Groupe de travail Toulon
Verbatim de la réunion du 7 novembre 2011

SOMMAIRE

1 SYNTHESE DES GROUPES DE TRAVAIL ANTERIEURS 5

2 PRESENTATION DES SELECTIONS DE FUSEAUX 7

Participants :

ALLA Nicolas, chargé de projet territorial RFF
CHASSAGNE Julien, Equipe projet RFF
MICHEL Jacques, Responsable territorial KFH, AMO-C
REYNARD Emilie, Artelia, AMO-G
RIQUE Bernard, Pôle technique RFF

ANGOUSTURES Patrice, particulier
ARMAND Marius, ASPE
AUDRA Anne-Cécile, Chambre départementale d'agriculture du Var
BARBERIS, Association des propriétaires forestiers riverains du massif du Gros-Cerveau
BEAUJEUX Georges, ADS
BERENGER Henri, ADS
BERNARD René, Syndicat des vins de Côtes de Provence
CADE Didier
CHASTEL Vincente, Ville du Beausset
CHESNAUD Claude, Amis du vieux Revest et du Val d'Ardène, Loisirs et culture
COLOMBO Denis, Association des riverains les hauts de la Piole, Sanary
COROT Didier, particulier
COUVRET Olivier
CRUCHON Michel, particulier
DAGNINO Hélène, Saint-Cyr Environnement
DELEUIL Catherine, particulier
DESCHANEL Henri, Saint-Cyr Environnement
DIAMANTE Jean, Association Défense de l'environnement pierrefeucain
DIGO Joël, Amicale Reppe Ollioules Var
DOLUIL Robert, particulier
DUBOIS Patricia, particulier
FABRIS Joseph, Ville de Signes
FRANCESCHI Maurice, Toulon Var Déplacements
GARRON André, Maire de Solliès-Pont
GASPERINI Guy, Syndicat des vins de Côtes de Provence
GAY, Président de l'association des propriétaires forestiers riverains du massif du Gros-Cerveau
GIES Valentin, Toulon @venir
GILLET André, particulier
GRANDCHAMP Christiane, Association de Défense du Plan de la Garde
GRANET Jean-Luc, Ville de Sanary
HONORE d'ESTIENNE d'ORVES Nathalie, particulier
JADAULT Patrice, INAO
JALLIFFIER-VERNE Erick, Ville d'Ollioules
KALAC Christian, ADIHS, Coopératives agricoles d'approvisionnement de l'ouest varois
KLEIN Jean-Paul, Toulon Var Déplacements

LESAGE Linda, particulier
LESAGE Olivier, Stop TGV Coudon
LIEUTAUD Michel, particulier
MALASPINA Jean-Pierre, FNAUT PACA
MARESCA Claude, Ville du Castellet
MASSE Henri, Association de Défense du Plan de la Garde
MATTEODO Jacques, particulier
MEZGER Cécile, AUDAT
NAVARRE Henri, ADS
OMET Jean-Claude, Ville de La Garde
PARCINEAU Sylvie, CCI du Var
PARTIOT Frédéric-Alain, particulier
PAVILLE Régine, CIQ Camp Castellet
PIEGTS Claude, Association Ouest-Cadière
PUVEREL Gérard, Ville de La Farlède
RAIMOND Jean, Solliès-Pont Avenir
REAU Simone, Association farlédoise
ROBIN Jean-Pierre, CIL Nord-est du Beausset
ROBIN Marie-Christine, Ville du Beausset
ROLLEY Marc, Syndicat des vins de Côtes de Provence
ROUX Frédéric, TGV Toulon, Communauté de commune Vallée du Gapeau sillon permien, Syndicat des propriétaires forestiers du Var
SABOURIN, Association Evêché de Fréjus-Toulon
SAUVAN Marcel, GIR Maralpin
SEGHIERI Michèle, BFD
SIMON Christian, Ville de La Crau
TARI Soledad, Association les Vins de Bandol
THIOLLIER Jean-Sébastien, Association les Vins de Bandol
THOMAS Olivier, ADS
VADON Jean, Ville du Beausset
VERNIOL Richard, Association Ouest-Cadière
VIGON Hervé, Ville du Beausset
VITRANT Robin

La séance est ouverte à 14 heures 05.

Jacques MICHEL - Bonjour à tous. Je me présente, Jacques Michel, animateur de la concertation dans le Var auprès de l'équipe de RFF.

Nous sommes aujourd'hui beaucoup plus nombreux que les invitations que nous avons lancées. Il y a un certain nombre de gens qui ont considéré que c'était une réunion à caractère public : ce n'est pas le cas. C'est une réunion qui invite du public bien évidemment. Les invitations ont été passées à tous les gens qui se sont déclarés intéressés par la démarche depuis quelques mois. C'est pour ça que tout le monde n'a pas reçu d'invitation. Parce qu'il est impensable d'envoyer aux 4,5 millions d'habitants de la région PACA une invitation à une réunion prévue pour 40 personnes.

Donc il y a des gens qui sont debout, et c'est normal parce que ce n'est pas prévu que vous soyez aussi nombreux ici. Vous êtes entré un petit peu de façon… cavalière - merci pour le mot de Monsieur avec qui j'ai discuté longuement tout à l'heure. Pour des raisons de sécurité, je dois vous dire que nous sommes au-delà de la limite. Et si par hasard le Directeur vient nous dire qu'on est trop nombreux, il faudra évacuer une partie des personnes. C'est pour ça aussi qu'il n'y a pas de chaises pour tout le monde.

Dernier point d'information, il y a à l'entrée, vous avez vu, une équipe de cameramen, qui prennent quelques vues de personnes, dont vous pouvez bien évidemment être. Cet entretien a uniquement pour but de faire un petit spot sur la manière dont est perçue la concertation. Un certain nombre d'images seront montées de manière à animer la réunion publique de novembre. Fin novembre.

S'il y a quelques personnes qui veulent aussi apporter un témoignage sur la concertation, je les invite à aller voir directement l'équipe de cameramen qui se trouve à l'extérieur.

Je vous invite tout de suite à regarder l'ordre du jour. Il y a à ma droite Nicolas Alla de RFF que vous connaissez bien. Emilie Reynard, Bernard Rique, et Julien Chassagne.

On va regarder tout de suite l'ordre du jour. Donc synthèse des groupes de travail antérieurs, pour les différents départements, et celui-ci bien évidemment. Présentation des sélections de fuseaux. Donc je pense que là-dessus, vous allez avoir beaucoup de choses et beaucoup d'attentes.

On va faire bien évidemment un zoom sur le secteur Toulon, puisque c'est celui qui concerne essentiellement ce groupe de travail. Ce que l'on appelle Toulon, ça part de la limite des Bouches-du-Rhône jusqu'au bas du sillon permien. Et puis la synthèse des avis du groupe de travail numéro 3, c'est-à-dire la réunion d'aujourd'hui. Nicolas, si tu veux bien.

1. SYNTHESE DES GROUPES DE TRAVAIL ANTERIEURS

Nicolas ALLA - Bonjour à tous. Ce que je vous propose donc, c'est de faire un petit retour sur la phase précédente. Vous vous souvenez que l'on a fait deux séances de ce groupe de travail, comme les groupes de travail dans les autres secteurs géographiques. On a collecté avec vous vos positions que l'on a fait remonter au comité territorial du 17 octobre. On a collationné tout ça dans un document. Vous vous souvenez, on a rédigé avec vous en séance des diapos où on a mis vos positions. Les groupes de travail sur les Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes ont fait de même. On a mis tout ça dans un document que l'on met sur le site internet, que vous pouvez télécharger, parce que du coup ça fait plus de 100 pages. On a tiré une dizaine d'exemplaires papier, pour ceux qui le préfèrent sous exemplaire papier, et vous y retrouvez ce qui a été dit dans chacun des groupes dans la première phase de concertation.

En ce qui concerne le Var, donc vous l'avez suivi dans la presse et sur le site du projet. Vous savez que les deux évènements majeurs qui sont sortis du comité territorial, c'est ce qu'on a inscrit ici, que Monsieur le Préfet a pris acte de la forte opposition, notamment dans votre groupe et dans

le groupe sillon permien à l'égard de la création d'une gare à l'est de Toulon, et de la création d'une ligne complète en site propre dans le sillon permien.

Cette opposition a été prise en compte, et d'ores et déjà Monsieur le Préfet du Var après accord de Monsieur le Préfet de région nous a demandé de retirer les deux propositions. Donc on ne parle plus de la gare à l'est de Toulon, et on ne parle plus d'une ligne complètement nouvelle dans le sillon permien. Et on nous demande de poursuivre la concertation sur toutes les autres options, en ne perdant pas de vue la directive ministérielle de s'appuyer sur les infrastructures existantes, ou à défaut de favoriser les solutions d'enfouissement. Massivement les solutions d'enfouissement.

Donc ça, c'est le bilan de la première étape. Et dans ce même comité territorial, nous avons proposé les fameux fuseaux qui font l'objet de la concertation qui débute ici aujourd'hui. Ces fuseaux, on vous les a adressés par mail et vous les avez vus sur le site internet. Vous avez vu qu'ils ne comportent plus d'option de gare à l'est de Toulon et qu'ils ne comportent pas de ligne complètement nouvelle dans le sillon permien. C'est ce qu'expliquent notamment les fiches fuseaux, vous avez la numérotation. Il y a parfois des trous. Les numéros ne sont pas continus. La raison est que ça correspond aux fuseaux qui ont disparu du fait de cette décision au COTER d'octobre.

Ce que je vous propose aujourd'hui, on a deux temps. Un gros temps qui est de présenter et de discuter les fuseaux avec vous. Donc on ouvre les discussions. Rassurez-vous, il n'y a pas d'urgence, donc on ne va pas tout traiter aujourd'hui bien sûr. Comme d'habitude, vous nous faites vos observations, vous nous demandez des études complémentaires si nécessaire. Le but est qu'à la deuxième séance on ait avancé. On se gardera peut-être un petit temps, parce que vous vous souvenez, on avait des questions plus techniques en suspens, notamment l'option d'une gare en tranchées à Toulon Centre. Donc on dira quelques mots d'avancement sur les études qui sont en cours, notamment parce que les sondages géotechniques ont débuté la semaine dernière.

Michel CRUCHON - Excusez-moi. Juste un aspect pratique. Compte tenu des difficultés de la concertation, est-ce que le calendrier est toujours avec comme objectif le 15 décembre ou est-ce que ça va aller au-delà ?

Nicolas ALLA - Effectivement, vous avez pu voir dans la presse des réflexions qui se font en Préfecture ou de notre côté. Le principe est qu'aucune décision ne soit prise si elle n'est pas éclairée par la concertation. Donc ce que l'on sait, et votre nombre l'indique aujourd'hui, c'est que dans le Var, il y a beaucoup d'idées, beaucoup de contributions, beaucoup de paroles, beaucoup d'oppositions. Donc en fait on va avancer. On avait prévu un comité de pilotage le 22 décembre et un comité territorial le 7. Donc l'objectif c'est toujours de tenir ce comité territorial le 7 décembre. On verra tous ensemble ce que l'on est capable de synthétiser pour cette date-là, et il est évident que si on n'a pas tout vu, si on n'a pas tout terminé, on sollicitera une prolongation au-delà de la date.

Aujourd'hui, les réponses sont en cours là-dessus. On s'achemine vers le principe de garder les jalons du comité territorial, du comité de pilotage, de manière à, par étape, acter les avancements. Et on n'exclut pas, ou en tout cas les instances de pilotage, n'excluent pas s'il le faut, notamment pour le Var de continuer à digérer ce que vous nous dites en début d'année prochaine.

Donc en fait, ce que je veux faire ressortir aujourd'hui, c'est qu'il n'y a pas d'urgence à tout boucler pour le 7 décembre comme on l'avait prévu. On l'espérait, on pensait que ce serait suffisant. Donc travaillons, et notamment à la quatrième session de votre groupe, on verra où on en est, on verra s'il nous faut beaucoup de temps en plus ou pas. En tout cas, nous, RFF, on est capable si nécessaire de créer des réunions supplémentaires pour poursuivre.

Ça ne veut pas dire qu'il faut mollir, ça veut dire qu'il faut travailler autant que l'on peut quand on est si nombreux. Avançons, et puis quand on sera au bout, on verra si c'est nécessaire, on remettra un jeu de réunions si possible.

Le cas échéant, on le fera toujours sur le rythme que l'on a, c'est-à-dire une réunion d'ouverture comme aujourd'hui, des discussions, une réunion de synthèse, puis un comité territorial qui acte ce que vous avez dit. Donc ce sont deux sessions du groupe de travail, un comité territorial, et ainsi de suite.

Donc on réfléchit en ce moment à l'opportunité d'un jeu de réunions supplémentaire.

Jacques MICHEL - Je rappelle une petite règle du jeu. Vous pouvez-nous rappeler votre nom ? C'est la règle du jeu, quand vous prenez la parole, on vous donne la parole et vous vous présentez. Ce n'est pas un problème.

Nicolas ALLA - Précisément, votre question arrive au bon moment, parce que ça correspond à la diapo qui est ici. Donc pour resituer, vous vous souvenez qu'au début, on a défini les zones d'études préférentielles. Il y a eu ensuite un jeu d'aller/retour entre les différents bureaux d'études, bureau d'études technique, bureau d'études environnement, bureau d'études territorial et capacité d'adaptation et vous en concertation. Ce qui a amené à proposer le jeu de fuseaux que l'on va voir ensemble, que l'on a fait acter au comité territorial du 17 octobre. On se situe donc dans le deuxième carré blanc ici. Donc on lance avec vous la concertation sur ces fuseaux ou combinaison de fuseaux, ou sur tout autre fuseau que vous pourriez proposer. Je citerai tout à l'heure que l'on a reçu dans le délai des propositions complémentaires, donc on verra comment les intégrer. Le principe, c'est bien sûr non pas des réactions émotives sur les fuseaux. On construit bien une analyse multicritère. C'est-à-dire que l'on a tout un jeu de critères que vous avez vu en première phase, et chaque fuseau doit passer à cette moulinette-là. On doit les quantifier et donc les hiérarchiser. Encore une fois, on accepte tout fuseau du moment qu'on le met dans la même analyse multicritère et qu'on est capable de les comparer avec les mêmes critères.

Donc on a deux séances avec vous, le groupe de travail 3 aujourd'hui et le groupe de travail 4. Et comme je le disais, on vise un jalon du comité territorial du 7 décembre, où là, il faudra que l'on fasse l'effort de formaliser notre position. Je vous proposerais, comme on l'a fait la fois dernière, de garder toujours un quart d'heure en fin de séance, où on essaye tous ensemble - alors là, c'est peut-être plus difficile - de rédiger en quelques phrases la position de votre groupe.

2. PRESENTATION DES SELECTIONS DE FUSEAUX

Nicolas ALLA - Sur les fuseaux, vous avez vu que l'on a décomposé votre département en quatre sections, chaque section étant séparée de la suivante par un nœud. Donc il y a la section des Bouches-du-Rhône jusqu'à la gare de Toulon, puisqu'effectivement les fuseaux passent par la gare de Toulon. On a ensuite Toulon-Pierrefeu, puisqu'effectivement dans la zone de Pierrefeu, on voit que tous les fuseaux doivent se rejoindre pour ensuite se ré-éclater. Le suivant, on a fait Pierrefeu-Les Arcs, puisqu'évidemment, Les Arcs-Le Muy il y a la gare donc tous les fuseaux doivent converger forcément par le nœud de la gare. Et enfin, le dernier pour sortir du département, Les-Arcs-Saint-Cassien, c'est-à-dire sortie vers Alpes-Maritimes. Donc dans chacune de ces sections, on vous propose un certain nombre de fuseaux.

A l'ouest de Toulon, il y en a cinq, et donc là, comme je le disais, on en a évacué deux qui étaient C6 et C7 qui correspondaient à une liaison vers la gare à Toulon Est. Donc ceux-là ont disparu.

La section Toulon-Pierrefeu, vous avez D1, D2, il y a peut-être un petit manque ici, on passe à D6 et D7 parce qu'on a évacué D3, D4 et D5 qui correspondaient à des gares à l'est de Toulon.

Pierrefeu-Les Arcs, donc de E1 à E5, on a évacué de mémoire le E6 qui était un fuseau où on était en ligne nouvelle complète.

Et enfin, de la gare du Muy jusqu'aux Alpes-Maritimes, là on ne propose que deux fuseaux qui sont assez tranchés.

On a l'espoir de proposer là des solutions qui couvrent toutes les possibilités. Donc le but est que l'on vous mette sur la table des solutions très tranchées, ou en tout cas de couvrir toute la palette des possibles. Le travail que l'on doit faire tous ensemble, c'est de les évaluer. Alors encore une fois, on ne va évidemment pas le faire à 150. Nos bureaux d'études en ce moment travaillent sur ces fuseaux. On va vous montrer ce que ça donne, quantifier critère par critère quelles sont les qualités ou faiblesses des fuseaux, fuseau par fuseau.

Sur vos tables, vous avez normalement trois documents qui sont l'atlas des fuseaux, donc un atlas cartographique. Cette cartographie, vous avez vu, on parle d'assemblage. Dans ces quatre tronçons, on a quatre jeux de fuseaux, et on a proposé pour faire des cartes de les assembler. Donc évidemment, le nombre de combinaisons est très important. Le nombre de combinaisons, c'est 5x4x5x2. Donc évidemment, là on vous a proposé cinq assemblages, c'est-à-dire cinq combinaisons possibles. Evidemment, vous pouvez faire de même. C'est-à-dire vous pouvez dire : moi je veux combiner le C3 avec le D6 et le E2. Donc toutes les combinaisons sont possibles. Celles que l'on vous a proposées semblent assez homogènes d'un bout à l'autre.

Le deuxième jeu de document que vous avez en format A4 est ce que l'on appelle les fiches-fuseaux. Chaque fiche décrit un élément de fuseaux qui sont repérés par une lettre et par un chiffre. Vous êtes concernés par les sections C et un petit bout de la section D.

Chacune de ces fiches donne une description succincte, donne des enjeux et sensibilités à un niveau assez macro, vous fournissent quelques données en termes de longueur de fuseau, longueur de tunnel, le coût de la section hors coût de gare, les vitesses pratiquées compte tenu de la géométrie. Donc vous avez ces quelques éléments. On les rattache au scénario de la première période de concertation, et au dos du document, vous avez un petit extrait de carte, avec des indications. La largeur du fuseau, l'ordre de grandeur de largeur c'est 1 000 mètres, ce qui est pertinent à ce stade d'analyse. On n'est pas à la parcelle, loin de là. C'est fait pour présenter des grandes options. Et certains fuseaux vont se restreindre en largeur à 100 ou 200 mètres. C'est notamment le cas lorsqu'on vise à longer des infrastructures existantes. Donc évidemment, lorsque l'on veut longer la voie ferrée ou longer l'autoroute, ça ne sert à rien de présenter un kilomètre de large puisque l'optique est de longer la voie. Vous avez des pincements de fuseau. C'est pour cela que vous avez des largeurs qui varient.

Sur ces documents, vous avez aussi un code de couleur. Lorsque c'est du jaune clair, ça signifie que l'on estime pouvoir passer en surface. En rouge ou marron foncé suivant le rendu d'écran, c'est que l'on pense que compte tenu du relief, compte tenu des enjeux des secteurs, le passage en tunnel est obligatoire. Et la zone en orangé est une zone dite indéterminée. L'indétermination est de deux natures. C'est-à-dire que suivant la hauteur de la ligne dans le sol, la position de la tête de tunnel va varier. Donc la zone d'incertitude est sur la position de la tête de tunnel. Ou bien ça peut être sur des zones plus longues, ça veut dire que ce sont des solutions d'enfouissement qui ne sont pas le tunnel mais qui peuvent être de la tranchée, de la tranchée couverte ou d'autres solutions. Et la couleur bleue est employée pour repérer les sites de gare potentiels. On le verra. On le voit par exemple sur cet exemple, où vous avez un fuseau qui est lié à une position de gare au centre de Toulon. Donc vous avez une petite pastille bleue à la position de gare.

Effectivement, les documents que vous avez sur votre table, vous les avez reçus par mail et vous avez pu aussi les télécharger sur le site. Comme d'habitude, on met l'intégralité des présentations de ces documents sur le site lgvpaca. Y compris pour les gens qui n'ont pas pu rentrer, je leur disais qu'ils pourraient suivre par le verbatim et par les présentations ce que nous disons aujourd'hui.

Didier CADE - S'il vous plaît ?

Nicolas ALLA - Oui, on va faire un arrêt, on va prendre deux ou trois questions.

Didier CADE - *(hors micro)* Je voulais savoir à quoi correspondaient les parties aériennes.

Nicolas ALLA - Quand je dis aérienne, c'est en surface, mais vous avez raison, ça peut être les deux cas. Soit c'est posé au sol en déblai et en remblai, soit effectivement, ça peut être - on verra des cas tout à l'heure, quand on franchit un cours d'eau - ça peut être effectivement sur du pont. C'est-à-dire que les viaducs et les ponts sont symbolisés en jaune. Donc là, ce que l'on vous propose, c'est est-on visibles ou est-on cachés. Jaune on est visible, rouge on est caché, et orange, on ne sait pas.

Evidemment, c'est un élément que l'on met en concertation avec vous. Ce sont des choses à discuter.

Ce que je vous propose… Alors soit ce sont des questions sur la méthodologie et on peut peut-être les prendre. Sinon, je vous propose de me laisser le temps de re-parcourir ensemble les fuseaux, on se les remémore, et puis ensuite peut-être prendre les questions plus sur les fuseaux.

Jean-Paul KLEIN - Je suis du Beausset. Ce que j'aimerais, c'est un peu pour compléter la question de Monsieur, c'est que l'on voit apparaître ce qui sera fait en viaduc. On voit aujourd'hui circuler des photos d'un viaduc qui traverserait par exemple toute la plaine du Beausset. Est-ce que vous pourriez le faire apparaître sur vos documents ?

Nicolas ALLA - Ce viaduc, on en a parlé ici, on l'a qualifié de viaduc épouvantail. Je crois qu'il faisait 8 kilomètres de long, 400 mètres de haut et était peint en rouge vif. Donc ce n'était pas un document RFF. Je ne sais pas si les auteurs de ce document sont dans la salle, mais ce n'est pas un document de chez nous. Je vous propose que l'on parcoure les fuseaux ensemble, on va les commenter pas à pas, et j'essayerai de qualifier la position par rapport au sol, telle qu'on l'estime aujourd'hui, au niveau actuel des études.

Michel CRUCHON - Ce qui nous semble un petit peu difficile, c'est de parler des fuseaux. C'est difficile pour nous de parler des fuseaux. Parce que si on prend le coin en partant de Bandol, Sanary, Six-Fours, Toulon, on se trouve entre la mer et la colline avec 3 kilomètres au maximum, avec une population dense. Et on ne voit pas comment on peut discuter de ce genre de dossiers dans un secteur dans lequel on pense déjà nous que c'est infaisable et irraisonnable.

Si vous permettez, Monsieur Lieutaud ici présent, on a voulu suite à des réunions locales, demander à certaines personnes de se joindre à nous pour savoir ce qu'ils en pensaient, et on a créé un petit comité. On est 4 000.

Nicolas ALLA - D'accord. Alors je vous propose avant que l'on bascule de faire deux préambules. On fera le vôtre, et comme aujourd'hui vous êtes très nombreux à n'avoir pas suivi la première phase qui explique quels sont les objectifs du projet, je reprendrais 5 minutes pour rappeler ces objectifs qui sont, comme je le disais en aparté à quelqu'un, que le projet, son but, n'est pas de détruire la Provence. Il faut que l'on se rappelle bien pourquoi on est là et de quoi on parle.

Michel LIEUTAUD - Merci de me donner la parole. Je représente un groupe de Sanaryens et pour éviter toute ambigüité, je vais vous lire un texte que je vous remettrai. Je m'adresse en particulier à Monsieur le garant de la concertation. Pour éviter toute interprétation dans cette intervention, je m'adresse à vous en lisant ce texte, dans le cadre de la concertation relative aux études de la ligne LGV PACA groupe géographique Toulon, au regard de la conformité de la concertation qui est menée actuellement, et en même temps je vous demande de prendre acte de mon intervention. Je vous demanderai de bien vouloir l'annexer au procès-verbal, si vous le voulez bien.

En premier lieu, il faut observer que la réunion qui a initié cette concertation s'est tenue à Hyères, c'est-à-dire dans un lieu qui n'est pas au centre géographique des territoires concernés et dont l'accessibilité depuis l'ouest varois n'est pas la plus simple, créant dès le début une iniquité qui s'est répercutée sur l'ensemble des réunions de la concertation.

J'ai observé aussi que la commune de Sanary-sur-Mer, une des plus importantes de l'ouest varois concernée par le tracé, n'a pas été représentée dans la concertation en cours dont vous êtes le

garant, ce qui me paraît enlever beaucoup de pertinence à cette concertation, à propos de laquelle j'exprime les plus extrêmes réserves et sur laquelle je me réserve aussi le cas échéant d'effectuer toute action qui me paraitrait utile.

Devant cette absence de la commune de Sanary-sur-Mer dans le débat et la concertation, très récemment, 10 jours, les citoyens se sont dressés et ont créé un mouvement qui représente une partie importante de la population. C'est à la fois en mon nom propre en tant que citoyen mais aussi en tant que représentant de ce mouvement qui est en train de se constituer en association avec le nom de « Stop LGV Sanary » que j'interviens dans le cadre de ce groupe géographique Toulon. Notre mouvement a lancé une pétition qui en très peu de temps, 8 jours, a recueilli plusieurs milliers de signatures. Nous en sommes à plus de 4 000. Et bien entendu, cette pétition sera remise le moment venu à qui de droit.

Tous les jours, les habitants de Sanary et des alentours, prenant conscience du danger créé par cette ligne, se manifestent et rejoignent notre mouvement. Sauf erreur, c'est aujourd'hui que le groupe géographique Toulon doit aborder la question des fuseaux dont les différents scénarii ont été rendus publics. C'est pourquoi nous voulons réaffirmer notre opposition aux différents tracés proposés actuellement, dit des Métropoles sud.

Parce que ce projet est dispendieux. Les estimations de RFF vont de 15 à 20 milliards d'euros sans que nous sachions d'ailleurs ce que comprennent ces chiffres, les infrastructures, le foncier ? Les études elles-mêmes s'élèvent, d'après la convention de partenariat de décembre 2010 à 86 millions hors taxe, financées à hauteur de près de 5 millions d'euros par chacune des collectivités locales concernées, et même plus le cas échéant.

Parce que ce tracé n'apporte ni une meilleure desserte de Toulon ni un gain de temps significatif pour les voyageurs (quelques minutes par rapport au trajet Toulon-Paris actuel en TGV). Parce que ce tracé Barcelone, Marseille, Toulon, Nice, Gênes et même Rome, n'est pas logique parce qu'il n'a pas la plus courte distance entre Marseille et Nice, combien de temps perdu par tous les autres voyageurs.

Parce que ce tracé affecte grandement nos terroirs et leurs habitants. Les vignes AOC de Bandol, qui peuvent constituer un atout essentiel de l'économie de notre région, seront mises en péril en détruisant leur unité. Des paysages de grande beauté seront irrémédiablement saccagés.

Parce que ce tracé traverse les zones urbaines denses, et longe de très nombreux villages en traversant leur périphérie habitée, les tunnels à travers nos collines, des remblais monstrueux et des viaducs seront construits pour franchir nos campagnes, occasionnant ainsi des nuisances visuelles énormes.

Parce que le projet de RFF est basé sur le passage de 62 TGV par jour, le bruit infernal malgré tous les murs anti-bruit du monde sera entendu par des dizaines de milliers de personnes dans une bande de plusieurs kilomètres, amplifiée par la géographie de nos collines qui feront mur de résonnance.

Parce que les populations n'ont pas été consultées et qu'elles ont décidé de se dresser pour dire non à ce projet.

Parce qu'aussi, Monsieur Sappin, ancien Préfet de la Région PACA, que l'on ne peut pas soupçonner d'être guidé par des intérêts particuliers mais au contraire poussé par son sens de l'Etat a qualifié ce projet de catastrophe.

Et parce qu'enfin la représentation nationale à travers deux rapports, le premier rédigé par le député UMP de la Drôme, Monsieur Hervé Mariton, et l'autre émanant de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat prennent nettement position contre l'absurdité de cette politique de développement ferroviaire et l'idée de privilégier de nouvelles lignes plutôt que de rénover le réseau existant est au centre des critiques de ces rapports.

Pour toutes ces raisons, les populations demandent à leurs élus de se dresser avec elles contre ce projet afin de dire non et encore non au tracé dit des métropoles sud, et à vous-même Messieurs de RFF, nous vous disons : Messieurs, vous êtes dans l'erreur, il est encore temps d'arrêter.

Je vous remercie.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Merci de votre contribution. Bien évidemment, on l'annexe non seulement au compte-rendu, mais on vous aidera à la faire diffuser. Comme je le disais, je vais reprendre quand même…

Jacques MICHEL - Il y a Monsieur… C'est sur un autre sujet que vous voulez intervenir ?

Georges BEAUJEUX - C'est sur le sujet technique. Complémentaire.

Nicolas ALLA - Je vais quand même reprendre quelques termes de votre exposé, puis je ferai un petit retour en arrière. Vous citez le lieu des réunions à Hyères. Sur l'ensemble des réunions que nous menons, on essaye de tourner sur l'ensemble du département. On essaye de ne jamais rester au même endroit. En fait, la salle d'Hyères, c'était sa grande capacité. La prochaine réunion se tiendra à La Seyne. Donc on a fait un coup à l'est de Toulon, un coup à l'ouest. Et dans tous les secteurs, on multiplie les lieux de réunion. Il n'y a pas de souci. Il ne faut pas y voir un rejet de l'ouest de Toulon, bien au contraire.

Ce qui est beaucoup plus important, c'est que vous avez dit d'une part que Sanary n'était pas représenté, d'autre part que la population n'a pas été consultée. Je vous rappelle la composition des groupes de travail où nous sommes, c'est une composition qui est ouverte. C'est-à-dire que le principe, ce n'est pas RFF qui va chercher les acteurs. On a fait une large publicité demandant aux acteurs de s'inscrire. Ce qui ressort, c'est qu'effectivement…

Brouhaha [C'est faux ! C'est faux !]

Je le répète. Le principe de la concertation est que tout acteur pouvait s'inscrire, ce qui a été chose faite. Aujourd'hui effectivement…

Brouhaha [Il faut être au courant !]

Au courant, vous aviez des avis à la télé, vous aviez des campagnes à la radio, vous aviez des affichages dans les gares, vous aviez des affichages en mairie.

Brouhaha

Vous avez le site internet. C'est-à-dire que la totalité des médias a été couverte. Donc je crois que… D'un autre côté aujourd'hui, si vous êtes là, c'est que vous avez enfin trouvé l'information, qui est la même qu'au départ.

Brouhaha.

C'est-à-dire que c'est la même campagne de presse, les mêmes endroits d'affichage, les mêmes spots radio.

Brouhaha

Le deuxième point, « pas consulté ». Là aussi, je vous mets au défi de trouver sur un projet d'infrastructure en France, une méthodologie de concertation qui soit tout aussi poussée que celle que nous appliquons ici. Je vous rappelle encore que c'est une méthode qui a été faite par la charte de concertation, charte que l'on a rédigée avec les acteurs eux-mêmes. Donc encore une fois, en termes de publicité sur les lieux de réunion et en termes d'organisation de la concertation, je ne sais pas si on peut aller plus loin.

Je vous propose de clore le débat là-dessus, l'essentiel est que vous soyez aujourd'hui avec nous. On va faire en sorte de reformater complètement les salles et les lieux de réunions pour que vous

puissiez poursuivre, mais je ne crois pas qu'on puisse nous prendre en défaut d'avoir rejeté l'ouest toulonnais.

Ce que je vous propose, du coup, comme vous nous rejoignez, comme vous le dites… Alors ça va peut-être endormir les gens qui sont là depuis le début. Je reviens quand même à quelques fondamentaux, pour dire de quoi parle-t-on. Parce qu'effectivement, des gens me disent tout ça c'est fait pour massacrer la Provence, pour que quelques-uns descendent de Paris en 4 heures et viennent se faire bronzer.

Je rappelle que ce projet est avant tout un projet ferroviaire global. Ce n'est pas qu'une ligne nouvelle, c'est l'ensemble des circulations ferroviaires qui sont dans le projet et qui sont dans le montant que vous évoquez. C'est-à-dire que l'on traite des TGV, des omnibus, des TER, des inter-cités, de tous les modes possibles.

Vous avez à l'écran ici les quatre étapes. Vous avez en haut à gauche la situation actuelle. Tout ce qui est en rouge, ce sont les TGV. Orangé, bleu, ce sont TER et inter-cités. Donc vous avez aujourd'hui la faiblesse du système, c'est-à-dire très peu de dessertes, une ligne en antenne et tous ces trains qui ont des vitesses très différentes, qui sont tous les uns derrière les autres sur la même ligne. C'est-à-dire que l'on a du TGV, du TER, du fret qui sont les uns derrières les autres, donc on a une capacité très faible, et en cas d'incident, tout s'arrête. On le reconnaît aujourd'hui : le service ferroviaire dans la région n'est pas du tout à l'échelle d'une région de 5 millions de personnes, et c'est une ligne qui a été créée il y a 150 ans tout juste. Donc on fonctionne avec quelque chose qui était peut-être brillant il y a 150 ans, mais aujourd'hui on est dans un désert ferroviaire.

Jean RAIMOND - Ça marchait mieux il y a 150 ans !

Jacques MICHEL - Mais il n'y avait pas 4,5 millions d'habitants.

Brouhaha

Nicolas ALLA - Si on veut que dans 150 ans nos descendants disent : « ça marchait mieux », il faut que l'on se bouge un peu pour faire quelque chose de ce siècle.

Je poursuis. Vous avez ensuite 2015 où vous voyez qu'il y a déjà des aménagements qui sont faits y compris sur le réseau TER. Vous avez l'état 2023. Donc 2023, ce jalon signifie la date à laquelle la ligne serait doublée. Parce que vous savez que le principe, c'est que cette ligne unique aujourd'hui qui est faible, le principe si on veut passer plus de circulations, plus de TER, il faut la doubler. Tant qu'à la doubler, on en fait une avec des caractéristiques de notre siècle, c'est-à-dire qui peut admettre des services grandes vitesse nationaux ou régionaux. Donc 2023 c'est le doublement de la ligne. Les travaux TER se poursuivent.

Et 2040, à la fin, c'est l'achèvement complet du système ferroviaire régional. Entre temps, on va tripler le nombre de voyageurs. Donc on passe aujourd'hui de 40 millions de voyageurs, à 2023, 80 millions, et on estime à 110 millions le nombre de voyageurs qu'il faut absorber en 2040. Donc l'enjeu est de taille, dans notre région, c'est de passer de 40 à 110.

Ce dont on parle aujourd'hui, c'est ça. Encore une fois, on aime tous la Provence, on est tous provençaux, on n'a pas envie de la défigurer. Ce dont on parle, ce n'est pas de massacrer la Provence, c'est de réaliser ça. Et ce n'est pas une envie, c'est une nécessité. C'est-à-dire que si on ne le fait pas aujourd'hui, plus l'urbanisation de la région va croître, moins on pourra le développer et plus ça coûtera cher. C'est vrai qu'il y a des problèmes de financement. On nous pose souvent la question : comment va-t-on financer ? Quand vous allumez la télé, vous n'avez pas honte de parler de milliards alors qu'on les cherche partout ?

Le principe c'est aussi de prendre l'argent sur la route, donc le grand principe est de concurrencer la route. C'est pour ça aussi qu'un des grands objectifs est de faire Marseille-Nice en une heure. C'est-à-dire d'obliger les gens à ne plus prendre la voiture, et à prendre le train.

Donc ça, c'est, encore une fois, je l'ai dit dans une réunion à Sanary, on est capable de tout négocier. Il y a deux choses que l'on ne négocie pas : c'est ne rien faire, c'est-à-dire qu'il faut donner ça à la région, sinon c'est l'asphyxie. L'autre chose qu'il faut faire aussi, c'est gagner apr rapport à la voiture. C'est-à-dire que si on n'a pas un temps de parcours suffisant, on n'aura dépensé tout ça pour rien. Et encore une fois, vous voyez bien que je ne parle jamais de grande vitesse, je ne parle pas de vitesse. C'est-à-dire que c'est un projet où on entre… Dans d'autres lignes on va dire que l'on fait un projet à 320 kilomètres/heure. Ici on entre, on dit on fait Marseille-Nice en 1 heure. C'est-à-dire que l'on fait les 220 kilomètres de Marseille à Nice en une heure. L'objectif est de faire 220 de moyenne. Donc vous voyez, c'est assez différent de ce que l'on fait ailleurs.

Didier CADE - En passant par Toulon ?

Nicolas ALLA - On passe effectivement par Toulon. Vous connaissez le scénario des métropoles, qu'a fait la décision de 2009. Le principe, c'est encore de dépenser tous ces budgets pour qu'il y ait du monde dans les trains, pour desservir la population. Aujourd'hui, l'aire toulonnaise, ce sont 550 000 personnes. C'est-à-dire que si vous ne passez pas par Toulon, vous ne remplissez pas les trains et vous avez fait une ligne qui ne sert à personne.

Frédéric ROUX - Ce n'est pas vrai, on peut discuter de ça.

Nicolas ALLA - Frédéric, en fin de séance tu feras ton exposé. Il n'y a pas de souci. Donc le principe est de desservir les zones de population maximale sur la bande côtière. C'est aussi de faire sauter les nœuds ferroviaires. Aujourd'hui, Marseille est un point de rebroussement. Toulon est une zone très peuplée qu'il faut desservir en ligne et non pas en rebroussement. Et ainsi de suite. Donc voilà les principes. Je ne vais pas m'étendre plus. Ce qui est marqué là c'est ce que je vous ai dit verbalement.

Puisqu'on est dans le « on fait direct » aujourd'hui, je me suis permis ces deux diapos-là. Le but est : est-ce qu'on choisit en haut à droite ou en bas à gauche.

Brouhaha

Je me suis fait plaisir. La LGV est bien dans le paysage en bas à droite.

Frédéric ROUX - C'est de la provocation !

Georges BEAUJEUX - Je vous remercie de me passer la parole. Je suis membre du groupe de travail géographique. J'ai participé à plusieurs réunions, mais permettez-moi d'intervenir. Vous êtes en train d'amener de l'eau à mon moulin sur les 140 millions de voyageurs que vous comptez faire circuler. Combien ? 110.

L'association de défense de Sanary, ADS, association déclarée en préfecture le 28 mars 2008.

Mesdames, Messieurs, membres du groupe de travail géographique, notre association ADS est porteuse de doléances de toutes les populations concernées de l'ouest Var. Aussi, permettez-nous de porter à votre connaissance les nombreux points de désaccord sur les quatre tracés de la LGV.

Aujourd'hui les quatre scénarii ne satisfont pas le nombre d'associations et de municipalités à l'ouest Var qui nous ont fait part de leur refus d'accepter ces tracés qui sont néfastes à notre environnement, à la biodiversité, qui entraînent des nuisances sonores, sans oublier les techniques thérapeutiques à l'encontre des propriétaires terriens dans le cadre des expropriations d'habitations, des domaines agricoles, viticoles et forestiers. Le silence de plomb et le dédain sur le nombre d'expropriations que vous allez instaurer est inadmissible.

De 2005 à 2009, nous avons procédé à l'étude de 14 scénarii tous différents sur ce projet de LGV. Un seul tracé justifiait le bien-fondé de la réalisation de cette ligne. Seul le tracé Nord-Centre Var n'a pas été retenu, malgré les avis techniques environnementaux, et commerciaux émis par d'éminents experts, qui ont mis en doute la nécessité de l'urgence de la LGV PACA.

Prenons par ordre chronologique les points essentiels d'un tracé LGV PACA au Nord Centre Var. Sur le rapport, l'important dossier de présentation comportait d'intéressantes données statistiques et prévisionnelles concernant le projet dans ses composantes régionales, nationales et internationales. Aujourd'hui, il ne saurait s'agir d'une simple extension du TGV Méditerranée de l'ouest PACA vers l'est et la région niçoise. Le développement de l'Europe passe entre autre par une structure de voie de communication qui permet de relier efficacement le nord au sud et l'est à l'ouest. C'est dans ce contexte que notre région se trouve naturellement située sur le tracé du pourtour méditerranéen Rome, Gênes, Nice, Marseille, Perpignan, Barcelone. J'ai évité Toulon, parce que ça nous fait peine de voir un massacre à la tronçonneuse.

Et au-delà, la LGV PACA doit être impérativement un tronçon de cette liaison est-ouest du pourtour méditerranéen. L'objectif de l'AGV sur Nice et au-delà côté France doit être conditionné par cette conception incontournable du projet qui doit se situer à proximité de Nice, dans un site le plus approprié aux communications routières et d'une liaison tram-train. Tout en prenant en considération la continuité du tracé vers l'Italie. Actuellement, aucune étude technique de fiabilité financière ne nous a été présentée sur le parcours frontalier d'une trentaine de kilomètres. Quelle en sera le coût financier ? Et quelle est la participation des acteurs gouvernementaux et européens ?

Sur le tracé LGV - c'est technique ce que je vais dire, mais je vous laisserai mon intervention, et vous l'adjoindrez à vos comptes rendus. Sur le tracé LGV, deux axes. Compte tenu de l'exposé précédent, le meilleur tracé de toute évidence est la desserte à deux axes qui nous paraît le plus judicieux et le mieux adapté au trafic de la LGV. D'une part la LGV PACA Nord-Centre Var se raccorderait à la LGV méditerranée, au niveau de la gare Aix-Arbois. L'autre axe desservant Marseille-Saint-Charles/Blancarde ou Aix-Arbois, et puis successivement les gares de Toulon/Hyères avec un raccordement vers l'aéroport.

Vous avez systématiquement éliminé Hyères des tracés. De toute façon, ils ne nous vont pas vos quatre tracés, je vais vous en donner la raison. Cela ne change rien.

Pour le trajet Hyères-Toulon, Paris sur la ligne actuelle Marseille, cela ne changerait en rien le temps de parcours qui est de 3 heures 40 à 3 heures 50. L'arrivée de cinq TGV par jour ainsi que le départ d'un nombre équivalent ou supérieur par le site de Paris seraient maintenus pour des raisons commerciales et économiques.

Sur le tracé Nord-Centre Var. Ce tracé est toujours d'actualité malgré une certaine réticence des blocages et des refus politiques dans le Var. ce tracé pourrait se concevoir à partir de la gare Aix-Arbois en parcourant dans les Bouches-du-Rhône le nord de Gardanne en direction de La Barque, Fuveau, et Trets. Dans le Var, Saint-Maximin, Brignoles, avec en complémentarité les communications routières, autoroute A8, E80, la nationale 7, la départementale D43, sans oublier la transversale ferroviaire Brignoles/Carnoules. Toujours dans la continuité du tracé Le Luc, Les Arcs, Bagnols-en-Forêt, puis dans les Alpes-Maritimes, Mouans-Sartoux se situant entre Grasse et Mougins, direction Villeneuve-Loubet et Cannes-Nord, pour finir en gare terminus LGV à Saint-Isidore Lingostière, situé dans la Plaine du Var. Avec pour axe de communication routière autoroute E8, E80, nationales 98 et 202, sans oublier la voie métrique ainsi que la liaison future du tramway et l'aéroport Nice-Côte d'Azur distant de quatre kilomètres.

Il est indispensable que les futures gares LGV soient dotées de pôle d'accueil, d'accès, afin que les usagers soient en mesure de parquer leur véhicule et de les reprendre à leur retour dans un minimum de temps après un court séjour. Prévoir des dessertes routières rapides et de grande capacité et suffisamment d'espace et de parkings - retenez-bien ça, parce qu'à Toulon on n'y est pas - pour accueillir tous les véhicules, autocars, sociétés de location, et stations de tramway.

Il est évident que les gares LGV devront être raccordées par TER au réseau ferroviaire existant afin de rejoindre le centre des grandes villes de la Côte d'Azur telles que Toulon, Fréjus, Saint-Raphaël, Cannes, Grasse, Antibes, Nice, Monaco et Menton.

En ce qui concerne les gares de Toulon et La Seyne, nous ne sommes pas en mesure de disposer d'une surface de grande dimension compte tenu qu'une gare LGV représente 150 000 à 200 000 mètres carrés sur quatre voies, ainsi que les structures d'accueil et de communication.

Ne perdons pas de vue que les TGV qui fonctionnent en courant électrique monophasé 25 000 volts sont des gros consommateurs d'énergie, et qu'ils nécessitent une sous-station tous les 60 kilomètres, alimentée en 250 000 volts. Il sera indispensable de prévoir trois sous-stations tous les 150 kilomètres avant la réalisation de la LGV PACA. Il faudra régler impérativement le problème d'alimentation électrique dans le Haut-Var et une nouvelle ligne haute-tension de 400 000 volts.

Sur le trafic voyageurs, parce que là, on entre dans vos fuseaux. Vos trafics voyageurs et vos trafics fret… Attendez.

Jacques MICHEL - Je vous demande peut-être de résumer votre intervention, de toute manière, on gardera intégralement votre intervention.

Georges BEAUJEUX - Monsieur, je vais jusqu'au bout, parce qu'il faut que les personnes…

Brouhaha.

Je vais arriver aux problèmes des fuseaux et les conséquences que ça peut mettre. Trafic voyageurs. Vous avez parlé de trafic voyageurs. Vous voulez augmenter le trafic voyageurs, et bien on va vous apporter une solution.

La réouverture de la ligne Marseille-Aix vers Gardanne-Saint-Maximin-Brignoles avec un prolongement sur Les Arcs, sans oublier la transversale Brignoles-Carnoules est actuellement justifiée.

Le trafic ne peut se concevoir qu'avec un réaménagement complet et un accroissement des TER sur les lignes existantes qui pourraient être étendues ou remodeler par exemple pour desservir des fortes zones d'emploi, en particulier au développement économique et industriel de petites et moyennes entreprises filières du bois. 1 700 emplois sont en attente de création dans le bassin brignolais et la Dracénie.

Ces lignes ont pour vocation d'assurer les dessertes de ville à ville. Certains TER pourraient en zone urbaine à forte densité de population devenir des RER ou tram-train, y compris le tronçon de la ligne 10 jusqu'à la zone d'activité Carros. Les villes Fréjus, Saint-Raphaël, le sillon permien, Toulon, La Seyne, Six-Fours, Sanary, Ollioules et au-delà, doivent bénéficier des mêmes avantages de transport ferroviaire.

Sur le fret, il doit être compétitif et indispensable que les voies existantes et la réouverture des lignes anciennes permettent aux affréteurs de disposer des infrastructures adaptées aux besoins ainsi que les accès portuaires de Toulon, La Seyne, Brégaillon, afin de développer le ferroutage embarqué.

Bien entendu, la libération des sillons horaires des TGV aurait pour un effet bénéfique et augmenterait le trafic fret SNCF, fret ferroviaire et autres.

RFF, gestionnaire et locataire des voies, verrait ses parts de marché en hausse et échapperait éventuellement à un surendettement.

Alors maintenant je vais arriver à la présentation des quatre scénarios.

Brouhaha

Vous permettez ? Sur la présentation des quatre scénarios, on remarque…

Brouhaha

Jacques MICHEL - Excusez-nous. On ne veut pas vous couper la parole. Votre intervention est complète, elle traite de sujets qui ont déjà été abordés, sur lesquels RFF je pense a des réponses. Mais il y a un certain nombre d'autres…

Brouhaha.

Georges BEAUJEUX - J'y reviendrai tout à l'heure pour les normes de sécurité. On est d'accord ?

Nicolas ALLA - Je vous propose donc, cette monographie, on va la mettre en ligne, tout le monde la lira à tête reposée, parce que c'est assez charnu. Je vous propose deux mots de mon collègue Julien Chassagne

Georges BEAUJEUX - C'est très explicite Monsieur. Ce n'est pas charnu, c'est très explicite. Et ça vous engage financièrement.

Nicolas ALLA - Mais je pense que le meilleur moyen de l'assimiler est de la lire, parce que je vous avoue que j'ai du mal à ne pas décrocher au bout d'un moment. C'est pour ça que j'ai besoin de temps.

Georges BEAUJEUX - C'est dommage. Venant de vous, je m'inquiète. Si vous n'arrivez pas à assimiler…

Nicolas ALLA - Monsieur, je m'occupe aussi de la salle. On est 150, si chacun prend un quart d'heure, ce sera des monologues. Je vous propose, sur la première partie de votre exposé, vous avez évoqué des liaisons en dehors du cadre de travail ici. Je vous rappelle que le cadre de travail qui nous est donné, ce sont les scénarios du comité de pilotage, ce sont les scénarios des métropoles. On est hors sujet, mais il n'y a aucun souci, votre monographie on la prend, on la mettra en ligne. Ce que je vous propose juste, c'est mon collègue Julien Chassagne chargé de l'étude socioéconomique va rappeler quelques chiffres pour donner des points d'accroche en complément de votre exposé.

Julien CHASSAGNE - Bonjour. Je suis responsable des études socioéconomiques, donc tout ce qui est prévision de trafic, études économiques. Je travaille aussi sur les études d'aménagement du territoire.

Par rapport aux remarques qui ont été faites, je voudrais apporter quelques éléments sans vouloir revenir complètement dans le débat Métropoles du sud versus Côte d'Azur.

Métropoles du sud, c'est un peu la nouvelle façon de faire des TGV, c'est-à-dire on dessert les zones où il y a des populations, et on multiplie le nombre de services offerts. C'est-à-dire que l'on ne fait pas seulement des services vers Paris, ce qui était un peu la vision de Côte-d'Azur, on fait du Nice-Paris au plus vite. Là, on propose des Toulon-Lyon, des Toulon-Montpellier, des Nice-Marseille, aussi des Nice-Paris. On mixe tous les services possibles. Ce qui fait que ça permet d'augmenter très fortement l'attractivité du mode ferroviaire.

Dans les études précédentes, les prévisions de trafic étaient beaucoup plus importantes sur Métropoles du sud que sur Côte d'Azur.

Deuxième point par rapport à ces gains de trafic, ils étaient très orientés sur les déplacements nationaux, en grande ligne. Là, on est en train d'affiner les questions sur les déplacements régionaux, et on voit que le projet LGV PACA tel qu'il est conçu actuellement permet un très fort report modal de la route vers le fer parce qu'on dessert les villes.

Un petit exemple : sur du Marseille-Nice, aujourd'hui on a à peu près 20 % de part modale sur le ferroviaire. C'est-à-dire qu'un voyageur sur cinq prend le train, les autres prennent la voiture. Avec un temps de trajet de l'ordre d'environ de 1 heure 10 avec les schémas d'exploitation, on est entre 55 % et 60 % de part modale. On voit qu'on inverse vraiment la tendance avec ces gains de temps.

Les gains de temps sont importants pour du Paris.

Brouhaha

Je termine. Les gains de temps sont importants sur les longues distances, comme Paris-Nice, mais ils sont aussi importants sur des distances moyennes comme Marseille-Nice ou Montpellier-Toulon. Donc il y a ces points qui sont aussi à prendre en compte.

Le dernier point, c'est sur la desserte locale. Sur la très forte augmentation du nombre de fréquences que l'on propose, en fait, quand on analyse le cas concret de Toulon, qu'est-ce qui peut permettre de relier l'ouest de l'agglomération à l'est de l'agglomération avec des temps de trajet compétitif à la voiture ? Aujourd'hui, la seule solution que l'on voit est le mode ferroviaire. Vous savez qu'il y a un projet de BHNS qui est en cours…

Brouhaha

Je vais continuer.

Il y a un projet de BHNS qui est sur les rails…

Brouhaha

Jacques MICHEL - Mauvaise expression, je reconnais.

Julien CHASSAGNE - Il est lancé. Sur ce projet de BHNS ou de TCSP, ce que je voulais dire c'était autre chose, c'est que le nombre de stations qui est prévu est très important. Je n'ai plus le chiffre en tête, je crois que c'est 44 pour aller de La Seyne à l'est de Toulon. C'est un mode de transport qui permet d'augmenter l'attractivité des transports en commun sur des courtes distances, mais pour avoir une transversale de l'est de l'agglomération à l'ouest de l'agglomération, on sera plus compétitif par rapport à la voiture.

Donc c'est vrai que nous, la solution que l'on voie, c'est cette sorte de TER toulonnais, avec beaucoup de fréquences ferroviaires, qui permette ainsi d'aller d'un côté à l'autre de l'agglomération. Si on fait le parallèle un petit peu avec Marseille aujourd'hui, l'intérêt d'une gare souterraine à Marseille est aussi de diamétraliser les TER. C'est-à-dire d'avoir un TER qui permet d'aller d'Aubagne à l'aéroport par exemple. Et si vous voulez éviter de traverser l'agglomération marseillaise aujourd'hui, en transport en commun, c'est quasiment impossible.

Pour éviter de se retrouver dans cette même situation, on a travaillé sur ce schéma ferroviaire aux horizons 2023-2040.

Georges BEAUJEUX - Quel est le coût de votre gare souterraine ?

Jacques MICHEL - Il me semble que par rapport à une réflexion qu'il y a eu au court de l'exposé de Julien Chassagne, il semblait que l'on ne parlait pas assez des ruraux et des transports. Mais si j'ai bien compris tout à l'heure l'exposé sur les réticulaires, c'est que s'il n'y a pas la ligne nouvelle, on ne peut pas développer les transports TER. C'est ça ?

Brouhaha

Georges BEAUJEUX - J'ai posé une question précise. Quel est le coût d'une gare souterraine ?

Nicolas ALLA - Sur la traversé de Marseille, y compris la gare, je parle sous contrôle de mes collègues, c'est 2 milliards. En tout cas, dans la phase des scénarios, donc tous les coûts que vous avez dans les fiches, les coûts qui ont été exposés en phase précédente, traversée de Marseille gare, c'était 2 milliards.

Georges BEAUJEUX - Une gare souterraine, c'est entre 500 et 650 millions d'euros. Une gare en surface, 70 millions. Faites le compte. Après, il ne faut pas qu'on vienne nous dire à la télé qu'il faut qu'on fasse des économies.

Nicolas ALLA - On note votre… Il est 15 heures 20, je propose que l'on…

Jacques MICHEL - Je pense que RFF vous proposera le chantier.

Nicolas ALLA - On va prendre deux questions de plus. Monsieur, puis Olivier Lesage qui attend depuis un moment.

Hervé VIGON - Bonjour. Je suis habitant de la région varoise, de l'agglomération toulonnaise. Je voudrais aussi un petit peu répondre sur ce que vous avez dit au niveau de la concertation elle-même dans un premier temps. Parce que vous avez évoqué des dates, vous avez évoqué le planning global de ce que vous appelez la concertation. Moi, j'ai quand même un petit problème là-dessus, c'est qu'aujourd'hui, on nous demande de choisir entre le bras droit, le bras gauche, la jambe, et en fait, la vraie question - et je n'ai pas vu de date précise là-dessus - est-ce qu'on a posé la question aux toulonnais : est-ce que vous voulez une LGV ?

Aujourd'hui, on est en train de dire : vous voulez le scénario A, le B, on fait du panachage ? Mais la vraie question, et la consultation, là on pourrait parler de concertation, ça devrait démarrer par une question ouverte aux toulonnais : oui ou non voulez-vous que l'on empiète complètement sur la suite de votre avenir avec cette LGV ?

Applaudissements.

Ensuite, par rapport, je voudrais qu'on pense un petit peu aux générations à venir, qui ne sont peut-être pas là aujourd'hui, mais pensons à nos enfants. Aujourd'hui, à Toulon, on a l'expérience des tunnels. Quand je vois dans les scénarios que l'on a à peu près 90 kilomètres de tunnels, on sait ce que ça donne sur Toulon et dans la région, c'est-à-dire les fissures, les éboulements. Et on continue aujourd'hui d'en subir les conséquences avec le tunnel de Toulon.

Le quartier de la gare aussi, puisque vous en parlez. En effet, je ne vois pas comment on peut faire entrer une gare TGV dans Toulon. C'est quelque chose, il faut penser aux immeubles rasés, à tout ce qu'il va falloir élargir pour faire entrer. Parce que quand on calcule, le nombre de TGV, le nombre de passagers et ramener ça aux voitures, ça ne rentrera pas dans Toulon, malgré les discussions sur en hauteur, en souterrain. Et pour l'instant, je ne vois pas comment ça peut entrer.

Et puis enfin, la végétation, et là, je suis particulièrement bien placé pour en parler. La végétation que l'on va abattre, et les saignées que l'on va faire dans le Var. Aujourd'hui, le Var est encore un département où on a pu préserver la végétation, on a pu préserver certaines essences, on a pu garder notre atout touristique. Aujourd'hui, on est en train de dire… Nos enfants peut-être nous le reprocheront parce qu'on va faire des grandes saignées, notamment au Beausset, notamment un peu partout pour arriver à faire passer une LGV qui au final nous fait gagner quelques dizaines de minutes sur un trajet vers Paris.

Je finirais simplement aussi en parlant de la saturation toulonnaise au niveau de la circulation. Vous avez montré en effet les deux photos. Ça fait réagir, et je comprends que ça fasse réagir. Parce qu'aujourd'hui, quand on parle d'une gare dans Toulon, je suis désolé, même avec la LGV, la gare dans Toulon ça donnera la photo avec tous les embouteillages puisque les gens qui devront prendre le train, malheureusement, on a vu que le projet tramway n'était plus dans les tuyaux, et malheureusement, ça va engendrer encore plus de bouchons et d'embouteillages pour entrer dans Toulon et pour en sortir bien évidemment.

Applaudissements

Un dernier point sur la gare de La Seyne. C'est vrai qu'autour de La Seyne et Ollioules, il va y avoir un grand pôle d'activité, notamment il y a le pôle industriel de la région qui va s'implanter là-bas. Je ne vois pas comment les milliers de personnes qui vont travailler à Ollioules, DCNS pour ne pas le citer, vont entrer dans Toulon pour aller prendre un hypothétique TGV.

Voilà.

Applaudissements

Nicolas ALLA - Je vais répondre à ces cinq questions avant de passer à Monsieur Lesage. La concertation sur l'utilité de la ligne, c'est 2005, donc on n'y est plus.

Hervé VIGON - Mais est-ce que l'on a réellement été consulté ? Est-ce que ce sont des réunions à huis-clos…

Jacques MICHEL - Il y a eu un débat public en 2005, institué par la commission nationale du débat public. Oui.

Brouhaha

Jacques MICHEL - Avançons.

Nicolas ALLA - Débat public, c'est la réponse à la première question. Sur la position d'une gare à Toulon qui risque d'augmenter le trafic routier, ce qui est parti pris dans ce projet, c'est que toutes les gares sont des gares mixtes TGV et TER. Et vous aviez dans les schémas tout à l'heure la très forte augmentation du trafic TER. Donc le principe c'est que quand vous irez dans le Var prendre votre TGV, dans la plupart des cas, vous pouvez aller en voiture dans votre gare TER, et quelques minutes après, vous arrivez quai à quai, ou juste dessous, et vous montez dans un TGV. J'ai bien appris ma leçon.

Brouhaha.

On est dans le groupe Toulon. Vous avez tous en tête l'étalement d'urbanisation. Vous connaissez les cartes que l'on a projetées ici, 1972 et la tâche aujourd'hui d'urbanisation. Encore une fois, et je reprends ce que vous dites, on sait que le mode routier ne peut plus marcher à Toulon. Donc quand on est coincé entre la montagne et la mer, qu'on a une urbanisation qui s'agrandit et qu'on a une ligne qui est dans le bon sens qui traverse l'agglomération, on a compris la solution, c'est développer le ferroviaire sur les lignes ferroviaires.

Sur la gare à Toulon Centre, dans les séances précédentes ici, effectivement on a tous conclu qu'une gare en surface n'est pas raisonnable compte tenu du manque de place. C'est pourquoi on travaille ici sur trois solutions ou trois gammes de solution qui sont toutes enterrées. Soit une solution enterrée profonde, avec le tunnel qui arrive dans la boite. Soit des solutions qui ont été proposées par un groupe d'associations ici présentes, c'est ce que l'on appelle des gares en tranchées. On a un petit exposé que l'on fera après les fuseaux si vous le voulez. On pourra présenter l'avancée des études là-dessus. On garde le plan de voies TER actuel, on met les grandes lignes juste dessous, donc on a une communication directe par escalator, par une salle d'échanges. Ou un cran plus bas. On est tous d'accord pour dire aujourd'hui que la gare en surface ce n'est pas possible, on travaille dans tous les cas dans une gare souterraine, avec différentes options.

Brouhaha

Nicolas ALLA - Je n'évacue pas la gare Toulon. Je vous propose que l'on parte sur les scénarios, et on se garde du temps pour faire une demi-heure sur la gare de Toulon. On va vous présenter l'avancée des réflexions.

Jacques MICHEL - Nicolas, j'ai une intervention là.

Nicolas ALLA - Non, Monsieur Lesage attend le micro depuis une demi-heure.

Claude MARESCA - Je voudrais simplement donner la position des élus du Castellet. On va faire très court. Je vois qu'il y a des associations, des citoyens qui mènent bien le débat, qui connaissent le dossier. Moi, je donnerais simplement la position de la commune du Castellet. Monsieur Tambon, notre maire s'oppose à tous les tracés.

Applaudissements.

En cela, quand même, je reviens sur les fuseaux. Nous sommes à l'entrée du Var, Le Castellet. Le C1, C2, C3, vous pouvez les nommer comme vous voulez. Aujourd'hui, ils sont rejetés en bloc par la municipalité.

Vous savez aussi que les communes limitrophes - ce n'est pas le débat - Cuges, Aubagne, qui sont aussi impactées lourdement par ce tracé, n'en veulent absolument pas. Alors vous pouvez imposer tous les points de vue que vous voudrez. Vous essayerez de noyer le poisson comme vous êtes en train de le faire, mais il semblerait que le poisson soit dur à noyer. Aujourd'hui, personne n'en veut. Que ce soient les vignerons en bas, que ce soit sur le camp, vous allez raser un hôtel 5 étoiles avec un golf. Et une population que vous avez nommée diffuse, 1 500 habitants. Habitat diffus.

Donc je le redis, la position du Maire du Castellet, Président de la communauté de commune Sud Sainte-Baume, c'est non. C'est non !

Applaudissements.

Olivier LESAGE - Une petite remarque et une question technique. Donc Olivier Lesage, Président de Stop TGV Coudon. Monsieur Alla, ça fait un certain temps que l'on travaille ensemble, et même si on a des idées en confrontation, je trouve qu'aujourd'hui vous allez un peu loin. Vous êtes embauché par une administration appelée Réseau Ferré de France, et je pense que votre position devrait être neutre, expliquer aux citoyens les tenants et les aboutissants de ce projet de ligne à grande vitesse. Et je trouve très sincèrement que la diapositive que l'on vient de voir, qui m'a choquée, entre le champ et les voitures en haut, ce n'est pas trop digne de Réseau Ferré de France.

Applaudissements.

L'anecdote, c'est que ça m'a rappelé quand je décroche mon téléphone et que l'on veut me vendre des petits bouchons. Sauf que là, ce sont 20 milliards d'euros. Franchement, vous n'êtes pas à ce niveau-là quand même, arrêtez ça s'il vous plaît pour la suite.

La deuxième chose, cette partialité étant dite, 15 milliards, 5 milliards. Mais enfin quand même ! Vous voulez vendre une ligne à grande vitesse à 15 milliards. Ce n'est pas la demande des gens sur le terrain. La demande des gens sur le terrain ce sont des moyens de locomotion locaux. La gare de La Farlède elle est fermée. Ce sont quelques millions d'euros. C'est un exemple parmi d'autres. Donc vous essayez de nous mélanger… Et vous êtes démasqués aujourd'hui. Parce que c'est comme si on a besoin d'une super 5 pour se rendre au travail, et qu'on nous dise achetez la Ferrari, et on vous fera cadeau de la Super 5. C'est une aberration.

Puisqu'il y a 15 et 5, la proposition de l'association aujourd'hui c'est de dire apparemment, l'argent coule à flot - ce n'est pas ce que je viens d'entendre quand je regarde la télé entre midi et deux, mais bon - utilisons les 5, commencez par financer le réseau régional et les besoins locaux. Et à mon avis, par exemple la simple réouverture de Carnoules-Gardanne suffirait grandement aux niçois puisque les TGV directs passeraient par là-haut.

Utilisons ces 5, si vous avez de l'argent, vous êtes le bienvenu. Si vous voulez nous imposer une LGV inutile, ruineuse et nuisible, vous serez le malvenu.

Applaudissements.

Et ma deuxième question c'était une question technique sur le sol toulonnais, parce que lors de la précédente réunion, vous avez déjà beaucoup fait parler les pro-TGV par Toulon Centre. J'ai écouté avec attention, j'ai posé une seule question - si on écoute le verbatim, j'en ai posé quand même pas mal - mais une question était prioritaire, c'était de dire, Monsieur Nicolas Alla, responsable de RFF, est-ce que vous allez revenir lors de la prochaine réunion avec une étude de sol à Toulon Centre, que l'on sache enfin si c'est réalisable, avant même d'en parler. Donc j'espère qu'aujourd'hui vous allez nous présenter cette étude.

Applaudissements

Patricia DUBOIS - Je suis une habitante de Sanary. Je voulais juste poser une toute petite question. Je voulais savoir, parmi tous les membres qui composent les groupes de travail, combien sont concernés par les expropriations ?

Jacques MICHEL - Je ne sais pas si on va pouvoir vous répondre.

Brouhaha

Marius ARMAND - Bonjour. Je suis de l'association Signes Protection Environnement. On suit l'histoire de la LGV, parce que c'est une histoire maintenant depuis 2004. Je suis surpris que l'on s'en prenne à RFF, qui a pour ordre de faire une étude, et qui la fait dans la plus grande transparence, parce qu'on a participé à toutes les réunions.

Brouhaha et sifflets.

Vous pouvez crier. On a eu de la transparence. Ils étaient ouverts au dialogue, et on pouvait le faire, et ce depuis 2004. Non, ce n'est pas du pipeau.

Je ne comprends pas que l'on puisse dire, et des élus entre autres, qu'ils n'étaient pas au courant des informations. C'est faux.

Brouhaha.

Vous pouvez aller sur le site… Vous n'avez pas d'ordinateur ? Et bien vous allez dans un cybercafé, il y en a.

Brouhaha

Je ne me fais pas l'avocat du diable. J'ai été contre la LGV dès le début. Nous avons fait des pétitions.

Brouhaha [Alors soyez avec nous !]

Laissez-moi finir quand même ! Quand on a manifesté en 2005, on était 5 000. On était dans l'amphi à côté, qui était plein. Et je retrouve certains parmi vous, bien sûr. Tout le débat qui a lieu actuellement, il a eu lieu en 2005. Si on avait été plus nombreux en 2005, peut-être que les politiques alors n'auraient pas dit : on va passer par Marseille, Toulon pour aller à Nice. Ça, c'est une chose.

La Ville du Castellet, on ne l'a jamais entendue. C'est autre chose.

Brouhaha.

Et j'étais élu à Signes, donc je peux en parler.

Ce que je veux dire par là, c'est qu'aujourd'hui on essaye, comme disait Monsieur, de savoir si on va sacrifier le bras, la jambe, ou *et cætera*. Mais je vous rappelle que dans six mois, vous avez des élections. Essayez de contacter vos élus nationaux et régionaux en leur disant votre point de vue. Moi, je l'ai fait : je n'ai pas eu de réponse de Madame Pons. Je l'ai fait. Est-ce que tout le monde l'a fait ? Je n'en suis pas certain. Après, les politiques, parce que ce n'est pas RFF, ce sont les politiques, Monsieur Borloo entre autres, qui a décidé que ça passerait par Marseille, Toulon et Nice. La décision a été prise ! Il fallait être à l'heure et se lever tôt le matin.

Merci.

Brouhaha et sifflets.

Jacques MICHEL - Laissons parler les gens, ils disent peut-être des vérités.

Nicolas ALLA - Je fais un petit rappel s'il vous plaît. Je vous rappelle que c'est un groupe de travail, et normalement, c'est 30 à 40 personnes, ce qui permet d'échanger et d'entendre.

Frédéric ROUX - Et des gens sérieux qui ont travaillé depuis des années sur le sujet. Pas des touristes.

Nicolas ALLA - Tout le monde est sérieux. Je vous demande donc à chaque intervention d'écouter. On perd du temps à chaque rappel à l'ordre. Ecoutez-vous les uns les autres, on gagnera du temps et ce sera plus serein. Monsieur ?

Jean VADON - Je suis premier adjoint de la Mairie du Beausset, chargé du cadre de vie. Je vais être très bref, mais dans la foulée de ce qu'a dit le représentant du Castellet. Je ne vais pas reprendre ici tous les arguments avancés concernant notre avis négatif sur ce projet.

Simplement dire que nous, les élus du Beausset, nous rappelons notre attachement à l'amélioration des réseaux air et fret - on y a fait allusion tout à l'heure - qui constituent une exigence prioritaire en matière de développement économique régional de transport.

Le choix du tracé TGV ne saurait être uniquement fondé sur des seuls éléments technocratiques, ignorant les réalités du terrain, pour un gain de temps, sans incidence pertinente et sans intérêt local.

C'est tout ce que j'ai à dire.

Applaudissements

Nicolas ALLA - Deux éléments de réponse. Sur ce point… S'il vous plaît ! Je réponds aux deux questions qui se rejoignent. Monsieur Lesage demandait pourquoi on ne lance pas les aménagements TER tout de suite et pourquoi on ne met pas la réouverture de gares TER.

Sur le document que je vous ai mis ici, vous voyez bien cinq nouvelles haltes. Le projet, dans son enveloppe de financement, comprend bien le développement du TER et la réouverture ou la création de haltes, dont La Farlède que vous citez.

Sur Monsieur, qui parle d'amélioration TER, puisque vous êtes de l'ouest toulonnais, je répète l'exposé de tout à l'heure : pour passer plus de TER, il faut doubler la voie. Dans votre secteur, si on prend le viaduc de Bandol ou la traversé de Saint-Cyr, tout le monde conçoit bien que l'on ne peut pas doubler sur place. D'où la nécessité que l'on a tous ensemble de trouver un passage pour trouver une ligne qui ne peut pas être dans les villages aujourd'hui. C'est-à-dire qu'il faut bien la passer ailleurs, dans un site propre. Et on est là pour trouver le meilleur passage possible.

Brouhaha

Vous prenez la traversée de Saint-Cyr-sur-Mer avec le grand remblai, vous prenez Bandol…

Marie-Christine ROBIN - S'il vous plaît. Bonjour. Je me présente, je suis l'adjointe au tourisme et aux festivités de la Ville du Beausset. Je vais prendre la parole en tant qu'élue de la ville du Beausset. Je suis aussi personnellement concernée, mais c'est en tant qu'élue que je prends la parole et que je prends vraiment position contre le tracé du Beausset, et contre tous les tracés en général.

Applaudissements

C'est ma vision en tant qu'élue au tourisme qui est intéressante. Je vais vous lire quelques mots. J'ai pris note, et je crois que ça va être noté.

Dans le Var, nous disposons d'un environnement exceptionnel à préserver. Est-ce que tout le monde est d'accord ?

[Oui !]

Voilà. En tant que professionnelle du tourisme, nous tenons à développer un tourisme durable, et non un tourisme de masse comme vous proposez avec vos 110 millions de voyageurs. D'ailleurs, je ne sais pas où vous allez les mettre. Et quand ils arriveront au Beausset, je ne sais pas où nous les mettrons.

Nicolas ALLA - Les 110 millions ne sont évidemment pas des touristes.

Marie-Christine ROBIN - Ils vont transiter dans notre Var pour aller sur Nice, donc au détriment du Var. C'est bien ce que je disais.

Je voulais simplement vous dire que le développement touristique d'appuie sur le patrimoine naturel et culturel, tout ce qui participe à l'identité de notre territoire. La Provence est appréciée pour la beauté de ses paysages, et en fait une destination de rêve. D'où la nécessité de garantir et de sauvegarder ce patrimoine prestigieux.

Je me demande justement, une fois que les Parisiens, ou peu importe que ce soient les gens de l'Italie ou de l'ouest ou du sud, vont arriver chez nous et vont se trouver avec… En tant qu'adjoint au tourisme, j'ai des dépliants touristiques. Et je vois de belles photos de la Sainte-Baume. Je vois mal un viaduc dans ce paysage. Vous comprenez ?

Et je voudrais aussi souligner, je pense que certains ont dû le remarquer dans vos C4, C3, C1, vous parlez de milieux naturels. « Cette variante ne touche pas de milieux naturels protégés dans ses parties non enterrées ». C'est faux. Je peux affirmer que c'est complètement faux.

Les paysages et patrimoine : avez-vous étudié le patrimoine vernaculaire de notre paysage, au Beausset et ailleurs ? Je parle pour les communes environnantes. Parce qu'on a tous un patrimoine vernaculaire, et les gens viennent essentiellement aussi pour ça. Est-ce que cette forte image du territoire pourra contribuer à sa notoriété ? Je doute fortement que les gens viennent au Beausset, au Castellet, à La Cadière pour entendre siffler le train. Je pense que le bruit des cigales est plus intéressant.

Applaudissements.

Je tiens à rajouter aussi un problème grave qui touche beaucoup de communes. L'économie locale en dépend car pour moi, l'activité touristique est la source de développement économique pour le Var, et pour Le Beausset, et pour la Sainte-Baume.

Applaudissements.

Julien CHASSAGNE - Je voudrais apporter quelques éléments sur cette question par rapport au tourisme, qui a été étudiée assez précisément, parce que c'était une question. Le premier point est que les gens viennent déjà actuellement pour faire du tourisme en PACA. Et ils viennent majoritairement par la route et par l'avion. L'objectif est de les faire basculer par le train, donc c'est dans une perspective de développement durable que l'on travaille.

Brouhaha.

Le deuxième point, si on regarde les gains de trafic, on a autant de gains entre les déplacements longue distance, c'est à peu près entre 3 et 4 millions de personnes qui basculeront de l'air ou de la route vers le fer, que de gens qui font des trajets régionaux qui basculeront sur le fer. C'est-à-dire que ce projet amènera vers le mode ferroviaire aussi bien des gens qui font des trajets longue distance que des personnes qui font des trajets courte distance.

Marie-Christine ROBIN - Non mais monsieur, je vous parle du tourisme durable. Le tourisme durable, ça se programme sur 20 ans, 30 ans, 50 ans. Que va-t-on laisser à nos enfants ? Un TGV ? Des tunnels ? Vous allez impacter la faune et la flore. Vous allez désherber autour des rails pour ne pas que les herbes de Provence poussent dessous.

A quoi ça va ressembler nos collines ? A un désert, parce que vous aurez balancé du désherbant. Il faut le dire !

Un intervenant - Vous avez l'air de dire que la LGV va remplacer la route et l'avion. Ça va s'ajouter Monsieur.

Brouhaha

Frédéric ROUX - Depuis quand travaillez-vous sur la LGV ? Parce qu'on ne vous a jamais vu.

Brouhaha

Frédéric ROUX - On peut travailler sur des projets d'aménagement du territoire, avec des visions touristiques. Vous auriez dû dire ça il y a 5 ans dans le débat public.

Brouhaha

Marcel LEGUAY - J'aimerais bien prendre la parole avant de partir, parce que ce n'est pas la peine de rester dans un contexte tel que celui-là. Je suis le Maire d'Evenos, membre de la communauté de commune Sud Sainte-Baume Madame. On ne vous voit pas souvent à la Communauté de communes de Sud Sainte-Baume, puisque votre Maire qui est un de mes collègues, je le comprends, a décidé de pratiquer la politique de la chaise vide à la Communauté de commune Sud Sainte-Baume.

Brouhaha

La question n'est pas là, la question Monsieur est… S'il vous plaît. Nous sommes ici dans le cadre d'une concertation et dans le cadre d'un travail. On n'est pas là dans le cadre d'une contestation. On est là dans le cadre d'une étude. Et nous sommes un groupe de travail, nous nous sommes inscrits pour travailler, avec des élus, avec des gens qui représentent différentes entités.

Alors on entend que le Maire du Castellet, Président de la communauté de commune, s'est opposé. Le courrier vient de m'arriver sur mon iPhone, il date de ce matin. C'est tout chaud.

Brouhaha

Les élus de Sud Sainte-Baume l'ont reçu ce matin, et je crois que ceux du Beausset ne l'ont pas reçu.

Un intervenant - C'était dans le journal de la semaine dernière.

Maurice LEGUAY - Non, c'est faux. C'est absolument faux. Par contre, ce qui était dans le journal de la semaine dernière, Monsieur, la première réunion publique pour présenter les projets de LGV. La première dans l'ouest Var, c'était à Evenos.

Un intervenant - Vos habitants étaient contre. C'était dans le journal !

Maurice LEGUAY - Vous racontez n'importe quoi !

Brouhaha

Maurice LEGUAY - Vous vous placez dans la contestation systématique alors qu'ici nous sommes là pour travailler. C'est faux ce que vous dites, Monsieur.

Brouhaha [On n'en veut pas de la LGV !]

Maurice LEGUAY - Nous avons signé la pétition avec les vignerons de Bandol bien avant. On a bien entendu Madame. Mais en 2005, vous ne vous êtes pas exprimée !

Brouhaha [Il fallait le savoir ! Ça n'a jamais été voté !]

Nicolas ALLA - Nous allons reprendre le fonctionnement du groupe de travail. S'il vous plaît, on a déjà deux heures de consommées. Il faut que l'on vous entende sur tous les aspects. Je vous propose deux/trois interventions à caractère général. Les oppositions sont entendues. Et je vous propose ensuite d'entrer dans le fonctionnement de groupe de travail, c'est-à-dire que l'on examine les choses, vous vous prononcez dessus, on l'enregistre et on avance. Madame ?

Soledad TARI - Oui, je voulais juste faire une précision concernant ceux qui auraient des regrets de ne pas avoir participé à la concertation dès le début. Ceux qui, entre guillemets, n'ont pas été sérieux, comme dit Monsieur là-bas.

Moi, je fais partie, avec l'Association des vins de Bandol, des gens sérieux qui ont participé dès le début, qui étaient là à la première réunion, il y a une dizaine d'années, dans une salle un peu

lugubre en face de l'Hôtel de Ville. Et à ce moment-là, c'est vrai qu'on nous a affiché une belle carte, dans laquelle on voyait quels étaient les enjeux les plus importants. Et plus on se rapprochait du littoral, plus ces enjeux étaient rouges fluorescents.

Donc c'est vrai qu'à ce moment-là on a participé à toutes les réunions, on a fait nos contributions, on a envoyé nos lettres, on a remis des études foncières qui ont été égarées je ne sais pas combien de fois. Je vous en remets encore une autre, j'espère que celle-ci sera gardée et qu'elle sera affichée et insérée.

Tout ça pour vous dire que l'on a l'impression que tout était déjà écrit et qu'à ce niveau-là, notre opinion n'a pas vraiment été prise en compte. Donc voilà ce qu'il en est de la concertation.

Après, il se trouve qu'en fait, dans l'appellation Bandol et dans le Var, il existe une troupe d'irréductibles gaulois qui continuent à cultiver la vigne sur une zone vraiment qui est soumise à une pression immobilière incroyable. Et c'est vrai que ce style de tracé pourrait vraiment leur porter le coup de grâce.

Je vois tous les tracés en fait qui ont été présentés. On se retrouve par exemple avec le tracé C5 qui découpe l'appellation en deux, qui passe entre la Cadière et le Castellet avec un viaduc. Il fallait oser. C'est absolument aberrant. Les trois autres tracés non plus ne nous conviennent pas. En fait, nous défendons tout simplement notre outil de travail, une activité économique rentable, qui crée des emplois, génère de la richesse, attire du tourisme, tout en préservant l'environnement. Comment voulez-vous lutter contre ça ?

Nous partageons les mêmes inquiétudes que les habitants, les entreprises de notre région, qui voient leur environnement menacé. Et vous avez pu voir la réaction des agriculteurs à Toulon le 21 octobre. On recommencera si nous ne sommes pas entendus, avec la population, et je peux vous garantir qu'il n'y aura pas une grande sérénité en période électorale.

Merci.

Applaudissements.

Jacques MICHEL - On va prendre un petit peu la suite.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, c'est de permuter l'ordre de présentation pour rebondir sur ce qui est dit. Donc pour que vous soyez tous à égalité, les forts enjeux du territoire dont on parle, je vous propose de présenter quelques diapositives sur la méthode que l'on utilise pour appréhender ceci.

Là, on a pris bien sûr la zone qui nous concerne aujourd'hui. Le travail que l'on propose : on a pris trois critères, qui sont la biodiversité, l'agriculture, paysage et patrimoine. Encore une fois, comme je l'exposais au début, chaque fuseau doit passer au filtre de l'analyse multicritère. On va prendre fuseau par fuseau, et on va essayer de qualifier, de quantifier l'adéquation entre le fuseau et ses enjeux.

Donc là vous avez l'ouest toulonnais, qui est celui qui nous intéresse le plus aujourd'hui. Vous avez les étiquettes ici, sur ces trois critères-là. Vous connaissez la matrice multicritère.

On va le prendre plutôt sur les diapos suivantes. Le principe est de prendre chaque fuseau, et de qualifier de manière surfacique quelle est l'interaction entre le fuseau de passage et les zones d'enjeux. On le fait ici sur trois exemples qui sont biodiversité, agriculture, paysage et patrimoine. Vous reconnaissez les fuseaux qui vous sont proposés à l'ouest de Toulon et les codes de couleur qui sont dessus. Donc ces documents, vous les aurez sur le site. On va mesurer ceci comme présenté après. Donc on rappelle que les tronçons sont ici le C1, C2 qui ont des longueurs différentes. Donc déjà, c'est un enjeu de classement et de hiérarchisation. Evidemment, plus un fuseau est court, et moins il impacte le territoire.

Brouhaha.

S'il vous plaît. A 20 heures, on y sera encore ! Donc vous avez aussi à prendre en compte les types de passage, c'est-à-dire la stratégie, est-on enterré, est-on en surface, comme exposé tout à l'heure. Parce qu'effectivement, quand on est enterré, l'interaction avec un enjeu en surface est nul. Ne pas perdre de vue où est-ce qu'on est en surface, où est-ce qu'on est enterré.

Ici, vous avez ensuite la petite règle en bas, où vous avez en fonction des fuseaux de passage, deux cibles qui sont DE, c'est difficilement envisageable, TDE, très difficilement envisageable. Donc on va qualifier sensibilité par sensibilité quels sont les linéaires de ces surfaces impactées.

Là, vous avez un code couleur qui est toujours pareil. Lorsque c'est du vert, c'est de la sensibilité de milieu naturel. Lorsque vous avez du violet, si je ne me trompe pas, ça doit être une sensibilité agricole viticole. Et le rouge, c'est ici une sensibilité de bâti.

Voilà la méthode qui est faite pour quantifier précisément chaque impact. Par exemple ici, sur la biodiversité, on arrive à cette quantification. Donc vous avez en ordonné les fuseaux considérés. On va mesurer quel est le linéaire de sensibilité naturelle, qui est en vert clair ou vert foncé suivant si c'est du difficilement envisageable, ou très difficilement envisageable. Donc on va faire cet exercice pour tous les critères de la grille d'analyse multicritère. Donc là, à titre d'exemple la viticulture et la sylviculture. Evidemment, le fameux fuseau C3 qui vient d'être énoncé, on va le retrouver en bas, on voit qu'il pèse très lourd sur la viticulture. C'est de cette manière que l'on va tous ensemble quantifier les impacts, non pas sur des ressentis mais sur des valeurs quantifiées.

Ensuite cette analyse nous permet de faire remonter des points de discussion particuliers. Donc la position de tête de tunnel avant de s'enfoncer dans les massifs à l'arrivée sous Toulon ; la problématique de jumelage avec l'autoroute ; et en haut, sur la sortie du bassin de Cuges, les types de passage en tunnel. Donc cette analyse nous permet aussi de mettre le focus sur des points de passage particuliers. Vous avez ici - je vais peut-être passer les diapos pour ne pas vous assommer. On parlait de l'AOC Bandol. Voilà le type d'analyse quantifiée où on confronte les zones d'AOC Bandol qui sont ici en rouge avec les fuseaux. Donc chaque fuseau va être caractérisé en fonction de son impact sur chacun des critères.

Donc là, on a fait les critères naturels, agricoles, mais il y a tous les critères de la matrice que vous connaissez sur le transport, l'environnement, *et cætera*. Donc la matrice que l'on a vue en première séance.

C'est un exposé rapide de la méthode. Encore une fois, le principe est que chaque fuseau doit être analysé. Nos bureaux d'études sont en train de le faire, on vous le diffusera rapidement, et en tout cas c'est l'aboutissement en gros du groupe de travail numéro 4. On doit arriver tous ensemble à examiner toute cette appréciation-là.

On prend une question, et puis après je vous propose que l'on passe en revue les fuseaux pour en distinguer les caractéristiques.

Henri DESCHANEL - Vous avez donné trois critères, et vous en oubliez un qui est très important ; c'est celui de la géologie et de l'hydrologie. Qu'est-ce qui va arriver quand vous allez trouer les zones karstiques qui se trouvent dans les environs du Beausset, d'Ollioules et d'Evenos ?

Nicolas ALLA - Sur l'hydrogéologie et la géologie, ce sont des critères qui entrent aussi dans l'analyse multicritère. Ça veut dire encore une fois que comme pour les critères naturels que l'on a pris à titre d'exemple, chaque fuseau va être qualifié au vu de la traversée de zones de géologie compliquées, ou d'hydrogéologie compliquées, ou de zones karstiques.

En ce qui concerne en particulier les zones karstiques, nous avons fondé un groupe de travail avec les différentes administrations compétentes. C'est-à-dire qu'en fait, quand on a des sujets comme ça un petit peu pointus, ce n'est pas RFF tout seul avec ses experts qui prend des décisions. On forme un groupe collégial, formé de différentes administrations, différentes entités d'expertise, et on prend des positions ensembles. Le sujet karstique a généré comme ça un groupe de travail.

Et donc je vous rassure, tout ce qui est géologie, hydrogéologie, impact sur les milieux humides, fait partie des critères de la matrice multicritère.

Aujourd'hui, je vous ai présenté des exemples cartographiques sur trois thématiques. Je vais, le temps que l'on prenne des questions, essayer de remettre la main sur l'analyse multicritère. Et si vous voulez, on va re-parcourir ensemble tous les critères qui sont là-dedans. Vous verrez que tous les critères que vous avez cités sont bien dans l'outil d'analyse.

Olivier COUVRET - Dans vos multicritères, à mon avis, il manque quelque chose d'important, c'est le critère humain, c'est-à-dire l'impact acoustique et l'impact que ça va avoir sur les gens. Je ne vois pas d'étude, et je ne vois pas de définition de l'impact que ça va avoir. Je pose la question car ça me paraît très inquiétant. J'ai l'impression que l'on ne réfléchit pas à ça.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - N'applaudissez pas une contre-vérité. Je ne peux pas vous laisser dire que l'aspect humain n'est pas pris en compte. Le bruit et l'acoustique sont des critères de la grille multicritère. Encore une fois, pour ceux qui n'étaient pas là depuis le début, le document qui a été remis s'appelle « sélection de fuseaux à soumettre à la concertation - démarche méthodologie ». Donc je vous incite avant d'arriver en groupe ici et de reposer des questions qui ont déjà été tranchées, vous revenez à ce document. Vous avez à la fin la grille d'analyse multicritère et vous y retrouvez tous les indicateurs et tous les critères que vous citez.

Jacques MICHEL - Il est pris notamment en compte tout l'aspect des bâtis, des zones d'activité *et cætera*.

Olivier COUVRET - Outre le fait que j'ai l'impression que vous vous moquez de moi en me répondant, ça c'est un détail, ce n'est pas acceptable d'entendre des choses pareilles. Dans ce que vous venez de nous exposer, on ne lit pas clairement les impacts humains. Je suis navré, mais ne me dites pas ça.

Ensuite, que vous puissiez nous envoyer sur un site internet pour nous demander d'aller lire un texte ou une étude d'un bureau d'étude, certes. Mais enfin, tous les gens qui sont ici ne seront pas capables forcément de le faire, et ensuite, quand je vous pose une question, vous y répondez plus clairement que ça. Mais en tout cas pas de cette manière. Je pense que c'est inacceptable.

Applaudissements.

Secundo, je reviens sur un premier point qui a été énoncé en début de réunion et qui me choque, et qui correspond à ce que disait Monsieur tout à l'heure. Je suis un simple citoyen sanaryen. Je découvre par hasard les tracés de fuseaux. Alors j'ai bien entendu ce que vous avez dit Monsieur, je respecte ce que vous dites.

Mais je vais poser la question, et je pose la question à tous les Sanaryens, je suis en train de les rencontrer, j'en rencontre beaucoup en faisant signer une pétition. Je leur pose la question, et personne n'est au courant. Je suppose donc que tous les Sanaryens comme tous les habitants de tous les villages autour doivent être complètement idiots, ou endormis, ou tellement paysans qu'ils ne savent même pas de quoi on parle.

Je pense que nous n'avons pas été informés. Je le dis haut et fort. Je trouve scandaleux et inacceptable la façon dont la réunion se passe. Dans la mesure où vous nous obligez… Vous m'écoutez ? Merci.

Je m'excuse, je finis ce que je dis. Dans la mesure où nous n'avons pas eu le temps de prendre connaissance clairement des différents trajets, des différents fuseaux. Je ne peux pas vous laisser continuer. Laissez-nous le temps à nous de prendre connaissance des différents fuseaux, des différentes études. Je vois qu'il y a pas mal de dossiers. Nous allons regarder ça en détail, nous allons écrire à qui de droit. Nous allons demander aux élus de se prononcer, et ensuite nous ferons une réunion. Je suis désolé, pour nous, nous n'avons pas eu le temps.

Applaudissements.

Je demande également que le document de Madame soit annexé au PV qui sera le PV de cette réunion. Je demande à Monsieur le garant de la réunion, de la charte que vous prônez sur votre site internet, de bien annexer le document des Vins de Bandol, ainsi que les différents autres documents qui sont ici. Et je suis désolé, en 2005, nous n'avons pas été au courant. Peut-être vous, mais… Dites aux gens, à tous les Sanaryens…

Brouhaha

Ecoutez la voix des gens comme moi, qui sont simples citoyens et qui ne sont pas au courant.

Applaudissements.

Jacques MICHEL - Excusez-moi de reprendre la parole, mais je vais répondre un petit peu à votre intervention. Quand Nicolas Alla vous a présenté le document, c'est que tous les gens qui étaient invités ici l'avaient déjà vu et étaient déjà au courant.

Brouhaha

Je reviens sur les premiers mots que j'ai dit tout à l'heure en début de réunion. Il y a des gens qui étaient invités parce qu'ils ont travaillé déjà sur les précédents groupes de travail, et qui étaient dans un niveau de connaissance du dossier qui était très avancé, et qui notamment connaissaient tous les documents qui ont déjà été remis et qui sont sur le site internet depuis quelques semaines.

Partant de là, les personnes qui se sont auto-invitées aujourd'hui, il n'est pas inconcevable qu'elles n'aient pas eu le temps de tout regarder. Mais ça vous concerne. Ne dites pas que ça concerne RFF.

Patrice ANGOUSTURES - Oui et non. Juste une chose. Si dans les précédentes études vous avez eu des échantillons, vous avez eu tout un tas de personnes qui se sont inscrites, si ça avait été à des buts commerciaux, sachez que l'étude de l'échantillon représentatif des gens aurait été faite. Visiblement, je ne crois pas qu'il y ait autant de gens de l'est que de l'ouest qui devaient y être.

Vous savez, si la base, celle qui va supporter les fuseaux, si elle n'est pas d'accord, même si artificiellement on essaye de lui faire passer, ça va faire comme la Grèce. On veut leur fait passer différentes pilules, ce qui est peut-être légitime, mais si la base ne le veut pas, ça ne passera pas à terme.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Si vous voulez effectivement entrer un peu plus dans… Encore une fois, on n'est pas pressé, donc on a tout le temps pour que vous regardiez. Sur le site internet, à côté des fuseaux, vous avez le document que je projette là, qui s'appelle « sélection des fuseaux à soumettre à la concertation ». C'est le document que je produisais ici. Dans ce document, qui fait 15 pages et qui est donc assez succinct, vous avez ici la fameuse grille d'analyse multicritère. C'est regroupé par axe. En axe, en objectif, en indicateur. Si vous n'avez qu'un document à lire, je vous recommande celui-ci, il est fondamental.

Sur le critère que vous citez, qui est les aspects humains, vous avez l'objectif général environnement aménagement du territoire, donc c'est là que vous allez le trouver. Vous avez « lutter contre le changement climatique, anticiper ses conséquences » ; « réduire le émissions de gaz à effet de serre ». Vous avez « préserver la biodiversité » donc respecter les réservoirs de biodiversité, respecter les continuités biologiques.

Cadre de vie, c'est ce que vous citez, vous avez « protéger les paysages et patrimoine » ; « réduire les nuisances ». C'est là que vous allez trouver les nuisances du bruit, des vibrations, et

les nuisances visuelles. Vous avez ensuite « prendre en compte les risques naturels et technologiques ».

Donc encore une fois, tout fuseau doit passer par cette grille d'analyse. Tous les critères que vous avez cités doivent être pris en compte pour caractériser chacun des fuseaux.

Olivier COUVRET - Avec quel poids chacun ?

Nicolas ALLA - C'est ce que l'on va voir. Chaque fuseau est analysé et quantifié. Après, effectivement, c'est quand on fait l'addition ou le cumul, c'est chacun avec sa sensibilité. Donc Madame qui est du Vin de Bandol va sans doute donner un poids supérieur à l'impact sur la viticulture. Monsieur qui a des connaissances en géologie va prendre le phénomène karstique très fortement. Et c'est pour ça qu'on a des groupes de travail. Tous ensemble, il faut que l'on confronte tous ces points de vue, et en fin de session des groupes, il faut que l'on arrive à dégager une position, alors qui n'est pas commune, ne rêvons pas. On n'aura pas forcément un consensus, mais ces groupes de travail, le but est de confronter tous les points de vue. Parce qu'il est difficile de pondérer, de cumuler, *et cætera*. Donc il y a une analyse qui se veut quantitative et objective, et puis après il y a le débat humain. Donc on est là pour en débattre. Chacun fera valoir sa position. Certains feront valoir une position d'usager, d'autres de la viticulture. La raison d'être de ces groupes de travail est de confronter chacun de nos points de vue. L'analyse doit être objective, le débat, et ensuite dans la confrontation des points de vue.

Valentin GIES - Bonjour. Valentin Gies, président de Toulon @venir. On a entendu beaucoup de choses cet après-midi. Dans tout ce que l'on a pu entendre, on sent qu'il y a énormément de protestations, mais on sent surtout qu'il y a une unanimité qui se dégage aujourd'hui, comme elle s'était dégagée aux séances précédentes. On l'avait déjà dit, le tracé qui passe entre La Cadière, Le Beausset, en passant par Sanary, avec un viaduc gigantesque puisque j'étais allé parler de ce fameux viaduc que vous aviez qualifié à l'époque de farfelu. Néanmoins, on l'a retrouvé dans les tracés le viaduc farfelu.

Ce que je voudrais dire, c'est que l'on a vu sur l'Est lors des deux premières réunions quelque chose de fort. Je pense que l'on peut aussi saluer l'action des associations qui ont œuvré sur l'est toulonnais, notamment l'association Stop TGV Coudon, qui a permis d'aller chercher une motion contre la gare à l'est. Une motion qui a été signée à l'unanimité des participants contre la gare à l'est. Et on s'aperçoit qu'une motion, quand elle est écrite dans le marbre, comme ça a été fait lors des deux premières réunions, elle a eu raison des velléités du Préfet. Le Préfet s'est plié à cette motion.

Ce que je vous propose devant l'unanimité dans la contestation, c'est qu'aujourd'hui on signe une motion, déjà, commencer par une motion contre le tracé qui passe par Sanary et qui coupe en deux la plaine du Beausset.

Brouhaha [Non ! Il ne faut pas se diviser]

Il y en a d'autres à éliminer.

Brouhaha [C'est de la manipulation !]

Nicolas ALLA - S'il vous plaît. S'il vous plaît. Un point de méthode. Donc effectivement, on est tous partisan pour ressortir des groupes avec un vrai travail produit, donc effectivement enregistrer une position. Valentin l'a dit, la première phase a eu la vertu de pouvoir faire avancer et d'évacuer deux options. Si on arrive à la faire…

Un intervenant - Mais ça ne fera pas reculer.

Nicolas ALLA - S'il vous plaît. Je n'aime pas votre mot « reculer », de même que je n'aime pas « faire plier le Préfet » ou « faire plier RFF ». On n'est pas là pour plier, on est là pour entendre et suivre autant que possible.

Brouhaha

Et il n'y a pas de prime au coup de force. Encore une fois, si Monsieur le Préfet a entendu et pris une décision, c'est parce que la remontée de la concertation a fait valoir une position qui se tenait. Donc notre rôle dans ce groupe de travail est de former une position qui se tient et les décisions que ça implique se prendront derrière. Donc encore une fois, modérons les décibels. Le but est de produire ensemble des arguments, de trier. Je suis très partisan effectivement, vous parlez de motion je parle de relevé de décision, mais j'aime bien effectivement en fin de journée que l'on enregistre une position. Ce que je vous propose néanmoins, c'est que, même si vous les connaissez par cœur, j'arrive enfin à ce qu'on les parcoure ensemble, on en discute, et en fin de séance, on prend les motions, on essaye de quantifier ça à une grande majorité, une unanimité, la majeure partie des gens…

Passons en revue, chacun prépare ses arguments, et on rédige tous ensemble une position. Je suis tout à fait favorable à la proposition.

Jean RAIMOND - Pour être plus précis, il faut ajouter quand même que les élus de TPM avaient voté cette motion. Comme ça, on est un peu plus clair n'est-ce pas ?

Nicolas ALLA - On ne parle pas de la même motion. Vous parlez d'une motion en conseil général de TPM. Ce que dit Valentin Gies c'est une motion au sein du groupe.

Brouhaha

Christian SIMON - Bonjour, Monsieur Simon, Maire de La Crau. Concernant le tracé de l'est, il a été voté une motion ici, mais il y a aussi un comité de pilotage en Préfecture, et les élus se sont totalement opposés à cette gare à l'est. Je veux bien croire que les associations aussi, mais les élus aussi. Vous n'en avez pas parlé.

Valentin GIES - Non mais c'est au sein du groupe de travail.

Christian SIMON - Concernant la connaissance du dossier, je suis désolé, mais il y a l'est et l'ouest, et moi je ne veux pas de guerre entre l'est et l'ouest. Ecoutez-moi jusqu'à la fin avant de crier, parce que vous n'écoutez pas suffisamment les gens.

Je pense que tout le monde était au courant quand même concernant le TGV. Moi-même sur ma commune, élu en 2008, et on parle de 2005, ça a été un thème de ma campagne. Il y a des gens ici, il y a Monsieur Gasperini par exemple, qui est le Président des Côtes de Provence, il y a Monsieur *inaudible* qui est devant moi, qui sont des habitants de La Crau, je n'ai jamais caché la problématique de la LGV sur ma commune - je parle de ma commune - et j'en ai même fait le thème de campagne, et j'en ai même parlé depuis que je suis élu au moins par trois fois. Et ça a fait une page de ma revue municipale. Vous pouvez aller sur mon site internet.

Je suis malheureux, j'ai complètement oublié de ramener la lettre que j'avais ramenée à la première réunion, de Monsieur Borloo. Je vais essayer de vous dire de mémoire, excusez-moi si je me trompe un petit peu. La partie qui nous intéressait le plus que j'avais lue la dernière fois, c'était que la LGV Marseille-Toulon-Nice devait emprunter la ligne existante ou en enfouissement. Point. J'en reste là-dessus pour moi.

Applaudissements.

Jean-Paul KLEIN - Pour compléter ce que disait Valentin Gies, sur cette fameuse motion de l'est, donc d'abord, j'ai lu attentivement tous les documents que vous avez produits, et il y en a. Sur cette fameuse motion, il n'y a pas que la gare. Il y a une chose qui paraît extrêmement importante, elle refuse absolument, conformément à ce qui était annoncé par Borloo, toute création nouvelle de lignes. Et donc c'est ça la motion. Et donc sauf s'il y a je ne sais quel enfouissement profond, mais la première chose c'est ça. Ils refusent la création de nouvelles lignes. Et donc moi, peut-être comme beaucoup ici, c'est ce que l'on vous reproche. Vous inventez quelque chose qui va complètement nous massacrer.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Encore une fois, vous avez entendu en fin de première phase de concertation, donc il est entériné dans le sillon permien qu'il n'y a pas de création de lignes nouvelles complètes. Sur l'ouest toulonnais, je le redis, lorsque vous voulez faire des TER et doubler la ligne existante, que proposez-vous dans Bandol ? Dans Saint-Cyr *et cætera* ?

Brouhaha

Michel LIEUTAUD - Trois choses si vous voulez bien. Un point de détail par rapport aux tunnels. Monsieur Alla, vous nous avez dit la semaine dernière que même s'il y avait des tunnels, il y avait des cheminées. Donc obligatoirement, le milieu naturel est touché. Donc ça c'est un premier point.

Deuxième point, en ce qui concerne la concertation, je suis absolument effaré que l'on envisage de tels équipements sans obligatoirement saisir de cette concertation les collectivités locales.

En troisième lieu, nous avons entendu à l'instant le représentant de la commune du Castellet qui a dit que le Conseil municipal et le Maire étaient absolument opposés au passage de cette ligne sur le territoire de sa commune. Donc je voudrais savoir si l'administration a vraiment l'intention contrairement à la volonté de la collectivité exprimée par son Maire… Puisque Monsieur Alla, vous nous avez rappelé la semaine dernière que nous étions en démocratie et que c'étaient les élus qui décidaient. Donc est-ce qu'une commission de concertation comme celle-ci, dont on ne connaît pas exactement la composition, la représentativité, comment peut-on dire que l'on va imposer à une collectivité qui s'est exprimée de passer sur son territoire, de créer un sillon de 150 mètres au minimum dans le territoire de sa commune ?

Je vous remercie.

Applaudissements.

Claude MARESCA - C'est tout à fait juste ce qu'il vient de dire. Depuis tout à l'heure on continue. Quand j'ai dit « je prends la parole par rapport aux fuseaux », vous parliez de préambule tout à l'heure. Donc en préambule, avant d'attaquer les fuseaux, que l'on n'a toujours pas attaqués et qu'on n'attaquera pas j'espère, mais en préambule, l'entrée du Var c'est le Castellet. Comme vient de dire Monsieur, les Castellans n'en veulent pas. Alors qu'allez-vous faire ? Excusez-moi, mais depuis tout à l'heure, j'ai l'impression que rien ne vous perturbe, et on continue. Tout le monde s'exprime, et vous défilez vos diapos depuis tout à l'heure. Donc on parle de concertation, mais la concertation, ça va dans les deux sens.

Et quand à la motion de voter aujourd'hui un fuseau, ce serait une très grave erreur. Il ne faut surtout pas se diviser. Parce que si aujourd'hui on accepte quoi que ce soit, je peux vous dire qu'on laisse passer le train pour le coup, ça va faire un précédent, et on va se retrouver divisés. Surtout, c'est ce qu'il ne faut pas faire.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Quelques réponses intermédiaires avant la question suivante…

Jean-Pierre MALASPINA - Bonjour à tous. Je représente les usagers des transports. Combien ? On nous a dit qu'il y en avait plusieurs millions par an.

Jean RAIMOND - Combien d'adhérents dans l'association.

Jean-Pierre MALASPINA - Et à la vôtre Monsieur Raimond, combien ?

Jean RAIMOND - Je ne sais pas. Une ville de 15 000 habitants, et une autre.

Jean-Pierre MALASPINA - Vous représentez toute la ville ? Je pensais que c'était le maire qui la représentait.

Jean RAIMOND - J'ai 1 000 signatures dans ma pétition. Monsieur en a 4 000.

Brouhaha.

Jacques MICHEL - On écoute les points de vue. On a écouté le vôtre, on écoute celui de Monsieur Malaspina.

Jean-Pierre MALASPINA - Je suis désolé de vous le dire, peut-être sous les huées, mais vous représentez des intérêts particuliers, et l'intérêt général doit primer des intérêts particuliers.

Brouhaha et sifflets.

L'actuel Préfet du Var qui est pour le projet, il représente des intérêts particuliers ?

Brouhaha

Nicolas ALLA - Entre deux questions, pour ne pas que les questions restent sans réponse. Ce que disait Monsieur Lieutaud sur la manière dont les élus sont saisis dans la concertation. Je vous rappelle que dans le dispositif de concertation, il y a une commission consultative des élus. C'est-à-dire qu'à chaque phase de consultation, monsieur le Préfet invite en Préfecture la totalité des maires concernés. Donc à chaque étape, les maires sont reçus par Monsieur le Préfet et s'expriment. La dernière fois, le 14 octobre.

En plus de ça, nous, RFF, nous faisons autant que possible des visites en mairie. Donc on n'a pas pu faire la totalité jusqu'à aujourd'hui. Il nous reste quelques mairies à visiter. Mais sur les 102 communes de la région, donc des trois départements, nous allons en mairie présenter. A la phase scénario, nous avons rencontré le maximum de Maires pour présenter les scénarios, le dispositif de concertation.

Tout à l'heure, j'entendais aussi « on n'a pas eu les fuseaux, on n'a pas eu le temps ». Sortie du comité territorial, la totalité des mairies ont reçu 48 heures après les fuseaux. La totalité des acteurs, c'est-à-dire la totalité des gens qui ont exprimé un intérêt pour le projet, qui sont dans les groupes de travail, ont reçu le 19 octobre, 48 heures après, les fuseaux. Donc on fait la diffusion la plus large possible des éléments.

Et les élus, de par la charte de concertation, ont une position qui n'est pas du tout oubliée.

Michel LIEUTAUD - Ce n'est pas le sens de ma question Monsieur Alla.

Nicolas ALLA - Vous me disiez que les communes n'avaient pas été saisies.

Michel LIEUTAUD - Non, que la concertation dans son principe ne saisisse pas obligatoirement, tout le long de la concertation. Ça me paraît absolument effarent que nous soyons en démocratie et que les collectivités locales ne soient pas dès le début de la concertation obligatoirement saisies.

Nicolas ALLA - Elles le sont obligatoirement, en ce sens que dans la notion d'acteur, c'est-à-dire aujourd'hui…

Michel LIEUTAUD - Comment pouvez-vous faire une concertation avec des communes qui ne sont pas représentées ?

Nicolas ALLA - Je le répète, la totalité des communes de la région concernée, c'est-à-dire que les fuseaux soient sur leur territoire ou qu'elles soient à proximité, vous allez trouver des communes qui sont à 15, 20 ou 30 kilomètres, la totalité des communes de la région sont de fait inscrites par nous comme étant acteur. C'est-à-dire qu'elles reçoivent toute l'information, elles sont appelées à siéger dans les groupes de travail. Donc la totalité des communes concernées ont reçu une information et ont été appelées à se porter candidate.

Encore une fois, ces groupes de travail - tout à l'heure a été posée la question de la représentativité - l'inscription est totalement libre, c'est-à-dire que l'on a sollicité très large, en disant aux gens « qui veut vient ». Donc les gens se sont inscrits. Il n'y a eu aucune limitation, si ce n'est le nombre. On le mesure aujourd'hui, on a une limitation tout simplement logistique. Mais toutes les communes ont été appelées à venir siéger.

Michel LIEUTAUD - Je demande que cette précision soit inscrite dans le compte-rendu.

Nicolas ALLA - Sortie du comité territorial qui a eu lieu le 17 octobre, le 19 octobre, la totalité des mairies recevaient les fuseaux.

Brouhaha.

Michel LIEUTAUD - Je veux que ce soit inscrit dans le procès-verbal que les communes ont été informées officiellement par RFF de la concertation dès son début et que tous les documents ont été adressés aux communes.

Nicolas ALLA - La concertation a démarré par un comité territorial du 12 septembre. Le top départ de la concertation le 12 septembre, et préalablement, nous avions fait notre démarche dans les mairies. Aussi large que possible. Je le concède, dans le Var il doit me manquer 7 ou 9 communes que je n'ai pas eu le temps de visiter.

Brouhaha.

Sur les 52 communes, on en a fait plus d'une quarantaine au mois d'août et au mois de septembre. Avant la concertation, on avait fait cette information préalable. Et je vous l'ai dit, les mairies sont toutes, de fait, dans la base de contacts.

Brouhaha

La commune de Sanary est dans la base de données, au même titre que les autres communes et à la même date. La commune de La Seyne, nous avons eu un entretien avec Monsieur le Maire également.

Brouhaha

Je perçois parfaitement votre inquiétude, mais encore une fois, la concertation sur les fuseaux, vous n'avez rien manqué puisqu'elle démarre aujourd'hui. On est d'accord ? On débute aujourd'hui, on va jusqu'au mois de décembre et plus s'il le faut.

Michel LIEUTAUD - Vous êtes allés il n'y a pas très longtemps à Sanary. Je sais que le Maire est en train de s'organiser pour débattre. Laissez-lui le temps. Ce sont 17 000 habitants. Laissons le temps à ces gens-là de constituer un mouvement et de travailler avec vous. Mais aujourd'hui, ils n'ont pas eu le temps. Ils sont en train de construire.

Nicolas ALLA - Ça a été ma première intervention aujourd'hui, ça a été de vous dire que l'on a un calendrier qui prévoyait les deux séances de groupe de travail, le comité territorial de décembre, le comité de pilotage. Ma première intervention suite à une question était de dire : si on n'a pas fini, on sollicitera de pouvoir prolonger les échanges.

Jacques MICHEL - La seule chose, c'est qu'il faut un peu avancer dès aujourd'hui.

Brouhaha

Nicolas ALLA - Que veut dire avancer ? Avancer, ce n'est pas que l'on va vous arracher un vote sur les fuseaux. Avancer, c'est ce que l'on a fait dans la première phase de concertation. Avancer, ça veut dire aussi écarter. C'est-à-dire resserrer le choix des possibles. Dans la première phase de concertation, on n'a obtenu aucun accord sur aucun fuseau. Ce que l'on a obtenu en première phase de concertation, c'est d'éliminer deux options.

Brouhaha.

Donc poursuivons. Ce que je vous propose, je suis à disposition totale, c'est-à-dire sous réserve de l'agenda, pour revenir dans vos communes. Je ne souhaite pas mener le système de concertation que l'on a là.

Olivier THOMAS - Vous avez décliné l'invitation !

Nicolas ALLA - Non. Je finis. S'il est nécessaire, notre rôle est de venir dans vos communes, pour mener des réunions comme on l'a fait la semaine dernière, des réunions de travail. Je ne fais pas de réunions publiques.

Un intervenant - Ce n'est pas une attaque, mais vous avez refusé la semaine dernière. Vous avez demandé une réunion intime.

Rires.

Nicolas ALLA - Je suis prêt à tout, mais il y a des limites… Non mais c'est important. Je le répète…

Un intervenant - Pourquoi je dis intime ? C'est bien que ça fasse rire. Il ne fallait pas dépasser 10 personnes.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Attendez Madame, laissez-moi répondre à Monsieur. Je fais la même proposition aujourd'hui. Si dans des communes, dans des associations il y a un petit temps de retard, notre rôle, autant que l'agenda le permet, on vient, et on vous remet à niveau dans les groupes de travail. Je n'ai pas dit autre chose la semaine dernière, et je le redis aujourd'hui. S'il faut faire des réunions préparatoires spécifiques, on les fait. Ce que j'ai refusé le 10, c'est une réunion publique. Une réunion publique, c'est à sens unique. Donc effectivement, enregistrer des oppositions *et cætera*, ça sert à quelque chose. On est aujourd'hui dans la phase de concertation, en groupe de travail, pour affiner des choix. Donc réunion publique, on en fait une dans votre secteur le 29. Donc on a notre dispositif de réunions publiques. Je vous parle de groupe de travail. C'est à La Seyne.

Olivier THOMAS - Je souhaitais prendre la parole. Olivier Thomas, Président de l'association de défense des Sanaryens, et conseiller municipal. J'ai à ma droite l'adjoint à l'environnement de la Ville de Sanary. Nous avons un consensus. Ce qui n'était pas le cas. Si vous connaissez les débats que nous pouvons avoir… Vous avez réussi à réunir l'opposition et la majorité de Sanary. Un grand bravo à vous.

L'association de défense des Sanaryens est opposée aux tracés sud (au pluriel). Trop nébuleux à dessein. Quand on vous interroge précisément Monsieur Alla, notamment jeudi soir, en réunion petit comité à votre demande, vous ne répondez pas aux questions. Vous avez des tracés qui sont nébuleux sur notre commune, qui sont en orangé parce qu'on ne sait pas. Enterré ? On ne sait pas. Aérien ? On ne sait pas. Peut-être, oui, vous avez raison, on ne sait pas.

Ces tracés affectent nos terroirs, nos paysages, des zones urbanisées. Le territoire en AOC Bandol est amputé de plusieurs hectares et d'emplois alors qu'il est un atout essentiel de notre économie et de notre région.

L'association constate une précipitation des pouvoirs publics, des politiques - enfin de certains - de RFF pour que ce projet soit signé avant les élections présidentielles. Le délai de concertation a été fortement réduit et prend fin le 22 décembre prochain. Et vous nous dites de manière hypothétique peut-être, nous verrons, en janvier, mais on ne sait pas encore. On en parlera peut-être le 7 décembre, vous verrez.

Ce n'est pas acceptable. Nous et de nombreuses associations consœurs, soutenus par de nombreux habitants (plus de 1 300 signatures à ce jour sur le site internet et 4 000 en papier comme l'a dit Michel Lieutaud) nous sommes résolument déterminés à mener un combat et la bataille y compris juridique puisque vous nous emmenez sur ce terrain-là, puisque vous refusez de nous entendre et de nous répondre. Questions précises, vous prenez dix minutes à nous répondre alors que la réponse tient en trois phrases.

Nous avons envoyé une requête auprès de toutes les institutions pour sensibiliser bien sûr les personnes qui nous dirigent puisqu'aujourd'hui vous avez un déficit d'information. Vous le voyez bien aujourd'hui, vous le touchez du doigt, vous refusez de venir vous expliquer devant la

population. Ce que je peux comprendre, vous avez des arguments qui sont tout à fait recevables, mais vous avez un problème d'information. Aujourd'hui, il faut rassurer les gens, il faut parler, il faut communiquer. Ce délai de concertation qui finit dans un mois et demi, à la veille des vacances, de Noël n'est pas acceptable pour un projet de 20 milliards qui va amputer sérieusement nos territoires.

Donc soyons, je dirais, raisonnables, asseyons-nous tous à une table, avec une représentation réelle et non pas parcellaire et essayons de trouver un consensus. Aujourd'hui vous êtes dans la précipitation. Vous allez nous trouver sur votre route. Nous sommes mis au pied du mur depuis le 17 octobre. On avait déjà tiré la sonnette d'alarme sur notre commune, et bien nous allons sortir les griffes.

Je suis sérieux quand je dis ça.

Applaudissements

Nicolas ALLA - Vous avez donc trois mots : « nébuleux, on ne sait pas », « la précipitation », et « c'est parcellaire ».

Alors « c'est nébuleux, on ne sait pas, on n'a pas d'information », et vous mettez « réunissons-nous pour en parler ». Ça fait 2 heures et demie que je suis là et que je veux présenter les fuseaux et vous refusez en disant que vous ne voulez pas les voir.

Brouhaha

Et puis dans un mois, vous me direz on ne sait toujours pas quels sont les fuseaux. Donc mettons-nous autour de la table : je vous rappelle que l'on a une organisation avec des groupes de travail, qui sont normalement…

Brouhaha.

Alors j'entends dire qu'ils ont été truqués. Je ne peux pas vous laisser dire ça. Il n'y a pas de tri. Je le répète, il y a une publicité qui a été la plus large possible sur la totalité des médias.

Brouhaha

Je le répète, sur la totalité des médias audiovisuels, presse, papier.

Brouhaha [C'est faux !]

Jacques MICHEL - Il n'y a pas de lecteur de Var Matin ici !

Nicolas ALLA - Vous avez dans la concertation ce que l'on appelle un collège des acteurs. Vous avez un collège des acteurs. Ce collège des acteurs, de 30 à 40 acteurs, est fait pour que ces gens-là ne se prononcent pas sur le projet mais sur le fond de la concertation. Ce collège des acteurs a siégé, nous a fait des observations. Ce que je vous propose, c'est de passer le micro, parce que dans la salle ici, il y a des membres du groupe de travail qui sont aussi membres du collège des acteurs. Je propose à un membre du collège des acteurs volontaire de prendre le micro et de dire quels ont été les moyens de publicité de la concertation.

Est-ce que quelqu'un veut… ?

Brouhaha

Ecoutez la réponse.

Frédéric ROUX - Je ne suis pas favorable au tracé dont on parle, mais j'ai travaillé sur ce sujet de façon profonde. Quand je dis profonde c'est que je me suis investi depuis 2004. Ce que je peux dire c'est qu'à tous les moments, j'ai obtenu de pouvoir m'exprimer, de pouvoir participer à des groupes de travail. J'étais l'année dernière un des représentants - on est plusieurs dans la salle - des acteurs au sens large pour la rédaction de la charte de concertation. Nous avons passé quatre journées entières, ou cinq journées entières, en novembre décembre, pour rédiger une charge.

A l'époque, dans les comités territoriaux, qui sont présidés par les Préfets, il n'y avait pas les élus locaux. Il n'y avait pas les associations. Et dans cette charte de concertation, nous avons fait en sorte, et je représentais à l'époque tous les maires du sillon permien, je ne suis pas élu moi-même, qui m'avaient délégué pour les représenter pour essayer de faire en sorte qu'ils puissent peser dans cette concertation.

Ce que nous avons obtenu dans cette charte et qui a été acté par le COPIL le 17 janvier dernier, c'est que cinq communautés de communes dans le Var soient représentées au COTER, c'est-à-dire l'organisation qui est dirigée par le Préfet et qui fait remonter ce que nous disons dans le groupe de travail, qui fait remonter au Préfet de région, au COPIL qui sont les co-financeurs des études pour l'instant, ce n'est peut-être pas le meilleur endroit pour décider, mais c'est comme ça que c'est décidé.

Il y a eu non seulement cinq communautés de communes, une à l'ouest, Sud Sainte-Baume, trois dans le sillon permien, une à l'est du côté de Roquebrune-sur-Argens. Et ces communautés de communes ont travaillé pour être dans le COTER qui n'était pas début septembre, mais début juin. Donc dès début juin, nous avons lancé la concertation. Il y avait aussi trois associations pour le Var. Ces trois associations, dont une est représentée en face de moi ici, expriment les associations. Ce que nous avons fait, associations, représentants d'élus, plutôt dans l'est de Toulon, ça je suis d'accord…

Brouhaha

Parce qu'on s'est remués !

Un intervenant - Et ça ne vous a pas inquiété qu'il n'y ait personne de l'ouest !

Frédéric ROUX - Si, ça nous a inquiété. Nous sommes d'origine de l'est, on s'est exprimé, et on a toujours dit quand on a rencontré des gens de l'ouest, « c'est curieux que vous n'ayez pas compris ». Et on a parlé aux associations, au peu d'associations que l'on a rencontrées, et on leur a dit : « c'est curieux que vous n'ayez pas de mouvements. Vous ne vous rendez pas compte. »

Brouhaha.

Il n'y a pas eu de réaction. Ce n'est pas de notre faute. Ce que je peux dire, c'est que depuis l'année dernière, depuis décembre, il y a eu des quantités de réunions, où un nombre d'acteurs ouverts… Alors peut-être pas assez, peut-être pas assez publiques, mais l'information est passée par le bouche-à-oreille, par la télé, par la radio…

Brouhaha

Le bouche-à-oreille n'est pas la plus mauvaises des choses. Croyez bien que le téléphone arabe ça sert aussi à communiquer. Et ça a été passé dans Var Matin, à la télé. Et toutes les communes concernées, les maires ont été informés.

Maintenant, si dans certaines communes il y a des maires qui sont plus actifs que d'autres, bravo pour eux. S'il y en a qui le sont moins, ce n'est pas de ma faute.

Applaudissements.

André GILLET - Je crois que Frédéric Roux…

Brouhaha.

Il faut être raisonnable dans tout ce que l'on entend aujourd'hui. La concertation, aujourd'hui il y a une ambigüité parce qu'on parle du projet général, et on parle ensuite des modalités de réalisation d'un projet qui a été choisi à l'issue du débat public de 2005.

Brouhaha.

Oui, en 2005 Madame. Et après, ça a trainé jusqu'à la décision du Ministre de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des transports qui était Jean-Louis Borloo à l'époque en 2009.

Brouhaha

Attendez ! Laissez-moi m'exprimer. Je dis simplement que le débat public a duré deux ans et demi. Et à l'époque, toutes les communes ont pu s'exprimer. Alors effectivement, il y a eu des élections en 2008, ce qui fait que certains n'étaient pas représentés de la même manière, ou différemment, mais la commune étant une entité, la continuité n'est pas le problème de la concertation. La concertation se fait dans le temps. Donc à mon avis, il y a aujourd'hui deux thèmes qui ressortent du débat. Le premier problème, c'est est-ce qu'il faut un tracé des métropoles ou pas des métropoles : ça a été tranché par le débat, et ça a été tranché par…

Brouhaha.

Quand vous dites que vous faites appel à la démocratie, la démocratie, c'est quand même d'élire des représentants. Il y a les conseillers généraux, il y a les maires.

Un intervenant - Moi, je n'ai rien élu.

André GILLET - Les maires et les conseillers généraux ont été complètement associés puisque dans le comité de pilotage, je rappelle qu'il y a quand même le Conseil général du Var, et, si je ne me trompe pas, le Maire de Sanary est conseiller général. Là-dessus, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu d'information, puisqu'il y a eu trois débats au Conseil général en assemblée plénière sur le problème de la LGV. Donc on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu d'information. C'est un premier point.

Le deuxième point, sauf s'il y a un revirement de position globale sur le choix du principe du tracé, c'est ce que souhaitent certaines associations, il faut essayer de voir sur le tracé qui nous concerne quel est le moins nuisant.

Brouhaha

Et je pense que par rapport à ça, parmi tout ce qu'on nous propose aujourd'hui, il y a des sensibilités différentes. Et c'est vrai que les sensibilités dans certaines zones urbaines et dans certaines zones viticoles sont plus fortes qu'ailleurs. Et effectivement, de ce point de vue, je dis bien de ce point de vue, les fuseaux C1, C3 et C4 sont plus nuisibles que le C2 et le C5.

Brouhaha.

Christian LIEUTAUD - C'est insensé ce que vous dites. Vous vous rendez compte des conséquences pour les habitants ?

André GILLET - Mais non ce n'est pas insensé. C'est de ça que je parle excusez-moi. Je ne fais pas de choix, j'exprime une opinion comme vous avez exprimé la vôtre.

Christian LIEUTAUD - Parfaitement contestable !

André GILLET - Mais la vôtre aussi, excusez-moi !

Christian LIEUTAUD - Oui, mais j'ai 4 000 signatures derrière moi.

André GILLET - D'accord. L'idée est d'essayer de voir quel est le meilleur tracé possible.

Brouhaha [On n'en veut pas !]

Marie-Christine ROBIN - Je voulais poser une question. Tout à l'heure, vous nous avez parlé d'un groupe collégial d'experts. Parce que Monsieur a parlé d'hydrologie, géologie. Je suppose qu'il y a la faune, la flore. Est-ce que vous avez fait des expertises ? Est-ce qu'on peut voir ces expertises ? Parce que quand on fait un projet comme vous faites, je crois qu'il faut attendre d'avoir les expertises avant de lancer le projet ou même de lancer les fuseaux. Et les rendre publiques comme dit Monsieur.

Nicolas ALLA - Les études sont structurées et pilotées à deux niveaux. Sur les études d'environnement, vous avez ce que l'on appelle un comité thématique environnement et

développement durable. Donc ce comité thématique a pour rôle de définir les études qui sont nécessaires, d'en définir le calendrier, d'en définir les attendus.

Ces comités thématiques sont au nombre de quatre. Il y en a un pour tout ce qui est environnement et développement durable. Il y a un comité thématique pour les gares. Un comité thématique fret et logistique. Un comité thématique qui sera sur les entreprises ferroviaires. Ces comités thématiques ensuite ont la possibilité de créer des groupes de travail donc qui sont toujours des outils de maîtrise d'ouvrage. Donc très clairement, c'est RFF qui s'associe des entités experts pour fonder son point de vue.

Donc là, il y a différents groupe de travail. Par exemple, le comité thématique environnement et développement durable a créé un groupe de travail sur l'agriculture et la viticulture. Donc, ça, on est toujours dans la sphère de gouvernance des études et de la maîtrise d'ouvrage.

En parallèle de ça, on crée des groupes de concertation. Donc pour rester dans le domaine de l'agriculture, on a un groupe de concertation thématique viticulture. C'est-à-dire que les études sont pilotées par RFF. Les validations sont faites en comité thématique. On associe dans ces groupes-là la Chambre d'agriculture, le Conseil général, la Région. Donc on reste dans le pilotage des études. Et ensuite ces études, si nécessaire et si c'est demandé, on les met en concertation. Donc par exemple il y a des groupes de concertation sur la viticulture, sur le fret…

Brouhaha

Marie-Christine ROBIN - En 2009, on a un projet de parc régional. Ça, on n'en voit pas de trace non plus dans votre projet. Ça impacte quand même 28 communes dont une majeure partie sur Sainte-Baume. C'est quand même un projet qui est depuis 30 ans, qui va aboutir, et vous passez par-dessus ce projet. Alors que ça a été voté en 2009 par le Conseil régional.

Nicolas ALLA - Dans les deux premières séances de ce groupe, nous avons déjà passé ça. Nous avons publié dans la phase de concertation sur les scénarios des cartes de sensibilité, avec des rapports associés. Ces cartes, vous pouvez les charger sur le site internet, ainsi que les rapports. Le principe était pour nous de recenser la totalité de l'état environnemental, puisque nous sommes dans le domaine de l'environnement, au sens large, y compris environnement humain. Donc on a recensé tous ces enjeux-là, on a qualifié leur sensibilité, et on a soumis ce recensement à concertation dans la première phase. Ce qui nous a permis de recueillir des acteurs du territoire qui nous ont dit : attention, vous avez oublié de comptabiliser ça, vous avez mal jugé l'enjeu de tel endroit.

Donc en première phase de concertation, nous avons diffusé des atlas de cartes et des notes associées qui nous ont permis avec l'ensemble des membres des groupes de travail de passer en revue le recensement de ces zones de sensibilité.

Intervention hors micro.

Madame, vous avez tout depuis le début de la concertation. C'est-à-dire que les membres de ce groupe l'ont eu, ont travaillé dessus, et l'ont trouvé sur le site internet.

Marie-Christine ROBIN - Donc vous pouvez nous dire combien il y a de milliers de fleurs recensées dans la région PACA par exemple ?

Nicolas ALLA - Si vous n'êtes pas venu au groupe de travail, je n'y peux rien. Je ne peux pas remonter le temps. Vous me dites : je n'ai pas le document. Ce n'est pas qu'on ne vous l'a pas fourni, c'est que vous n'êtes pas venue.

Alors Monsieur, puis Madame.

Christian GAY - Je suis le Président de l'association des propriétaires forestiers du massif du Gros-cerveau. Depuis tout à l'heure, on parle de « je suis informé ou je ne suis pas informé ». Le 3, quand vous êtes venus à Sanary, vous étiez en retard, et en préambule, Monsieur le Maire de Sanary, Conseiller général, en présence du Maire de Bandol, et du Maire d'Evenos a dit : « Les

maires de la région sont surpris et pris de court par la sortie des scénarios. » Ma question est courte, je souhaiterais une réponse courte. Etes-vous d'accord, surpris ou étonné de cette affirmation ?

Nicolas ALLA - Déjà, corrigeons le terme, vous parlez de scénarios, il s'agit bien de fuseaux. Mais ce n'est pas grave, ce qui me permet de remonter aux deux phases. Encore une fois, je le répète, le principe de la concertation…

Brouhaha

Christian GAY - Je voudrais une réponse. Sur les fuseaux, il a dit : je suis étonné et surpris, et on est pris de court.

Nicolas ALLA - Je le répète pour la troisième ou quatrième fois. Le comité territorial a eu lieu le 17 octobre et a entériné les fuseaux. Je le répète, le 19 octobre, la totalité des maires avaient les fuseaux. Je peux le répéter 5 fois, 6 fois, 10 fois, vous ne me ferez pas dire autre chose. Et les scénarios, puisque vous en parlez, de la même manière, on a diffusé les scénarios.

Christian GAY - Le problème n'est pas là. Le problème est qu'ils soient étonnés des fuseaux. Est-ce qu'ils avaient des informations qui leur permettaient d'agir avant ? Oui ou non ?

Nicolas ALLA - Les fuseaux ont été présentés le 17 octobre, pas un jour avant, pas un jour après. Le 17 octobre, personne n'avait les fuseaux. En Préfecture, nous avons présenté les fuseaux. Le comité territorial nous a autorisé à les mettre en concertation en écartant les fuseaux que j'évoquais tout à l'heure. C'est-à-dire que le comité territorial a écarté la gare à l'est, a écarté la gare nouvelle dans le sillon premier. Je le répète, et on est parti en concertation.

Avant le 17 octobre, personne n'avait les fuseaux. 48 heures après, la totalité des maires et la totalité des acteurs que vous êtes les avaient. Je ne peux pas en dire plus. Reposez-moi la question dans cinq minutes, je répondrai la même chose.

Maintenant, j'aimerais que l'on passe aux fuseaux, parce qu'on va finir votre groupe…

Brouhaha

On va finir la séance de votre groupe, et on va n'en sortir strictement rien.

Michel LIEUTAUD - Vous ne répondez pas aux questions Monsieur Alla. La question de ma voisine est très simple. Elle vous demandait si les études spécifiques que vous faites faire, vous les rendez publiques ou non. Or, vous avez dit qu'elles vous servaient à vous, RFF, pour vous faire une opinion. Or, ce n'est pas à RFF de se faire une opinion. C'est au minimum aux acteurs de la concertation.

Applaudissements

Nicolas ALLA - Je pense avoir répondu.

Michel LIEUTAUD - Nous vous demandons de mettre en ligne l'ensemble des études spécifiques que vous faites faire. Voilà ce que nous demandons. Pour nous éclairer dans la décision.

Nicolas ALLA - Alors effectivement, je n'ai pas répondu complètement à la question, je le fais. La charte de la concertation prévoit que RFF mette à disposition des acteurs - quand je dis des acteurs, ce n'est pas forcément le grand public - la totalité des études. C'est-à-dire que les acteurs doivent venir consulter les études.

Les études, vous avez deux choses. Vous avez les études qui sont en cours, pas finalisées. Donc tant qu'un document n'est pas finalisé, qu'il n'a pas été validé par la maîtrise d'ouvrage, qu'il n'a pas été validé par les comités thématiques qui s'occupent de programmer les études, de les valider, un document en cours, on ne le sort pas. Le principe est que l'on finit les études, et une fois finies, les études sont consultables. Toute étude que l'on fait, la charte le prévoit, est

consultable. La seule réserve, c'est ensuite les réserves administratives de la CADA, notre commission d'accès aux documents administratifs, ce sont ces règles-là qui s'appliquent.

Un intervenant - Donc ça veut dire qu'elles ne sont pas finalisées actuellement.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Le principe de la concertation… Il y a deux manières de faire. Il y a comme il y a 30 ans : on mène toutes les études, on les boucle, on sort un tracé et on l'impose en essayant de démontrer qu'il est bon. Et il y a la méthode que l'on fait aujourd'hui de par la charte de concertation, c'est que l'on associe les acteurs à chaque étape.

Brouhaha

Olivier COUVRET - On veut du temps !

Michel CRUCHON - Il y a une troisième méthode. Vous faites toutes les études, vous les rendez publiques, et ensuite on fait une concertation avec tous les acteurs. Il n'y a pas que deux méthodes. Je ne suis pas d'accord avec vous.

Nicolas ALLA - Vous critiquez la deuxième méthode, mais je ne l'ai toujours pas dite. La deuxième méthode c'est ce que l'on fait aujourd'hui. On publie des scénarios que nos bureaux d'études étudient en ce moment. Au gré des réunions, on en amène les résultats. Donc ce que je vous ai présenté ici, les schémas, tous les critères qui ne sont pas achevés, c'est pour ça que je vous montre des documents provisoires pour vous dire comment on travaille en ce moment. On vous montre tout. Donc c'est-à-dire que la quantification de chaque fuseau vous sera fournie, de même que dans les étapes précédentes, l'ensemble des documents qui ont servi au comité de pilotage à faire ses choix a été fourni aux acteurs. C'est-à-dire que les scénarios, tous les documents qui ont été présentés au comité de pilotage et qui ont servi aux élus du comité à faire un choix ont été transmis aux acteurs. Le principe reste le même, c'est-à-dire que la totalité des documents qui sont fournis aux décideurs sont fournis aux acteurs.

Maintenant sur les études. Encore une fois, les études exhaustives volumineuses sont consultables chez nous dès lors qu'elles ont été validées et qu'elles sont achevées. Ensuite, ce que l'on vous propose dans les groupes de travail est de vous livrer des synthèses. Par exemple.

Mais encore une fois, si vous souhaitez accéder aux études hydrogéologiques, géologiques, vous le demandez. Aujourd'hui, aucune n'est achevée dans ce domaine-là.

Brouhaha

Michel LIEUTAUD - Comment pouvez-vous savoir que c'est viable ? Donc vous allez choisir des fuseaux alors que les études ne sont pas achevées.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Je vais faire un petit rappel de calendrier.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - On ne vous fait pas prendre une décision, on est dans la concertation. Mais vous ne prenez pas de décision. Le groupe de travail sert à ce qu'efficacement vous soyez capable de former une position par rapport aux fuseaux qui vous sont proposés. D'un côté vous avez les études des fuseaux, de l'autre côté vous avez les remontées de la concertation. C'est ce qui permet au décideur de prendre une décision, que les 10 entités du comité de pilotage prennent une décision au vu des études en cours et de la concertation. Encore une fois, la démarche en cours est faite pour comparer des fuseaux. C'est-à-dire qu'en fait on compare des impacts. Mais il ne s'agit pas de prendre un fuseau et de mener les études jusqu'au dossier de projet pour en faire le choix. C'est un choix itératif. C'est-à-dire que l'on propose différents fuseaux. On les qualifie. Encore une fois, dans le calendrier, il y a un choix de fuseau qui est fait dans les mois qui

viennent. Les études d'avant-projet démarrent derrière. Donc on sera au niveau des études avant-projet plus tard. Et on aboutit au dossier d'enquête publique fin 2014.

Les études, non seulement ne sont pas faites, mais elles démarrent et finissent fin 2014. Encore une fois, il n'y a pas d'urgence. La concertation se poursuit. Encore une fois, vous n'avez rien manqué sur le choix du fuseau puisque ça démarre aujourd'hui ; vous n'avez rien manqué sur les études puisque les études se poursuivent jusqu'en 2014.

Brouhaha.

Anne-Cécile AUDRA - S'il vous plaît. Madame Audra de la Chambre d'agriculture du Var. Je représente Monsieur Baccino qui est aujourd'hui à Fréjus comme vous le savez à cause des inondations, et qui n'a pas pu être présent aujourd'hui, pour apporter des éléments et des éclaircissements par rapport à tout ce qui a été dit aujourd'hui. Notamment parce que la Chambre d'agriculture du Var a été citée par Madame.

Il est vrai que nous participons à différents groupes de travail, que ce soit géographiques ou thématiques sur les études qui sont en cours, et notamment sur les études sur l'impact sur l'agriculture. .

Maintenant, les élus de la chambre d'agriculture jusqu'à ce jour maintiennent leur position qui est la suivante : c'est d'être très inquiets de l'impact de la LGV sur l'agriculture varoise. Justement, ce qui fait écho à l'intervention des Vins de Bandol de tout à l'heure.

Deuxième aspect, la Chambre d'agriculture demande également l'allongement des délais de concertation, puisqu'à ce jour les études sont en cours. Les élus de la Chambre d'agriculture ne prendront pas position tant que les études ne seront pas finalisées.

Troisième aspect, les études qui sont en cours sont essentiellement surfaciques. C'est-à-dire que l'on parle de pourcentage, de surfaces atteintes, en fonction du fait qu'elles sont sensibles ou moyennement sensibles. On parle également de longueur de ligne qui traverse par exemple l'AOC Bandol. Mais on ne parle pas encore dans les études - et ça c'est une demande de la Chambre d'agriculture qui a été formulée à différentes reprises par ma Direction - d'avoir des éléments quantitatifs, c'est-à-dire le nombre d'exploitations touchées, le nombre de viticulteurs touchés, c'est-à-dire les impacts directs aux exploitations, mais également les impacts indirects. Par exemple aux caves coopératives qui vivent avec les apports des viticulteurs.

C'est un ensemble d'éléments quantitatifs qu'à ce jour nous n'avons pas, et qui donc ne permettent pas à la Chambre d'agriculture de se positionner sur ce projet. Et en tout cas, ce n'est pas dans ce groupe de travail que la Chambre d'agriculture prendra position. Monsieur Baccino et l'ensemble des élus feront connaître leur position. Mais vous n'êtes pas sans ignorer que le 21 octobre il y a eu une manifestation des agriculteurs varois. Et que cette manifestation était la première peut-être d'une longue série.

Applaudissements

Je voulais donc juste terminer dire qu'ici nous avons pour rôle de défendre les intérêts des agriculteurs varois, que nous participons effectivement à un ensemble de groupes techniques et thématiques, et que ceci n'engage en rien la position de la Chambre d'agriculture sur le projet de LGV.

Merci.

Applaudissements.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Monsieur Matteodo, juste une petite réponse. C'est effectivement compte tenu de l'importance de la viticulture dans le Var que la Chambre d'agriculture est présente dans la totalité des groupes géographiques, qu'a été créé un groupe thématique spécifique sur la viticulture, et

que la Chambre est également membre du Groupe de travail que j'évoquais tout à l'heure. Donc la Chambre d'agriculture est présente dans toutes les instances de gouvernance des études et de concertation.

Monsieur Matteodo ?

Jacques MATTEODO - Bonsoir. Je suis de La Seyne sur Mer. Je voulais simplement dire une chose parce que moi je vais être bref, je ne vais pas monopoliser quoi que ce soit. Pour répondre à l'intervention de Monsieur, la totalité de la ligne que j'ai proposée, depuis la Blancarde jusqu'à Nice, vous aurez tout ça. Il n'y a que deux parties là, évidemment, mais j'ai tous les détails si vous voulez. Je suis à votre disposition pour vous les photocopier ou vous les distribuer éventuellement.

Mon projet répond à toutes les questions, en particulier à la vôtre pour la traversée de Sanary par exemple.

Christian LIEUTAUD - Non, non, non. Je me suis mal exprimé alors.

Jacques MATTEODO - Je précise pour ceux qui ne savent pas, mon projet tient compte de la traversée souterraine de Sanary. Sanary, Bandol…

Brouhaha.

Libres à vous de penser ce que vous voulez. J'ai tenu compte, en liaison avec ATTAC, je ne sais pas si vous connaissez la coopération ATTAC qui s'occupe des profondeurs terrestres, donc les canalisations souterraines, les passages souterrains, les canalisations d'eau, et cætera. Donc j'ai tenu compte de tout ça dans mon projet. Je le tiens à votre disposition si vous voulez.

Ça, c'est le premier point. Le deuxième point, c'est l'intervention des communes de Toulon-La Seyne, qui se trouvent sur le secteur de La Seyne. Et la traversée de Toulon se fera donc en souterrain également.

Brouhaha

Jacques MICHEL - Je vous demande un peu de délicatesse vis-à-vis de Monsieur qui vous présente son point de vue. On a écouté les vôtres, écoutez celui de Monsieur.

Jacques MATTEODO - Exactement. Je tiens à votre disposition les plans que j'ai tracés.

Brouhaha

Jacques MATTEODO - Mon projet répond à vos propositions, à vos suggestions. Mon projet ne s'arrête pas à Toulon, mais va jusqu'à Nice.

Brouhaha

Jacques MATTEODO - Si vous voulez de plus amples renseignements, je suis à votre disposition vous avez mes coordonnées.

Nicolas ALLA - Attendez. On n'est plus du tout dans un état d'échange serein. Je vous propose : est-ce que vous voulez que l'on prenne 5 à 10 minutes de pause pour aérer les esprits, ou est-ce que vous voulez que l'on continue jusqu'à 18 heures dans cet état ?

Brouhaha

J'impose 5 minutes de pause. Même si vous ne sortez pas, vous prenez cinq minutes de pause.

Brouhaha

Jacques MICHEL - S'il vous plaît, quelques minutes de silence. Monsieur Simon voudrait nous dire quelque chose avant de partir. S'il vous plaît.

Christian SIMON - Je suis respectueux de vos désirs, j'aimerais bien que l'on m'écoute aussi. Je suis obligé de partir, je suis désolé. Je voudrais vous parler concernant l'agriculture, parce je vous avais demandé quand vous êtes venus me rencontrer en mairie de pouvoir participer à la

thématique agriculture, et vous ne m'avez jamais convié. Je ne parle pas à vous Monsieur s'il vous plaît ! Ce n'est pas possible ! C'est à vous que je parle, RFF. Donc je souhaiterais y participer. Tout simplement parce que comme je vous l'avais dit, je suis Président de la Commission agriculture et forêt à TPM, et que ça m'intéresse au plus haut niveau.

Messieurs dames, on vous écoute ! Si on écoutait, ça irait plus vite. Je suis désolé, mais je n'ai jamais vu ça. Monsieur, vous avez le droit de vous exprimer, mais moi aussi ! Je dois partir, je suis désolé, normalement il y avait une organisation, on devait parler des fuseaux, je ne peux pas parler des fuseaux, donc je veux en parler.

Jacques MICHEL - Monsieur, s'il vous plaît. Un peu de politesse. C'est la moindre des choses.

Christian SIMON - Je vous ai écouté depuis une heure. Je ne vous ai pas écouté ? Monsieur, on n'a pas le même sens de la démocratie.

Concernant l'agriculture, je souhaiterais être invité à cette thématique. Deuxièmement, je souscris totalement à l'inquiétude de Monsieur Baccino et je souscris à l'inquiétude des caves coopératives. Vous savez que nous avons eu une perte en volume concernant la viticulture et que ça met en péril certaines coopératives ou certains propriétaires. Je souhaite, comme la Chambre d'agriculture, être destinataire des études d'impact au niveau surfacique et au nombre de domaines que cela touche. Ça c'est la première chose.

Maintenant, deuxième chose, je prends ma casquette de Maire de La Crau. Je suis désolé, je suis obligé de partir. On devait parler des D1, D2 et ainsi de suite, on n'est resté que sur le C. Concernant la commune de La Crau, et je suis en relation avec le Maire de Solliès-Pont, avec le Maire de La Farlède, avec le Maire de Cuers, nous avons des discussions et nous allons avoir une réunion après-demain je crois. Ce que j'aimerais concernant les fuseaux qui nous sont présentés, c'est que je suis dans la même problématique qu'à l'ouest. C'est-à-dire que vous me mettez dans de l'orange. Alors ce n'est pas encore défini : j'aimerais que ce soit défini. Parce que suivant la couleur que vous mettez, je ne suis pas d'accord. Je tiens à vous le dire. J'en ai parlé avec le maire de Solliès-Pont qui est tout à fait…

On peut parler ? Donc ce que je souhaite que vous inscriviez tout de suite, c'est que la traversée du Gapeau se fasse en souterrain. Point.

Merci de m'avoir écouté.

La séance est suspendue de 17 heures 05 à 17 heures 20.

Jacques MICHEL - S'il vous plaît, reprenez vos places. Messieurs dames s'il vous plaît. Vous pouvez indiquer aux personnes qui sont dehors… Merci. On va reprendre le fil de la présentation, avec une heure ou une heure et demie de retard, qui était prévue dans l'ordre du jour de cette réunion, qui est la présentation des fuseaux.

Intervention hors micro.

Mais on va vous la donner après Monsieur. On fait d'abord la présentation des fuseaux.

Je crois que vous avez vu sur le site internet les vidéos montages qui permettent de donner une vision 3D du fuseau.

Brouhaha

Excusez-nous. On a invité des gens… Ici, il y a des gens qui sont venus volontairement pour un ordre du jour. Il est normal que l'on présente l'ordre du jour. Les gens qui se sont auto-invités, je crois que l'on vous a donné suffisamment la parole pendant une heure ou une heure et demie.

Claude MARESCA - Je ne me suis pas auto-invité, je suis inscrit en tant qu'élu. Avant qu'on recommence le cirque, il serait possible de dégager ce qui a été dit dans la première partie de la discussion avant de repartir. A savoir que moi, il m'a semblé qu'il s'est dégagé que tout le monde, en l'état, on rejetait les 5 tracés !

Applaudissements.

Ce n'est tout simplement pas pour faire de la provocation, mais reprendre l'arrêté de Monsieur Borloo, qui disait tout simplement, et vous ne le respectez pas, c'est tout simplement de privilégier les structures existantes et l'enfouissement. Reprenez ! Il n'y a rien de personnel.

Donc moi je propose qu'en l'état, votons une motion. En l'état des choses, des études qui ne sont pas finies, on rejette ces tracés. Point barre. Sinon, on va parler de quoi encore ?

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, pour que l'on soit précis, c'est de parcourir les fuseaux ensemble. Alors on a bien entendu pendant les trois premières heures l'opposition totale. Pour ceux qui n'ont pas une opposition totale sur tout, continuons avec ceux-là pour que l'on ait quelque chose de précis. Je vous propose que l'on parcoure les fuseaux, que l'on s'arrête à chaque étape, qu'on les commente, qu'on enregistre les positions.

Monsieur le Maire de La Crau a donné une position sur sa partie. Il est très regrettable qu'on n'ait pas pu le faire avec lui en séance. Par égard pour les membres du groupe de travail, on va parcourir les fuseaux. Etape par étape, on enregistre les positions, encore une fois, dans la sérénité si possible.

Je vous propose de les parcourir, les assemblages, dans leur ordre de numérotation. Je ne sais pas quelle est la qualité à l'écran. Donc je pars d'est en ouest.

On est là, à Cuges. On est en dehors du département. Pour information, il y a deux options ici, c'est soit passer sur le versant, soit dans les fuseaux suivants, on le verra, de passer plus en surface. Donc on arrive ici au passage des crêtes.

Pardon ? Encore une fois, sur les codes couleur. Lorsque c'est du jaune, c'est du passage en surface.

Brouhaha

On va le redire encore une fois. Dans l'ouest toulonnais, comme ça a été dit en aparté, vous avez encore un autre scénario qui est le scénario d'élargissement de la ligne actuelle. C'est-à-dire que l'on passe, je le répète encore une fois, dans Saint-Cyr, dans Bandol, dans Sanary *et cætera*. Ça, c'est l'autre scénario, on passe par les centres du village. C'est le numéro que vous voulez celui-là, on peut l'inventer. Je pense qu'une fois qu'on la dit, je suppose que le groupe est d'accord pour l'évacuer.

Brouhaha

Olivier LESAGE - Si vous passez sur les lignes existantes, comme l'a dit Monsieur Borloo…

Valentin GIES - C'est le scénario 0 !

Nicolas ALLA - Le scénario 0, c'est donc de faire passer l'ensemble des trafics en aménageant le réseau existant sur place. Ça veut dire qu'on double les lignes, ça veut dire que dans tous les villages que j'ai cités, on double les lignes et on démolit tous les villages.

Olivier LESAGE - J'aimerais bien qu'au verbatim soit écrit ce que vous êtes en train de dire. Vous menacez les gens : si vous ne choisissez pas ce que je vous propose, alors je vous double toutes les lignes, y compris dans les villages !

Nicolas ALLA - Je répète que pour passer ne serait-ce que le trafic TER demandé, il faut doubler la ligne.

Brouhaha [Mais qui le demande ?]

Nicolas ALLA - Le Conseil régional. Les schémas de desserte que j'ai projetés ont été d'une part validés par le comité de pilotage, et il y a toutes les collectivités qui sont dans le comité de pilotage, et d'autre part par les délibérations du Conseil régional. Donc c'est le cadre de travail qui nous est donné. Ces objectifs de desserte qui nous sont donnés avec des échéances 2023, 2040,

c'est le cadre de travail qui nous est donné par les instances, comité de pilotage et délibération en Conseil régional.

Jean RAIMOND - Oui, mais qui vous demande l'étude du maillage, c'est-à-dire avec les voies existantes qu'il faut rénover…

Nicolas ALLA - La ligne existante entre Marseille et Toulon, lorsque vous voulez passer le trafic convenu, il faut la doubler. Ce sont les objectifs de desserte qui ont été décidés par le comité de pilotage et votés par la Région.

Jean RAIMOND - On a reçu une lettre de Vauzelle il y a une semaine, les 28 associations du sillon permien. Et Vauzelle nous dit qu'il réétudie ce qu'ils appellent le scénario 0. Donc on n'est pas du tout dans ce projet-là. D'ailleurs ce n'est pas le boulot de la région de vous assister dans ce projet-là.

Nicolas ALLA - Non, elle est co-financeur. La Région est un des 10 co-financeurs. Je vais poursuivre sur l'ordre du jour du groupe de travail.

Sur ce fuseau-là, vous avez ici le circuit du Castellet. Donc on est dans la pente, à l'aval du circuit du Castellet. Je rappelle que la voie ferrée ne fait pas un kilomètre de large.

Régine PAVILLE - S'il vous plaît. Revenez sur le circuit. Vous voyez le circuit. Donc ici où il y a la petite main, il y a un hôtel 5 étoiles, un golf prestigieux. De l'autre côté, vous avez un autre hôtel…

Joseph FABRIS - Ils le savent déjà ça Madame !

Brouhaha

Régine PAVILLE - Et ensuite en amont, vous avez quand même des habitations. Vous avez tout de même 1 500 personnes qui habitent ici, sur cette partie jaune. Et en dessous, sur vos documents officiels, nous sommes cités comme un habitat diffus. Si 1 500 personnes c'est un habitat diffus, je vous demande aussi de considérer qu'il y a un critère humain à prendre en considération.

Nicolas ALLA - C'est noté Madame. Le principe de ce fuseau ici, et donc de cette zone-là, qui est une zone relativement peu peuplée, qui n'est ni le Plateau de Signes, où il y a de l'habitat plus dense, ni les zones viticoles plus bas, ce sont des zones de versant où l'occupation, on ne dit pas qu'elle est nulle ou sans intérêt, c'est une zone qui nous a semblé nous d'occupation moindre.

Claude MARESCA - Et la nuisance ! Comment marche l'hôtel avec une ligne TGV à côté ?

Régine PAVILLE - J'ai oublié de me présenter, je suis Madame Pavillé, je suis la Présidente du Comité de quartier de cette région.

Nicolas ALLA - On a noté pour ça. La suite du principe ici, vous avez ce vallon. Ce que je voudrais vous montrer si j'y arrive, c'est le principe de passage ici. Je vais essayer d'activer…

Vous avez ici, je me mets dos à la mer et je regarde vers la montagne, je me suis mis au niveau du Beausset. Et les zones qui sont en vert sont des zones qui sont vues depuis la plaine. Et lorsque l'on est en plein marron, c'est qu'on est dans des zones non vues, masquées. Cette zone marron qui est là correspond au vallon. Le principe que l'on a essayé de vous présenter et que l'on essaye de se mettre dans un creux pour être le moins visible possible, ou par le moins de personnes possibles. Evidemment, si certains d'entre vous sont dans le vallon, ils vont hurler. Mais voilà le principe qui est donné. On a cherché à viser ce creux-là, parce qu'en termes de visibilité…

Claude MARESCA - C'est juste en contradiction avec le fait que l'on verra la mer du TGV. Excusez-moi, si vous le mettez dans le creux, on ne verra pas la mer. Or vous mettez dans le scénario que l'on verra la mer. Vous êtes en train de contredire ce que vous avez marqué.

Brouhaha

Nicolas ALLA - Sur l'état d'occupation des sols et sur l'état des sensibilités environnementales, au vu de la phase précédente, je pense que l'on n'a rien oublié. Donc vous nous signalez aujourd'hui un hôtel, un domaine : ils sont repérés. Le but aujourd'hui n'est pas d'avoir zéro impact, le but d'ensemble est d'essayer de repérer le moindre impact, tout critère confondu.

Je vous déroule la présentation et la philosophie, et après on essayera d'enregistrer ce que vous dites. Donc ça, c'était ce vallon-là.

Arrivé ici, on a cette zone dite indéterminée. Donc encore, je répète ce que c'est. Puisqu'ensuite on est derrière en zone de tunnel, suivant si le projet est plus ou moins enterré dans le sol, la tête de tunnel va avancer ou reculer bien évidemment. Donc la zone d'incertitude ici concerne la profondeur du tunnel, qui dépendra de ça.

Olivier COUVRET - Est-ce que c'est un viaduc éventuellement ?

Nicolas ALLA - Non, il n'y a aucun viaduc.

Brouhaha [Vous les mettez où les déblais ?]

Nicolas ALLA - Donc là, on voit mieux le relief.

Brouhaha

Jacques MICHEL - Il y a à peu près 8 kilomètres de tunnel.

Nicolas ALLA - Voilà le relief que l'on passe en tunnel. On s'enfonce là-dessous, on passe. Le vallon que vous évoquez ici, qui est le vallon du Destel, on est tout à fait capable de passer complètement dessous. On l'a évoqué je crois déjà. On a un optimum à trouver au vu du risque karstique et des enjeux hydrogéologiques, c'est soit on prend le parti de monter assez haut, c'est-à-dire que l'on essaye de se sortir de l'eau, et on essaye de limiter l'impact sur les milieux que vous signaliez tout à l'heure. Mais ça veut dire que dans la gorge du Destel, on risque de sortir à l'air libre. L'enjeu ici, sur lequel vous devez vous prononcer, tout est possible, c'est soit complètement enterré d'un bout à l'autre et on ne sort pas dans la gorge, mais ça veut dire qu'on est assez profond dans le risque karstique, ou bien on dit que c'est le risque karstique qui est prépondérant, on remonte un petit peu, mais on a un risque de sortie.

Brouhaha.

Georges BEAUJEUX - Monsieur Alla s'il vous plaît. C'est un tube ou deux tubes ?

Nicolas ALLA - Ici, le principe serait de 2 tubes.

Georges BEAUJEUX - Il vous faut des cheminés d'aération.

Nicolas ALLA - Non. Le principe du deux tubes est justement qu'il y a moins d'émergence qu'avec un tube. On poursuit donc.

Olivier LESAGE - Une demande technique pour éventuellement la dernière réunion, sur la partie sonore. Vous avez le logiciel Mitra qui nous a été présenté depuis 2005 en long, en large et en travers. On a un code de couleur qui est fonction des massifs et des rebonds que l'on peut avoir, on voit bien la propagation sonore. Vous parliez tout à l'heure de l'impact visuel, vous avez tout à fait raison, c'est un impact majeur. Mais l'autre impact majeur de ce type de grosses infrastructures est l'impact sonore. C'est quand même intéressant que les personnes concernées directement puissent voir si elles sont dans un impact très important ou moyennement important.

Brouhaha

Nicolas ALLA - D'accord.

Patrice ANGOUSTURES - A propos des nuisances sonores, juste une information. Je suis à Sanary. Et j'entends les courses du Castellet. Est-ce que le TGV est plus fort ou moins fort que les courses ? A vol d'oiseau, je dois être à 20 bornes.

Nicolas ALLA - Ce n'est pas du tout la même nature de son. De ce point de vue, puisqu'on citait les étapes de 2005, en 2007, dans les groupes de travail où certains d'entre vous étaient, il y avait un groupe sur les nuisances sonores, les vibrations. Il est sorti un engagement de RFF. Il y avait 12 pistes d'engagement, dont une sur l'acoustique. Et RFF s'est engagé à aller au-delà des normes et des réglementations. Ces fiches d'engagement sont sur le site internet. Il y en a une qui concerne l'acoustique.

Hervé VIGON - Ça a été pris dans la Durance également ces engagements. Je suis désolé, mais quand vous allez en Durance, vous l'entendez bien le TGV. Alors qu'ils s'étaient engagés pareil. J'ai de la famille qui habite là-haut, et bien il n'y a pas eu les fameux murs anti-bruit, tout ce qui devait être construit.

Brouhaha

Frédéric ROUX - Les engagements dont on parle sont postérieurs.

Nicolas ALLA - Je vous parle de groupes de travail de 2007 sur ce projet-là.

Jacques MICHEL - Je reprends les propos qui ont été tenus : les engagements actuels sont postérieurs à la création de la ligne LGV Durance.

Frédéric ROUX - Il y a une très bonne présentation du bruit sur le site de Marseille, sur les COTER et les groupes de travail de Marseille. Il y a une vingtaine de pages sur le bruit.

Olivier LESAGE - Sur le site de Stop TGV Coudon aussi, vous aurez l'explication de la norme et pourquoi elle est bidon. Ce sont des valeurs moyennes.

Rires

Faites une valeur moyenne entre un TGV et pas de TGV, vous aurez bien compris que la moyenne…

Olivier COUVRET - Vous faites référence à la réglementation acoustique, or la règlementation acoustique est très contraignante, même si elle est acceptable.

Jacques MICHEL - Bon. On avance un petit peu, il faudrait aussi que l'on passe un petit peu de l'autre côté de Toulon. Il y a beaucoup de gens qui sont venus de l'autre côté de Toulon.

Olivier COUVRET - Regardez les zones d'impact de bruit, elles ne correspondent pas du tout à la réalité. Il est impossible de vivre aujourd'hui à La Cadière avec une deux fois trois voies. Mais ça, tout le monde s'en fout. Les murs, vous dites qu'il y en aura, mais on n'en aura pas. Donc le bruit, on l'aura tous.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Pour reformuler ce que vous venez de dire, je rappelle que l'enjeu acoustique fait partie des critères de l'analyse multicritère. Il nous faut pour chacun des fuseaux caractériser ce que vous venez de dire. Ça doit figurer dans l'annexe.

L'arrivée en tunnel sous Toulon, on arrive au site de gare, donc ce coup-ci Toulon Centre. Puisqu'entre les deux sites possibles, Toulon Centre et Toulon La Seyne, puisqu'on a coupé court là, on ne peut desservir que le site de centre-ville.

On arrive…

Jean RAIMOND - Quelle est la pente que vous utilisez pour faire la tranchée couverte ? Parce que sur votre site national, la LGV Sud-est, c'est 3 % maximum, et l'autre jour, Monsieur nous a fait un calcul à la dernière réunion, c'était 5 %.

Nicolas ALLA - Non, non. On va changer de bureau d'étude tout de suite. On peut le détailler. C'est 35 pour mille maxi. Mais ensuite vous avez des règles de distance et de zone de freinage.

Donc en fait, quand on a discuté de ce que vous évoquez, c'est-à-dire sur le site de Toulon Centre…

Jean RAIMOND - Je pense que les Toulonnais ne se rendent pas compte. Ils ne sont pas encore là les Toulonnais. Ils vont arriver, comme les gens de l'ouest. Parce que si vous avez quatre voies sur Toulon, deux qui ne s'arrêtent pas, deux qui s'arrêtent, et quatre tubes, et la gare,…

Nicolas ALLA - Après les fuseaux, on a une présentation avec des schémas, on en parle après. On y reviendra. On a une présentation pour.

On arrive à la sortie est de Toulon. Donc on a ici le Plan de la Garde espace naturel sensible. On propose de sortir en tunnel au-delà de cette zone-là. Là, je suis en zone tunnel, là c'est la zone sortie. Là, vous reconnaissez…

Brouhaha

Jean RAIMOND - C'est complètement inondable cette zone.

Jacques MICHEL - Il y a le tunnel sous la Manche qui existe.

Brouhaha

Christiane GRANDCHAMP - (hors micro) S'il vous plaît, je voudrais intervenir. Quelle est la profondeur du tunnel qui arrive dans le Plan de la Garde ? *Inaudible* On se retrouve à l'air libre. Alors là, il y a quelque chose qui m'échappe. Comment va être le tunnel pour remonter tout d'un coup à l'air libre, et puis pour retrouver après une zone incertaine, on ne sait pas quoi ? Ou bien on est complètement en tunnel jusqu'au bout, mais je ne vois pas du tout ce que ça va être.

Nicolas ALLA - Le principe dans la zone ici, donc on reconnaît cette zone, Les Maurettes ici, là il y a la sortie de tunnel. On a une zone extrêmement délicate, où on a effectivement la plaine inondable du Gapeau. On a donc à franchir différentes infrastructures qui sont la voie ferrée et les routes. Ensuite, c'est un jeu de monter et redescendre. Est-ce que Bernard peut décrire la zone ?

Brouhaha

Christiane GRANDCHAMP - J'interviens car c'est une zone humide, on l'avait bien signalé. Et on ne peut pas s'amuser à faire un jeu de je ne sais pas quoi, de monter et de descendre dans une zone humide inondable. En ce moment, vous pouvez y aller, ce n'est pas mal.

Frédéric ROUX - Quand je suis venu le TGV était arrêté avec presque de l'eau jusqu'aux essieux.

Olivier LESAGE - Une question technique, entre l'aérien et le souterrain, la partie trémies fait 800 mètres. Ça ne tient pas là-dedans.

Brouhaha

Nicolas ALLA - On a sur cette zone-là quelques schémas que l'on vous présente et qui vous expliquent les difficultés de passage.

Bernard RIQUE - C'est un schéma de principe. Le principe adopté est effectivement d'être en tunnel jusque-là. A partir de là, d'être en tranchée couverte, c'est-à-dire hors inondation, jusqu'à ce que l'on passe entre les lignes existantes que l'on écartera. On les écartera juste de la largeur nécessaire pour pouvoir passer les deux voies. C'est-à-dire *grosso modo* 5 à 10 mètres de chaque côté.

Frédéric ROUX - Sur quelle longueur ?

Bernard RIQUE - Sur pratiquement toute la longueur entre la sortie… Non un peu plus. On a un kilomètre à peu près. Avant la colline. Et là, on refera un saute-mouton, si vous voulez, pour permettre de rétablir…

Christiane GRANDCHAMP - Attendez. C'est un tunnel, ou une tranchée ?

Bernard RIQUE - Alors c'est un tunnel jusque-là où vous voyez le dessin du tunnel. Mais à un moment ou à un autre, il faut bien que l'on sorte. Pour avoir des idées, on fait…

Brouhaha

Jacques MICHEL - Le Plan de la Garde est ici.

Bernard RIQUE - Pour avoir des idées, un tunnel, on peut commencer à le creuser quand on est à peu près à 20 ou 25 mètres dans le milieu naturel. Et comme le TGV peut monter à 35 pour mille, comme on disait tout à l'heure… Le principe est que sur ces 600 mètres, on est en tranchées couvertes. Donc en tranchées qui seront fermées à terme. Ce ne sera pas un tunnel creusé.

Frédéric ROUX - Et comment on remonte ?

Brouhaha.

Bernard RIQUE - Non. La ligne existante n'est pas en zone inondable aujourd'hui. On sera en cuvelage étanche. Ce ne sera pas la première fois que l'on passera en tranchées dans une zone inondable. On est obligatoirement en cuvelage étanche, c'est-à-dire derrière des parois complètement étanches. Et on pompe l'eau.

Brouhaha

Bernard RIQUE - C'est exactement ce qui a été fait pour le TGV Méditerranée.

Brouhaha.

Olivier COUVRET - S'il vous plaît, je voudrais prendre la parole deux secondes !

Nicolas ALLA - Je vous rappelle à la plus élémentaire des politesses. Je suis estomaqué. Il y a un exposé, je vous prie d'attendre la fin de l'exposé.

Olivier COUVRET - Alors après l'exposé. Juste pour vous expliquer, il y a énormément de gens qui n'en veulent pas ici. Donc on perd notre temps.

Nicolas ALLA - Attendez. On est en groupe de travail, on a un ordre du jour. Si le travail de ce groupe ne vous intéresse pas, la porte est là. Et ne revenez pas. Si le travail de ce groupe ne vous intéresse pas, ne venez pas. On pourra faire notre ordre du jour. On a eu des questions posées là-dessus. Ce sont des sujets délicats du tracé. Si ça ne vous intéresse pas, la porte est ouverte. Je vous remercie.

Brouhaha [C'est inacceptable !]

Jacques MICHEL - Je vais vous dire… Je crois que pendant une heure et demie et deux heures, on a écouté vos points de vue, on les a notés. Mais il y a quand même 30 ou 40 personnes qui ont été invitées, et qui travaillent sur ce sujet depuis plusieurs journées, qui ont apporté des informations, qui ont apporté des contributions.

Nicolas ALLA - Monsieur s'il vous plaît, on vous demande le silence !

Jacques MICHEL - Et partant de là, je trouverais normal que l'on présente aux gens invités ce qu'on avait prévu de présenter. Un point c'est tout. Si vous vous êtes invités, par politesse, on vous a laissé entrer.

Brouhaha

Nicolas ALLA - On vous présente des résultats d'études, écoutez-les ! Ça fait trois heures que vous dites on n'a pas d'études, ce n'est pas clair. On vous en présente, et vous vous en foutez !

Brouhaha.

Bernard RIQUE - Ce qui est recherché, c'est un peu l'idée du schéma, c'est qu'aujourd'hui, on a un certain nombre de besoins fonctionnels à assurer. L'important si vous voulez… Vous voyez sur ce schéma, les voies TGV sont en rouge, et les voies classiques sont en bleu. L'intérêt de pouvoir

aménager une zone où on peut passer des voies classiques à la LGV et réciproquement pour permettre de mixer différents types de circulation. C'est-à-dire que là, vous avez la possibilité d'avoir des TGV qui viennent de Paris et de Marseille, pour en sortir, venir sur la ligne existante, en amont et d'aller directement sur Hyères, ou d'aller vers Carnoules, ou d'aller vers d'autres agglomérations. Donc on augmente grâce à ça le pouvoir de desserte, sachant que sur la ligne TGV, on pourra avoir des TGV, mais on pourra avoir aussi ce que l'on appelle des TER-GV, qui ne sont pas forcément des grandes distances, mais qui sont plutôt des inter-cités. Ce schéma-là qu'on a construit entre la colline et la sortie au droit du Plan de la Garde doit assurer ces fonctionnalités.

Les études hydrauliques sont en cours. Elles nous donneront les côtes exactes sur les points. S'il faut remonter la ligne existante, on montera la ligne existante. Elle est déjà assez haute, mais on pourra la remonter. Il ne doit pas manquer grand-chose, et derrière on sait faire.

Christiane GRANDCHAMP - S'il vous plaît, je voudrais avoir des explications sur la voie 1 et la voie 2. Que sont ces deux voies ? Ce sont des voies existantes ?

Bernard RIQUE - Les bleues sont les existantes.

Christiane GRANDCHAMP - Mais alors qu'est-ce que c'est la largeur ? Pourquoi y a-t-il tant d'espacement entre les voies ?

Bernard RIQUE - C'est un schéma. Vous n'avez pas forcément aujourd'hui la valeur des largeurs. Le principe est d'expliquer comment ça fonctionne. A la sortie, on aura les voies TGV au milieu des voies existantes, qu'on sera bien évidemment obligés d'écarter un tout petit peu, de 5 ou 10 mètres. Et au moins, on assure toutes les connexions permettant d'assurer un certain nombre de fonctionnalités.

Georges BEAUJEUX - Quelle est la longueur de vos tubes s'il y en a deux ?

Bernard RIQUE - La distance entre chaque tube ou la longueur de chaque tube ?

Georges BEAUJEUX - La longueur de chaque tube.

Bernard RIQUE - Ça dépend des fuseaux. Ça dépend d'où ils viennent. Ça dépend d'où vous entrez en tunnel côté ouest. Mais vous pouvez vous dire que c'est entre 12 et 15 kilomètres selon où vous entrez.

Georges BEAUJEUX - Alors deuxième question. A l'entrée comme à la sortie, nord sud, vous avez prévu des plateformes de sécurité en cas d'incendie pour avoir accès dans vos tunnels ?

Valentin GIES - Non, non, on crame tous !

Bernard RIQUE - Mais bien sûr que ce sera prévu. Alors un, si vous voulez, petit rappel technique sur les tunnels. La LGV du fait de ces caractéristiques notamment en profondeur, parce qu'on a vu qu'il fallait descendre pas mal du Castellet jusqu'à Toulon, doit avoir des pentes de 35 pour mille. Donc 35 pour mille, ce ne sont plus que des trafics voyageurs, des trains de voyageurs qui peuvent passer à 35 pour mille. Les trains de fret ne peuvent pas monter à 35 pour mille. Donc on est sur des tunnels uniquement utilisés par des voyageurs.

On a deux options sur les tunnels. Soit on fait des tunnels monotubes, c'est-à-dire un seul tube dans lequel on met les deux voies. Mais si on fait un tunnel monotube, on a ce que l'on appelle des spécifications techniques d'interopérabilité européennes qui nous obligent à avoir pour des raisons de sécurité un accès tous les kilomètres. Or un accès tous les kilomètres par lequel on pourrait faire venir les secours, quand on est sur une traversée souterraine en milieu urbain, c'est difficile à imaginer. Donc on a abandonné cette idée-là. On se tourne plutôt aujourd'hui vers des tunnels bitubes. C'est-à-dire que ce sont deux tubes séparés, un pour chaque sens de circulation. Ces deux tubes comportent entre eux des rameaux de communication tous les 500 mètres, qui permettent d'amener les secours à partir du tube non sinistré sur le tube sinistré. Ainsi, on n'a pas

besoin d'infrastructures lourdes de sortie, puisqu'en fait les accès, le tube si vous voulez qui est encore en service permet d'assurer les secours.

Alors bien évidemment, on aura besoin d'installation aux extrémités. Mais on a un peu de place des deux côtés pour les installer.

Georges BEAUJEUX - Ne sous-estimez jamais la sécurité des passagers transportés.

Bernard RIQUE - Ce n'est pas le premier tunnel ferroviaire que l'on réalise, aussi bien en bitube qu'en monotube. Et on sait aujourd'hui bien gérer ce sujet-là. Je vous renvoie sur un projet en cours de réalisation, où on a un tunnel sur la LGV Est, qui est un bitube. Il fait 4 kilomètres, il est beaucoup moins long, mais les problématiques sont les mêmes. Et on sait bien quelles sont les installations dont on a besoin à chaque extrémité.

Olivier COUVRET - Excusez-moi. Ça ressemble à la gare de La Pauline. Est-ce qu'il y a un arrêt prévu ?

Bernard RIQUE - Je vous parle de la gare existante de La Pauline, qui sera réaménagée avec le projet. Ce n'est pas du tout la gare nouvelle qui a été évoquée lors des dernières réunions et rejetée. On est sur la gare actuelle de La Pauline.

Brouhaha

Bernard RIQUE - Non. Par contre, ce qui sera possible, ce sera de prendre un TER à La Pauline, de circuler sur la ligne classique existante jusqu'au centre de Toulon, et à Toulon, de prendre une correspondance avec un TGV en gare de Toulon.

Brouhaha

Olivier LESAGE - J'ai une question technique. Si vous ne répondez pas, je ne viens plus à vos réunions, ça ne sert à rien. Entre le jaune qui est la partie aérienne et le tunnel qui est la partie marron, lorsque vous avez un dénivelé, ça se comprend parce qu'on passe de l'un à l'autre. Lorsque vous êtes sur du plat, comme sur la Plaine de la Garde, vous avez forcément une pente comme on vient de dire de 35 pour mille.

Donc ma question est claire. Cette trémie, c'est-à-dire un endroit où il n'y a plus assez de croute terrestre pour creuser et où ça s'effondre, donc on est en tranchée couverte, ce qui fait déjà une longueur non négligeable, est-ce que c'est compté aujourd'hui comme la partie aérienne, ou est-ce que c'est un tunnel ? Est-ce que la trémie est dans le jaune ?

Bernard RIQUE - On a expliqué tout à l'heure que dans la définition des zones en tunnel, c'étaient les zones où il n'y a pas d'impact. Pas d'impact en phase exploitée. Donc ça signifie que les tranchées couvertes, c'est quoi en fait, physiquement, les travaux terminés, ça ressemble à un tunnel. Quand vous passez sur la LGV Med, quand vous êtes juste avant la gare d'Avignon, vous passez pour vous sous un tunnel. Ce n'est pas un tunnel, c'est une tranchée couverte en fait. Ça a été créé… Une tranchée couverte à la différence d'un tunnel, c'est plutôt que de forer dans le sol, on met deux parois moulées, on vient terrasser entre les parois, et on referme après. C'est tout.

Du coup, en termes d'exploitation, la tranchée couverte est équivalente à un tunnel pour les riverains. Ce sera exactement la même chose.

Nicolas ALLA - On avance. Donc on arrive ici du côté de Solliès-Pont.

Brouhaha

Ici, il y a deux options sur cet assemblage-là. Celui qui est présenté, c'est une option ici de passer dans la plaine, l'objectif étant de venir - si j'arrive dans le bon sens - retrouver la ligne existante le plus tôt possible et de filer sur cet alignement-là.

Jean RAIMOND - Tout en aérien, dans l'AOC de la figue. C'est génial !

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Pour avancer, on va regarder un autre fuseau. On va regarder un autre assemblage de fuseaux.

Jean RAIMOND - Il y a 200 mètres entre les deux. C'est la même histoire !

Nicolas ALLA - Non, il n'y a pas 200 mètres. Attendez, je présente. L'autre option qui vous est proposée est celle que l'on appelle « des Maurettes », qui avait été proposée par Monsieur le Maire de Solliès-Pont. Donc ici le relief des Maurettes qui est proposé ici. Et le principe est, lorsqu'on est sur la ligne… Oui, là je suis nord-sud. Je reviens vers Toulon. L'autre proposition est de ne pas passer par la plaine, de passer par le pied du relief. Mais l'enjeu ici est que l'on a un petit bout de traversée de plaine agricole également.

Brouhaha

Là, on a des rayons de courbure qui sont effectivement plus faibles. Donc je vais parler sous le contrôle de Bernard, mais on arrive à des vitesses un peu supérieures à 180, voire plus.

Bernard RIQUE - Ça dépend où on se situe dans le fuseau, et surtout comment on veut réutiliser la ligne existante dans l'alignement entre Puget et Cuers. Si on veut utiliser énormément l'alignement, effectivement, on va tomber à des vitesses à 180. Si par contre on est un peu plus large en termes de caractéristiques, on peut passer à du 200 ou plus.

André GARON - S'il vous plaît Monsieur Alla. André Garon, Maire de Solliès-Pont. Je précise bien que pour nous à Solliès-Pont, le premier fuseau que vous avez tracé au milieu de la plaine est tout à fait inacceptable. Je me demande même comment on peut oser proposer un tracé comme ça dans une plaine qui dans sa plus grande largeur, c'est-à-dire des lotissements au pied des Maurettes, du relief, fait 1 400 mètres. Dans sa plus grande largeur. C'est-à-dire qu'à l'entrée ce sont 300 ou 400 mètres, et à la sortie ce sont 300 mètres. Et au milieu, c'est 1 300 à 1 400 mètres au maximum. Donc je vais dire, Monsieur Alla, enlevez ce fuseau. Il est inconvenant, il est obscène. Ce n'est pas possible, je le redis. Je le redis plus fermement en réunion publique. Ce n'est pas possible d'envisager même cette solution.

Maintenant, sous Les Maurettes, à l'entrée, en amont des Maurettes, c'est-à-dire au niveau de La Crau et de La Farlède, c'est-à-dire à 300 mètres, au niveau de la prison, entre la prison et la Castille, il y a une rivière qui coule, c'est le Gapeau. Il faudra le franchir. Si on le franchit en pont, en aérien, ça met tout en l'air le système de l'enfouissement, qui ne peut être que celui-là. Je vous renvoie à la lettre de mission de Monsieur Borloo, où dans tous les cas où les lignes classiques ne pourront pas être empruntées, ce qui est le cas de Solliès-Pont pour plusieurs raisons, les enfouissements seront privilégiés. On y est. Mais il faudra le faire correctement et il faudra passer sous le Gapeau et non pas sur le Gapeau. On en a déjà parlé ensemble. Le jaune, ce n'est pas à ce niveau-là. Il faut passer la colline. Il faudra immédiatement se ré-enterrer, en trémie, en tranchée, en tunnel, pour passer sous le Gapeau et rester en souterrain jusqu'à la sortie de la Vallée, à l'entrée de la plaine de Cuers, et le plus près possible de la ligne classique où là, on pourrait reprendre ce tracé.

Voilà, je pense que c'est logique. Je pense que c'est en liaison avec la lettre de mission que vous avez reçue. Et en ce qui me concerne, c'est la seule solution possible. S'il vous plaît, enlevez-moi ce fuseau qui est trop large, et qui est placé de façon obscène au milieu de notre plaine agricole.

Applaudissements.

Bernard RIQUE - Je voudrais rappeler que l'on est juste dans des fuseaux. Bien évidemment, la plateforme n'a pas la largeur du fuseau. Je rappelle qu'une plateforme de LGV, une plateforme ferroviaire à deux voies d'ailleurs, qu'elle soit TGV ou pas, c'est *grosso modo* une quinzaine de mètres de plateforme. Quand on y rajoute les talus, mais là il n'y en aura pas beaucoup…

André GARON - Je vous arrête là. Ce tracé n'est pas possible dans cette plaine. Je vous le rappelle, cette plaine, dans sa plus grande largeur, fait 1 300 mètres. La limite des lotissements,

des zones habitées denses jusqu'au pied des Maurettes, au pied du relief. Alors vous allez mettre ce fuseau au milieu ? Mais quand même, franchement… On ne peut pas accepter ça.

Bernard RIQUE - Je voulais juste vous préciser la largeur de la plateforme ferroviaire. C'est le seul point que je voulais bien que l'on précise, parce que c'est un fuseau, ce n'est pas une largeur de plateforme.

Deuxièmement, le passage en viaduc sur le Gapeau n'empêche pas de faire un tunnel sous Les Maurettes.

Olivier LESAGE - Vous avez le bruit qui se propage !

Bernard RIQUE - Ce sera protégé. Mais très franchement, c'est vrai aussi que d'une manière générale, les rivières, on aime mieux les franchir en viaduc.

Jean RAIMOND - Vous allez nous arnaquer, on le voit venir gros comme un train.

Rires

Nicolas ALLA - Ce que je note là-dessus, puisque là vous avez un choix binaire, donc si j'ai bien entendu Monsieur le Maire et la salle, évidemment, c'est un choix très fort sur Les Maurettes.

Jean RAIMOND - Ça ne veut pas dire qu'on veut l'autre !

Nicolas ALLA - J'ai bien entendu. Vous êtes opposés au projet.

Brouhaha.

Olivier LESAGE - Une question technique sur la sortie de Hyères, la bifurcation de Hyères et le passage que l'on vient d'aborder du Gapeau. C'est vraiment une question technique, pour savoir s'il y a une possibilité de passer en tunnel, de franchir le Gapeau en tunnel, tout en étant en aérien au niveau de la bifurcation.

Nicolas ALLA - Je vais passer la parole au sachant.

Bernard RIQUE - C'est vrai que c'est un peu juste. Je dois reconnaître… Tout dépend, si vous voulez, de comment on franchit l'A570. Aujourd'hui, on est plutôt parti pour franchir l'A570 en passant au-dessus. D'autant plus que juste derrière l'A570, on a quand même la ligne d'Hyères sur laquelle il va falloir déniveler et passer dessus. Donc on va être obligé de passer dessus l'A570, et du coup, descendre ensuite sur la zone inondable du Gapeau, qui vient quasiment « tangenter » l'A570 quand on regarde bien les zones d'inondation. Les études hydrauliques sont en cours et elles diront mieux exactement comment sont les champs. Mais ce n'est pas très facile de passer sous le Gapeau.

Donc l'idée de travailler sur comment intégrer au mieux un viaduc sur le Gapeau, c'est peut-être cela qu'il va falloir travailler ensemble à un moment ou à un autre. Aussi bien sur l'aspect acoustique. Un viaduc, en acoustique, c'est une bonne solution. Allez sur les viaducs de la LGV Med, vous verrez, au pied vous n'entendez rien.

Brouhaha

Patrice ANGOUSTURES - Monsieur, excusez-moi. Juste un détail technique. Parce que là, on est sorti de Toulon. A priori, il y avait 60 TGV par jour.

Brouhaha [62 !]

Donc la question que je posais, il y en a combien qui s'arrêtent à Toulon, et combien qui poursuivent jusqu'à Nice ?

Nicolas ALLA - Sur 8 qui passent à Toulon, 5 passent et 3 s'arrêtent. Non c'est l'inverse. Excusez-moi. A l'heure de pointe.

Je poursuis.

Brouhaha.

Revenons maintenant… Je retraverse Toulon et je reviens sur l'ouest de Toulon. Vue l'heure, pour gagner un peu de temps, je vais essayer d'afficher tous les fuseaux à la fois. Le fuseau 1 et le fuseau 2 sur l'ouest toulonnais… S'il vous plaît, comme ça, après, on essaye de vous libérer assez rapidement. Le fuseau 1 et le fuseau 2 ne différent que par la sortie du bassin de Cuges. Donc comme je le disais, soit à flanc soit sur le dessus.

Je vais afficher les autres fuseaux. Celui-ci, de fuseau, c'est dans le cas, c'est celui sur lequel vous avez tous beaucoup protesté qui est le fuseau qui a pour objectif le jumelage des infrastructures existantes. Donc en fait qui vise à rejoindre l'autoroute qui est ici, avec évidemment dans cette courbure-là quelque chose de plus direct avec un passage en tunnel. Et qui a effectivement…

Brouhaha [Avec un viaduc !]

Olivier THOMAS - Vous sortez à 100 mètres et vous allez descendre à 40 mètres !

Nicolas ALLA - Sur la question qui a été posée l'autre jour ici… Pardon, je me suis perdu, excusez-moi. Le document, je vais vous le faire dès que je retrouve la main, parce que je suis perdu. Je suis à Gonfaron. Excusez-moi. Je vais reprendre la main, c'est ici. Ce que vous disiez l'autre jour, votre crainte c'était la différence d'altitude entre ce côté-là et l'autre côté. L'idée était de dire : est-ce que ça permet d'avoir la solution… Je suis dans le passage du Gros Cerveau.

Monsieur GAY - Simplement une précision. Parce que là, vous dites que vous allez passer dans le massif du Gros Cerveau. La dernière fois, vous nous aviez dit que tout serait enterré, mais on vous a démontré que ce n'était pas possible. Vous avez montré une carte qui montrait que le Croupatier était classé en zone très très sensible. Que le massif du Mont Caume était marqué en zone ultra-sensible. Par contre, le massif du Gros Cerveau est classé en site remarquable selon la loi littorale. Il est classé en zone naturelle floristique et florale. Il est en instance de classement selon la loi de 1930, et il n'y a pas de plus haut niveau de classement. Comment peut-on être classé au plus bas niveau dans votre étude alors qu'on est au plus haut niveau de classement.

Nicolas ALLA - La réponse est ce que l'on appelle la sensibilité. C'est-à-dire que vous avez le niveau de classement qui est très haut, mais du moment que vous passez une sensibilité en tunnel, votre impact devient moindre. Donc en fait, si vous voulez, c'est ce que l'on appelle la différence entre l'état objectif et la sensibilité. C'est-à-dire que vous pouvez avoir quelque chose qui est de très haut niveau, qui est extrêmement précieux, pour autant si vous passez dessous, la sensibilité…

Brouhaha

Monsieur GAY - Sur votre fuseau, vous sortez sur le versant sud du massif du Gros Cerveau à l'altitude de 100 mètres. 200 mètres plus loin, l'altitude est de 65 mètres.

Nicolas ALLA - Alors le principe… Ce que j'aimerais montrer, c'est que l'altitude qui est ici et l'altitude qui est là sont à peu près similaires, ce qui nous permet quand on tire le profil en long, on a tout à fait le linéaire nécessaire pour descendre. Donc le tunnel fait de l'ordre d'un kilomètre. Donc on a un kilomètre à 35 pour mille, on va descendre de 35 mètres.

Monsieur GAY - Le kilomètre, ça fait que sur le massif du Gros Cerveau vous sortez à l'altitude de 100 mètres. C'est ce qui qu'il y a sur votre schéma.

Nicolas ALLA - Non. Entre l'altitude amont et l'altitude aval, on a suffisamment de longueur de tunnel pour descendre et arriver en face sud dans des possibilités d'être sous le niveau du sol.

Monsieur GAY - Pourquoi alors sur votre schéma vous marquez que le tunnel qui fait un kilomètre sort à l'altitude de 100 mètres ? C'est sur votre carte. Parce que ce n'est pas… Les couleurs qui sont là-dessus ne sont pas celles qui sont sur la carte…

Nicolas ALLA - Alors je rappelle. Le tunnel, ça veut dire que l'on a un tube qui est dans le sol. Au-dessus de lui, il a une fois et demie le diamètre. C'est-à-dire que l'on est complètement creusé dans le massif. Lorsqu'on arrive ici, on va plonger pour arriver ici à être sous le niveau du sol, mais on n'a pas la couverture nécessaire pour faire un vrai tunnel. Donc c'est là que l'on est dans des solutions de dissimulation de tranchées et de tranchées couvertes. D'où la couleur orangée.

Olivier THOMAS - Mais pourquoi orangé ? Jaune.

Monsieur GAY - Si vous voulez, au niveau de la chapelle Sainte Trinide qui est à 60 ou 65 mètres - je ne sais plus exactement - si vous voulez être en tranchée, il faut descendre de 10 mètres, ce qui fait 55 mètres. Donc vous ne sortez pas en tunnel à l'altitude de 100 mètres.

Brouhaha

Nicolas ALLA - C'est un peu petit, on va essayer d'agrandir. Voilà la forme. On a bien ici une altitude similaire. On arrive tout à fait à plonger. Et vous voyez qu'on a bien la sortie aval qui n'est pas fortement en dessous. On arrive tout à fait à traverser et à rester ici dissimulé.

Monsieur GAY - Alors pourquoi sur le schéma que vous avez diffusé, la partie qui n'est pas en tunnel, qui est indéterminée, sort à l'altitude de 100 mètres ? Pourquoi vous n'avez pas fait sur votre schéma un tunnel qui sort… ?

Nicolas ALLA - Parce qu'on n'a pas la couverture. On le voit bien. Ici, si vous voulez, on a la couverture au-dessus pour que ça s'appelle un tunnel. C'est-à-dire que l'on peut forer. Quand on est là, on va être enfouis à moins 3, moins 4, moins 5, moins 10 mètres. Ce n'est pas un tunnel. Pour que ça puisse s'appeler un tunnel, il faut que l'on ait une fois et demie le diamètre au-dessus.

Ce qu'on dit c'est qu'ici on arrive en surface, on passe ici en tunnel, et là on est dans des solutions de dissimulation. Mais évidemment, il n'y a pas le massif montagneux au-dessus pour faire un tunnel.

Olivier COUVRET - Précisez les solutions de dissimulation.

Nicolas ALLA - Le préciser… Précisément, c'est à discuter avec vous. Nous, ce que l'on vous propose d'emblée, c'est de ne pas être en surface. Donc on n'est pas en surface. On n'est pas en tunnel parce que physiquement on n'est pas en tunnel. Donc après, ce que l'on discute en groupe de travail, c'est quelle est cette solution de dissimulation. Ça peut être de descendre, c'est-à-dire on est en tranchée, on est au-dessus. Est-ce que c'est au contraire de se cacher ou pas ? Donc ça, c'est ce dont on discute avec vous aujourd'hui.

Monsieur GAY - Au niveau de la Chapelle Sainte Trinide, l'altitude, si je ne m'abuse, est de 65 mètres. Si vous êtes en tranchée à ce niveau-là, ça veut dire que votre voie est à 55 mètres. D'accord ? Donc ça n'a strictement rien à voir avec votre schéma qui prévoit que le tunnel sorte à 200 mètres. Il y a 45 mètres d'écart en 200 mètres de longueur.

Brouhaha

Nicolas ALLA - Sincèrement, le profil montre qu'au nord et au sud, on est à une altitude similaire, donc il n'y a pas la chute que vous annoncez. Il n'y a pas la chute.

Jacques MICHEL - Je propose que sur ce sujet-là, à la prochaine réunion, on amène des éléments…

Monsieur GAY - Excusez-moi, cette question-là, je l'ai soulevée le 3, et vous nous aviez dit qu'aujourd'hui vous nous donneriez des informations.

Nicolas ALLA - Voilà. Je vous montre qu'en termes de profil en long, on a la même altitude au nord qu'au sud, donc on peut tout à fait plonger et arriver de manière dissimulée au sud. Il n'y a pas de problème. On peut le faire.

Brouhaha

On sort dans ces zones-là. Là, on l'a tracé précisément. Vous avez la zone tunnel qui est ici. On dit, nous, que là on est capable d'être dans un vrai tunnel. Et là, on est enfouis. On n'est pas dans une tranchée.

Monsieur GAY - La zone marron, c'est une altitude de 100 mètres. Et 200 mètres plus loin, vous êtes à 65 mètres.

Georges BEAUJEUX - Monsieur Alla, vous allez être confronté à des nappes phréatiques. Vous verrez. Et tout à l'heure, je vous apporterai une explication supplémentaire sur le prolongement.

Monsieur GAY - Et quand Monsieur le Maire de Sanary vous a proposé que le fuseau qui passait par Evenos passe un peu plus à l'est et un peu plus au nord, vous lui avez dit que ça ne pouvait pas se faire parce que notamment ça passait sous le Croupatier et sous le Mont Caume qui eux étaient classés en zone naturelle sensible. Donc là, sur ces zones-là vous avez dit…

Nicolas ALLA - Non, non. Je n'ai pas dit non. J'ai dit qu'on le prenait comme proposition, qu'on le regardait, et qu'on incluait cette proposition dans les études.

Monsieur GAY - Mais c'était un problème à cause du classement. Et moi, je ne comprends pas pourquoi vous faites une différence au niveau du massif du Gros Cerveau qui a le plus haut niveau de classement.

Nicolas ALLA - Je ne peux pas vous laisser dire ça. Ce que j'ai dit, c'est qu'on allait regarder s'il était possible de repousser le tracé plus au nord et plus à l'est. Donc j'ai dit oui, nous allons le regarder. Je n'ai pas dit que c'était impossible. J'ai dit que je supposais qu'effectivement on butait là sur des zones de protection. Mais j'ai dit nous le regarderons. On va l'étudier.

Ce qui a été demandé par Monsieur le Maire de Sanary - pardon excusez-moi, je ne suis pas encore très habile - c'est ce fuseau-là, la question était de voir s'il était possible de le repousser un peu plus au nord, un peu plus à l'est. De le ressortir du vallon.

Un intervenant - Il n'y avait pas une proposition, si je puis me permettre, entre le circuit Paul Ricard et la zone industrielle ?

Nicolas ALLA - Tout à fait. Dans les fuseaux que l'on avait regardés dans ce que l'on appelle la zone d'étude. Je vais la remettre. Vous vous souvenez, ce qui n'est pas grisé, c'est ce que l'on a appelé dans les séances précédentes la zone d'étude préférentielle. Je réponds à la question qui est posée. Ce qui est non grisé, qui est en cartographie visible, c'est ce que l'on appelle la zone d'étude préférentielle, donc c'est la zone dans laquelle on a cherché des fuseaux de passage, pour différentes raisons, qui peuvent être soit qu'à l'extérieur de la zone on a des sensibilités très fortes - ce qui peut être le cas ici matérialisé par l'autoroute - ou on s'éloigne terriblement du tracé.

Dans la proposition qui est faite de venir mordre un peu plus ici, on va le regarder. Séance tenante l'autre jour, je ne connaissais pas l'état de protection. Mais on va le regarder, sachant que le principe qu'on avait nous ici…

Un intervenant - Vous passez derrière le Rocher de l'Aigle.

Nicolas ALLA - Je ne pense pas que Monsieur le Maire aille si loin que ça. Je pense que lui, c'était un éloignement, mais il faut mettre au regard que si nous, on s'est mis là, c'est qu'on voulait être caché dans le vallon. Ça veut dire que repousser plus au nord, ça veut dire remonter dans la pente.

Brouhaha.

Valentin GIES - Il faut étudier le tracé qui remonte.

Joseph FABRIS - Monsieur Alla S'il vous plaît. Je n'ai pas encore ouvert la bouche depuis trois heures. Je voudrais que vous fassiez un peu un zoom sur ce que vous venez d'expliquer, lorsque vous dites : on va voir un petit plus au nord. J'entends de ce côté-là dire : est-ce qu'on ne peut pas remonter un petit peu plus au nord ? Il faut que vous éclairiez un petit peu.

Nicolas ALLA - Là, je me positionne mer dans le dos, et je regarde au nord.

Joseph FABRIS - Ça ressemble étrangement à des gens qui veulent envoyer un fuseau ailleurs que chez eux.

Brouhaha

Joseph FABRIS - Je vous lirai quelque chose que j'ai préparé tout à l'heure. Je suis quand même profondément déçu à vous écouter les gens de Sanary depuis trois heures, de voir la tournure que sont en train de prendre les évènements. C'est-à-dire que vous êtes tout simplement en train de dire : nous n'en voulons pas à Sanary…

Brouhaha [On n'en veut pas du tout ! Nous sommes opposés à tous les scénarios !]

Joseph FABRIS - Je voudrais prendre la parole.

Olivier COUVRET - J'ai demandé un micro il y a 20 minutes !

Jacques MICHEL - Je crois que vous avez assez parlé Monsieur.

Brouhaha.

Joseph FABRIS - Donc je me présente. Je m'appelle Monsieur Fabris, je suis conseiller municipal à Signes.

Brouhaha

Je vous ai laissé parler, mais je vous écoute. Mais c'est normal.

Ecoutez-moi avant de parler. D'abord vous m'écoutez, et puis après, si vous voulez me huer, vous le ferez. D'accord ? Voilà ce que je voulais vous dire.

A l'évidence, cette réunion de travail dans le cadre de la concertation apparaît comme une réunion de contestation, ce qui tout de même dénote un intérêt croissant pour ce projet et un besoin fort d'expression démocratique. Le silence observé lors du débat public par un grand nombre d'habitants de Toulon et de la région toulonnaise a été interprété par Réseau Ferré de France comme étant une approbation à l'opportunité de ce projet.

Ce fut à l'évidence une grave erreur, qui pourrait s'avérer plus tard lourde de conséquence. Mais peut-être qu'à ce moment-là, l'importance qui aurait dû être portée à ce projet n'a pas été ressentie par le plus grand nombre.

Il est aujourd'hui de votre devoir, Messieurs de RFF, de constater et de faire remonter au COTER et au COPIL qui doivent *in fine* prendre la décision du choix du tracé que la contestation est grandissante et risque de prendre des proportions jusqu'à ce jour jamais atteintes.

Applaudissements

Il vous appartient de dire enfin avec force, mais surtout parce que ne pas le faire serait le signe d'une inconscience et d'une obstination certaines de votre part à vouloir imposer aux habitants de l'ouest toulonnais ce dont ils ne veulent probablement pas, surtout pas en l'état actuel des propositions qui leur sont faites.

C'est tout ce que j'avais à dire.

Applaudissements.

Didier CADE - Je vois qu'on est tous unis, c'est beau. On se rend compte qu'il y a un problème sur la concertation, on en a parlé au début. Il y a un problème aussi de captation des informations par certains élus semble-t-il au départ de l'affaire, décidés à se rebeller aujourd'hui, réveillés par les mouvements de la base, et par une information tardive des fuseaux qui ont été présentés.

Le travail du groupe a oublié les directives de Monsieur Borloo et de Monsieur Falco en 2009, qui répondaient à des interviews.

Moi je vous rejoins. Ces tracés qui passent au milieu des habitations, au milieu des vignes, que ce soit le Bandol ou les Côtes de Provence, 1 500 hectares de vignes. 10 % de la surface du département est agricole. Pourquoi vient-on à chaque fois impacter ces zones ?

Applaudissements

Nicolas ALLA - Une réponse à la question de Monsieur Fabris de tout à l'heure. On a cette vue-là. Ça a été évoqué en réunion à Sanary. Le décalage vers le nord, donc on voit effectivement que ça conduira à monter sur le relief. Comme le disait mon collègue, on risque après d'avoir des problèmes de pente. C'est-à-dire qu'on est déjà en descente maximale en descente vers Toulon. Si on monte…

Brouhaha

Pour finir assez rapidement, donc je vais activer.

Michel LIEUTAUD - Attendez. J'ai une question sur la sortie du tunnel.

Jacques MICHEL - Monsieur Gies avait demandé la parole.

Valentin GIES - Est-ce que vous pourriez nous présenter l'intégralité des faisceaux qui restent ?

Brouhaha [Non !]

Michel LIEUTAUD - Je vous signale qu'à la sortie du tunnel du Gros Cerveau, il y a une chapelle romane qui est construite sur un temple romain, documentée par des études archéologiques qui datent de plusieurs dizaines d'années. C'est une première chose.

Et la deuxième chose, c'est qu'il y a des orchidées endémiques à cet endroit-là.

Valentin GIES - Est-ce qu'il est possible d'avoir la carte avec tous les tracés ?

Nicolas ALLA - Je les ai tous mis à l'écran. Vous retrouvez les deux qui sont sur le bord du plateau de Signes et qui vont soit à Toulon Centre par les tunnels que l'on a vus tout à l'heure, soit en tunnel dans le cas où on a une gare à La Seyne, qui viennent s'enfiler ici. Donc on a les points d'entrée au même endroit, on a des traversées en tunnel. Donc ici, c'est sous le Croupatier, ici c'est plus délicat, c'est dans la zone des Gorges d'Ollioules.

Et on retrouve la troisième famille de fuseaux qui est celle qui longe l'autoroute et qui fait l'objet de tant d'oppositions.

Pour essayer d'avancer comme on l'a fait côté est, est-ce que je brusque les participants en disant que l'on a de très nombreuses et très fortes oppositions, que là on a des oppositions très fortes, mais qu'elles sont éventuellement moindres ?

Brouhaha [Non, c'est faux !]

Marie-Christine ROBIN - Tout est en aérien. Ça contredit ce qui doit être fait. Je ne suis pas d'accord.

Michel LIEUTAUD - Ne faites pas dire à l'assemblée ce qu'elle ne dit pas.

Nicolas ALLA - On enregistre bien votre opposition très forte au projet globalement. Je vous rappelle le rôle…

Brouhaha

Je parle aux Toulon Ouest globalement.

Brouhaha [On n'en veut pas non plus !]

Je vous rappelle le rôle de notre groupe et de la concertation. On va faire remonter vos oppositions. Ce qu'il faut aussi, c'est que les décideurs vont prendre à un moment donné des décisions, qu'il faut éclairer par la concertation. C'est-à-dire qu'il vaut mieux que les décisions

soient prises en ayant pris vos points de vue et vos positions sur les différents fuseaux, plutôt que les décisions soient prises dans le brouillard le plus total.

Brouhaha [C'est de la manipulation !]

Michel LIEUTAUD - Ne nous faites pas jouer le rôle de kapo ! Que les décideurs prennent leurs responsabilités. Il y a des élections, nous verrons comment ça se passera. Mais ne comptez-pas sur nous pour que nous disions nous sommes d'accord sur le 3, le 1, le 2. Pas du tout.

Applaudissements et brouhaha.

Hervé VIGON - Le consensus, il est là : on n'en veut pas. On peut voter une motion là-dessus !

Valentin GIES - Est-ce qu'on peut avoir un peu de calme s'il vous plaît ? Simplement, je voudrais mentionner qu'il manque quand même un fuseau sur cette carte. Il manque un fuseau pour une simple et bonne raison. Il manque un fuseau parce que là, on a 5 fuseaux. Mais que si la LGV ne se fait pas, il y aura un sixième fuseau qui est le fuseau 0. On en a parlé tout à l'heure. C'est le fuseau… et je demande que dès à présent il soit inscrit sur les cartes RFF. Je comprends qu'il y ait des gens qui ne veulent pas qu'un golf soit impacté. Je comprends qu'il y ait des gens qui ne veulent pas qu'un 5 étoiles soit impacté par une ligne TGV.

Brouhaha

Valentin GIES - Attendez !

Joseph FABRIS - C'est honteux ce que vous êtes en train de dire !

Brouhaha et sifflets.

Valentin GIES - Laissez-moi finir.

Michel LIEUTAUD - Nous avons écouté le conseiller municipal de Signes qui n'est pas concerné par le projet…

Jean-Pierre MALASPINA - Et pourquoi il n'est pas concerné par le projet ?

Jacques MICHEL - S'il vous plaît, on laisse finir Monsieur Gies, et on ne s'emporte pas.

Valentin GIES - Simplement, ce que je voulais dire, c'est que oui, il y a un impact sur les différents tracés. Simplement, on le voit sur cette carte-là, l'impact n'est pas le même qu'on traverse la Cadière-d'Azur, Le Beausset, Sanary. Et puis en plus qui fait une boucle entre La Seyne-sur-Mer, un « S » à un endroit où il va falloir élargir la ligne, où c'est impossible quasiment d'élargir la ligne, entre La Seyne-sur-Mer et Toulon.

L'impact n'est pas le même quand on considère le tracé qui passe au-dessus de Sainte-Anne d'Evenos, qui est une ânerie. Est-ce qu'on a déjà vu un tracé LGV qui va vers l'est revenir vers l'ouest ? Ils l'ont fait. C'est une ânerie. Oui, je le dis. Et je vous l'ai déjà dit lors des réunions précédentes. Le tracé 1, le tracé 3, le tracé 5, sont des ânerie.

Brouhaha

Mais attendez s'il vous plaît ! Simplement, je voudrais dire qu'il reste les deux tracés qui passent par le dessus. Oui, ils ont un impact. C'est vrai. Mais si ces tracés ne se font pas, vous, tous les gens qui défendent ce tracé, j'aimerais que vous alliez expliquer aux gens de La Seyne, de Sanary, de Bandol, de Saint-Cyr, là où il va falloir élargir à quatre voies…

Brouhaha [Non, c'est faux !]

Valentin GIES - Donc ça veut dire qu'on va supprimer les TGV entre Toulon et Marseille ! S'il vous plaît. Comment est-ce que vous voulez permettre sur la ligne existante aujourd'hui d'avoir 8 TER à l'heure ? En plus des TGV ? C'est impossible. Tout le monde s'en rend compte.

Or, on est dans la huitième agglo de France. On a 500 000 personnes qui vivent dans l'agglo, plus tous les gens qui vivent dans les villages à côté. On se retrouve aujourd'hui, il faut quand même le dire… Parce que le pouvoir politique, la politique qui a été menée dans le Var et notamment dans l'agglomération toulonnaise fait qu'aujourd'hui on a 100 000 emplois de moins que sur une agglomération de taille comparable comme Nantes. Et simplement, on ne peut pas se déplacer dans cette agglomération. Vous prenez le TER…

Brouhaha [C'est faux !]

Jacques MICHEL - S'il vous plaît. Laissez Monsieur Gies exposer son point de vue.

Olivier COUVRET - En région parisienne, avec une ligne, que ce soit la banlieue ouest, que ce soit la banlieue est, on fait migrer des millions de personnes sur une ligne. Il n'y a aucun problème.

Valentin GIES - Mais on n'a jamais vu un TGV passer sur le RER B ou le RER A. C'est une connerie ! Arrêtez de dire n'importe quoi. Les trains roulent tous à la même vitesse.

Jacques MICHEL - Monsieur, est-ce que vous pouvez attendre la fin de l'intervention de Monsieur ?

Olivier COUVRET - Je ne sais pas.

Jacques MICHEL - Si vous ne savez pas, vous sortez !

Valentin GIES - Simplement, la vérité, c'est que pour avoir une véritable desserte cadencée à haut débit, on ne fera pas passer les TER sur la même ligne que la LGV. Et ça, il faut que tout le monde le comprenne.

Donc OK, on rejette les 5 tracés, mais il faut que les gens - dont beaucoup font partie - qui veulent rejeter les 5 tracés, se disent : le tracé du bord de mer élargi à quatre voies, on va faire sauter des immeubles…

Brouhaha

Valentin GIES - Mais si. C'est la vérité.

Brouhaha

Valentin GIES - Attendez. Ne vous interpellez pas. Simplement, des études ont été faites là-dessus, entre Sanary et La Pauline. Vous pourrez me confirmer. Une étude a été faite à la demande de la Région, par RFF. Elle conclut juste entre La Seyne et Toulon à ce qu'il faut faire sauter plusieurs bâtiments majeurs. Il faut faire sauter de nombreux pavillons. Et ça va être partout pareil. Imaginez, la ligne passe en bord de mer. Imaginez le coût.

Brouhaha

Valentin GIES - Simplement, posons-nous la question objectivement. Aujourd'hui, est-ce que le tracé qui est le tracé du dessus, peut-être qu'il faut le repousser un petit peu, certainement qu'il faut faire un tunnel au niveau du sud de Cuges pour éviter d'impacter les pavillons. On est d'accord là-dessus. Il y a des modalités. Je pense qu'il y a des choses sur lesquelles il peut y avoir une marge de négociation. Mais simplement, ce que je voudrais vous dire, c'est que peut-être que ce tracé qui est au-dessus, il vaut mieux que le quadruplement de la voie de la mer. Et j'aimerais que l'on se pose cette question dans ces termes-là. Parce que le non à tout, c'est le oui sur le bord de mer. Et les gens qui portent le non à tout il faut qu'ils assument le oui aux quatre voies sur le bord de mer.

Je vous remercie.

Applaudissements et brouhaha.

Jacques MICHEL - On ne vous a pas donné la parole. Vous ne la prenez pas. Déjà que vous vous êtes invité, si vous continuez, je vous fais sortir.

Brouhaha.

Jean RAIMOND - On n'a pas fait les présentations, vous n'êtes pas le médiateur.

Brouhaha

Jacques MICHEL - Le but est que j'essaye de faire en sorte que dans la réunion, chacun puisse…

Jean RAIMOND - C'est de la communication. Il représente qui ?

Jacques MICHEL - Je ne fais pas de la communication Monsieur !

Brouhaha

Frédéric ROUX - Je voudrais que l'on acte que le groupe de travail n'a pas pu travailler.

Nicolas ALLA - Avant de passer la parole, j'en profite pour faire un point d'organisation pour la séance prochaine. Par égard pour les gens qui se sont inscrits au groupe, on sera draconien sur l'entrée la semaine prochaine. On vous demandera d'être un représentant par entité. On l'avait mis sur l'invitation.

Brouhaha [Qu'est-ce qu'une entité ?]

Michel LIEUTAUD - Est-ce que 4 000 signatures ça suffit ?

Frédéric ROUX - Il faut aussi que ce soient les gens qui travaillent depuis le début !

Brouhaha et sifflets.

Nicolas ALLA - On n'est pas dans une assemblée où nous votons. Donc le nombre de représentants, que vous soyez 10, 100 ou 1 000, c'est exactement pareil. Le but est que chaque entité puisse porter sa parole. Il est impératif que chaque entité soit présente. Il est impératif qu'il y ait un porte-parole pour chaque entité, pour chaque point de vue.

Une entité, c'est une association, une commune, une communauté de commune, la Chambre d'agriculture, la Chambre de commerce, c'est un CIQ…

Michel LIEUTAUD - Y compris les entités qui ne se sont pas inscrites au mois de septembre ?

Brouhaha [Et oui !]

Nicolas ALLA - La charte de la concertation ne met aucune limite au nombre. Ce que je prescris ici, c'est simplement un problème de confort de débat et de capacité. Ce n'est pas un problème de salle. On peut louer des salles de 300 personnes, il n'y a aucun souci.

On a aujourd'hui une qualité d'échange qui est absolument déplorable par rapport aux groupes que l'on a menés avant. Donc là, par égard aux gens qui ont pris leur après-midi de congé, je me dois de leur garantir une qualité de débat que je n'ai pas aujourd'hui. Je ne souhaite pas récidiver. Donc pour la prochaine fois, dans chaque association, commune, groupe, voyez-vous avant la réunion prochaine et désignez un représentant. Tout le monde a le droit de parole, mais qu'on soit… On avait dit 30 ou 40. L'autre fois, on a fait une réunion à 67, on a su faire. Donc je dirais que 70 personnes me semblent être un maximum.

Parce qu'après, je ne sais pas vous, mais moi je sors épuisé ce soir, et avec un panier qui est vraiment vide.

Michel LIEUTAUD - Mais il faut quand même répondre au problème de la représentativité Monsieur Alla.

Nicolas ALLA - Je vous l'ai dit. La représentativité, c'est tout le monde est admis. Monsieur Lieutaud, tout le monde est admis, à condition que chaque entité vienne à une personne au lieu de venir à trois ou quatre. On divisera déjà le nombre par trois.

Jacques MICHEL - Ce qui est important, c'est d'apporter un point de vue. Ce n'est pas le nombre de personnes.

Nicolas ALLA - Il n'y a pas de vote à la fin. Ni d'applaudimètre.

Michel LIEUTAUD - Il vaut mieux que les gens puissent entrer plutôt qu'ils soient en masse dehors.

Jacques MICHEL - Monsieur Lieutaud je vous prie, on va laisser parler Monsieur qui n'a pas encore dit un mot.

Jean-Luc GRANET - Oui, merci. Jean-Luc Granet, adjoint au Maire de Sanary-sur-Mer. On m'a demandé de préciser la position de Monsieur le Maire, qui finalement n'est pas du tout éloignée de celle des différentes associations qui se sont exprimées ce soir, ni de celle de mon collègue, puisqu'on travaille, comme il l'a dit au début, main dans la main sur ce dossier. Ce qui, pour ceux qui connaissent le déroulement des conseils municipaux de Sanary, n'est pas une gageure.

Ça veut dire aussi, on m'a interrogé sur l'implication de Monsieur le Maire, son point de vue. Donc son point de vue est aussi exactement le même. On a proposé lors de la dernière réunion à Sanary, puisque Monsieur Alla insiste pour que nous fassions des propositions. Mais sinon, nous sommes opposés comme les autres à tous ces tracés qui viennent mutiler notre terroir.

Ce que je veux dire c'est qu'il y aura une réunion publique à 18 heures jeudi prochain, au théâtre Galli. Monsieur Alla n'a pas souhaité, mais je le comprends, participer à cette réunion. Ça ne va pas être facile pour nous.

Le théâtre Galli ne contient que 1 000 places. Je pense qu'il y aura beaucoup beaucoup plus de monde. Monsieur le Maire aura la difficulté de répondre aux questions. On n'a pas toutes les réponses aux questions, on en a même peu.

Voilà tout ce que j'ai à dire.

Applaudissements.

Jacques MICHEL - Un point de vue un peu pratique. Il est 18 heures 40, et à 19 heures impérativement, on doit quitter la salle. Donc je vous avertis, à 19 heures on quittera la salle.

Monsieur a demandé la parole. Il y a Monsieur Fabris et puis Monsieur.

Georges BEAUJEUX - Monsieur Alla, vous nous avez présenté le fuseau. Et si je pars de l'ouest pour aller en direction de Marseille… Non, celui du bas. Sur le prolongement en direction de Sanary-Ollioules, la plateforme de roulement que vous voulez implanter aux abords de la voie existante n'est pas conforme à la protection de l'environnement. Vous allez être confrontés à des sols imperméables dans des zones inondables. Votre plateforme risque de créer de lourds préjudices en zone inondable. L'écoulement de la zone de la Reppe ne disposera plus des surfaces nécessaires durant son parcours initial jusqu'à la mer. Vous devez consulter les PPRI, plans de prévention des risques d'inondation. Remettez-vous en mémoire les inondations de Roquebrune-sur-Argens de juin 2010, mais aussi les crues dévastatrices que nous subissons depuis plus de 3 jours. Pour l'avenir, soyez très vigilants sur la matérialisation des futures plateformes de roulement.

Par ailleurs, vous devez tenir compte que la commune de Sanary est traversée d'est en ouest par un gazoduc à une forte pression variant de 25 à 80 mb. Vous passez en plein dessus.

Brouhaha.

Jacques MICHEL - Sur le gazoduc, tu as peut-être une réponse Bernard.

Bernard RIQUE - Non, je n'ai pas de réponse. Mais après, ce n'est pas une impossibilité physique de déplacer un gazoduc. Ce n'est qu'un problème de coût. Quand on regarde, quand on connaît le prix d'un tunnel, le déplacement d'un gazoduc est tout à fait jouable.

Brouhaha

Nicolas ALLA - Encore deux questions, puis après on va clôturer la séance.

Jean-Paul KLEIN - Merci. Donc je m'appelle toujours Jean-Paul Klein, et je suis toujours du Beausset pour l'instant. Je vais compléter ce que disais Valentin Gies. C'était très intéressant. Si on refuse tout, il nous fait le Père Fouettard et il nous dit : vous aurez le scénario 0. Il faut aller plus loin. Moi, j'irai jusqu'au scénario -1. Le scénario 0, tu es en train de l'inventer. Le scénario -1, il existait déjà au début. Ça passait par le centre, ça récupérait un certain nombre de choses par le centre. C'est peut-être ce qui nous pend au nez. Mais moi, ça me ferait bien plaisir.

N'oubliez pas que si on refuse tout, il n'y a pas que les quatre lignes qui vont traverser le viaduc de Bandol.

Applaudissements.

Monsieur CLEMENT - Je suis Monsieur Clément, habitant à Sanary. Je voudrais quand même vous rappeler que la commune de Sanary fait partie des plus grands fleurons internationalement connus, au même titre que Saint-Tropez. On va dévaster l'arrière-pays de Sanary, alors que c'est une grande image de la France aujourd'hui, à l'international comme au national. Donc parmi les principes qui sont là, il y a des principes plus intelligents que de traverser Sanary et l'arrière-pays, et tous les petits quartiers qui bordent la commune et qui en font un des fleurons de la France.

Applaudissements.

Patrice ANGOUSTURES - Juste une chose. On a vu que ça coupait effectivement le territoire du Bandol en AOC. Moi qui travaille toujours plus ou moins dans le tourisme, on a un seul Saint-Tropez au monde. Un peu plus loin, il y a un Cannes, un Monaco. Il y a un territoire de Bandol. Alors c'est petit au regard de la France, si on monte sur un nuage. Le territoire de Bandol, c'est tout petit. L'AOC de Bandol. Alors vous me direz, si vous voulez couper un AOC, vous avez encore Cassis. Vous pouvez le couper aussi. Si Bandol ça fait 12 mètres carrés, Cassis ça n'en fait plus que 6. Effectivement, il n'y en a qu'un au monde. Et on est venu juste le couper ! Je n'espère qu'une chose, c'est qu'ils vous coupent au moins en deux parties égales, qu'on fasse deux coopé de chaque côté.

Rires.

Par pitié, on est seul au monde. Saint Trop'. Il y a d'autres tracés. Il faut réfléchir.

En plus, quand on regarde l'autoroute. Quand on regarde l'autoroute, pour aller à Toulon, il faut quitter le Luc, pour faire une machin… Quand on veut rejoindre Nice à Marseille, vu de ma paroisse, ça fait tirer tout droit. Ça va beaucoup plus vite, d'ailleurs les Marseillais le disent. Moi, quand je prends l'autoroute, je passe par Aix et je tire tout droit.

Je voulais dire seulement ça. Tenons compte du fait que c'est unique au monde. N'y a-t-il pas lieu de ne pas couper en deux nos vins de Bandol ?

Applaudissements et brouhaha.

Jacques MICHEL - Avançons, on n'a plus que 10 minutes devant nous.

Henri DESCHANEL - Henri Deschanel, Saint-Cyr environnement. Monsieur Joël Digo, Président de l'amicale de la Reppe, avait donné un document à la dernière réunion, sur la géologie et surtout l'hydrologie. Il m'a demandé, il n'a pas pu rester jusqu'au bout, il m'a demandé de vous remettre un document complémentaire, qui pourrait être joint au dossier, au verbatim de cette réunion.

Nicolas ALLA - Le dossier précédent, nous l'avons mentionné sur le site internet comme toutes les contributions. Contributions qui amènent des réflexions sur le projet. A la réserve près pour le dossier précédent, puisque c'était un ouvrage qui faisait 284 pages, c'est que quand on l'a fait scanner, et compte tenu de la taille des fichiers, quand vous allez sur le site internet, vous cliquez,

on vous dit que compte tenu de la taille, il est consultable auprès de RFF. C'est la seule exception où on n'a pas mis un fichier complètement en ligne. Parce que c'était un ouvrage de 284 pages.

Celui-ci est plus succinct, donc on le mettra sur le site internet avec toutes les contributions.

Olivier LESAGE - En ce qui me concerne, je passe mon temps de parole pour qu'on arrive s'il vous plaît directement à la conclusion. Ce qui est quand même assez transparent, il faut le reconnaître, c'est que d'habitude, vous écrivez au tableau la conclusion et qu'on peut la commenter. Ce n'est pas que je n'ai pas confiance, mais j'aurais aimé quand même voir ce qui va en sortir.

Nicolas ALLA - Je voulais vous faire deux propositions. Soit je rassemble mon énergie et on le fait comme on l'a toujours fait jusqu'à maintenant, et moi j'aime bien parce que du coup, je sais que c'est conforme à ce que vous souhaitez. C'est très confortable.

Maintenant, si les combattants sont épuisés, je fais une proposition et la séance suivante, en début de séance, on la valide. Moi, je suis plutôt partisan de le faire en séance. Donc si vous en avez le courage, on prend les 20 minutes qu'il faut, et on essaye de faire les phrases qui conviennent.

Patrice ANGOUSTURES - Vous avez raison, c'est à chaud qu'il faut le faire.

Nicolas ALLA - Je vois des gens plein d'énergie. Donc je rassemble mon énergie et on le fait.

Joseph FABRIS - Juste une dernière intervention de ma part. Une dernière intervention. Elle sera brève, mais je pense qu'elle sera assez explicative.

Si nous reprenons vos propositions, vous avez bien, on ne va pas se répéter éternellement, vous voyez bien qu'il y a une forte opposition à toute sorte… Il y a un refus total. Il y a un refus total pourquoi ? Parce qu'entre une proposition d'un tracé au sud qui impacterait et le Bandol et les villes du bord de mer, et une proposition au nord dont certains laissent à penser qu'au nord il n'y a qu'un golf et qu'un hôtel 5 étoiles… C'est inacceptable Monsieur Alla. Il y a d'autres solutions. Vous pouvez envisager d'autres choses. Rendez-vous sur les lieux. J'y vis, j'y habite. Je vous répète bien que je ne suis pas concerné. Ma maison n'est pas menacée. Mais je connais les lieux. Je vous l'ai dit à plusieurs reprises. Ça fait plusieurs fois que je préconise, dans l'hypothèse où on ne peut pas faire autrement, un tracé un petit peu plus au sud de la Nationale 8. Ce qui ne veut pas dire d'aller dans le Bandol, ce qui ne veut pas dire d'aller sur le Beausset, ce qui ne veut pas dire d'aller sur la Cadière. Un petit peu plus au sud.

Alors il est certain, comme je l'ai déjà dit dans une réunion à Aubagne ou ailleurs, lorsqu'on se met le dos face à la mer et qu'on regarde ces montagnes, évidemment, on risque de voir une saignée puisque quelqu'un - je ne sais pas si c'est toi Jean-Pierre qui m'a envoyé le tracé… il faudra que tu m'expliques pourquoi il ne faut pas que je prenne les choses au second degré. Tu m'expliqueras, parce que je n'ai pas bien compris.

Jean-Pierre MALASPINA - Parce qu'il a fait une plaisanterie en disant…

Joseph FABRIS - Non, Valentin ne fait pas de plaisanterie. Attendez non, je suis sérieux. Valentin s'exprimait il y a quelques semaines en disant : il y a une possibilité de faire passer la LGV entre le circuit Paul Ricard et la zone d'entreprises de Signes. Faux Valentin ! Faux, faux, faux. On vous l'a déjà signalé. Ça se côtoie. C'est limitrophe. Il y a une zone d'activité où bossent 2 000 personnes. Une zone d'activité qui va encore s'étendre d'ici à 2012 pour créer de l'emploi. Il y aura encore 200 ou 300 personnes de plus. Il y a des lotissements, il y a des habitations, et c'est cela que vous proposez, de venir un petit peu plus au nord. Alors qu'un petit plus au sud du circuit Paul Ricard, on ne touche ni les habitations, j'habite là-haut, donc je connais très bien les lieux. J'habite à Signes depuis 42 ans. On ne touche pas les 1 500 habitants qui sont en bordure du camp. On ne touche ni le circuit, ni l'aérodrome, ni rien. Un petit peu plus au sud.

Brouhaha.

Joseph FABRIS - Ce n'est pas à nous de vous proposer un tracé. Mais si vous voulez que nous penchions vers une acceptation, proposez quelque chose qui soit moins destructeur, et qui tienne un peu plus compte de l'environnement humain. Je l'ai dit et je le répète, et je le redirai aussi longtemps que vous m'accepterez dans vos réunions.

Merci.

Applaudissements.

Nicolas ALLA - Je propose justement…

Georges BEAUJEUX - Vous l'avez la solution. Vous reprenez en compte le tracé nord Var.

Brouhaha

Nicolas ALLA - Je vous propose le plan que l'on a utilisé dans les sessions précédentes. On avait articulé ça en points de convergence relevés. Encore une fois, ce ne sont pas des points de convergence entre vous, et nous maîtrise d'ouvrage. Rassurez-vous. Ce sont des points de convergence dans le groupe.

Le deuxième… On peut ensuite mettre dans un deuxième groupe de proposition : propositions des acteurs ayant nourri les échanges. Donc là, typiquement, on pourra inscrire ici la proposition de Monsieur Fabris du décalage plus au sud.

Brouhaha

Michel LIEUTAUD - C'est une personne !

Nicolas ALLA - Attendez ! Précisément, les trois rubriques qui sont là servent à ça. C'est-à-dire que la première rubrique, ce sont des points sur lesquels vous êtes à peu près tous d'accord. La rubrique numéro 2, qui est pudiquement intitulée « propositions des acteurs », je vais le dire en clair, on met toutes les propositions, y compris celles où vous vous êtes foutus sur la gueule.

La première c'est tout le monde à peu près d'accord, la deuxième on fait une liste à la Prévert de toutes les propositions. Mais bien entendu, elles ont généré du désaccord puisqu'elles ne sont pas dans la première rubrique.

Frédéric ROUX - Y compris celles qui n'ont pas pu être présentées.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Et la dernière rubrique, ce sont des demandes d'études. C'est quand vous nous dites à tel endroit, ce n'est pas clair, étudiez la gare en tranchée… C'est là que l'on va noter les demandes d'études. Je vous propose peut-être le plus simple, c'est de commencer par ce que vous voulez, moi j'irais bien commencer par les propositions d'acteurs ayant nourri les échanges. Je pose le micro mais je vous écoute.

Frédéric ROUX - Retirer le fuseau dans la plaine de Solliès.

Brouhaha

Jean-Pierre MALASPINA - Je rêve ! On est au groupe de travail Est ou Ouest ?

Frédéric ROUX - Les deux. Solliès-Pont fait partie du groupe de travail.

Nicolas ALLA - Est-ce qu'on peut finir la phrase ?

Frédéric ROUX - Deuxièmement, passer sous le Gapeau. Ça a été demandé par le Maire de La Crau. Et par le Maire de Solliès-Pont.

Olivier LESAGE - Et le Maire de La Farlède.

Frédéric ROUX - Je dis qu'ils l'ont demandé. Monsieur le Maire de Solliès-Pont demande de retirer le fuseau de passage dans la plaine. Monsieur le Maire de La Crau et Monsieur le Maire de Solliès-Pont demandent que le Gapeau soit traversé par en dessous.

Brouhaha

Non mais attend ! Que ce ne soit pas une bonne solution : c'est ce qu'ils ont demandé.

Nicolas ALLA - Est-ce que je peux mettre « demande que soit étudié le passage » ?

Frédéric ROUX - Ou ont une préférence pour le passage sous le Gapeau. Je les ai bien entendus puisque je les représente. En préférence le passage sous le Gapeau.

Michel LIEUTAUD - Je suis navré, mais ce n'est pas ce que Monsieur le Maire de Solliès-Pont a demandé. Il n'a pas demandé que l'on étudie. Il a demandé que ça passe dessous, sinon il refuse.

Brouhaha.

Frédéric ROUX - Attendez, je suis son représentant. Je sais ce qu'il a dit.

Nicolas ALLA - Je lis ce qui est écrit. « Monsieur le Maire de La Crau et Monsieur le Maire de Solliès-Pont ont demandé le passage sous le Gapeau par opposition au passage en viaduc ».

André GILLET - Non. Demande un passage sous le Gapeau, en souterrain.

Brouhaha

Frédéric ROUX - C'est bon pour la partie ouest.

Nicolas ALLA - Avant que je ne l'oublie, je parle sous le contrôle du représentant de la commune de Sanary. Est-ce qu'on note ici la demande de Monsieur le Maire qui était de regarder pour décaler le fuseau nord Beausset encore plus au nord et plus à l'est ?

Brouhaha

Patrice ANGOUSTURES - Ne lui faites pas dire ce qu'il n'a pas dit !

Nicolas ALLA - Est-ce que quelqu'un a la date, parce que je vais mettre « hors séance ».

Olivier LESAGE - C'est étonnant de voir le nom de quelqu'un qui n'est pas là.

Nicolas ALLA - Je ne vais pas mettre « Monsieur le Maire », je vais mettre « la commune de Sanary » puisqu'il y a un représentant.

Michel LIEUTAUD - Si Monsieur Granet parle au nom de la commune, il faut mettre « la commune », ou « la Ville de Sanary ». Maintenant, si Monsieur Granet ne parle pas au nom de la commune, c'est Monsieur Granet.

Jean-Luc GRANET - Je parle au nom de la commune, sinon je ne serais pas venu.

Georges BEAUJEUX - C'est le refus des quatre scénarios.

Nicolas ALLA - J'en suis là à dire ce que Monsieur le Maire nous a demandé l'autre jour. Il nous a demandé d'étudier un décalage du fuseau.

Brouhaha [C'est la synthèse d'aujourd'hui !]

Olivier LESAGE - On s'en fout. On fait la synthèse d'aujourd'hui !

Patrice ANGOUSTURES - C'est la journée d'aujourd'hui bon Dieu de bois. Ça, ça reflète la journée d'aujourd'hui, pas avant.

Jean-Luc GRANET - La position du Maire de Sanary, je vous l'ai dit. La ligne LGV pour notre terroir de l'Est varois n'a aucun intérêt. Il faut l'écrire. Toutefois, vous avez insisté pour qu'on fasse des propositions. Donc le tracé qui selon nous impacte le moins les populations, *et cætera*…

Brouhaha

Nicolas ALLA - Je vous propose une formulation que l'on a déjà utilisée notamment en groupe viticulture, c'est « sans que cette phrase soit une caution ni au projet ni au dispositif de concertation », et on continue la phrase. C'est-à-dire que ce n'est pas parce que vous donnez une préférence que vous cautionnez le projet ou les fuseaux. On commence comme ça.

Brouhaha [On fait parler quelqu'un qui n'est pas là !]

Nicolas ALLA - C'est ça que j'aimerais retranscrire puisque formellement, Monsieur le Maire m'a demandé de prendre en compte cette demande.

Christian KALAC - Il a demandé de le décaler, de passer sous le circuit, de redescendre un peu sur la droite.

Brouhaha.

Christian KALAC - Il a demandé de le décaler légèrement plus au nord et légèrement plus à l'est pour éviter que cette ligne soit aérienne. Ce serait complètement souterrain, ça ne passe pas du tout en aérien. Il n'y aurait pas d'impact visuel.

Brouhaha.

Christian KALAC - Dans les Alpes-Maritimes, il n'y a que des tunnels. Je ne vois pas pourquoi dans le Var on aurait de l'aérien.

Michel LIEUTAUD - Il y a deux positions. Il y a celle de la ville de Sanary, et puis il y a celle des gens qui se sont exprimés dans cette salle. Ce sont bien deux choses différentes.

En ce qui concerne les expressions qui se sont faites dans cette salle, voilà ce que je propose : à l'unanimité, les fuseaux des métropoles sud sont rejetés entre Cuges et Toulon.

Brouhaha [Non ! A la majorité !] Applaudissements

Nicolas ALLA - Sur le fond, vous pouvez dire ce que vous voulez. Je souhaiterais que l'on ait une rédaction sereine. Ce n'est pas parce qu'on crie que la phrase passera mieux. Encore une fois, on n'est pas à voter. On dit des phrases sereinement, en plus ça me permet d'écouter et d'écrire, sinon je n'y arrive plus.

Michel LIEUTAUD - Ça tient compte des remarques qui ont été faites. Je propose « à la quasi-unanimité ».

Nicolas ALLA - Je vous demande deux minutes. Je voudrais terminer la phrase sur Sanary parce que je n'arrive pas à la pondre. Je l'évacue, et on passe ensuite à un point de vue plus général.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - Les gens de Sanary peuvent-ils m'aider à rédiger ?

Olivier THOMAS - Est-ce que vous avez noté que les associations de Sanary qui sont représentées sont contre ?

Michel LIEUTAUD - Nous avons commencé à deux heures et quart. Le représentant de la Ville de Sanary a parlé deux minutes à la fin de la séance, et puis on veut faire une phrase qui devrait refléter les débats ?

Nicolas ALLA - Ne serait-ce que parce que c'est le Maire de la commune, donc jusqu'à preuve du contraire, il représente les habitants.

Un intervenant - Ce n'est pas le Maire.

Nicolas ALLA - Non excusez-moi, c'est le Maire adjoint. Ce qui est à peu près pareil pour moi.

Jean-Luc GRANET - Ce que j'ai dit, c'est que notre point de vue est quasiment le même que les différentes associations de Sanary qui se sont exprimées. Je n'ai pas dit autre chose. Je n'allais pas répéter tout ce que vous aviez dit.

Michel LIEUTAUD - Ça apporte des nuisances à la commune. Dites-le !

Jacques MICHEL - S'il vous plaît, on va faire rapidement, parce qu'il est déjà 19 heures 05 et que ça devrait faire 5 minutes qu'on aurait dû quitter les lieux. On va faire une rédaction rapide et on la validera au début de la prochaine réunion.

Brouhaha.

Jacques MICHEL - On a fait pareil dans les deux premières sessions, et ça s'est très bien passé. Pardon Monsieur, excusez-moi, je ne vous coupe pas. Les dernières fois, on a fait ce processus, et on peut vous garantir - et je crois que tous ceux qui ont participé aux deux premières réunions peuvent le garantir avec moi - les comptes rendus qui ont été modifiés en deuxième réunion ont été exactement présentés au comité territorial, comme ils ont été corrigés.

Alors ne croyez pas que nous sommes de mauvaise foi.

Brouhaha

Jacques MICHEL - Laissons finir cette phrase sur Sanary.

Jean-Luc GRANET - Si vous permettez aussi de préciser : quand vous écrivez que le projet n'apporte rien, il n'apporte que des nuisances pour notre commune.

Joseph FABRIS - Il y a quelque chose que je ne comprends pas. Ça m'étonnerait que Ferdinand Bernhard ait proposé un truc comme ça. Vous êtes la commune la plus éloignée par rapport au tracé nord, et vous proposez de le remonter encore plus au nord ! Vous ne pouvez pas mentionner un truc comme ça. Je m'oppose formellement à ça, au nom de ma commune.

Brouhaha.

Jacques MICHEL - On ne va pas recommencer la réunion. Je vous propose que l'on ne fasse pas de compte-rendu. Bonsoir messieurs et à bientôt.

Brouhaha

Jacques MICHEL - Je vous rappelle que la concertation ne se déroule pas aujourd'hui.

Brouhaha.

Nicolas ALLA - S'il vous plaît, dernière phrase. Je n'entends rien, vous parlez tous à la fois. Je vous fais une proposition. Les deux premiers paragraphes, on a réussi à les écrire. La troisième phrase que je mets c'est qu'il n'y a pas de consensus sur le relevé de conclusions pour toute la suite. Et on en reste là.

Brouhaha

Jacques MICHEL - On ne peut rien faire dans cette atmosphère.

On n'a jamais dit qu'on n'allait pas l'écrire, mais vous êtes tous en train d'hurler. Comment voulez-vous avancer ?

Brouhaha

Jacques MICHEL - Je vous propose que Monsieur Lieutaud s'approche de Monsieur Nicolas Alla et lui donne la phrase qui le concerne. Il y a peut-être deux ou trois autres personnes… Que ceux qui ont quelque chose de précis le propose à Monsieur Alla. On validera ceci en prochaine réunion.

Je regrette de le dire, mais à la prochaine réunion, je pense que le filtrage sera plus fort. Bonne soirée.

La séance est levée à 19 heures 15.

Document rédigé avec le concours de la société Ubiqus
Tél. 01.44.14.15.16 – http://www.ubiqus.fr – infofrance@ubiqus.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