis en bas. Maintenant, je voudrais connaître toutes les contraintes que ça va amener cette ligne. Il faut connaître toutes les contraintes, les tenants et les aboutissants. Tout à l'heure, je vous ai parlé des expropriations. Quand vous passez dans cette zone-là, il faut passer dans une zone je dis bien non cultivée. Vous avez des terrains en friche. Vous faites passer des TGV dans des terrains en friche. Non pas dans les terrains agricoles ou viticoles comme à Bandol ou dans la plaine de Cuers.

C'est tout ce que j'avais à dire.

Applaudissements.

Soledad TARI - Juste une précision. Je suis tout à fait favorable à un tracé le plus au nord possible. Il n'est pas assez au nord pour nous. Mais en tout cas, en dehors du périmètre de l'appellation Bandol.

Vous disiez terrains en friche. Et j'ai vu comme remarque dans le document que l'appellation Bandol était soumise à une pression foncière importante – ça c'est vrai – et qu'il y avait des terrains en friche, de nombreux terrains en friche. Alors déjà, s'il y a peut-être quelques terrains en friche, c'est dû à la spéculation immobilière. Mais ces terrains, à partir du moment où ils sont mis à la vente et où ils sont sur le marché, ils sont tout de suite rachetés. Et c'est souvent en attente de ce qui va se passer avec un nouveau document d'urbanisme, un nouveau PLU.

Et on l'a constaté par exemple avec un PLU qui devait classer des terres en terrain constructible. On a réussi à le faire modifier, ça a été changé, et une semaine plus tard le terrain était donné en fermage, replanté.

Je ne veux pas que l'on fasse une distinction en disant : ces terrains sont en friche, on peut passer dessus. Ils sont souvent en friche justement à cause de l'indécision de l'Etat sur certains points et justement parce qu'on laisse planer le doute sur ce que vont devenir ces terres.

Jean-Michel HUGUET - Puisque je suis juste à côté, juste une précision pour le Monsieur qui est intervenu de Sanary. Je parle en tant qu'élu communautaire. Je ne peux pas vous laisser dire que sur l'agglomération il n'y a plus d'emplois, il n'y a plus de développement. Ce n'est pas un message que l'on peut entendre.

Avec le grand projet de rade et la métropole de la mer sur la commune d'Ollioules, rien que sur la commune d'Ollioules, il y a près de 8 000 ingénieurs qui vont venir travailler sur la technopôle de la mer.

Brouhaha

Attendez attendez. Il y en a 1 500 qui viennent de DCSN, qui sont aujourd'hui au Mourillon, mais on attend à terme, d'ici 10 ou 15 ans, 8 000 emplois sur la commune d'Ollioules, sans compter les emplois tertiaires. Donc c'est pour vous dire que ce n'est pas que de l'habitat résidentiel et autre. On a aussi l'ambition de faire baisser le chômage dans notre région. Et c'est aussi pour que les jeunes aient du travail sur place et n'aient pas à se déplacer à Marseille, à Nice ou ailleurs.

Je voulais simplement préciser que je n'étais pas du tout d'accord avec votre avis. Que je respecte.

Georges BEAUJEU - Vous allez les loger où ? A l'heure actuelle, on n'a pas de logements sociaux, à la fois à Toulon...

Jean-Michel HUGUET – Regardez le PLH de l'agglomération et vous verrez. Tout est inscrit.

Didier SPADA – J'interviens parce que je crois que la vertu du TGV, et ça va être démontré par rapport au tracé qu'il prend actuellement, toutes les villes qui ont été impactées ont connu un essor économique important. Donc de l'emploi, *et cætera*.

Moi, je suis un petit industriel, j'ai une petite entreprise, et je peux vous dire que j'attends avec impatience l'arrivée du TGV à Toulon.

Le schéma qu'a présenté Monsieur Roux me convient. Je trouve l'idée excellente, parce que cette solution alternative alimente Toulon du TGV. Je ne veux pas m'inscrire dans la bataille centre, deux tunnels un tunnel, je pense qu'il y a des spécialistes qui le feront mieux que nous.

Par contre, le fait d'alimenter Toulon, d'alimenter aussi Brignoles et d'alimenter d'autres villes du Haut-Var et du Moyen-Var, cela va dynamiser vraiment notre département, qui d'un point de vue économique en a vraiment besoin.

Applaudissements

Philippe CRETIN – Pouvez-vous remettre le tracé Roux ? Inutile de vous dire que la FNAUT n'est pas tellement d'accord pour ça, peut-être plus en tant que personne qui paye des impôts qu'usager. Pour la simple raison qu'aujourd'hui, les quelques trains qui ne s'arrêtent pas à Toulon se sont des Paris-Nice. *Grosso modo*. Et puis ne nous leurrions pas, 4 heures 50 Paris-Nice, ça ne va pas manger grand-chose à l'aviation. De toute manière, l'aéroport de Nice continuera à bien se porter. Si on double le nombre de trains Paris-Nice sans arrêt à Toulon, ce sera le bout du monde.

Vous allez vous lancer dans une ligne à grande vitesse, ici à Est Var pour huit trains aller/retour par jour ? Et bien ça coûte vachement cher. On le sait, tous les trains qui sont inter-secteur, c'est-à-dire qui ne passent pas par Paris, il n'y en a pas 36. Regardez à Marseille. Marseille-Strasbourg. Allez on va passer à trois bientôt. Mais ça n'ira pas plus loin.

Frédéric ROUX - Ca veut dire qu'il n'y a que huit trains qui ne s'arrêteront pas à Toulon plus tard ? Donc tous les TGV qui passent vont tous s'arrêter à Toulon, sauf huit.

Philippe CRETIN – Oui, exactement. C'est malheureux à dire, mais c'est ce qui va se passer. Déjà les TER-GV eux...

Olivier LESAGE - Alors ça ne sert à rien d'aller jusqu'à Nice. On ne la fait pas, on économise. Tu viens de dire 4 heures 50 si j'ai bien entendu.

Philippe CRETIN – Oui. C'est bien ce que l'on nous propose.

Brouhaha

Mais de toute manière, lorsqu'on dépasse 3 heures 30, le train n'est pas compétitif. Pourquoi fait-on les lignes à grande vitesse ? Pourquoi ?

On fait la ligne grande vitesse parce qu'on a une ligne côtière qui est complètement saturée. Alors par contre, je vais dire à Frédéric Roux, c'est qu'aujourd'hui, Toulon Est Var n'est pas la plus saturée. De loin, ce sont les deux autres bouts qui sont les plus saturés.

Je pense que si on doit, pour des raisons financières, phaser ce projet, il faudra faire la partie Marseille-Toulon et Les Arcs-Nice. Mais de toute manière, ça n'enlève pas le problème quand même d'accélérer le train entre Toulon et Est Var.

D'ailleurs avec Frédéric Roux nous avons étudié différentes solutions, le problème se pose essentiellement sur la traversée de Solliès. C'est de loin le côté le plus dramatique. Mais avec le maire de Gonfaron, nous avons trouvé une solution. Sur Vidauban, nous sommes en voie de trouver une solution. Il reste le problème Cuers-La Pauline. On est en train de bloquer un projet, et on va se permettre, à cause de ce petit bout qu'on n'arrive pas à résoudre, et à mon avis c'est résolvable, de faire toute une ligne LGV pour éviter 20 kilomètres.

Pour des gens qui toute la journée me critiquent en disant que le projet FNAUT coûte horriblement cher, et bien là, vous n'avez vraiment pas de problème de sous les gens. Ça j'avoue, c'est super.

Donc je pense qu'il faut redevenir réaliste.

Frédéric ROUX - La rentabilité peut être meilleure et je demande qu'on l'étudie parce que le trafic qui peut passer sur cette ligne, le trafic avec du report modal des gens de Cannes, de Nice, et *cætera*, peut-être bien supérieur que tu ne l'imagines. Je demande que ce soit étudié. Je ne demande pas que ce soit fait comme ça, mais je voudrais avant que l'on décide que l'on ait regardé une alternative qui protège des choses, qui a du sens, et qui a un bilan qui n'est pas aussi tranché que ce que tu dis.

Philippe CRETIN – Ce que je propose moi, c'est que l'on ait une réunion du sillon permien et que le sillon permien discute de ce problème-là. Mais pour Toulon, ça ne change rien.

Jean RAIMOND – Les élus du sillon permien n'en veulent pas. Et ce n'est pas un petit bout. C'est 80 kilomètres. Tous les maires ont signé.

Philippe CRETIN – Non, ce n'est pas 80 kilomètres. On en est à 20 kilomètres. A partir de Pignans, il n'y a plus de souci.

Jacques MICHEL – S'il vous plait. On n'est pas là pour se disputer mais pour échanger.

Olivier LESAGE - J'affirme que c'est moins cher de faire le tracé Roux. Personne ne peut me contredire aujourd'hui.

Jacques MICHEL – Je vais demander à Christophe de nous exposer exactement quelles sont les perspectives d'arrêt et de passage dans Toulon.

Christophe de MOLLIENS - Les objectifs de desserte tels qu'ils sont conçus, ce n'est pas seulement des nombres de trains qui s'arrêtent à Toulon, il faut considérer cela du point de vue des liaisons. Le fait d'avoir une ligne à trois branches, ça peut modifier complètement le schéma de desserte.

Pour l'instant, ce n'est pas sur ces objectifs que l'on travaille. Disons que la ré-étude de ces objectifs fait partie de l'étude de ces scénarios car on ne peut pas traiter de la même façon sur le plan des fréquences des trains qui n'ont pas du tout les mêmes moyens de passage.

La vérité est un peu des deux côtés. Vous disiez que le nombre des trains qui ne desservent pas Toulon dans la journée est très faible par rapport au reste. C'est vrai maintenant, ce sera peut-être moins vrai plus tard. Mais sans considérer les TER-GV, si on ajoute aux prévisions de trafic de la SNCF qui sont des prévisions de trafic national non subventionné, il y a aussi des services qui peuvent être mis en place par la Région, en plus, et qui s'appuient sur ces liaisons nationales. Si ces liaisons nationales évitent Toulon parce qu'il y a un arrêt en moins et que ça fait gagner énormément de temps, on aura plus de mal à faire les TER-GV, et ils coûteront beaucoup plus cher à la Région.

Philippe CRETIN – Autrement dit, vous estimez que 550 000 habitants peuvent être évités.

Christophe de MOLLIENS - Il faut prendre ça en compte et réétudier. Il est difficile de voir comme ça à première vue ce que ça donne sur le plan des trafics. Mais c'est sûr que ce ne sera pas du tout la même chose du point de vue fréquentation.

Jacques MICHEL - Je voudrais que l'on avance et que l'on revienne sur l'objectif de notre réunion. Il est déjà 6 heures moins dix, et j'aimerais que l'on avance plus et que l'on prépare une synthèse de cette réunion.

3 SYNTHÈSE DE LA RÉUNION

Nicolas ALLA - Sur la réunion d'aujourd'hui, je note deux points que vous souhaitez fortement faire remonter au comité territorial et au comité de pilotage : le scénario hybride ; et l'analyse des gares toulonnaises, avec les trois options.

Vous souhaitez que l'on pousse la solution 2. On est d'accord qu'on laisse de côté la troisième, où on descend tout.

Valentin GIES – Non. Je pense que c'est intéressant.

Nicolas ALLA - On peut le formuler de manière plus ouverte, c'est de dire qu'on parle de gare en tranchées, sans entrer dans le détail.

Valentin GIES – Je pense que ça vaut le coup de conserver le scénario souterrain intégral puisque c'est le scénario de référence RFF mais également de conserver plusieurs scénarios gare en tranchées. Soit des tranchées intégrales. C'est vraiment le cas optimal. On parle d'emplois, c'est ce qui permettrait d'implanter un centre d'affaires au centre de Toulon. C'est quand même quelque chose qui est extrêmement important pour la vie de cette ville. Je sais effectivement qu'en face de ce centre d'affaires, en face d'un endroit où se crée de l'emploi et de la vie, effectivement, il y aura peut-être un petit peu de poussière, et la gare sera peut-être un peu plus sombre. C'est vrai. Mais je pense que l'on ne peut pas mettre ça sur le même plan.

Et ensuite étudier également le scénario mixte surface, avec le dernier scénario que l'on a évoqué, avec une LGV qui pourrait être enterrée, enterrée au sens tranchées couvertes. En trémie. Avec un scénario mixte surface, avec une partie de la gare existante qui resterait. Ça me semble aussi important. Par-là, on montre aussi quelque chose qui est fort. On montre la faisabilité de la gare à Toulon Centre. Et ça, c'est extrêmement important de montrer la faisabilité de la gare à Toulon Centre, parce que ça veut dire pour nos amis du Beausset et de la Cadière qu'il n'y a plus besoin de cette gare à l'ouest.

Pierre QUILLIET - Je reviens sur le tracé proposé par Monsieur Roux. Ce tracé, disons que la FNAUT ne peut pas être d'accord avec un tel tracé parce qu'il est contraire au développement des TER-GV. Ce qui est le plus important. Finalement, cette LGV, on l'appelle la LGV PACA.

Pourquoi ? Parce qu'elle doit servir aux habitants de PACA. Quel est notre besoin ? C'est un transport rapide interrégional qui dessert nos métropoles. Or ce tracé hybride squeeze Toulon. Donc on n'aura pas de tracé Nice-Toulon rapide, on aura moins de Toulon-Marseille rapide, c'est clairement contraire aux intérêts des habitants de PACA. En tant que contribuable de PACA, je ne pourrais pas apporter mon argent à un projet qui est contraire à mon intérêt.

Frédéric ROUX – Qu'est-ce que vous en savez ? Qui vous dit qu'il n'y aura pas de dessertes rapides entre Toulon et Marseille ?

Philippe CRETIN - Ce n'est pas possible ! La ligne est déjà saturée. Arrêtez de dire n'importe quoi. Tu sais très bien que l'on a travaillé ensemble sur tous les scénarios.

Frédéric ROUX - Dans mon scénario tu peux mettre des voitures de type TGV qui sont des voitures qui restent en région, et tu peux faire des Marseille-Toulon par mon bout de LGV que j'ai mis en rouge. Tu n'es pas obligé de passer par la ligne classique entre Marseille et Toulon.

Jacques MICHEL - Il est clair que la proposition...

Philippe CRETIN - On est en train de tout recommencer. On s'est battu pendant des mois contre la ligne à Brignoles, le Ministre a acté, et on remet tout en cause.

Frédéric ROUX – Le Ministre ne l'a pas dit.

Philippe CRETIN – Si, le Ministre l'a dit. Je suis désolé.

Frédéric ROUX – Le Ministre ne l'a pas écrit.

Jacques MICHEL – La seule chose qu'il faut quand même dire, c'est qu'aujourd'hui toutes les hypothèses de travail sont basées sur un passage à Toulon. Les services envisagés sont calés sur ces hypothèses. A partir du moment où le réseau va être différent, bien évidemment le système de desserte sera différent. Donc on ne peut pas statuer en quelque sorte sur ce projet. Il va alimenter le débat, mais on ne peut pas aujourd'hui se prononcer pour ou contre ce projet. On ne peut le prendre que dans l'état où il est.

Cette hypothèse proposée par Monsieur Roux est une hypothèse de travail, et on ne peut pas la comparer aux autres hypothèses de travail qui ont été évoquées parce que ça remet en cause, comme ça a déjà été dit, le système de desserte. En conséquence, on ne peut pas comparer deux scénarios, dans la mesure où ils ne répondent pas aux mêmes objectifs et aux mêmes méthodes d'analyse.

Frédéric ROUX - Ce n'est pas le truc que je propose, c'est le truc que j'ai exposé. Je n'en suis pas le propriétaire. Je ne suis pas le seul. On présente quelque chose qui émerge d'une réflexion collective, de plusieurs sources.

Nicolas ALLA - Pour vous faire avancer, je vous propose d'enregistrer les positions des deux écoles. Est-ce que les propositions sur les scénarios vous conviennent de part et d'autre ?

Richard LEGRAS - Ce qui serait intéressant pour pouvoir bien comparer serait de connaître les coûts, les différences de coûts notamment entre Toulon et l'est, les différences de temps de parcours entre les deux chemins. Ça pourrait être significatif.

Philippe CRETIN – Le propos n'est pas là. Moi, je vous fais un Avignon Nice, c'est moins cher et ça va plus vite. Mais on ne transporte plus personne dedans. Il n'y a plus de passagers. Il faut à un moment donné qu'il y ait un rapport de coût par rapport au nombre de gens qu'on met dans les trains. Si on ne prend que le coût sans prendre en compte le nombre de gens que l'on met dedans, c'est complètement stupide.

Jacques MICHEL – D'ailleurs, quand on a fait la ligne en 1850, elle passe par toutes les villes. C'était bien pour servir la population.

Valentin GIES - Juste concernant les scénarios Toulon Centre, est-ce qu'on peut mettre : « étudier des solutions en tranchée en complément de la solution en souterrain, permettant de réduire la coupure urbaine à l'intérieur de Toulon. » ?

Philippe CRETIN - Pas d'accord. C'est un seul groupe qui décide ça. Je ne suis pas d'accord pour la suite. Je pense qu'il faut rester vague

Nicolas ALLA – Je vous propose de ne pas rester vague. C'est mettre la même chose. Vous êtes tous d'accord pour pousser les solutions en tranchées. On a deux écoles. Une école qui est plutôt une vision circulation rapide des usagers. Et une vision plutôt aménagement urbain...

Philippe CRETIN - C'est une école de ne pas enfermer les voyageurs dans les souterrains. Vous avez déjà pris le train dans des gares enfermées ?

Brouhaha

Jacques MICHEL – Tous les avis sont intéressants. Je lis. Tout en haut, « Sur les scénarios, une partie du groupe, notamment les acteurs de l'est toulonnais et du sillon permien, souhaitent remettre en discussion le scénario hybride évoqué dans le rapport Cousquer avant de prendre une décision ».

Frédéric ROUX - Le scénario MDS. Il est écrit dans le MDS.

Didier SPADA – S'il vous plaît, peut-être faudrait-il compléter la première phrase en disant que l'on veut accentuer les TER-GV pour mailler davantage la région.

Jacques MICHEL – Ca fait partie des objectifs de desserte. Vous parlez du système hybride ? D'accord. Est-ce que le système hybride permet d'améliorer la desserte de grande vitesse régionale ?

Christophe de MOLLIENS - A priori, il me semble que c'est plutôt le contraire. Pour être bien clair, le TER-GV, il faut que la Région puisse le payer. Et donc il faut qu'au maximum la circulation des trains soit rentabilisée par des liaisons nationales, et que les TER-GV soient juste un complément aux circulations nationales, aux heures où elles ne circulent pas. Il me semble à première vue – mais on va retravailler - que c'est moins favorable à cet équilibre.

Frédéric ROUX - Qu'est-ce qui vous dit que dans 30 ans ce sera encore la Région qui aura cette compétence ? Et sur quelle base ? On part en regardant comment on est aujourd'hui, mais soyons réaliste. On est en train de se faire un projet, une ligne et un réseau qui devra encore servir en 2200.

Christophe de MOLLIENS - C'est vrai qu'il y a beaucoup d'incertitudes sur le financement des services. Mais il y a quand même un mouvement de fond dans les institutions. C'est aussi de plus en plus les Régions qui organisent et qui décident des services régionaux. Donc ça, c'est vraiment une hypothèse de fond sur laquelle on est partis. Après, le financement, il y a des sources de financement nationales, mais le mouvement de fond est aussi de plus en plus que les Régions financent leur service. Et donc c'est aussi là-dessus que l'on part. Par contre, quel est le niveau acceptable de ce financement, personne n'en sait rien.

Jacques MICHEL – Sur les scénarios, on dit qu'il y a une partie du groupe qui souhaiterait remettre en discussion le scénario hybride. Donc une deuxième partie du Groupe, notamment la FNAUT, souhaite la desserte de Toulon en ligne et non pas en impasse, avec une desserte au centre.

Est-ce qu'on résume la position des deux grandes écoles ? Il y a des hybrides chez les hybrides.

Olivier LESAGE – C'est une rhétorique un peu folle. Le mot desserte. Et avec le scénario hybride, on a une desserte au centre de Toulon. Donc si vous voulez,...

Philippe CRETIN – Non, elle est en impasse.

Olivier LESAGE – Non, elle n'est pas en impasse, puisqu'on continue à l'image de Fréjus ou à l'image de ce qui se passe pour Cannes.

Brouhaha

Le report modal qui sera supérieur ou les temps de parcours inférieurs font qu'effectivement la question se pose : combien on perd en pourcentage de qualité de TER-GV ? Combien on gagne de parts de marché ? Il y a un calcul à faire, que l'on n'a pas.

Jacques MICHEL – Il sera fait. Et on vous donnera les ordres de grandeur qui permettent de débattre.

Sur le scénario Toulon Centre, premier élément, « étudier des solutions en tranchées en complément de la solution en souterrain. » L'idée est par rapport à tout ce que l'on a vu au début d'examiner les faisabilités de gare qui ne soient pas en souterrain totalement, mais qui voient un petit peu l'air.

Deuxième élément : « la FNAUT prône une solution sub-souterraine, en favorisant les TER avec le maximum d'aménagement à l'air libre ou en lumière naturelle ».

C'est ce que l'on était en train de dire. Mais sub-souterrain, c'est à dire semi-enterré. On va trouver une phrase lisible pour tout le monde.

« Une seconde partie des promoteurs de cette solution propose de saisir l'occasion pour couvrir la gare par un aménagement urbain et immobilier apte à réparer la coupure urbaine. »

Olivier LESAGE - Et qui paye ?

Jacques MICHEL - C'est une très bonne question.

Alexandre JUSSIAUX – Pour les scénarios avec Toulon Centre, cinquième ligne : solution au début et solution à la fin. D'autres solutions avec solution souterrain. Ne peut-on pas mettre « proposition » pour éviter la répétition ?

Jacques MICHEL – Oui, si vous voulez. Pas de problème. Merci. Est-ce qu'il y a quelques éléments à ajouter par rapport à ceux-ci ?

Nicolas ALLA – Comme le disait Olivier tout à l'heure, on est revenu aux variantes locales. Il faut maintenant dans un deuxième temps essayer de se remettre dans le cadre des quatre scénarios et des positions que vous avez prises. Je vais re-projeter les quatre scénarios, et on va les traduire à vos positions sur les quatre.

On se les remet rapidement en tête : le plus proche des centres villes, le moins cher, le plus maillé, le plus direct. On va les étudier un par un.

Jacques MICHEL - Toulon Centre, on va reprendre sur celui-là.

Nicolas ALLA – Je vous rappelle celui-ci, le plus proche des centres villes. On y retrouve un principe de ligne en site propre à l'ouest toulonnais. La gare à Toulon Centre qui vous plait bien, et couplée ici d'un panachage en sillon permien. Si je ne m'abuse, c'est quelque chose qui doit relativement bien vous plaire.

Philippe CRETIN - Non, car entre Toulon Centre et Est Var, on ne veut pas...

Jacques MICHEL – Elle est panachée. Là où on peut s'accoler on s'accole.

Philippe CRETIN - Oui, excusez-moi, c'est celle-là.

Nicolas ALLA – Celui-ci, le moins cher.

Unanimement refusé

Vous êtes tous positionnés contre la gare à l'est, et la ligne nouvelle dans le sillon permien.

Le suivant, le plus maillé.

Refusé unanimement.

On va faire la phrase ensemble.

Frédéric ROUX – Si c'est une hiérarchie, tu mets d'abord celui que l'on préfère.

Philippe CRETIN - Ce n'est pas une hiérarchisation puisque que les autres c'est non.

Frédéric ROUX – Ce n'est pas hiérarchise. C'est « évalué ». Classe en tête

Philippe CRETIN - On ne le classe pas en tête, c'est le seul. On ne veut que celui-là. Si on évalue, celui-là est bon, les autres ne sont pas bons.

Brouhaha

Philippe CRETIN – Le groupe Toulon considère le scénario. « Considère ».

Nicolas ALLA – « Apprécie dans le scénario des centres villes la position de la gare au centre la combinaison dans le sillon permien. »

« Rejette les autres scénariis. »

Frédéric ROUX - Si tu mets scénarii, qui est un mot italien, il ne faut pas mettre d'accent sur le « é ». En français, c'est « scénarios », avec un accent.

Un intervenant - Il faut ajouter à l'est.

Philippe CRETIN - Pour Toulon, c'est à l'est.

Brouhaha

Jacques MICHEL - L'objectif est qu'il n'y ait qu'un projet. Vous pouvez avoir un avis sur la gare de Marseille, parce qu'il y a qu'un projet dans la région. Il n'y en a pas 50.

Valentin GIES - Est-ce qu'on pourrait avoir sur le 9 « rejette à l'unanimité les scénarios Est » et sur le suivant « rejette à l'immense majorité », ou « une très large majorité le scénario le plus maillé du fait de l'impact environnemental ». Pas du fait d'une gare à La Seyne.

Philippe CRETIN – Non, c'est la gare à La Seyne. Et l'impact environnemental. Les deux.

Nicolas ALLA - Je reformule pour avoir bien compris. Donc sur la ligne 9, les scénarios le plus direct, le moins cher, donc vous suggérez que l'on mette « rejette à l'unanimité ». Et le 10, vous voulez « rejette en grande majorité ».

Brouhaha

Valentin GIES – Peut-être une quasi-unanimité. Puis de la gare à La Seyne et de l'impact environnemental.

Brouhaha

Philippe CRETIN – La gare de La Seyne, il faudrait mettre la gare de Toulon Ouest.

Brouhaha

Jacques MICHEL – La séance s'est bien tenue jusqu'à maintenant, donc depuis 4 heures je crois que vous avez été très bien élevés. Donc on va garder quelques minutes encore.

Georges BEAUJEUX – Est-ce qu'on est obligé de marquer le plus direct et le moins cher à la ligne 9 ?

Philippe CRETIN – C'est comme ça qu'ils l'ont appelé.

Jacques MICHEL – Attendez. Il y a une position qui me semble intéressante. « rejette à l'unanimité la gare à l'est ». Sans dire que c'est le scénario direct ou le moins cher. Je crois que c'est ça la véritable expression. Je crois que ça reflète beaucoup mieux la gare à l'est.

Brouhaha

Nicolas ALLA – On a les diapos d'avant, sur lesquelles vous vous êtes positionnés gare par gare. C'était la première séance. Vous avez des points de convergence. Vous avez, ce que vous m'avez fait modifier tout à l'heure, vous vous êtes positionnés sur chacune des gares, est, centre et ouest. Là, c'est ce que l'on retient du deuxième groupe. Sur la diapo en cours, vous ne vous positionnez plus sur les sites de gare, vous vous positionnez sur l'ensemble du scénario.

Philippe CRETIN - Il y a des termes qui nous embêtent un petit peu, parce que ça nous met en porte-à-faux. « Rejette à l'unanimité les scénarios le plus direct et le moins cher ». Ne pourrait-on pas dire « rejette les scénarios avec une gare de Toulon Est » ?

Nicolas ALLA – Je mets « intitulés ». Comme ça on voit que c'est le titre et que ce n'est pas le concept.

Philippe CRETIN – Parce que le plus direct et le moins cher, ça voudrait dire qu'on est pour le plus long et le plus cher.

Frédéric ROUX – On est pour le plus direct, le moins cher, et qui passe par Toulon Centre.

Un intervenant – On signale que l'on rejette avec la quasi-unanimité le scénario le plus maillé parce qu'il ne permet pas une desserte satisfaisante de l'agglomération. Celui du dessus, on rejette à l'unanimité les scénarios intitulés le moins cher et le plus direct du fait de la gare à l'est parce qu'elle ne dessert pas l'agglomération, puisqu'il faut aller prendre le TGV à Aubagne.

Nicolas ALLA – Je te propose de ne pas égrainer tous les désavantages qui sont très longs. Il y a ceux que tu cites, mais il y en avait d'autres. Il y avait par exemple pour les communes l'impossibilité pour elles d'accueillir un tel équipement. Là, je peux faire un renvoi à un point supérieur.

Brouhaha

Frédéric ROUX – Ce n'est pas le scénario le moins cher, c'est le plus économique. Et ce n'est pas le scénario direct, c'est le scénario le plus rapide.

Michel CRUCHON – Il y a une ambiguïté dans le 10. Vous avez ajouté « parce qu'elle ne permet pas la desserte... » Ça, il faudrait l'enlever parce que ça génère une ambiguïté avec la première partie de la phrase. Est-ce que vous ne pouvez pas vous arrêter à « environnemental » ? Parce que c'est ambigu.

Brouhaha

Il ne faudrait pas... A l'est, c'est bien on est catégorique, mais après à l'ouest, on l'est moins. Quand ça arrange certains, c'est bien, mais après nous aussi on peut s'exprimer. Je crois que la première partie qui dit « rejette à la quasi-unanimité le scénario le plus maillé du fait de la gare de Toulon Ouest, et du fait de... ». Point. Pas besoin du reste. Sinon, on fait pareil à Toulon Est.

Brouhaha.

Jacques MICHEL – Je ne sais pas si vous avez entendu. La proposition qui est faite est de supprimer cette dernière partie de la phrase.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Je vous propose un tiroir de plus dans le 10. Je vous propose de mettre « certains soulignent qu'elle ne permet pas une desserte satisfaisante ».

Soledad TARI – Excusez-moi. Dans le 9, est-ce que vous pouvez mettre « rejette à la quasi-unanimité », car je dois quand même le présenter au conseil d'administration des Vins de Bandol avant de prendre cette décision.

Olivier LESAGE – Alors ça veut dire que c'est le même poids !

Brouhaha.

Nicolas ALLA – S'il vous plaît. Ce document est bien intitulé « deuxième réunion ». Donc ça ne contredit pas ce que l'on a vu tout à l'heure dans le cadre de la première réunion. Comme dit Madame, elle a le droit d'exprimer l'attente d'une position de son conseil. Donc il y a sur le groupe de la seconde réunion, la phrase est tout à fait exacte, « à la quasi-unanimité », puisque Madame présente aujourd'hui en deuxième séance nous demande d'attendre de statuer. On est bien dans la quasi-unanimité.

Olivier LESAGE – C'est la 10 qui me gêne. C'est large unanimité.

Jean RAIMOND – Sur le point 8. Je vois mal comment les élus du sillon permien pourraient apprécier la position de la gare Toulon Centre et la combinaison avec le sillon permien. Dès qu'on sort de Toulon et qu'on aborde le sillon permien, je l'ai lue tout à l'heure et je ne vais pas vous faire l'affront de la relire, la motion de tous les élus, de la Chambre d'agriculture. Il y a un blocage ferme et définitif. On ne voit pas de solution. Même la position de Roux qui propose de traverser la montagne des Maurettes, ça débouche après sur la ville de Cuers. Donc il n'y a aucune solution. Sur le sillon permien, il n'y a pas de solution. Vous ne pouvez pas écrire que l'on apprécie la position de la gare au centre en combinaison avec le sillon permien. Non. Sur le sillon permien, on n'a pas de solution.

Michel CRUCHON – On nous change les phrases dans le paragraphe 10. Mais moi, dans le paragraphe 9, je suis comme la dame qui est partie, je réserve ma position. Donc c'est « rejette à la large unanimité » aussi pour le 9.

On rectifie l'un et on ne rectifie pas l'autre.

Brouhaha

Henri BERENGER – Je pense que cette manière de formuler les choses est sujette à caution. On pourrait très vite organiser un vote, et comme ça on dirait il y a tant de personnes qui sont pour et tant de personnes qui sont contre. Si vous voulez absolument faire une mesure de l'unanimité ou de la majorité, le mieux c'est de voter. Parce que là, ce sera toujours sujet à caution.

Olivier LESAGE - Vous votez avec tous les présents qui sont partis. Vous leur envoyez un courrier...

Nicolas ALLA - On entre dans des choses assez compliquées, d'autant que beaucoup de gens sont partis. Je pense que l'on va arriver à une formulation.

Jacques MICHEL - De toute manière, l'avis que l'on va faire remonter va être confronté aux avis des autres groupes de travail. Si on prend le groupe de Toulon, il sera confronté au groupe de travail sillon permien, il sera confronté au groupe de travail Marseille. De toute manière, il y a continuité de la ligne. Donc de toute manière, votre avis nous intéresse ici, et puis mercredi il y aura l'avis du sillon permien qui nous intéressera ici, qui connaîtront l'avis et les positions d'ici, mais ils peuvent très bien être contre l'avis et les positions d'ici. Il n'y a aucun problème.

Et après les personnes responsables prendront leur décision.

Jean RAIMOND - Les Toulonnais ne tiennent pas absolument à passer dans le sillon permien. Il n'y a pas un lobby pro... Peut-être un ou deux mais sinon, il n'y a pas un lobby.

Philippe CRETIN - On n'est pas là pour casser. On est là pour faire passer un train.

Jean RAIMOND - Mais dans les faits, c'est ce qui va se passer.

Philippe CRETIN – Le problème est que s'il n'y a pas de débouché de Toulon, Toulon devient une impasse et à ce moment-là...

Jean RAIMOND – Mais il n'y a que toi qui défend cette position !

Philippe CRETIN – Ceux qui prennent le train Monsieur.

Linda LESAGE - Je ne comprends pas la 8. Parce que la 9 et la 10, on parle de quasi-unanimité et de large majorité, et la 8 vous dites : « le groupe de Toulon apprécie ». Donc là c'est une unanimité. Je ne suis pas d'accord, ce n'est pas l'unanimité. Il faut mettre « certains apprécient ». Pourquoi on demande l'étude du scénario de Monsieur Roux si on est tous d'accord sur ça ?

Brouhaha

Nicolas ALLA – Re-parcourons toutes les diapos. La première réunion, vous avez souligné les scénarios, les besoins de TER, les sensibilités, le point de vue du Ministre. Vous avez là des positions fortes pour les positions de gare. Vous avez le refus unanime de Toulon Est. Toulon Centre meilleure réponse. Et beaucoup refusent le positionnement à La Seyne. Donc ça, c'est le positionnement variante locale par variante locale.

On passe ensuite à la réunion d'aujourd'hui. On remet les positions générales sur les scénarios, vous souhaitez la réintroduction du scénario hybride, avec les deux écoles. Le zoom particulier sur la technique de la gare à Toulon Centre. Et enfin pour conclure, c'est ce que vous pensez des quatre scénarios. Donc ça n'exclut pas le scénario hybride, le scénario zéro. Si on vous demande de dire ce que vous pensez vraiment des quatre scénarios, c'est la conclusion finale. Vous dites pour nous, ce que je vous ai dit tout à l'heure, le moins mauvais est celui-ci. Pourquoi il est le moins mauvais ? Parce qu'il y a la gare au centre.

Valentin GIES - On peut peut-être le formuler « préfère à la quasi-unanimité le scénario des centres villes ».

Jean RAIMOND – Et on enlève le point 8. Et on garde sa phrase. C'est-à-dire la préoccupation de centralité.

Brouhaha.

Nicolas ALLA – Vous êtes là pour remonter des avis, et tous les avis sont bons, qu'ils soient portés par une ou 15 personnes. Donc la gradation que l'on fait sur le niveau d'unanimité, on n'est pas sur une position de vote pour une décision. On est dans une optique d'éclairer une décision.

Brouhaha.

Valentin GIES – On est peut-être un peu dur dans la négociation à ce moment-là, mais je pense que ça change beaucoup de choses de mettre rejette à l'unanimité.

Nicolas ALLA – On peut si vous voulez enlever ces notions d'unanimité.

Brouhaha

Nicolas ALLA – ça vous va comme ça ? Merci.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Toulon
Verbatim de la réunion du 3 octobre 2011

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