

SOMMAIRE

1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL	6
2. LES SCÉNARIOS.....	11

Participants :

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

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

MICHEL Jacques, RFF

RIQUE Bernard, RFF, Pôle Etudes Techniques

ARMAND Marius, Signes Protection Environnement

AUDRA Anne-Cécile, Chambre d'agriculture du Var

BACCINO Alain, Président de la Chambre d'agriculture du Var

BERNARD René, Syndicat des Côtes de Provence

CHESNAUD Claude, Président des Amis du vieux Revest et de l'association Loisirs et culture

CHEVRIER Jacques

COROT Didier, Géographe paysagiste, ancien membre de la CPDP

DESCHANEL Henri, Président de l'association Saint-Cyr Environnement

DIAMANTE Jean-Marc, Association de défense de l'environnement pierrefeucaïn et des communes environnantes

FABRIS Joseph, Conseiller municipal délégué à l'environnement, Commune de Signes

FRANCESCHI Maurice, Association Toulon Var Déplacements, pour la défense des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun de l'agglomération toulonnaise et de l'ensemble du Var

GARRON André, Maire de Solliès-Pont

GIES Valentin, Président de Toulon @venir et du groupe de réflexion varois sur la LGV

GILLET André, particulier, ancien Directeur général des services techniques de la Ville de Toulon, et conseiller auprès du Maire Falco à TPM

GONTIER Robert, Conseil général du Var

GRANDCHAMPS Christiane, Présidente de l'association de défense du Plan de la Garde

GROS Michèle, Viticultrice, représentant la Confédération paysanne

HILY Guy, Responsable SCOT Cœur du Var et aménagement du territoire Cœur du Var

JADAULT Patrice, INAO

JALLIFFIER-VERNE Eric, Adjoint au Maire d'Ollioules

LAVILLE Pierre, Président de l'association « les amis de la presqu'île de Giens » et géologue

LEGUAY Marcel, Maire d'Evenos

LESAGE Linda, La Valette

LESAGE Olivier, Président de Stop TGV Coudon.

MACHE Henri, Association de défense du Plan de la Garde

MALASPINA Jean-Pierre, Délégué de la FNAUT pour l'agglomération toulonnaise

MATTEODO Jacques, Ingénieur électronique en retraite

MEZGER Cécile, Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise
NIRONI Bernard, Mairie de La Garde
PARCINEAU Sylvie, Chambre de commerce et d'industrie du Var
PARROT Adrien, Institut National de l'Origine et de la Qualité – INAO
PUVEREL Gérard, Adjoint à la Mairie de La Farlède
RAIMOND Jean, Solliès-Pont Avenir
REAU Simone, Stop TGV Coudon
ROUX Frédéric, Carnoules
SAUVAN Marcel, GIR Maralpin
SIMON Christian, Maire de La Crau, Président de la commission agriculture à TPM

Sont remis aux participants:

- *Kit du concertant contenant :*
 - *plaquette projet ;*
 - *concertation (fiche concertation et charte de la concertation) ;*
 - *processus de sélection des scénarios (synoptique de la méthodologie de choix des scénarios ; note méthodologique « processus de sélection des scénarios » ; 5 fiches secteurs ; 20 fiches variantes ; 9 fiches scénarios présentées au COPIL de juillet 2011) ;*
 - *scénarios présentés à la concertation (synoptique des 4 scénarios ; 4 fiches de scénarios retenus par le COPIL de juillet 2011).*
- *Note « le projet sur les territoires – état des lieux, enjeux et objectifs fonctionnels » septembre 2011*
- *Atlas des cartes des sensibilités sur le territoire de Toulon*
- *2 fiches secteurs : « de Toulon » et « Est Var »*

Nicolas ALLA - Notre groupe est assez nombreux. C'est d'ailleurs le plus nombreux des groupes de travail de LGV PACA qui a été formé. On compte à ce jour 51 entités candidates. Ce qui veut dire qu'en termes de présents, on risque d'être 55 ou 60.

Merci de nous accueillir sur votre territoire. On est dans le groupe du secteur de Toulon. On continuera à tourner sur les autres secteurs.

On vous propose cet après-midi de travail en trois temps. On va prendre assez rapidement le temps nécessaire pour bien installer ce groupe de travail. On a eu quelques observations sur la liste d'enregistrement des membres. Ne vous inquiétez pas, rapidement on fera un tour de table, et on vérifiera si les coordonnées sont bonnes. Et ensuite, on commencera réellement les travaux.

Donc je vous rappelle que l'on va se voir jusqu'au mois de décembre. On a notamment 4 séances formelles comme celle-ci qui vont structurer notre travail. On vous propose deux séances sur ce que l'on a appelé les scénarios, deux séances sur les fuseaux, avec au milieu un comité territorial.

Donc ce que je vais faire, c'est laisser la parole à Jacques Michel qui va vous présenter tout ça. Et justement, en termes de présentation, vous avez ici l'équipe projet de RFF : Bernard Couvert, assistant à la maîtrise d'ouvrage générale, s'occupe de toutes les thématiques; Bernard Rique qui est ici, est du pôle technique; Jacques Michel qui nous assiste plus particulièrement pour la concertation et je lui passe d'ailleurs la parole pour qu'il vous présente l'organisation du groupe, jusqu'à ce que l'on démarre ensuite nos travaux sur les scénarios.

1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL

Jacques MICHEL - Bonjour. Si vous voulez bien, on va tout de suite parler de l'installation du groupe de travail et rappeler les règles du jeu qui sont nécessaires lorsque l'on est une assemblée d'une quarantaine de personnes comme aujourd'hui.

Je vous rappelle le dispositif de concertation qui a été élaboré à partir de la charte, qui a été élaborée notamment par plusieurs d'entre vous en tant qu'acteurs en fin d'année dernière et qui a été validée en début d'année par le Comité de Pilotage.

Nous sommes un des dix groupes de travail géographiques, qui a pour but d'avancer dans la définition des scénarios et des fuseaux. Les groupes de travail vont apporter leur concours aux comités territoriaux qui à partir de là donneront une série d'orientations à proposer au comité de pilotage *in fine*. Il y a aussi dans le département deux autres groupes territoriaux : un qui s'appelle Sillon permien, et un qui s'appelle Est Var, dont vous avez déjà certainement entendu parler par ailleurs.

Il y a également dans le Var un groupe thématique qui traite de l'agriculture et de la viticulture, et qui traitera notamment très spécifiquement de tous les impacts, incidences, cas particuliers que peut avoir la construction d'une infrastructure de transport sur ce genre d'activité.

Il y a également un groupe de travail fret qui couvre l'ensemble du territoire PACA et auquel d'autres personnes peuvent se joindre.

La réunion publique, certains d'entre vous y étaient, était la semaine dernière, mercredi, à Hyères, et je pense que vous avez déjà quelques éléments de réflexion sur le projet. Plusieurs d'entre vous aussi ont été rencontrés par Nicolas Alla au cours de ces derniers mois.

Alors les groupes de travail dans la concertation : leur objectif est de débattre des enjeux locaux des études, d'émettre des avis sur les scénarios préférentiels, de donner des éléments sur les fuseaux de passage dans un second temps. Tout ceci dans le cadre des orientations données par

le comité de pilotage. Le comité de pilotage a défini un certain nombre de choses, et on reste dans ce cadre-là. On ne remet pas en cause les éléments d'orientation du comité de pilotage.

Le troisième point est d'étudier ici, par zone géographique, les différentes solutions envisagées, et d'en rechercher éventuellement de nouvelles.

L'objectif de ces réunions est effectivement de proposer par rapport à votre connaissance du territoire, aux projets du territoire, aux spécificités du territoire, des éléments qui permettent d'enrichir les scénarios, de préparer le passage par un fuseau par ici ou par-là.

Les groupes de travail thématiques, c'est un autre objet. C'est ce que je vous disais notamment sur le groupe de travail agriculture viticulture. Ils ont pour but de mutualiser une connaissance sur ces différentes thématiques, de réfléchir sur les options de passage, ce sera fait à un moment, et bien évidemment d'identifier les points à approfondir pour les étapes critiques à venir, c'est-à-dire notamment les étapes d'étude de l'année prochaine.

Le calendrier général de la concertation, la plupart d'entre vous le connaisse. Dans les 4 mois qui viennent, on va avoir 4 sessions de cette réunion du groupe de travail, comme on aura 4 sessions des autres groupes de travail. A mi-chemin, il y aura un comité territorial qui prendra connaissance des remontées, de toutes les informations de tous les groupes de travail. Partant de là, il y aura une deuxième étape qui s'étalera jusqu'à mi-décembre, de manière à, là encore, dans un deuxième comité territorial, repositionner un petit peu le projet en fonction des apports que vous aurez apportés.

Les 4 réunions auront lieu ici, donc ce sera assez simple. Maintenant que vous connaissez l'adresse et les moyens d'accès, ce sera plus facile pour venir.

Les objectifs et quelques règles du jeu. Comme je le disais en préambule, nous sommes une quarantaine, et donc il va falloir être un petit peu organisé. Le cadre de la discussion : c'est bien d'un système ferroviaire global dont on parle. Et ce système ferroviaire global est indissociable du projet de territoire et des enjeux d'aménagement que nous avons.

Le scénario métropoles du sud et son prolongement vers l'Italie est le cadre du projet et de la concertation. On ne revient pas sur d'autres scénarios qui ne passeraient pas par les trois métropoles du Sud.

Troisième élément de cadrage, les délibérations du Conseil régional qui, en décembre 2010, a défini des objectifs de desserte régionale : toutes les orientations sur lesquelles on pourra travailler devront respecter ces objectifs de desserte.

On a deux étapes. La première avec deux réunions, celle d'aujourd'hui et une dans quinze jours, qui ont pour but d'approcher un scénario préférentiel. La deuxième étape, toujours avec deux réunions, sera de présenter un fuseau préférentiel. L'objectif de cette première réunion d'aujourd'hui est de partager et de comprendre tous les éléments qui permettent de conduire au choix des 4 scénarios. Donc comprendre où on en est de cette présentation.

Deuxièmement, enregistrer vos demandes de complément, vos questions et vos suggestions. Et bien évidemment, échanger entre vous et entre nous, avec les techniciens, qui pourront vous répondre immédiatement. S'ils ne peuvent pas répondre, ce sera à la prochaine réunion que l'on essaiera de vous apporter des éléments de réponse.

Une des dernières règles : on participe à une réunion, il est souhaitable que vous participiez aux 4. S'il advenait que vous soyez indisponible à une des prochaines réunions, la plupart, vous appartenez à une institution, donc vous avez peut-être la possibilité de déléguer votre présence à un collègue représentant de votre institution, organisme, commune, association, *et cætera*.

Aujourd'hui, vous avez sur votre table un certain nombre d'éléments de base qui constituent des données, qui vont être le cadre de départ des échanges. Il est constitué du kit du concertant. C'est

la grande pochette dans laquelle vous avez un certain nombre de documents. Si vous voulez, on pourra les regarder ensemble. Vous avez un petit résumé de ce qu'est le guide du concertant. Vous avez ensuite une plaquette générale dans laquelle vous avez les données principales du projet. Vous avez une plaquette supplémentaire spécifique à la concertation dans le Var. Vous avez la charte de la concertation pour ceux qui ne l'ont pas. Vous avez d'autres éléments sur les méthodologies de choix, sur la sélection des fuseaux. Je vais un peu vite car on aura l'occasion de les regarder plus en détail. Les secteurs de Toulon, toute une série de cartes avec des éléments importants qui vous permettent de comprendre un certain nombre d'orientations qui ont été proposées par les équipes de RFF au comité de pilotage. Et enfin, vous avez les 4 scénarios proposés. Avec pour chacun, une fiche présentant ces scénarios.

Je vais assez vite là-dessus.

Nicolas ALLA - Sachant que l'ensemble de ces documents sont téléchargeables sur le site lgvpac. Comme l'annonçait Jacques, on ne va pas passer en revue tous ces documents, mais dans la partie sur les scénarios, on vous proposera tous ensemble d'en parcourir un ou deux pour que nous voyons ensemble les données contenues et comment nous pouvons les exploiter.

Jacques MICHEL - Il y a un deuxième document qui va vous être amené dans quelques instants, c'est l'atlas cartographique des sensibilités. Bernard Couvert expliquera comment il a été élaboré. Il y a également un rapport « projet territoire » qui donne un cadre. Et puis, il y a les objectifs de desserte, c'est-à-dire les réticulaires 2011, 2023 et 2040. Donc 2011, c'est la situation actuelle, et 2023 et 2040 ce sont les objectifs fixés par le Conseil régional. Tout ceci est téléchargeable.

Enfin, quelques petites règles. Bien évidemment, à l'issue de ce travail d'aujourd'hui, on identifiera vos demandes, et puis on diffusera les projets aux personnes qui travaillent là-dessus, de manière à ce qu'au prochain groupe de travail, il y ait si besoin un expert spécifique qui vienne vous parler d'un sujet, pourquoi on a fait ceci ou plutôt cela, et qui vienne vous expliquer les résultats.

On vous fera une diffusion complémentaire, notamment par un espace extranet qui devrait être instauré sur le site internet dès aujourd'hui. Enfin, bien évidemment, on est dans une réunion qui a un certain formalisme puisqu'on se place dans la concertation organisée dans le sens du débat public. Aussi, il est nécessaire d'enregistrer les interventions des uns et des autres. Je vous inviterai, quand vous prendrez la parole, à rappeler votre nom de manière à ce que la personne en charge – c'est madame qui est juste là à ma gauche – puisse vous identifier.

Bien évidemment, après la réunion, un compte rendu vous sera envoyé et sera installé sur le site. On vous enverra également l'ordre du jour de la prochaine réunion, un peu plus détaillé que celui d'aujourd'hui bien évidemment.

Nicolas ALLA - Peut-être Jacques un petit point. Ça, ce sont les contributions en séance. Jacques vous a décrit les contributions en séance. Bien évidemment, il est possible à chacun d'entre vous de faire des contributions entre deux séances. Contribution écrite, bien évidemment c'est le plus simple. Auquel cas, ce que l'on fera, c'est que l'on diffusera la contribution à l'ensemble des membres du groupe pour que l'on travaille tous dessus. Donc on a déjà deux contributions annoncées : celle de la FNAUT et de Toulon @venir, les deux messieurs qui peut-être d'ailleurs vous en diront un mot ; et Frédéric-Georges Roux qui a une contribution en préparation. Donc on les diffusera aussi à chacun d'entre vous de manière à ce que la fois prochaine, on ait tous lu ces contributions et que l'on puisse travailler dessus.

De manière logistique, on propose que vous nous l'envoyiez, le mieux c'est sous forme informatique bien évidemment. Vous nous l'envoyez, et on s'occupe nous de la mettre en diffusion. Donc le mieux c'est sans doute sur le site extranet, et ensuite sur support papier, lorsque nécessaire, pour la fois suivante.

N'hésitez pas à tout moment à nous signaler que vous avez une contribution à venir, prête, sur tel ou tel point. L'enjeu pour nous, au moment du débat, s'il y a une contribution sur les tracés, on la

verra peut-être plutôt dans la phase sur les fuseaux. S'il y a une contribution sur les scénarios, elle est la bienvenue maintenant. Donc notre rôle à nous sera de la positionner au bon moment et de la diffuser à tous.

Jacques MICHEL - Si vous voulez bien, on vous fera passer la feuille d'émargement. Cette feuille contient vos noms, coordonnées, email. Je vous demande de vérifier vos coordonnées, on ne sait jamais, une erreur a pu se glisser, voire une erreur d'orthographe.

Eventuellement, vous remplacez peut-être quelqu'un d'autre. N'hésitez pas, vous marquez votre nom et vos coordonnées à la place.

Si vous voulez bien, je vous propose que l'on se présente tous un petit peu. Et puis en parallèle la feuille d'émargement tourne.

Soyez assez bref dans cet exposé, on aura le temps de parler par la suite.

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

André GILLET - J'interviens à titre particulier, et j'étais antérieurement Directeur général des services techniques de la Ville de Toulon, et conseiller auprès du Maire Falco à TPM.

Robert GONTIER - Conseil général du Var.

Cécile MEZGER - Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise.

André GARRON - Maire de Solliès-Pont.

Frédéric ROUX - Carnoules.

Jacques MATTEODO - Ingénieur électronique en retraite.

Jean-Marc DIAMANTE - Association de défense de l'environnement pierrefeucaïn et des communes environnantes.

Maurice FRANCESCHI - Association Toulon Var Déplacements, pour la défense des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun de l'agglomération toulonnaise et de l'ensemble du Var.

Henri DESCHANEL - Président de l'association Saint-Cyr Environnement.

Guy HILY - Responsable SCOT Cœur du Var et aménagement du territoire Cœur du Var.

Bernard NIRONI - Mairie de La Garde.

Gérard PUVEREL - Adjoint à la Mairie de La Farlède.

Henri MACHE - Association de défense du Plan de la Garde.

Christiane GRANDCHAMPS - Présidente de l'association de défense du Plan de la Garde.

Joseph FABRIS - Conseiller municipal délégué à l'environnement, Commune de Signes.

Marius ARMAND - Signes Protection Environnement.

Claude CHESNAUD - Président des Amis du vieux Revest et de l'association Loisirs et culture.

Jean RAIMOND - Solliès-Pont Avenir.

Olivier LESAGE - Avant de me présenter, j'espère bien que vous allez en faire autant, parce que je vois beaucoup de Marseillais. Nous, on vit sur le territoire.

Olivier Lesage, Président de Stop TGV Coudon.

Simone REAU - Stop TGV Coudon.

Olivier LESAGE - J'ai demandé que les gens qui sont en face se présentent aussi. Parce qu'il y a beaucoup de chargés de communication et de Marseillais en face de nous, alors que nous, on vit sur le territoire. C'est intéressant de savoir où vous vivez.

Nicolas ALLA - Olivier, nous l'avons fait avant que vous n'arriviez. Donc hormis vous, je crois que tous les gens étaient assis. Donc les gens qui ne nous connaissaient pas...

Olivier LESAGE - Et sait-on où vous vivez ? Avez-vous présenté votre lieu de vie ?

Nicolas ALLA - Je vais parler en ce qui me concerne, je suis Provençal depuis ma naissance, jusqu'à l'école, le lycée et les études. Je n'ai jamais quitté la Provence, mais je serais Parisien que ça ne changerait pas grand-chose.

Pour répondre votre question, nous nous sommes présentés au début, juste avant que vous n'arriviez.

Olivier LESAGE - Vous n'avez pas répondu.

Frédéric ROUX - Ce sont les gens de RFF, peu importe !

Jacques MICHEL - J'habite Marseille depuis ma naissance. J'ai un appartement à Saint-Cyr, et j'habite également en période de chasse dans le nord du département du Var.

Pierre LAVILLE - Président de l'association « les amis de la presqu'île de Giens ». Et géologue par accident.

Linda LESAGE - La Valette.

Sylvie PARCINEAU - Chambre de commerce et d'industrie du Var.

Marcel LEGUAY - Maire d'Evenos.

Anne-Cécile AUDRA - Chambre d'agriculture du Var.

Patrice JADAULT - INAO.

René BERNARD - Syndicat des Côtes de Provence.

Alain BACCINO - Président de la Chambre d'agriculture du Var. Je serai obligé de partir assez tôt, vers 15 heures.

Christian SIMON - Maire de La Crau, Président de la commission agriculture à TPM.

Michèle GROS - Viticultrice, et ici représentant la Confédération paysanne.

Eric JALLIFFIER-VERNE - Adjoint au Maire d'Ollioules.

Jean-Pierre MALASPINA - Délégué de la FNAUT pour l'agglomération toulonnaise.

Valentin GIES - Président de Toulon @venir et du groupe de réflexion varois sur la LGV.

Didier COROT - Géographe paysagiste, ancien membre de la CPDP.

Marcel SAUVAN - GIR Maralpin.

Jacques MICHEL - Merci. Tout le monde s'est présenté ? Si vous voulez bien, on vous a présenté dans les réunions publiques les scénarios. On va entrer beaucoup plus dans le détail aujourd'hui, et prendre le temps pour noter vos demandes de renseignements. Et on va essayer de répondre à vos questions. Nicolas Alla vous présente cela.

2. LES SCÉNARIOS

Nicolas ALLA - Effectivement, pour ceux qui étaient en réunion à Hyères le 14, il va y avoir quelques redites. Je vais essayer d'aller rapidement. Le plus intéressant aujourd'hui, puisqu'on est en groupe de travail, c'est de s'appuyer aussi sur les documents qui sont dans les pochettes, notamment les fiches scénarios pour regarder les données qui sont dedans.

Comme on l'a dit en réunion publique, les objectifs d'entrée du projet, donc à l'échelle régionale, on les déclinera ensuite sur le département, votre secteur : il y a « améliorer et fiabiliser la desserte régionale. » Le point fort, comme l'a dit Jacques tout à l'heure, ce n'est pas qu'une LGV, ce n'est pas que de la grande vitesse, il y a aussi le TER.

Concernant la grande vitesse, il faut que l'on soit concurrentiel par rapport aux autres modes de transport, donc « assurer des temps de parcours qui amènent des gens dans les trains ». Et si possible de les sortir de la route.

« Constituer un réseau maillé ». Donc réseau maillé veut dire que dans chaque gare nouvelle LGV, il faut que l'on trouve la grande vitesse et le TER. Ça veut dire aussi que dans ces points de contact entre les deux modes, il faut que l'on trouve aussi l'intermodalité, il faut aussi que l'on favorise la culture avec les projets de territoire pour que l'on trouve dans ces points d'échanges tous les modes de transport pour effectivement capter le maximum de voyageurs vers le rail.

« Optimiser l'utilisation des lignes existantes ». Donc ça, en plusieurs endroits du tracé, on verra qu'il y a à réfléchir sur comment on peut s'appuyer sur les lignes existantes.

« Favoriser la desserte des centres ». On reste dans la logique du tracé des métropoles, c'est donc relier effectivement toutes les métropoles régionales, avec la grande vitesse et la grande capacité.

« Rechercher ensuite le meilleur projet pour l'environnement tout en limitant les coûts ». C'est l'optimum, réduire les impacts et réduire les coûts.

Ces objectifs-là, c'est la feuille de route. Je pense que c'est du vocabulaire un peu « jargonique », donc j'espère que pour tout le monde les termes sont clairs. Est-ce que certains souhaitent qu'on en éclaire ? Notamment des mots comme « mailler », « scénarios » ? S'il y a des choses qui restent ambiguës, n'hésitez pas. On est dans des groupes de travail, alors n'hésitez pas à tout moment à nous couper, à intervenir. On fait tourner le micro.

Je crois que pour tous les gens avertis présents, ici, il n'y a pas d'ambiguïté. Donc on peut passer à la diapo suivante.

Dans les objectifs. Sur le secteur de Toulon qui est l'objet de notre réunion cet après-midi, en termes de TER et de grande vitesse, on a une augmentation forte des dessertes TER. Donc si on part de l'ouest et que l'on va vers l'est, à l'ouest de Toulon, c'est-à-dire entre Aubagne et la Seyne, il faut que l'on ait en heure de pointe 6 trains par heure. Sur Toulon diamétralisé, donc entre la Seyne et la Pauline, il faut que l'on ait un rythme de RER – ce que l'on appelle dans le dossier le RER toulonnais – de 9 liaisons par heure. Donc là on est vraiment dans du niveau de service et du rythme de RER.

Et ensuite sur la sortie Est, vers Hyères et vers Carnoules, 4 trains vers Hyères, 5 trains vers Carnoules. On a, donc vous voyez, de La Seyne à Carnoules, cette diamétralisation des services et cette fréquence-là.

Sur le service grande vitesse, il faut que l'on ait jusqu'à 5 trains par heure. Voilà en termes de trafic la commande qui nous est donnée. Comme le disait tout à l'heure Jacques Michel, ce sont des réticulaires que l'on va présenter tout à l'heure. C'est un terme barbare, on va voir ce que c'est. C'est notre commande aujourd'hui, il faut que l'on fasse ces trafics dans le projet.

Les scénarios, vous les avez tous vus, soit dans la presse soit sur le site internet. On va les passer rapidement, mais on va entrer dans le détail des fiches et des dossiers. Vous vous souvenez, il y a celui qui dessert le plus les centres-villes, celui qui est le plus direct, le plus rapide, celui qui se veut le plus économique et celui qui favorise le plus les maillages. Donc voilà les quatre philosophies proposées.

Encore une fois, chacun de ces scénarios n'est pas figé. Vous pouvez nous dire : « moi j'aime bien telle idée dans l'un, telle idée dans l'autre ». On peut recomposer. Ceci étant dit, il ne s'agit pas de tout refaire, de tout détricoter. C'est plutôt une base de discussion qui s'ouvre là-dessus.

Au point de vue desserte des centres-villes, ça veut dire qu'on va trouver Marseille Centre, on va trouver l'option Toulon centre. Alpes-Maritimes je passe, ça nous concerne moins. Et ici, couplé avec un enjeu de favoriser la combinaison entre lignes nouvelles/lignes existantes dans le sillon permien.

Le suivant, c'est la philosophie du plus direct et du plus rapide. Ce qui signifie que l'on a ici dans notre secteur une arrivée la plus directe possible, qui passe au nord de Toulon mais qui arrive sur un site à l'est, puisque c'est là que l'on a un temps de parcours le plus court.

Le sillon permien, évidemment, c'est une ligne nouvelle directe. Je passe pour la suite du tracé qui nous concerne moins.

Si on veut maintenant le plus économique, ça conduit à choisir une option du passage au nord de Toulon, en aboutissant à une gare qui serait à l'est, et ça induit aussi d'aller combiner ligne existante et ligne nouvelle dans le sillon permien.

Si on recherche le maximum de maillages, et bien ces maillages on peut les obtenir en mettant la gare à La Seyne, ce qui est le plus favorable dans cette optique. On peut arriver à se reconnecter également à l'est de Toulon, et bien sûr à la gare Est Var.

Je passe sur les autres connexions.

Frédéric ROUX - Simplement une question. En quoi est-il plus maillé que de passer par Toulon Centre ?

Nicolas ALLA - La variante ouest ? Ce que je propose, ce n'est pas que je ne réponde pas à la question, mais c'est que comme on l'évoque dans le détail après, est-ce que tu peux attendre que l'on y arrive ? Parce que l'on va décliner maintenant les applications locales. La question n'est pas oubliée.

Frédéric ROUX - Il est moins maillé puisqu'il n'a pas la communication avec la gare routière de Toulon centre. Donc plus maillé, sûrement pas.

Bernard COUVERT - Pour répondre directement, pour être plus efficace. Le terme de maillage vient de ce... C'est peut-être l'occasion de présenter un peu le contenu du kit, puisque le but aujourd'hui est vraiment d'entrer dans le détail. Si vous prenez, dans les pochettes que vous avez, dans les pochettes vertes qui nous concernent puisque ce sont celles de Toulon, donc pour chacun des 5 secteurs sur lesquels on a travaillé, vous trouvez 5 fiches qui sont les fiches pour chacune des variantes fonctionnelles qui ont été retenues en fonction des fonctionnalités, que l'on a évaluées plus avant.

Et ensuite vous avez la fiche, le A3 qui est une synthèse de comparaison de ces variantes que l'on a faite à partir de l'analyse de critères, à partir des éléments qui étaient disponibles au printemps. Puisque c'est un travail que l'on a fait pour préparer le comité de pilotage de juillet.

Pour répondre à votre question, la différence est qu'en fait, dans les solutions que vous avez sur la fiche T4, Toulon ouest, cette variante, dans sa conception, prévoit une connexion au réseau existant à la fois à l'ouest de Toulon et à l'est de Toulon. Alors que les solutions de Toulon centre souterrain, dans leur description de base, prévoient la possibilité d'avoir une arrivée directe à la

gare souterraine de Toulon, avec beaucoup plus de difficultés pour créer un maillage de ce côté-là. C'est dans ce sens-là que le système de Toulon ouest est plus maillé car il permet en cas d'incident de transférer le trafic d'un côté ou de l'autre, de jongler un peu entre les deux infrastructures.

Jacques MATTEODO - Dans le cahier d'acteurs, j'avais pratiquement répondu à cette question, à savoir que j'avais tout interconnecté à partir de la gare de La Seyne. Avec les deux parkings aériens.

Vous aviez la réponse à la question que vous posez dans ce cahier d'acteur. J'avais dans mon projet interconnecté toutes les liaisons, de surface et les liaisons ferroviaires au niveau du nœud de la gare de La Seyne. Vous savez que la gare de la Seyne est prévue également pour servir d'interconnexion avec éventuellement le futur tramway ou le bus. Donc pour l'instant, comme la décision n'est pas prise, on peut éventuellement apporter quelques précisions au sujet du fameux tramway.

Donc à partir de là, vous avez toutes les interconnexions possibles et dans mon projet j'avais prévu une fréquence entre Toulon et La Seyne par exemple de l'ordre de 3 minutes entre chaque trajet. Entre chaque départ et entre chaque arrivée. Un peu le système du métro parisien. Vous voyez ? Tout ça pour l'interconnexion dont vous parlez.

A ce moment-là, comme je l'avais prévu, et si mon projet est retenu par la suite, vous avez toutes les données. Et je peux vous apporter des précisions complémentaires sur l'étude que j'avais faite à ce sujet. Voulez-vous que je détaille davantage ?

Jean-Pierre MALASPINA - Moi je voudrais répondre à ce Monsieur. Monsieur Matteodo, vous prétendez que votre gare à La Seyne sera connectée avec tout. Vous oubliez une chose : on vient de construire une gare de bus départementale à Toulon centre. Et ça m'étonnerait qu'il y ait une interconnexion avec votre future gare de La Seyne. Alors on a mis 30 ans pour faire cette gare de bus, et maintenant on va l'abandonner ? Ce n'est pas sérieux.

Jacques MATTEODO - Pas du tout. Elle sera interconnectée. Elle n'est pas supprimée. Pourquoi dites-vous ça ?

Henri DESCHANEL - Comment a-t-on fixé la contrainte de 5 TGV à l'heure ? Qui l'a fixée ? Est-ce que ça ne revient pas à transformer le TGV en TER ?

Nicolas ALLA - Tous les trafics qui sont ici sont issus d'un comité thématique qui regroupe des spécialistes du déplacement. Donc en fait, ces fréquences sont sorties de ce groupe de travail, que ce soit les fréquences TER ou les fréquences LGV. Elles sont sorties des études de trafic, de retours d'expérience, d'extrapolations. Et effectivement sur les besoins en termes de mobilité. Donc en fait ce sont les besoins de trafic.

Bernard COUVERT - Juste en complément, deux choses. D'une part, dans les comités thématiques avec lesquels on a travaillé, il y avait un certain nombre de spécialistes, notamment des gens de la SNCF qui étaient là pour apporter leur expertise, ce qu'ils estimaient comme raisonnable ou pas.

La deuxième chose sur ce débat, qui est important, je crois que l'on pourrait reprendre le mot employé par le délégué aux transports de la région, quand il parlait de « nécessaire ambition ». Effectivement dans le travail qui a été fait, on se projette à 2040, en sachant que l'on construit ce genre d'infrastructure pour le siècle à venir. Quand on regarde l'héritage que l'on a des voies ferrées, on est sur ces références. Donc clairement, au-delà des prévisions, des modèles de fréquentation ou tout ce que l'on veut, il y a aussi un travail derrière qui a été de se dire : voilà un peu le niveau de services que l'on doit être capable d'atteindre dans la région pour répondre aux besoins d'une des régions les plus dynamiques de France. Avec quand même comme référence

ce qui se fait actuellement dans le Nord-Pas-de-Calais ou en Alsace, avec déjà des niveaux de service que j'espère que nous atteindrons.

Maurice FRANCESCHI - Toulon Var Déplacements a étudié avec le groupe de réflexion varois sur la LGV une solution qui tient compte très fortement de l'intermodalité. Et notre conclusion est que vraiment, il faut que la gare soit au centre de Toulon, première chose, et qu'elle soit interconnecté avec le réseau actuel, donc qu'elle soit en surface.

Notre souci aussi est la préservation de l'environnement. Ne pas arriver par la voie à partir de l'ouest par la voie actuelle tel que le propose la solution de surface, mais nous avons étudié la possibilité d'arriver en souterrain au niveau de la gare actuelle, et de repartir vers l'est par plusieurs solutions possibles. Et cette solution en plus aurait l'avantage d'être plus économique que la solution en souterrain qui a aussi l'inconvénient de ne pas avoir le maillage fort que présente la gare en surface.

Jean-Pierre MALASPINA - Cela va vous être présenté en détail par Power point tout à l'heure.

Jean RAIMOND - Je me pose la question de l'intérêt de ma présence ici. J'habite à Solliès-Pont, tous vos plans ont un coup de marqueur qui fait Solliès Ville – La Farlède – La Crau. J'avais demandé à assister aux réunions du sillon permien, on m'a invité à cette réunion. Je me plie volontiers à votre proposition, mais, Monsieur Garron ne me dira pas le contraire, nous sommes dans des problématiques rurales, avec des problématiques de terres fertiles et d'habitat diffus. Solliès-Pont, c'est le sillon permien.

Nicolas ALLA - Sur les groupes de travail, évidemment, chaque membre d'un groupe peut aller assister aux travaux de n'importe quel groupe. Vous qui êtes à l'articulation entre...

Jean RAIMOND - Pas du tout. Je suis désolé, je vous reprends. Solliès-Pont, sur tous vos documents, c'est deux kilomètres plus loin. La commune n'empiète même pas sur votre tracé. C'est La Farlède.

Nicolas ALLA - Mais vous n'êtes pas très loin. D'un autre côté, il est possible aussi que ce qui se passe, puisqu'on parle ici de conditions de gare Toulon Est ou Toulon Ouest, il est probable que tout ce qui va se passer dans la partie est de Toulon ait des implications plus loin.

En tout cas vous n'êtes pas loin.

Jean RAIMOND - D'accord alors je vais suivre votre conseil. Je me rendrai, sur votre conseil, aux réunions du sillon permien.

Nicolas ALLA - Vous n'êtes pas le seul. Beaucoup de gens participent à plusieurs groupes, et on a même des gens des Bouches-du-Rhône qui viennent dans le groupe du sillon permien par exemple. On peut par différents enjeux être intéressés par plusieurs groupes. Donc il n'y a aucun souci pour que vous veniez.

Bernard COUVERT - Juste une précision pour clarifier. Selon les documents, effectivement, vous avez des découpages qui peuvent être différents. Très concrètement, on a des découpages, par exemple quand on a fabriqué ces fiches secteurs, qui étaient des découpages plutôt fonctionnels, qui correspondaient à nos besoins de techniciens. Le découpage des groupes de travail a été fait avec une logique – il ne faut pas se le cacher – de s'adapter au découpage administratif des intercommunalités. Ce qui explique que Solliès...

Jean RAIMOND - La Préfecture va plus vite que la musique alors.

Bernard COUVERT - Ceci dit, très concrètement, dans les groupes de travail, on a clairement des zones de transition. Dans le document que l'on vous distribuera tout à l'heure, effectivement les problématiques dont vous parlez, on en a plutôt parlé dans le sillon permien, parce que c'était plus logique. Ceci dit, quand on parle de La Garde, ça peut aussi avoir des conséquences sur Solliès, La Crau, La Farlède. De toute façon, j'espère que vous avez quand même votre mot à dire dans

les deux. Alors après, je ne sais pas si physiquement vous pouvez suivre les deux, mais vous avez votre mot à dire.

André GARRON - Vous avez répondu. Je tiens seulement à signaler que Solliès-Pont sera impacté de toutes les façons, vous le savez très bien, par une ligne nouvelle. Donc il est tout à fait intéressant d'être dans les réunions de Toulon, où arrive le TGV, et à la sortie, qui sera le produit des négociations éventuelles que nous ferons.

Je rappelle que notre concours n'est pas une approbation. C'est par défaut. Nous restons contre cette ligne dont nous ne voyons pas l'utilité, mais ça je pense que c'est un problème général. Mais nous participons pour avoir le moins de nuisance possible dans nos communes. Je tenais à préciser cela. Je parle pour nos populations. Je ne parle pas encore des enjeux.

Frédéric ROUX - Je voudrais faire trois commentaires. Le premier pour répondre à la question : « Pourquoi 5 TGV par heure ? » Il s'agit d'heure de pointe en 2040, avec des TGV qui passent par Toulon. Certains ne s'arrêteront pas à Toulon. Peut-être 1 sur 5. D'autres n'iront pas forcément à Paris, certains viendront d'Hyères... Donc ce ne sont pas forcément les mêmes trafics qui passent. Donc on n'est pas du tout sur un TER Toulon – Paris avec 5 TGV par heure.

Deuxièmement, en ce qui concerne le choix pour Solliès-Pont, c'est bien évident, je suis bien d'accord avec vous Monsieur Raimond. Lorsqu'en juin, au COTER 83 on a fabriqué les groupes de travail, j'ai insisté, j'ai confirmé par écrit auprès de Monsieur le Préfet, qu'il fallait que Solliès-Pont et La Farlède, surtout Solliès, soient sur les deux groupes de travail, celui de Toulon parce que La Farlède et Solliès sont impactés par le choix de la gare et par la sortie de Toulon vers l'est, et deuxièmement, pour le sillon permien, c'est une évidence puisque c'est le début. Il m'a été répondu que le choix était fait en fonction des communautés de communes. Or La Farlède est concernée par une hypothèse de gare dont il n'est pas illogique que ce soit sur Toulon, mais on m'a affirmé qu'il fallait que les gens concernés, de Solliès et de La Farlède, puissent participer aux deux groupes de travail. Donc il n'y a aucun problème pour que vous puissiez participer aux deux groupes de travail dont celui de mercredi prochain.

Et enfin, pour la toute dernière question qui est la solution Toulon Centre en surface, arrivée par des tunnels, dans un document publié par RFF en juin 2008 dans des études complémentaires, il y a des plans synoptiques de la traversée de Toulon, dont comment on passe par 3 voies, 4 voies, comment on y entre, comment on en sort, et avec une hypothèse, une esquisse de traversée en souterrain du centre de Toulon, avec gare en surface. J'espère que RFF tient compte des études passées.

Et je voudrais terminer simplement en disant que quand le Gouvernement a pris la décision en 2009 de retenir la solution MDS, le Ministre a écrit de façon explicite, et Cousquer aussi, en priorité la gare de Toulon Centre, à défaut seulement une hypothèse à La Farlède. Il n'avait jamais été question d'étudier la moindre gare à Toulon Ouest. C'est sorti d'un chapeau après.

Jean-Pierre MALASPINA - Le chapeau est à ta droite.

Linda LESAGE - Je voulais revenir sur les 5 TGV à l'heure. Je voulais demander si ces 5 TGV s'arrêteraient à Toulon. Apparemment, je viens d'avoir la réponse : non.

Nicolas ALLA - Effectivement, ces 5 TGV s'arrêteront, comme ça a été précisé, et qu'on s'entende bien, en heure de pointe, matin et soir. A l'écran, on vous projette les schémas.

On peut jeter un œil ensemble pour voir comment il faut les lire. Chaque alvéole représente un arrêt ou une gare.

Linda LESAGE - Ce que je voudrais dire, c'est que vous vous projetez en 2040. J'ai bien compris. Mais dans l'immédiat, dans les années à venir, les voyageurs seront-ils au rendez-vous ? S'ils ne le sont pas, risque-t-on de faire faillite avant 2040 ? Parce que certainement vous savez qu'en

Espagne, ils ont parié sur le tout LGV, comme nous. Et il y a une ligne qui vient de fermer faute de voyageurs.

Donc c'est quand même une gabegie de 3,5 milliards d'euros. Vos pronostics voyageurs, personnellement, ils me semblent optimistes par rapport à ce que je vois ailleurs en France. La Cour des comptes dit qu'ils sont surévalués.

Je suis très inquiète, surtout, que sait-on de la valeur temps ? Qu'est-ce qui nous dit que les gens vont miser sur le temps ? Ne vont-ils pas préférer les compagnies *low cost* puisque le réseau va être ouvert à la concurrence ? J'ai vu dernièrement à la télévision des gens qui fondaient sur des bus, alors que les temps de parcours étaient au moins 4 fois plus longs que par la SNCF. Mais le prix était 5 fois moins élevé. Donc c'est pour ça que vos estimations m'inquiètent.

Nicolas ALLA - Deux mots de réponse générale. Il y a une évolution générale en faveur du ferroviaire. Quand vous avez l'évolution inéluctable du prix du carburant, je crois qu'il est prudent, raisonnable et nécessaire que, pour nos enfants et nos petits-enfants, on leur offre une alternative au pétrole. On aura peut-être bientôt un gasoil à 4 euros. Mes petits-enfants, je ne suis même pas sûr qu'ils puissent se déplacer avec autre chose que le ferroviaire. On disait tout à l'heure que l'on vise 2040. La ligne actuelle a 150 ans. Et donc on va s'appuyer dessus, mais je crois qu'il est nécessaire de voir 2023 et 2040, et au-delà. Plus on attend, moins on pourra le financer, et plus on attend moins il y aura de place sur le territoire pour faire ces ramifications et ces lignes.

Encore une fois, vous évoquez beaucoup la valeur temps et la grande vitesse, mais aujourd'hui il s'agit de parler de grande capacité, c'est-à-dire d'être capable d'offrir aux gens qui arrivent dans une gare de pouvoir monter dans un train qui part dans 7, 8, 10 minutes. C'est-à-dire que si on reste comme aujourd'hui, j'arrive en gare et mon train est dans trois quarts d'heure, dans deux heures, et bien le lendemain qu'est-ce que je fais ? Je prends ma voiture et je vais sur la route. Donc aujourd'hui, c'est pour concurrencer la route, il faut vraiment un niveau de service qui soit la grande fréquence. Un système qui est fiable, avec une fréquence élevée ... En fait, les fréquences ce sont ces schémas-là.

Si vous le voulez, on peut prendre deux minutes pour les lire. Ce qu'on lit ici, quand vous avez des traits qui sont dans le blanc, ça veut dire que l'arrêt est marqué. Inversement quand vous avez ici sur la gare de Saint-Cyr-les-Lecques, c'est sur noir, inverse. Le code couleur : le rouge c'est de la grande vitesse ; l'orangé c'est le semi-direct ; le bleu c'est l'omnibus ; le magenta ce sont les grandes lignes inter-cités ; et lorsque l'on a du pointillé, c'est-à-dire que l'on a des fréquences qui sont non systématiques ou en dessous de la fréquence à l'heure.

Voilà comment on lit ces schémas. Ça vous donne dans chaque point d'arrêt les fréquences et le type de mission, qui vont de l'omnibus jusqu'à la grande vitesse en passant par l'inter-cités.

Ces schémas, on va les projeter. En tout cas, vous les avez dans les fiches scénarios. Pour chacun, vous retrouvez les échéances. 2012, c'est l'état actuel. Vous retrouvez les échéances : 2015, ce sont les opérations en cours. 2023 c'est la date à laquelle la ligne nouvelle sera mise en service, mais c'est aussi la date à laquelle certains éléments du réseau classique seront également déjà réaménagés. Donc ce n'est pas 2023 la ligne grande vitesse puis ensuite on démarre le TER. C'est on démarre tout maintenant mais on a le jalon intermédiaire 2023 où la ligne nouvelle est mise en service. Ce n'est pas l'un après l'autre, c'est tout en même temps, mais avec un aboutissement de la ligne nouvelle en 2023.

Valentin GIES - Une remarque concernant les 5 TGV en heure de pointe. Il y a des TGV évidemment qui font un service Paris-Nice, mais ce ne sont pas 5 TGV à horizon 2040. Ce sont en particulier des I-TGV, des inter-cités à grande vitesse. Et je pense qu'il faut le préciser. Il faut rappeler que cette ligne dessert Marseille, Toulon, et Nice qui sont 3 des 8 plus grandes agglomérations de France. A ce titre-là, les services inter-cités à grande vitesse seront absolument déterminants et très très importants pour l'avenir.

Ils seront complémentaires des tracés Paris-Nice, mais il faut les inclure dès maintenant. Ça peut expliquer les 5 TAGV en heure de pointe.

Alain BACCINO - Une fois de plus, je rappellerai comme je l'ai fait aux réunions précédentes que le monde agricole est inquiet, très inquiet de ce projet. Il est attentif et vigilant à ce qui va se passer. C'est vrai que ce premier comité géographique est important. D'ailleurs c'est le plus grand. Pour moi, c'est important d'y être. D'ailleurs, le monde agricole est bien représenté, vous verrez.

Je crois que dans ces comités, jusqu'à présent, on vient de discuter des détails techniques, qui sont très importants, très certainement, des questions de rentabilité, de passagers, de fréquence, de cadence, *et cætera*. Mais vous savez, il y a quand même un sujet dont les Varois sont très soucieux, très attentifs, c'est la qualité de vie. Et je pense que l'agriculture dans le département est quelque chose de précieux pour tout le monde. Même si c'est le tracé des métropoles qui a été choisi, ce qui n'a pas enthousiasmé le monde agricole qui y était opposé, et bien c'est vrai qu'il y avait quand même des options qui avaient été dressées par le Ministre, dans lesquelles il était prévu une gare au centre de Toulon, les lignes classiques. Il était quand même, dans les discours, dans les écrits et dans les confirmations, bien précisé qu'il fallait éviter l'agriculture et la viticulture, mais l'agriculture en général.

Donc aujourd'hui, de revoir des nouveaux scénarios, ça met de l'émoi dans le milieu agricole. Alors moi les recommandations que je souhaite faire, c'est qu'au-delà des contraintes techniques que vous avez évoquées, aujourd'hui, on a un groupe thématique qui va se réunir. Et dans tous les ateliers, il faudra prendre la mesure des impacts. Impact n'est pas le mot : ce sont les conséquences directes et indirectes sur l'agriculture. Et je pense que c'est capital de les mesurer avant même que la décision soit prise. Ou alors, ça veut dire que l'on ne considère pas l'agriculture, mais ce n'est pas le cas. Je sais que ce n'est pas le cas. Et les élus également y sont très attentifs. Et je pense que les deux mois qui nous sont donnés, c'est vraiment un délai très très court. Alors il me faudra des éléments, je n'ai pas l'impression que l'on y a beaucoup travaillé à ce jour. Donc durant les deux mois qui vont rester, il faudra vraiment tenir compte du fait que l'agriculture, et notamment la viticulture, n'est pas délocalisable. On ne peut pas dire on enlève un hectare d'AOC d'un côté, on va le mettre sur les coteaux là-haut. Ça ne marche pas comme ça. Le tissu agricole est très fragile, et on sait bien qu'un projet structurant, s'il apporte de la déprise, l'inquiétude c'est de briser le tissu agricole. Ça va très vite. Après, on se demande pourquoi le mitage arrive, *et cætera*.

L'accumulation des schémas structurant provoque la déprise agricole. C'est comme ça que ça se passe.

Mais il faut savoir aussi que la décision qui devrait être prise, il faut qu'elle le soit à la lumière des impacts sur l'agriculture, directs et indirects, des conséquences, je le répète. Il faut savoir que la décision qui sera prise, elle aura des conséquences. Quand on dit ce n'est pas encore fait, 2023, on parle de 2040, on ne sait pas si on aura l'argent... Mais ce qui est sûr, c'est qu'à partir du moment où la décision sera prise, le fuseau, et bien il y aura des conséquences le lendemain de cette décision, sur la dynamique agricole, sur les exploitations directement, sur les projets agricoles. Et c'est pour cela que l'on est très inquiet. Donc je pense que ça doit être une préoccupation essentielle du travail que vous allez mener.

Voilà ce que je voulais vous dire. Je vous remercie.

Nicolas ALLA - Deux mots là-dessus. C'est un sujet sur lequel on reviendra beaucoup, notamment dans le groupe sillon permien. On a eu l'occasion d'échanger là-dessus. Dans le sillon permien, les options qui seront proposées vont du réemploi de la ligne existante jusqu'à la création d'une ligne nouvelle. Il faudra voir avec le maître d'ouvrage les options possibles, c'est-à-dire de mettre le curseur de 0 à 100, le but étant dans les groupes de travail que tout le monde se positionne là-dessus. Et il n'est pas illogique que vous retrouviez la ligne nouvelle, elle sera

étudiée, quantifiée, et quelle que soit la position que les groupes de travail prennent, on puisse quantifier les conséquences sur tous les critères.

Le critère agricole est bien conscient dans tous les esprits, Monsieur le Préfet a créé le groupe agriculture viticulture pour prendre en compte cet aspect.

Alain BACCINO - Je voudrais rajouter, j'ai eu des contacts avec des collègues d'autres régions, en Champagne, dans la Vallée du Rhône. On n'est pas du tout dans la même configuration. Dans la vallée du Rhône, il y a des voies de dégagement des berges du Rhône. En Champagne, c'est pareil. Mais il y a des étendues qui ne sont pas les mêmes dans le Var, ou on a des collines qui sont protégées. On a quand même une démographie importante, avec de l'urbanisation, donc ça va être infiniment plus compliqué. Et deux mois pour vérifier les impacts... Il faudra beaucoup travailler et moi je suis très inquiet sur la bonne fin de ce travail.

Christian SIMON - Je ne vais pas répéter ce qu'a dit le Président Baccino, de la Chambre d'agriculture, puisque je partage totalement son sentiment concernant l'agriculture, que je défends bec et ongles.

Je rajouterai quand même qu'il y a aussi, en tant que maire, le problème par rapport aux urbains, et que je serai très attentif à ce qui se passe. Quand je vous ai reçus à la Mairie de La Crau il y a une quinzaine de jours, je vous ai remercié d'être venu me voir. Il y a une grande amélioration dans votre communication. Jusqu'à maintenant, on ne voyait personne.

Mais il y a quelque chose que je ne comprends pas. J'ai un courrier ici, signé de Jean-Louis Borloo et de Dominique Bussereau, qui était adressé à Monsieur Hubert Falco. Il dit : « *Le projet doit s'inscrire dans un respect d'un territoire très contraint, qui est celui de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels, ses paysages remarquables, ses précieuses régions agricoles et viticoles, ses espaces urbanisés. Il empruntera les lignes ou emprises existantes. A défaut, des solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées, pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables, ainsi que les exploitations agricoles et viticoles.* »

Je ne vais pas plus loin, je ne vais pas en lire plus. Aujourd'hui donc, ce qui avait été préconisé par les Ministres, Jean-Louis Borloo ou Monsieur Bussereau, c'était donc une gare soit à l'ouest, soit au centre de Toulon. Pourquoi revient-on avec d'autres scénarios ? C'est ma question puisque ça avait l'air de faire l'unanimité à l'époque de cette commission. Pourquoi revient-on avec d'autres tracés ?

Et en complément, parce que je m'excuse, je ne vais pas pouvoir rester jusqu'à la fin, comme je vous l'ai expliqué quand vous êtes venus me voir en mairie. C'est bien beau de choisir des scénarios. Alors déjà, il n'y en a que deux pour moi qui seraient valables, puisque c'est le Ministre qui a écrit. Et ça, ça impacte sur des fuseaux. Suivant les scénarios, les fuseaux ne sont pas les mêmes. Et comme je vous avais expliqué, comment voulez-vous choisir un scénario si on ne connaît pas le fuseau que ça va créer ? Voilà.

Nicolas ALLA - Justement, le but de la réunion d'aujourd'hui est de dépasser le stade du scénario dont on parlait. Aujourd'hui, on vous propose dans la suite ce que signifient les scénarios sur le territoire. Nous sommes allés sur place, et on voit effectivement aujourd'hui, avec la position gare ouest, centre, est, que pour vous, ça implique déjà beaucoup de choses dans les scénarios. C'est vrai de votre côté est de Toulon, c'est vrai pour beaucoup aussi sur les gens qui sont à l'ouest. On verra que la position de la gare induit énormément sur les fuseaux de passage. Par opposition avec vos confrères des Alpes-Maritimes où c'est moins vrai, dans les Bouches-du-Rhône où c'est moins vrai, c'est vrai que dans ce groupe de travail, il faut rapidement voir comment le scénario implique déjà les fuseaux de passage. Parce que c'est chez vous qu'il y a la plus grande largeur d'option, la plus grande surface. Ailleurs, les gares sont moins discutées. C'est vraiment chez vous que la position de gare induit déjà les fuseaux de passage.

Ce que je vous propose, c'est de continuer la réunion.

Christian SIMON - Je ne lâcherai pas le micro tant que vous n'aurez pas répondu à ma question. Pourquoi est-il sorti un autre scénario ?

Nicolas ALLA - Je vois deux scénarios qui sont sortis nouveaux. Donc je suppose que vous évoquez principalement le tracé entièrement nouveau dans le sillon permien. Et tout à l'heure, quelqu'un d'autre a parlé de la gare à La Seyne.

Christian SIMON - Non la gare à l'est. La gare à l'est n'était plus prévue.

Frédéric ROUX - Non, la gare à l'ouest n'était pas prévue. Elle n'était prévue que « dans le cas d'une impossibilité technique et politique de mener à bien cette évolution, qu'il serait nécessaire d'envisager... » C'est Toulon Centre, sauf s'il y a une impossibilité technique et politique prouvée. A aucun moment RFF nous a montré qu'il y avait une impossibilité technique ou politique prouvée de faire la gare au centre. Pour moi, seule la gare au centre était prévue, sauf cas particulier qui n'a jamais été démontré. A défaut, c'était la gare à l'est. C'est ce qui est écrit dans le rapport Cousquer qui a permis à Bussereau et à Borloo de faire leur lettre de deux pages que je confirme complètement.

Je suis sidéré que l'on ait sorti des scénarios supplémentaires sans démonstration.

Christian SIMON - Puisque j'ai le micro, parce que je suis désolé, les maires, ce n'est pas que l'on ne veut pas rester, mais on a des tas de réunions. Puisque j'ai le micro, je vais vous donner mon sentiment en tant que Maire de La Crau, et du Président de TPM puisqu'on en a discuté ce matin en réunion de bureau. Nous, on restera sur ce qui a été écrit sur ce texte. Point.

Gérard PUVEREL - Je représente La Farlède, donc pas mal concerné par la LGV. Donc pour revenir sur ce que disaient Monsieur Baccino et Monsieur Simon, il faudrait revenir aux fondamentaux. Or, une des communes qui est plus la concernée par les scénarios 2 et 3, donc qui est quand même concernée par deux scénarios sur quatre, c'est la commune de La Farlède. Nous serons de toute façon impactés par le passage de la LGV, quel que soit le scénario choisi, et nous sommes impactés par le choix d'une gare à l'est de Toulon. Bien que dans les documents que vous présentez, je vois que l'on parle de la Pauline, donc de la gare de la Crau. Mais j'ai entendu parler tout à l'heure de la commune de La Farlède pour le choix de cette gare. Vous l'avez dit.

La question que je vous pose, je ne ferai pas comme Monsieur Simon, je ne garderai pas le micro tant que je n'aurai pas de réponse : je voudrais savoir quels sont les critères qui vont déterminer votre choix de l'emplacement de la gare. Vous nous réunissez, vous nous demandez notre opinion, vous savez bien que La Crau, La Garde je ne sais pas, mais Solliès-Pont sont quand même relativement opposés à une implantation...

Un intervenant - La Garde, je vous confirme.

Gérard PUVEREL - ...pour des raisons qui sont bien compréhensibles d'impacts d'une gare dans des communes qui sont déjà quand même pas mal urbanisées. Ça fait quand même un petit peu désordre.

La question que je veux vous poser : quels sont les critères qui vont déterminer le choix de l'emplacement de la gare ? Avez-vous déjà une réponse ? Est-ce que ce sont nos apports à nous communes qui sont opposées ? Est-ce que ce sont des raisons économiques ? On dit que le choix de la gare de Toulon est le plus coûteux et que donc vraisemblablement elle ne verra pas le jour. Le choix de la gare ouest est un choix clos à la demande du Maire de La Seyne-sur-Mer. Donc il ne reste plus que le choix d'une gare à l'est.

Qu'est-ce qui va emporter votre décision sur le choix de la gare dans l'aire toulonnaise ?

Je vous remercie.

Nicolas ALLA - Evidemment, ce n'est pas RFF qui choisit. RFF est maître d'ouvrage. Le choix sera fait en comité de pilotage, le comité de pilotage étant formé par vos élus. Donc notre travail à tous ici, et notre travail de maître d'ouvrage, est d'organiser la concertation, de recueillir vos avis, de les ramener au comité territorial qui les fera remonter au comité de pilotage. Notre devoir à tous ici est de formuler clairement tous les points de vue. C'est un peu un élément de réponse à Monsieur Simon, à « pourquoi est-il sorti des scénarios nouveaux ? »

Je ne sais pas répondre précisément, formulé comme ça. Ce que je sais c'est que notre devoir à nous est de vous proposer la ligne nouvelle complète, le réemploi complet de la ligne existante et le panachage. Notre devoir est de mettre sur la table les trois solutions de manière à ce que vous nous disiez ce que vous en pensez, quitte à nous répéter sans cesse que vous ne voulez pas de la ligne nouvelle.

Ne prenez pas ça comme une provocation ou à une sortie du chapeau. Notre boulot est de vous remettre les trois en vous disant qu'il y a A, B et C, et vous pouvez dire sur C : « celui-ci, on n'en veut pas ! ».

Voilà l'exercice que l'on fait ici, et encore une fois, la décision, ce n'est pas RFF qui décide, c'est un comité de pilotage où vous retrouvez tous vos élus.

Bernard COUVERT - Pour compléter un tout petit peu, car c'est quelque chose de fondamental que vous demandez. D'une part, il faut rappeler aussi que tout le travail que l'on a fait et que l'on vous présente a été validé à chaque étape par le comité de pilotage. C'est ce comité de pilotage qui à un moment donné nous autorise à vous présenter telle ou telle option. Pour l'instant, le choix qui a été fait est de rester sur un champ très large, pour que la concertation puisse avoir lieu à ce stade. Notamment, parce qu'à l'époque du secrétaire permanent, le garant de la concertation était sensible à ça aussi.

Deuxième élément de réflexion, dans les critères de choix, clairement ce n'est pas nous qui allons choisir, mais on retombe là-dessus sur la grille multicritères, c'est de dire que dedans, vous l'avez détaillée dans la chronologie que vous avez là, c'est que derrière, c'est de constater qu'il y a des enjeux environnementaux, et quand je dis environnementaux c'est au sens large. C'est l'agriculture, c'est le bâti, c'est le naturel. Des enjeux d'aménagement du territoire, des enjeux économiques parce qu'effectivement il ne faut pas faire n'importe quoi. Des enjeux d'efficacité de transport.

Et clairement, ni Nicolas, ni moi, ni personne d'entre nous n'est habilité pour dire ce qui est prioritaire. Ce qu'il faut que l'on arrive à construire ensemble, c'est de donner des éléments.

Sur la gare de Toulon en particulier, je pense, et certains ici ne me contrediront pas, on est clairement d'abord sur un enjeu d'aménagement du territoire. De ce point de vue, ce sont les élus et la population de Toulon qui doivent analyser derrière les avantages et les inconvénients. Au-delà de savoir si typiquement, sur Toulon Est, Toulon Centre, sur Toulon Ouest, chaque solution, quand on regarde les scénarios avec avantages et inconvénients, je pense que derrière, c'est vraiment de se dire est-ce que ça correspond à l'image que vous vous faites du développement de ce territoire ? On est là pour ça.

Jacques MICHEL - Je complète un tout petit peu la réponse de mon collègue Bernard. Le comité de pilotage, je vous le rappelle, rassemble l'Etat, mais aussi la Région, les trois Départements, et les trois grandes agglomérations ou communautés urbaines, MPM à Marseille, TPM ici à Toulon et Nice Côte d'Azur.

Je pense qu'il est important de comprendre que les décisions du COPIL sont des décisions qui ont été validées par l'ensemble des élus représentant ces institutions nationales et régionales. Je pense qu'il est bon de le rappeler.

Christian SIMON - Pas la gare à l'est je suis désolé.

Olivier LESAGE - Justement, je voulais compléter ce qu'a dit Monsieur Simon. Avant, je fais une petite allusion. Je ne reviendrai pas sur le fond, puisque je me suis déjà exprimé, j'ai eu l'occasion de m'exprimer lors de la réunion publique à Hyères. Simplement, il y a un très bon bouquin qui va sortir qui s'appelle « Faillite à grande vitesse ». C'est sur le fond, sur le projet même de la LGV PACA.

Maintenant, sur le positionnement des gares, effectivement il y a une incompréhension totale. Et aujourd'hui, si j'ai bien compris le fonctionnement des groupes de travail, c'est fait pour que vous remontiez l'information au COTER, qui lui-même ira éventuellement la remonter au COPIL. Donc vous êtes une sorte de chambre d'enregistrement de ce que l'on va dire. C'est ce que vous venez de rappeler Monsieur Alla.

Je pense qu'aujourd'hui, à moins qu'il y ait des oppositions sévères dans la salle, je pense que vous pouvez prendre acte qu'il y a une très forte opposition sur les deux tracés qui comportent la gare à l'est. Ça, c'est le premier point qu'il me semble important d'acter aujourd'hui. J'espère que les gens qui vont s'exprimer vont confirmer cette option-là.

Le deuxième point, c'est sur le multi critère. Le directeur d'agence de communication vient de nous alerter dessus. Effectivement, c'est un beau papier bien vert. Un peu trop vert. Parce que quand on regarde les carrés verts où il y a marqué, si je ne m'abuse, « franchement plus favorable », on voit « réduire les nuisances ». Et par exemple, la gare de Toulon Est, franchement plus favorable que les autres.

Je me permets de vous alerter quand même sur la population importante qui réside dans cette zone. Je pense à La Crau, à La Valette, à la Farlède, au Revest, à La Garde, je passe après, il y a le sillou permien un peu plus loin. Une variante franchement plus favorable, c'est franchement abuser de la part de Réseau Ferré de France dans les études, et pour le coup, ce ne sont pas les études du COPIL, c'est vraiment RFF qui fait les études. Il y a quand même des critères qui nous paraissent un peu aberrants.

Quant au COPIL, vous avez raison Monsieur – alors je ne sais pas ce que vous êtes, il y a beaucoup de gens des agences de communication - nos élus sont aussi au COPIL. Donc on les voit aujourd'hui s'exprimer, on en est fier. Et on attend bien entendu que par l'intermédiaire du COPIL nous revienne une réponse politique forte. Et il me semble évident que cette gare à l'est qui est dans deux scénarios n'a plus de raison d'être.

On sera vigilants.

Jacques MICHEL - On va prendre une dernière question, une observation, puis on va avancer un petit peu, parce que l'heure tourne. J'aimerais que l'on traite l'ensemble des points.

André GILLET - Sur le choix des scénarios, je pense en effet que c'est un problème d'aménagement du territoire. On l'a bien vu d'ailleurs à Marseille, ou parmi les solutions, l'ensemble des associations, des pouvoirs économiques et des élus ont choisi Saint-Charles souterrain. Et donc maintenant, dans les scénarios que vous proposez, il n'y a plus que Saint-Charles souterrain, et non plus la Blancarde. A Toulon, je pense qu'il faut faire pareil. C'est-à-dire, comme l'a dit Monsieur Simon et comme l'ont dit certaines personnes, pour des questions évidentes d'aménagement de l'agglomération, il faut privilégier Toulon Centre. Après, il y a un débat pour savoir si elle doit être surface ou souterrain, on y reviendra tout à l'heure peut-être. Mais je crois qu'il est important de bien voir que les deux propositions, aussi bien à l'est qu'à l'ouest vont complètement à l'encontre d'une philosophie cohérente d'aménagement du territoire de l'aire toulonnaise. Et ça, c'est quand même important.

D'autre part, en matière de desserte ferroviaire, quand on voit le nombre de dessertes qui seraient possibles si on fait Toulon Est, on voit que Toulon Centre est complètement marginalisé au point de vue de sa desserte. Aussi bien en temps de parcours qu'en nombre d'arrêts qui seront possibles à Toulon Centre.

D'autre part, et ça, on ne peut pas le compenser, parce que quand vous chiffrez les temps de parcours, vous ne tenez pas compte des trajets terminaux. C'est-à-dire que le barycentre de la population en matière d'emploi et de population, il n'est ni à l'est ni à l'ouest. Il est centré sur Toulon Centre. Et quand vous regardez, puisqu'il faut quand même se rappeler les études économiques qui ont été faites au moment du débat public, on s'aperçoit que 70 % des motifs de déplacements sont des motifs liés au domicile ou à l'emploi. Donc il faut tracer des isochrones 15 minutes et 30 minutes puisque c'est ce qui est habituellement fait dans ces cas-là et voir combien d'emplois et de populations sont à moins de 15 et de 30 minutes de la future gare. Et ça, on ne l'a pas.

Et dernier point, en matière de coût, je considère que les coûts qui sont annoncés sont des coûts liés simplement à l'infrastructure ferroviaire. Dans le cas où on déplacerait les gares, il faut déplacer un certain nombre de choses. Il faut investir dans des transports interurbains complémentaires, il faut aménager les coûts. Et tous ces coûts-là, on n'a pas consolidé les coûts sur un périmètre, je dirais, cohérent à ce niveau.

Donc je pense qu'aujourd'hui, la solution à privilégier est vraiment Toulon Centre.

Christiane GRANDCHAMPS - Je suis donc présidente de l'association de défense du Plan de La Garde. Il y a une question qui est très importante. Que ce soit la solution de Toulon Centre ou de Toulon Est, de toute façon il y a un gros problème de défense de l'environnement étant donné que le trajet passera par La Garde. Le Plan de la Garde est une zone humide, un endroit où le Conseil général a prévu un parc nature. Si on continue vers la Crau, on retrouve donc toujours, c'est la suite du plan, et il y a une zone ZNIEFF à l'Estagnol. Donc ce sont des endroits extrêmement sensibles, et d'après ce que l'on lit, on doit protéger les milieux naturels, les ressources naturelles. Il ne faut pas oublier aussi que ce sont des ressources en eau, en eau potable. Le *inaudible* et il y a aussi un puits pour Le Pradet. C'est-à-dire qu'il y a des nappes phréatiques qui alimentent en eau les deux villes. Or, ces ressources en eau, bien entendu, pour l'avenir sont absolument fondamentales. Ce qui veut dire que s'il on fait un tunnel, en admettant que l'on prenne la solution de faire un tunnel en sortant de Toulon pour aller vers je ne sais pas où, vers Solliès ou vers je ne sais pas où, il ne faut pas oublier que quand on fait un tunnel, on chamboule tous ces milieux. C'est quelque chose qui n'apparaît absolument pas dans les scénarios. C'est-à-dire que ce trajet, c'est une espèce de bande comme ça, mais dans cette bande-là, il y a des zones absolument à protéger. On ne peut ni y passer en tunnel, ni en extérieur.

Je voulais dire aussi que Monsieur le Maire de La Garde ne veut absolument pas que le TGV passe dans le Plan de La Garde. Il est pour le Parc nature, et bien entendu il veut protéger cet élément.

Nicolas ALLA - Alors c'est encore une intervention très claire en opposition sur la position de la gare à l'est. Pour essayer de procéder un peu par élimination, y aurait-il des intervenants dans le groupe qui souhaiteraient prendre la parole en faveur de la gare à l'est ?

Rires

L'expression est libre, pas d'intimidation. Je vais effectivement prendre note comme dit Olivier Lesage. On peut considérer, sans brutaliser personne, dans les 51 membres du groupe, aucun des représentants que vous êtes ne souhaite porter un argument, même partiel, en faveur de la position de la gare à l'est.

Valentin GIES - On peut le voter même si vous voulez.

Interventions hors micro.

Maurice FRANCESCHI - Je suis ravi d'entendre des maires se prononcer clairement sur ce qu'ils veulent et ne veulent pas. Ce qui nous manque actuellement, c'est la position de l'agglomération.

Est-ce que vous parlez au nom des élus de TPM ? Le choix des élus de TPM est donc bien Toulon Centre.

Etant donné le poids de TPM dans le COPIL, il semblerait quand même qu'il se dégage quand même une position.

Christian SIMON - Je pense que vous avez eu l'avis aussi de Monsieur Musso, qui est lui responsable, porte-parole sur ce sujet. Ce matin j'étais en bureau, j'ai demandé l'avis au bureau, c'était l'unanimité pour la gare au centre.

Jacques MICHEL - Est-ce que vous avez entendu la position que Monsieur Simon porte ?

Joseph FABRIS - On la connaît. On la connaît déjà par des articles de presse, on y a fortement fait allusion aux déclarations de Monsieur Musso... On la connaît. Tout le monde dans cette salle la connaît.

Jacques MATTEODO - Je voudrais être bref. Je voudrais apporter simplement les conclusions du dernier entretien que j'avais eu à l'époque avec Monsieur Cousquer avant son départ. A savoir que Monsieur Cousquer était pour s'appuyer sur des critères qui relevaient de la majorité des gens qui participaient à l'époque. A savoir, les critères qu'il avait retenus étaient les critères de la gare la moins élevée du point de vue des prix. C'est-à-dire la moins coûteuse en d'autres termes.

La priorité qu'il avait donnée était de proposer une gare qui remplissait toutes les conditions ou le maximum de conditions demandées ou imposées par les différents représentants. Entre autre le représentant – Monsieur, qui est parti à côté de vous – Président de la Chambre d'agriculture. Il m'avait précisé une chose, il avait dit que si jamais il fallait par exemple, si ça posait de gros problèmes vis-à-vis de l'agriculture, il m'avait proposé, il m'avait suggéré, il avait dit : « On peut peut-être envisager de passer le plus près possible de la voie existante, et en envisageant de passer en souterrain lorsque ce n'était pas possible. » Donc ça résolvait le problème de Monsieur Baccino. Donc moi j'avais dit OK d'accord.

Troisième – ou quatrième – critère, à savoir le critère... C'est pour cette raison que j'avais proposé cette version numéro 4 que vous retrouvez sur votre projet, cette version satisfaisait un maximum de personnes qui utilisent la voie ferrée pour leur travail. Avec une possibilité de se garer le plus près possible, voire même sur place de la gare que l'on va créer. A savoir que c'est pour cette raison que j'avais retenu personnellement, enfin que j'avais proposé personnellement le projet numéro 4 que vous connaissez, à savoir la construction d'un parking à deux étages, voire peut-être un étage en surface, pour les gens qui se servent tous les jours de leur voiture et du train.

Je vais m'arrêter là si vous voulez.

Nicolas ALLA - Non, je vous en prie, si vous avez quelque chose à dire...

Frédéric ROUX - Ceci est faux. Vous dites une fausseté. Monsieur Cousquer n'a jamais parlé de la gare de Toulon Ouest. Monsieur Cousquer a dit et a écrit à Monsieur Borloo avant que ce soit publié que c'était la gare Toulon Centre qui était préférable. Deuxièmement, il existe un document fait par RFF, et que je pense sérieux, de plus de 100 pages, « gare nouvelle de Toulon », de juin 2008, dans lequel on étudie tous les sites. Il y a 15 pages pour chacun des sites proposés, dont Toulon Centre, Toulon Est et Toulon Nord à l'époque. Et il est répondu à la question qui a été posée tout à l'heure sur l'accessibilité à la chalandise : « dans le cas de la gare de Toulon Centre, à moins de 10 minutes, à moins de 20 minutes, on a 354 000 personnes possibles, alors qu'il n'y en a plus que 254 000 à Toulon Est. Et dans le cas des emplois, si on prend Toulon Centre, à moins de 20 minutes ce sont 119 000 emplois, et seulement 85 000 dans le cas de Toulon Est. »

Donc les études ont été faites. Elles sont très détaillées. Je regrette que – je suis content d'en avoir de nouveaux – mais je regrette que tous les gens de RFF soient récents et n'aient pas utilisé les études faites qui ne doivent pas être jetées à la poubelle. Elles existent, et elles militent en totalité, il ne devrait pas y avoir le moindre débat, pour la gare Toulon Centre. Point final.

C'était le débat d'aujourd'hui, et le seul choix que l'on a à faire.

Jacques MATTEODO - Je peux vous apporter des précisions supplémentaires à ce sujet, à savoir que l'étude de 2008...

Marius ARMAND - On ne parle jamais. Ça suffit ! C'est un dialogue ! On est 50...

Brouhaha

Nicolas ALLA - Juste un mot là-dessus. Vous avez à l'écran, que vous pouvez regarder pendant qu'on parle, ce sont des cartes toutes fraîches que j'ai récupérées ce matin. C'est ce qu'évoque Monsieur Roux. Il y a les cartes de nos études de l'époque. Ce sont les fameuses zones de chalandise que l'on évoquait à l'instant. Donc là, c'est une analyse de temps de parcours de 30 minutes autour des gares. Et vous avez le petit tableau en bas à droite, pour les trois sites des gares est, ouest et centre la population concernée, le nombre d'emplois. Donc vous voyez Toulon Ouest 430 000 à peu près ; Toulon Centre presque 400 000 ; et Toulon Est 310 000 en termes d'habitants.

Je vous repasse la parole. Robert Gontier du Conseil général, et après des personnes qui n'ont pas pris la parole en priorité.

Robert GONTIER - Simplement, pour revenir sur ce que vient de dire Monsieur Roux. Pour avoir été membre du secrétariat permanent et avoir participé à tous les travaux, je confirme qu'effectivement il n'a jamais été question d'une gare à Toulon Ouest. Elle est venue bien après ce travail. Et donc c'est une proposition récente.

En ce qui concerne Toulon Est, je crois que c'est l'histoire qui fait que l'on est toujours sur Toulon Est. Il faut se rappeler que lors du débat public, la gare qui était envisagée par RFF était à Cuers ou à Puget-Ville. Et donc c'est d'ailleurs avec mon collègue d'à côté, André Gillet, que l'on avait vu cette proposition, et que l'on avait considéré que ce n'était pas une proposition acceptable car elle était trop loin de l'agglomération. On a fait faire nous même une étude qui a été financée par l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulonnaise pour essayer de rechercher s'il n'y avait pas un site de gare possible plus près du centre-ville de Toulon.

Et c'est comme ça qu'est arrivé Toulon Est, sans que ce soit une proposition de nous-mêmes, mais une contribution que l'on a apportée au moment du débat. Ça a d'ailleurs été très contesté à l'époque, on nous a dit : « Vous apportez ça à la fin du débat public. »

En aucun cas ce n'était une proposition de notre part. Effectivement, tout ça a été repris, et c'est la raison pour laquelle aujourd'hui on a vu apparaître dans les scénarios cette proposition. Et effectivement depuis, on a beaucoup travaillé, et la position que nous avons prise au niveau du département, c'est effectivement Toulon Centre.

Marius ARMAND - Je suis tout à fait d'accord avec vous, pour avoir suivi aussi le débat en 2005. Vous aviez présenté aussi votre proposition de gare à l'ouest, qui n'a pas été retenue. Il est vrai que Toulon Centre est le plus logique.

Moi j'aurais une question très pratique. Aujourd'hui, je prends le train régulièrement, tant le TER que le TGV de Marseille à Paris. Quand je prends le TER, je regarde. On longe l'autoroute entre Toulon et Marseille. Et je vois que sur l'autoroute, ils font une troisième voie, en bordure de la ligne SNCF. En matière d'aménagement du territoire, je ne comprends pas. J'aimerais que l'on m'explique. Si dans l'aménagement on donne l'autorisation à Escota d'agrandir à trois voies et de prendre une emprise au sol d'au minimum 15 mètres, qui est une emprise pour une voie ferrée, alors je ne comprends pas. Il faut m'expliquer. Merci pour votre réponse.

Nicolas ALLA - On va vous donner une réponse. Très rapidement car étant du monde ferroviaire, je ne serai pas compétent pour vous répondre sur cette question précise. Nous ne pouvons que

regretter que des budgets d'investissement aillent là-dessus. D'autres ici pourront donner des explications sur les systèmes de concession

Maintenant sur ce que vous dites, l'autoroute que vous citez, la voie ferrée n'est pas loin. C'est un trajet qui est extrêmement sinueux, pour nous il n'est pas du tout adapté pour passer des lignes nouvelles. C'est-à-dire que l'on a une impossibilité technique de passer dans une bande aussi étroite et aussi sinueuse et que de toutes façons on aura des vitesses qui ne seront pas du tout compétitives.

Marius ARMAND - Quand vous parlez d'aménagement du territoire 2040, ça comprend le réseau TER. On est bien parti là-dessus au départ ? C'est une vision globale des choses

Et la troisième voie entre Toulon et Marseille, est-ce que ça va venir un jour ? Est-ce que c'est prévu dans le projet ?

André GILLET - Quand on raisonne déplacement, il faut tenir compte des origines et des destinations de ces déplacements. Quand vous avez des gens qui font des sauts de puce entre Saint-Cyr et Bandol, quand vous avez des gens qui font Saint-Cyr – La Ciotat, quand vous avez des gens... Il faut regarder d'où ils partent et où ils vont. C'est ce que l'on appelle en termes techniques des enquêtes origine-destination. Et donc le fer ne peut pas se substituer à tous les types de déplacement. Il y a donc un minimum de déplacements qui doivent être assurés par la route.

Par contre, dans le tableau qui nous est proposé, je regrette que l'on n'ait mis que l'accessibilité à 30 minutes en voiture. Parce que précisément, aussi bien à l'ouest qu'à l'est, on a des réseaux autoroutiers qui à l'horizon 2020 et encore plus 2040 seront complètement saturés. Je ne sais pas comment ont été calculés les temps de parcours dans ce modèle d'accessibilité, mais d'une part je pense qu'il faut raisonner accessibilité tout mode et pas seulement mode voiture, qui est le mode actuellement dominant, et d'autre part il faut tenir compte de deux choses : de la saturation des réseaux actuels, et du fait qu'en dehors de rajouter par-ci par-là une troisième voie, on ne peut pas doubler ces infrastructures. Et donc, effectivement, ces chiffres, je les prends avec un petit peu de réserve. Il faudrait que l'on me montre s'ils tiennent compte de la saturation du réseau aux horizons 2023 et 2040. Et deuxièmement, avec quelles hypothèses de temps de parcours ?

Claude CHESNAUD - Tout d'abord dire que nous sommes favorables à la LGV PACA et nous sommes favorables au tracé le plus court, le plus rapide et le moins coûteux. Donc le tracé des trois métropoles, même si nous ne pouvons pas revenir dessus au niveau de la réflexion, ne nous convient pas. On a eu la possibilité de consulter les documents de Réseau Ferré de France. On voit apparaître de façon claire le passage par Le Revest.

On se demande aussi, enfin on est persuadé, que RFF considère que ce passage est celui qui a sa préférence. La réunion que vous avez tenue à Hyères confirme cette préférence. C'est le sentiment que j'ai eu, que nous avons eu.

Il va donc y avoir avec ces schémas-là un passage en tunnel sous le Mont Caume. Ensuite un viaduc au-dessus du barrage du Revest, et des tunnels qui vont traverser le Mont Caume, le Mont Coudon et différents viaducs, jusqu'à la Pauline.

Concernant le Mont Caume, il y a actuellement un classement en Biotope car il y a un couple d'aigle de Bonelli. Et nous avons en 1991 obtenu ce classement en Biotope.

Concernant les monts Combe et Coudon, nous venons d'obtenir le classement en SIBE depuis décembre 2010. Vous avez proposé un viaduc entre respectivement le Mont Caume et le Mont Combe. Le viaduc passera au-dessus du barrage du Revest. Qui s'appelle en réalité barrage de la haute vallée de Dardennes.

Ce barrage est un barrage particulier. C'est un réservoir d'eau de source. C'est-à-dire qu'à l'inverse des autres barrages dans le monde, ce n'est pas un barrage au fil de l'eau. Donc au-

dessus d'une eau de source qui alimente une partie de Toulon, essentiellement la partie Toulon ouest, il va y avoir un passage de TGV. Il va y avoir donc un problème de respect d'hygiène. Pourquoi est-ce que je mets en avant cet argument ? Parce qu'en 1910, quand le barrage a été construit, on a dans le cadre du périmètre d'hygiène et de protection du barrage, évacué un hameau, le Hameau des Oliviers. On en a fait partir les habitants. Et aujourd'hui, alors qu'on a des problèmes vraisemblablement de pollution au niveau de ce barrage, puisqu'il n'y a pas mal d'études en cours en ce moment, le Hameau des Oliviers se trouve à 400 ou 500 mètres au nord-est de ce barrage, vous allez faire passer le viaduc au-dessus.

Alors c'est une question que l'on pose : avez-vous mesuré l'impact de ce passage ?

Nicolas ALLA - D'abord, sur le choix des tracés. Aujourd'hui, on n'a pas de préférence globale, par contre, critère par critère, nous avons exprimé notre position. Pour les problèmes karstiques et d'approvisionnement en eau, le passage dans ce massif-là nous préoccupe. C'est-à-dire que l'on est inquiet comme vous, c'est une problématique très complexe. Les sondages du réseau karstique sont en cours. Critère par critère on est capable de donner une préférence ou pas, mais au global, nous n'avons pas de préférence. C'est-à-dire qu'aujourd'hui si on va en concertation, c'est que tout est ouvert. On vous présente notre manière à nous de classer dans la matrice les différents scénarios. Dans ces groupes de travail, on est là précisément pour que vous vous appropriiez ces fiches de notation et que vous les contestiez ou pas... Mais on n'a pas de but en blanc décidé que ça passerait en viaduc ou pas. Aujourd'hui, on en est aux scénarios que l'on a présentés. On va entrer dans le critère que vous donnez, qui est la ressource en eau des massifs karstiques. Le passage dans la zone du Revest est quelque chose qui nous préoccupe comme vous.

Donc il faut bien ensemble que l'on voit critère par critère, et que l'on mène une analyse multicritère tous ensemble. Mais RFF n'a pas de position préconçue. RFF n'a pas décidé. RFF a le devoir de vous les soumettre, de les examiner ensemble, et d'amener une appréciation multicritères de tous ces scénarios.

Marius ARMAND - Dans le cadre de la gare à l'est, vous avez une obligation de passage par Le Revest. Il y a donc une opposition entre ce que vous expliquez de façon intellectuelle et ce que vous ferez.

Bernard COUVERT - Ce que l'on va faire, c'est peut-être vous distribuer les différents documents de manière à travailler dessus, d'autant qu'il y a des réponses à certaines questions qui viennent d'être posées.

Dans cette analyse-là, si je prends les hypothèses sur Toulon Est, effectivement, quand vous regardez une carte, pour arriver de Marseille/Aubagne, quand vous allez sur Toulon Est, on sait techniquement tout faire, mais il y a un moment donné où il y a le raisonnable et le moins raisonnable, donc effectivement on est dans des solutions qui seront évidemment des tunnels quelque part dans le secteur du Coudon.

Pour vous expliquer un peu la suite de la démarche, même si c'est un peu tôt, mais je pense que dans le cas de Toulon, on est obligé de mêler un peu les deux stades. Effectivement, on ne peut pas parler de gare sans parler de territoire.

D'une part, si on avait, ce qu'il faudra que l'on voit aussi ensemble, c'est que les arrivées sur les autres solutions ont d'autres contraintes techniques. Par rapport à ça, quand je parle des réflexions qu'il y aura, dans le cas de l'arrivée sur Toulon Est, on sent bien que l'on a deux enjeux qui prédominent, qui sont les enjeux paysages et naturels. Et cela conduit à dire qu'il faut passer le plus bas possible, et si possible en tunnel tout le long. Et puis les enjeux de ressources en eau, où plus on passe bas, plus on a des risques d'interférer avec cette ressource.

A la rigueur, le risque principal vis-à-vis des enjeux de ressources en eau, ce n'est pas tant le problème de pollution, mais les risques d'un tunnel qui devrait traverser. L'enjeu majeur est là, d'un

point de vue technique pour la réalisation des travaux, et ensuite pour les perturbations éventuelles.

Effectivement, le but du jeu, nous on a essayé – alors on vous a fait un document résumé avec quelques éléments clés, mais on a mené des travaux – essayé de faire l'inventaire de toutes les difficultés, de tous les enjeux, et d'essayer de mettre ça à plat pour discuter ensemble des avantages et des inconvénients.

On sait que l'on est sur un territoire qui n'est pas facile : ce n'est pas un scoop.

Interventions hors micro

Jacques MICHEL - On prend un petit instant. Monsieur avait demandé la parole.

Valentin GIES - Premièrement, je crois que l'on peut se réjouir tous d'avoir fait un enterrement de première classe pour le scénario de la gare à l'est. Et je pense même qu'il faudra aller un peu plus loin, et avoir une déclaration commune de tous les participants au groupe de travail, si personne n'y voit d'inconvénient évidemment, de façon à ce que ce soit acté un peu dans le marbre, et qu'on ne revienne plus sur ces scénarios.

Nous en tout cas, à l'intérieur du groupe de réflexion sur la LGV PACA, on avait enterré aussi ce scénario dans la proposition qu'on allait faire et qui sera présentée par Jean-Pierre un peu plus tard. D'ici pas longtemps.

Simplement, au-delà de cet enterrement de première classe que l'on peut faire de cette solution de la gare à l'est, je pense que le problème de la gare à l'ouest se pose un peu dans les mêmes termes, symétriquement. Ce que l'on peut voir simplement, c'est que sur la gare à l'est, il y a une prise de conscience et une prise de position claire aujourd'hui des élus de TPM. Et on ne peut que s'en féliciter. Parce que ces élus sont concernés par la gare à l'est. Elle impacte Le Revest, elle impacte La Valette, elle impacte La Garde, elle impacte La Crau. Et on a tous des amis à La Farlède, donc de fait, elle impacte les communes qui sont concernées par les élus de TPM.

Ce qu'il faut ajouter, c'est que sur le scénario Ouest, Monsieur Alla l'a dit tout à l'heure, il y a une très forte corrélation entre le choix de la solution retenue, de la variante retenue, et la problématique du fuseau. Je pense que Jean-Pierre Malaspina va revenir dessus, mais on se retrouve avec la même problématique en quelque sorte qu'avec la gare à l'est. Plus on va décaler la gare vers l'ouest, sachant que de toute façon il faudra aller à Cuges-les-Pins pour rejoindre le tracé en sortie de Marseille, et bien il faudra avoir une voie qui coupe quasiment sur la verticale nord/sud. Et cette voie qui suit une verticale nord-sud, il n'y a quasiment pas d'autre passage si on fait la gare à l'ouest que de passer au choix sur Le Beausset, sur Le Castellet, ou très proche de la Cadière-d'Azur.

En tous les cas, on se retrouve dans une situation où on passe dans des zones d'habitat diffus et dans des zones d'habitat dense, dans des zones à haute valeur viticole puisqu'il y a tous les vignobles de Bandol, et ça on ne laissera pas faire...

Un intervenant - Ils sont plus au sud les vignobles de Bandol.

Valentin GIES - On traverse nord/sud, ce n'est pas possible.

Brouhaha

Le dessus de Cuges-les-Pins, c'est quand même un plateau. C'est le plateau du Castelet, le plateau de Signes. C'est un plateau qui est quand même haut. On va passer un tunnel sous le Gros Cerveau, et quand on va ressortir dans la plaine, il va falloir monter sur le plateau de Cuges. Et ça veut dire quoi ? On ne va pas faire un tunnel sous Le Beausset, Le Castelet *et cætera*, parce que ça voudrait dire qu'ensuite on va avoir une pente extrêmement forte à récupérer pour monter sur le plateau.

Non. Si ce scénario est retenu, il ne faut pas se leurrer, il y aura un énorme viaduc, une énorme rampe de montée ou de descente qui partira du plateau, et qui ira rejoindre le pied du Gros-Cerveau.

Et donc ce scénario-là, pour les mêmes raisons que la gare à l'est, au même titre que les nuisances sont absolument inacceptables, que ce soit en termes humains, que ce soient en termes agricoles ou que ce soit en termes viticoles, je vous invite et je nous invite tous à le rejeter de la même manière.

Nicolas ALLA - On entre dans ce sujet-là, donc vous entrez dans le détail de Toulon Ouest, Toulon Centre. Ce que l'on vous propose, c'est de prendre quelques minutes pour que l'on vous présente... Là, vous parlez en l'air, donc on va peut-être projeter des cartes. On va tous ensemble se remettre en tête les enjeux du territoire en mettant les cartes à l'écran. Et comme ça, après, chacun d'entre vous viendra, devant les cartes présentées, y compris Monsieur Malaspina.

Jean-Pierre MALASPINA - Comme je vous l'avais dit, je préférerais faire mon intervention en deux fois. D'abord les scénarios...

Nicolas ALLA - Les scénarios d'abord. On va donc peut-être écouter Monsieur Malaspina niveau scénario. On présentera nous ce que l'on appelle nos cartes de sensibilité, donc l'analyse du territoire, et on reviendra ensuite sur les discussions de passage.

Olivier LESAGE - Juste pour clore sur cette gare à l'est. S'il y a une unanimité, moi j'ai un problème de chronologie. Si je fais un petit rappel du projet, nous avons des grands décideurs qui ont dit « il faut raisonner en bon père de famille, il faut passer par le moyen Var. » Il n'y a pas de souci, c'est le scénario qui a été acté. 10 jours après, le Ministre, à l'aide d'un document qui aujourd'hui n'est même pas respecté, dit que c'est le scénario sud qui est choisi. Donc aujourd'hui on est 51 personnes – vous avez annoncé ce chiffre mais je n'ai pas compté – à vous dire que les deux scénarios qui nous restent sont complètement... C'est une hérésie mathématique, une aberration. Ce n'est pas ce que l'on lit sur vos planches. Je vous rappelle que dans vos planches, même sur les risques géotechniques, c'est bien marqué pour Toulon, c'est un peu moins spécifique pour la partie Toulon Est. Or, ça vient d'être dit par la personne à côté de vous, il y a un problème hydrologique important à passer par Toulon Est.

Donc comment fait-on ? Chronologiquement, je ne voudrais pas que l'on arrive au mois de décembre où le COPIL va dire « voilà, le scénario c'est la gare à l'est ». Avant que le COPIL se réunisse, pouvez-vous faire remonter en urgence ce qui vient de se décider aujourd'hui de manière à ce que la pression baisse sur ce projet, notamment en évacuant ces scénarios ?

Bernard COUVERT - Je parle sous le contrôle de Nicolas, mais je pense qu'il faut bien rappeler les règles du jeu de la concertation. Un, l'engagement donné est d'entendre les messages, de les relever. Et je pense que là-dessus, vous vérifierez, mais le compte-rendu du groupe de travail sera très explicite. Il n'y a pas de doute.

Par contre, et on n'a pas le droit ni les uns ni les autres de changer ça, le groupe de travail n'est pas décisionnel.

Nous allons remonter le fait que clairement...

Claude CHESNAUD - Olivier vous demande de faire remonter les choses très clairement.

Brouhaha

Bernard COUVERT - Pour vous dire les choses très clairement, on va remonter ceci au comité territorial, il y en a un qui est programmé le 15 octobre, ou le 17 octobre, qui va faire le bilan de cette première partie, va faire remonter la position du groupe de travail, qu'il va falloir peut-être étayer sur certains points...

Olivier LESAGE - Je vous demande une procédure exceptionnelle pour avoir un retour avant la prochaine réunion du groupe de travail. Et non pas de suivre la procédure normale, qui n'aboutira au COPIL que le jour du choix du scénario.

On s'est compris je pense.

Bernard COUVERT - Oui, oui, j'ai entendu. Sur la procédure officielle, c'est clair que nous n'avons pas le pouvoir de prendre la moindre décision définitive avant que le comité de pilotage se réunisse. Il n'en est pas prévu avant.

Après, je pense qu'il y a un certain nombre de messages qui passent par d'autres biais, que vous savez faire passer par d'autres biais.

Je vous garantis que l'information sera remontée. Par contre, vous dire si ça peut être acté de manière...

Nicolas ALLA - Ce que vous dites, Monsieur Lesage, c'est exactement ça. Nous sommes ici dans les groupes de travail. Il est prévu dans la zone d'ici au mois d'octobre, la date n'est pas fixée, un comité de la concertation.

C'est là effectivement qu'il peut y avoir ce que vous dites. Le message fort qui vient de sortir aujourd'hui, bien sûr remonte dans les comités territoriaux prévus. Mais ça peut faire l'objet d'un point de l'ordre du jour du comité de concertation qui a été positionné un peu au début, pour ça.

De toute façon, c'est vous qui allez rédiger votre position qui remonte au comité territorial du 17 octobre, et on note qu'effectivement, lorsqu'un comité de concertation siégera au début de la concertation, c'est un point que l'on mettra à l'ordre du jour.

Frédéric ROUX - Je n'en suis pas si sûr car le comité de concertation est fait pour juger si la concertation s'est bien déroulée. Ce n'est pas sur le fond. Et il n'y a pas de COPIL avant le 19 décembre.

Bernard COUVERT - On est bien d'accord que le comité de concertation ne se prononce que sur la forme.

Jacques MICHEL - Si à ce comité de la concertation, l'information n'est pas remontée, vous pourrez noter que la concertation ne se passe pas très bien.

Bernard COUVERT - On s'est posé la question. Il y a déjà un élément clair qui va se jouer au comité territorial du 17 octobre. On verra bien s'il nous demande de vous faire travailler sur des fuseaux pour tous les scénarios ou si une décantation sera faite.

Frédéric ROUX - Le comité territorial n'a pas le pouvoir de décision.

Olivier LESAGE - Aujourd'hui, RFF est le maître d'œuvre. En tant que maître d'œuvre, il est capable de remonter au Préfet de région : « on a un problème sur telle concertation, dans le groupe de travail Toulon, il y a une unanimité contre le scénario Est. Monsieur le Préfet de région, voyez avec le Gouvernement que d'ici le prochain comité, les choses soient clarifiées si c'est possible ».

Valentin GIES - Le plus simple serait qu'une motion soit rédigée dans ce groupe de travail. Je vous propose qu'on le fasse et qu'on la signe tous.

Nicolas ALLA - Ce que je vous propose, c'est de profiter des outils que l'on met en place.

Linda LESAGE - Excusez-moi. Je veux bien signer votre motion contre la gare à l'est. J'habite à La Valette, je suis toute la journée dans les embouteillages. Nous sommes à saturation, il y a un souci. En plus, une gare TGV, tout le monde sait que c'est un aspirateur à voitures, et je ne vois pas comment ça peut être supporté par les riverains.

Et en plus je ne vois pas quel est l'intérêt pour les voyageurs qui vont perdre beaucoup plus de temps dans les embouteillages.

Par contre, de là à voter pour une gare à Toulon Centre...

Valentin GIES - C'est une motion juste contre la gare à l'est, contre tous les scénarios impliquant une gare à l'est.

Brouhaha.

Linda LESAGE - En tant que contribuable PACA, je sais que l'on n'a pas le droit de revenir, comme vous l'avez dit en préambule, mais je suis contre ce tracé. Je ne dis pas que je suis pour le tracé nord, parce que là on ne peut pas faire une guerre de sécession, mais enfin s'il faut vraiment une LGV et puisqu'on parle de coût et qu'on cherche une solution économique, beaucoup de personnes ont dit que le tracé nord était le plus économique.

Je voudrais que ça remonte ça aussi.

Brouhaha.

Bernard COUVERT - Juste pour préciser, quand vous dites « on n'a pas le droit de parler de ça », si, vous avez le droit de parler des sujets que vous souhaitez. Simplement, un, on prend l'engagement que ce sera remonté. Tout est remonté. Mais on n'est pas habilité pour reparler de ce sujet-là. Nous aussi, on a un mandat. Sur ce point, la règle du jeu est claire.

Si vous permettez...

Olivier LESAGE - Vous n'avez pas répondu à ma procédure exceptionnelle. J'espère qu'il y aura une réponse.

Bernard COUVERT - On transmet. Je prends l'engagement que l'on transmettra.

Didier COROT - Par rapport à l'abandon de la gare est, effectivement, lors du débat public, à la fin, l'agglomération de Toulon avait proposé en pis-aller cette gare Est. A l'époque, une chose qui avait été dite... Moi, je suis d'accord pour Toulon Centre, ne déformez pas mes propos. Mais il avait bien été dit que si on faisait la gare à Toulon Centre, il fallait même en se projetant à 20, 25 ou 30 ans, imaginer les déplacements que ça représenterait dans l'agglomération. Et ce que vient de dire Madame, effectivement, à la fin, rebondit. L'aspirateur à voitures, il faut absolument l'empêcher sur le centre. Donc il faudra – on a le temps, dans 20 ou 30 ans, il y aura peut-être le tramway, il y aura peut-être plus de voitures à pétrole, il y aura peut-être d'autres modes de déplacement, mais c'était bien mis en mesures compensatoires que l'aménagement du territoire, au niveau de l'agglomération, devait prévoir des transports évitant l'aspirateur à voitures sur cette fameuse gare.

Parce que même votre magnifique gare de bus elle sera obsolète à ce moment-là. Il n'y aura pas 100 bus qui pourront stationner. Je me félicite de cette gare de bus, je m'en sers. Mais il faut bien voir...

Et c'est vrai que les fameux multicritères quel que soit le sujet, à 30 ans, excusez-moi mais je suis très sceptique, comme la personne tout à l'heure. On ne sera pas forcément dans les mêmes modes de déplacement, on n'aura pas les mêmes modes d'énergie, *et cætera*. Et la ville de Toulon, l'agglomération de Toulon plus exactement, devra s'être organisée en prévoyant cela.

Malheureusement, je ne vois dans aucun document quelque chose qui annonce la globalisation du projet. Vous être des ferroviaires, vous êtes des projeteurs ferroviaires, c'est bien, je connais bien. Je connais d'autres RFF dans d'autres régions. Souvent, on fait un peu la critique, notamment dans les débats publics, que l'on n'envisage pas assez les incidences sur les territoires, avec les outils dont a parlé Monsieur Gillet tout à l'heure, qui sont même aujourd'hui encore projetables

dans l'avenir, notamment en termes de déplacements pour accéder à vos gares, qu'elles soient à l'est, à l'ouest ou au centre. Il faut absolument que ça entre en comptabilité.

Parce que ça coûtera très cher de faire certains équipements, même en centre-ville. Même une gare centre aura des incidences d'investissement dans les transports collectifs. C'est comme les coûts environnementaux : ils sont souvent sous-évalués. On parlait de secteur ouest, excusez-moi, je rebondis que ce que disais Monsieur. Le secteur ouest, on a parlé que du secteur est parce qu'il n'y a peut-être pas de représentants des communes de l'ouest, mais le secteur ouest va coûter très très cher. On est dans une zone de reliefs, contrairement au secteur est, et il faudra absolument que dans les groupes de travail on évoque les coûts environnementaux, agricoles et *cætera*, l'incidence du tracé sur l'ouest.

Nicolas ALLA - Je réponds juste à la question, après je vous propose que l'on passe la parole à Monsieur Malaspina pour que l'on poursuive sur les scénarios centre et ouest. Puis ensuite, je vous présente quelques cartes de support, puis vous reprenez la main pour discuter plus finement, géographiquement.

Les deux mots de réponse : on a actuellement des études de trafic très précises en cours, qui prennent en compte tous les modes. C'est-à-dire qu'il y a une étude de trafic sur l'aérien, le routier, le ferroviaire, à l'échelle régionale, départementale, nationale et européenne. Et sont modélisées en coopération avec les gens compétents dans les grandes collectivités. On prend en compte l'échelle, c'est par exemple un quartier dans certaines communes, et on va jusqu'à y chercher à modéliser ce qui se passe dans le Piémont. Des études de trafic très précises sont en cours et auront le degré de finesse que vous évoquez.

Je vous propose que l'on écoute l'intervention de Monsieur Malaspina.

Jacques MICHEL - Attendez, Monsieur lève la main. Est-ce que c'est en relation directe avec l'intervention de Monsieur, ou on peut la garder pour un peu plus tard ?

Pierre LAVILLE - C'est au sujet des contraintes qui s'exercent sur l'ensemble des projets en ce qui concerne le souterrain.

Bernard COUVERT - Alors ce sera la dernière intervention, après on passe à l'exposé.

Pierre LAVILLE - Merci. Donc je prends la parole au nom des amis de la presqu'île de Giens, dans le sens où nous nous intéressons au sous-sol et à tous les impacts que ce sous-sol peut recevoir de la part d'un projet tel que celui-là.

En ce qui concerne les documents remis, avec les différents projets qui induisent des tunnels, seules les distances sont indiquées, avec éventuellement de manière extrêmement grossière les positions d'entrée et de sortie. Donc de ce point de vue-là, il est assez difficile de se faire une opinion sur ce qui va être vraiment à la périphérie de Toulon, l'impact souterrain.

En tout cas, ce que je veux faire absolument remarquer, c'est que sur la ligne qui va du Coudon au Gros-Cerveau, tout ce qui est au sud de cette ligne entre dans un sous-sol extraordinairement complexe. Complexité qui d'une part a été révélée par le tunnel routier de Toulon, dans sa marge la plus maritime, et d'autres ouvrages de moins grande ampleur ont révélé des complexités non révélées par la carte géologique détaillée. Donc on a des potentialités, l'histoire du deuxième tube du tunnel routier de Toulon le montre parfaitement, de dépassements de coûts, de dépassements de délai qui d'ailleurs n'ont pas encore totalement trouvé leur solution.

Dans une certaine mesure, nous nous posons des questions sur l'évaluation des coûts qui sont annoncés dans les différents scénarios où les souterrains sont impliqués. C'est le premier point.

Le deuxième point, je sais que l'on a parlé déjà des nappes phréatiques, et en particulier toutes celles qui circulent dans les calcaires et dont les planchers se trouvent dans les calcaires du Trias, c'est-à-dire ceux qui sont le plus à la base de tout l'édifice qui est là. Il est assez remarquable de

voir quelle que soit l'option plus ou moins souterraine qui est choisie, que l'on ne coupera pas à travers cet aquifère, voire malheureusement à le mettre en communication avec des écrans ou à travers ces écrans dans d'autres systèmes de circulation qui jusqu'à présent étaient indemnes.

Il y a là en termes de prévisions et d'études de détail des différentes options souterraines un travail considérable à mener. Et il ne me semble pas aujourd'hui, en l'état de la documentation qui est à notre disposition, qu'on les ait correctement évalués. Donc ça c'était des choses importantes qu'il faut avoir en tête.

Ce laboratoire que représente le tunnel routier de Toulon nous montre une incidence sur les coûts et les délais qui n'est peut-être pas au stade actuel des études totalement intégrée à la prévision.

Bernard COUVERT - Merci. Sans rentrer dans tous les détails techniques, je pense que votre approche permet de compléter un peu. Premièrement, pour simplifier, on a un gradient nord-sud de complexité. De ce point de vue-là, c'est ce que l'on retrouve dans certaines fiches, l'analyse technique est de dire que l'on se sent un peu plus à l'aise ou un peu moins mal à l'aise pour les solutions un peu plus au nord, pour simplifier Toulon Est. Les solutions Toulon centre souterrain sont celles qui paraissent les plus délicates parce que là, si on s'impose le passage par Toulon Centre, on s'impose le passage dans des zones que l'on sait logiquement complexes. Même s'il y a des réflexions pour voir s'il on ne peut pas décaler la gare de 300 mètres vers le nord, puisqu'il semble là qu'il y ait un changement géologique assez marqué. De ce point de vue-là, les solutions de tunnel filant, type Toulon Ouest, permettent plus de latitude pour choisir des meilleurs endroits d'un point de vue géologique. Effectivement on a cet enjeu-là.

Deuxième chose, on y reviendra tout à l'heure... Je peux revenir aussi sur la lettre des Ministres. Ils disent qu'il faut utiliser les lignes existantes et s'enfouir dès qu'on a un problème tout en maintenant – je ne sais plus comment c'est formulé – les objectifs de desserte en un temps concurrentiel de Nice, et sous-entendu avec un coût raisonnable. Il y a un moment où l'équation n'est pas simple à tenir. Effectivement, la solution tunnel tout le long permet de réduire un certain nombre de problèmes, mais pas le problème financier. Donc il faut être clair que là où c'est raisonnablement envisageable, on essayera de passer en surface.

Et troisième élément, on sait très bien, pour simplifier, entre Aubagne et l'entrée du sillon permien, on est dans un énorme massif calcaire, avec des tas de réseaux dans tous les sens. Parmi les enjeux, ça va être de trouver le juste milieu de passage en tunnel et en surface, de câblage des tunnels, de façon à limiter les incidences, sans risquer des complexités vis-à-vis de la ressource en eau.

Juste une dernière information pour alimenter les réflexions. En complément de ce qui a été fait, il y a les premières campagnes de sondages géotechniques qui sont prévues dans le mois qui vient, pour apporter déjà quelques précisions. Sachant que bien évidemment derrière, il y aura des campagnes de reconnaissance géotechnique très importantes.

Olivier LESAGE - Vous voyez le décalage. On vous demande de ne pas prendre en compte un certain scénario puisqu'on est dans la concertation, et d'ores et déjà il y a des gens qui vont venir sur la zone. D'où l'urgence que je vous ai citée.

André GILLET - Sur le même sujet, c'est pour cela que je souhaitais intervenir. Quand on compare les coûts de tunnel, il faut comparer des choses comparables. Pourquoi le tunnel de Toulon coûte cher ? C'est un peu à cause de la difficulté géologique, mais c'est surtout parce que le tunnel est à faible profondeur et que dessus, il y a des immeubles. Et chaque fois qu'on creuse un trou dans un terrain, il y a forcément une répercussion en surface. Et cette répercussion en surface, quand elle est de quelques millimètres et que l'on est dans des immeubles en maçonnerie qui sont sensibles à ce que l'on appelle les tassements différentiels, les immeubles bougent et c'est ça qui coûte cher.

Sur Toulon, le confortement des immeubles et toutes les protections liées à la protection des immeubles ont coûté *grosso modo* 100 millions d'euros.

Si on choisit des tracés astucieux, qui sont à assez grande profondeur, c'est-à-dire en gros à 50 mètres sous les immeubles, dans des formations géologiques qui ne sont pas que du crétacé, il y a certaines zones de crétacé inférieur qui permettent de creuser des tunnels avec des tunneliers ce qui coûte moins cher que les techniques qui ont été utilisées à Toulon tunnel routier.

A ce niveau, il faut choisir un tunnel qui reste assez profond dans les zones où il y a des habitats et qui se déploie proche de la surface dans des zones peu occupées. D'où la proposition pour Toulon Centre souterrain de faire cette gare dans la ceinture verte des Lys, où là il n'y a aucun immeuble dessus.

Quand vous avez un terrain naturel qui se tasse de un ou deux centimètres, tout le monde s'en moque, à condition qu'il n'y ait pas d'immeuble au-dessus. Je trouve que l'inconvénient de faire des tunnels filants pour desservir Toulon Est ou de faire des tunnels qui partiraient de Toulon Est pour rejoindre précisément l'est de la ville, c'est que justement, on se situera à faible profondeur, tout au moins au démarrage des tunnels et sur une distance assez importante, puisqu'on ne peut pas avoir des rampes avec la LGV... Au démarrage, il est recommandé de ne pas dépasser 3 %, et de ne pas dépasser 5 % lorsque le TGV est lancé.

A ce moment-là, on s'aperçoit que dans ces zones qui sont fortement urbanisées, que ce soit à l'est ou à l'ouest, les tunnels ne coûtent pas les mêmes prix. A ce niveau, je voulais faire une petite observation. Je trouve que RFF a déjà largement chargé la solution Toulon Centre souterrain. Parce que quand on compare Toulon Est et Toulon Centre, on s'aperçoit que Toulon Centre souterrain est évalué à 3,4 plus 3,5 sur la traversée du secteur de Toulon, ce qui fait 6,9 milliards, pour 16 kilomètres de tunnel. Et Toulon Est n'est évalué qu'à 3,9 milliards, c'est-à-dire 3 milliards de moins, alors qu'il y a effectivement 11 kilomètres de tunnel. Ça veut dire que les 5 kilomètres de tunnel supplémentaire pour Toulon Centre souterrain sont évalués à 600 millions le kilomètre. Alors que le tunnel routier de Toulon malgré sa complexité et malgré ce que je viens de vous dire sur le confortement des immeubles, n'a coûté que 200 millions d'euros du kilomètre. Voilà ce que je voulais préciser.

Bernard COUVERT - Je corrige tout de suite un point important. Quand vous avez dans ces fiches-là, les deux chiffres, c'est le total. C'est 3,4 milliards en 2023, et au total on aura 3,5 milliards en 2040. Il ne faut pas les additionner.

Donc il faut comparer 3,4 et 1,8. Donc de mémoire, sur les 1,6 milliard de différence, c'est de l'ordre de 600 à 800 millions qui correspondent à la gare souterraine, parce que n'oubliez pas la différence de coûts entre une gare souterraine et une gare de surface, que ce soit à l'est ou à l'ouest. Et l'autre partie, c'est effectivement les surcoûts de longueur de tunnel plus importante, et les surcoûts de tunnel. A priori, avec des ratios...

Juste pour revenir sur ce problème de tunnel qui est central sur la question, quelqu'un avait dit un jour en boutade puisqu'on parlait justement de Toulon Centre souterrain et d'aléas techniques *et cætera*, des incertitudes, quelqu'un avait dit : « ce n'est pas une incertitude, puisque maintenant on sait le risque qu'il y a. Donc à la rigueur, on n'a qu'à le chiffrer ». Donc c'est ce que l'on a essayé de faire. A priori, on espère que l'on a été plutôt un peu pessimiste qu'un peu optimiste.

Olivier LESAGE - Ce n'est pas une majoration du tunnel de Toulon que je vous reproche. Clairement, c'est une minoration des problèmes sur la traversée par Toulon Est. On peut prendre les problèmes dans les deux sens, c'est la même chose. Monsieur a raison.

Jean-Pierre MALASPINA - Je remercie RFF de nous laisser la parole. Rapidement, notre groupe de travail, de réflexion comprend une dizaine d'associations, donc vous avez ici les trois plus importantes, tout au moins celles qui travaillent sur Toulon. Puisque nous avons également des associations du moyen Var.

Et voici un petit peu quelles sont nos observations d'abord sur les scénarios proposés par le COPIL du 11 juillet. Parce que c'est en fait le COPIL qui a sélectionné les scénarios proposés par RFF.

Nous avons déjà mis, avant d'avoir la réunion d'aujourd'hui, qu'en ce qui concerne le Var, deux de ces quatre scénarios sont unanimement rejetés, c'est-à-dire les deux qui concernent la gare à l'est.

Maintenant, voyons un petit peu les deux autres. Scénario Toulon Ouest filant, soutenu en particulier par notre ami Monsieur Matteodo. Pourquoi le rejeter d'après nous ? On va le voir tout à l'heure. Je pense que RFF va nous proposer ses fuseaux d'un kilomètre dans cette zone Toulon Est. Et on va voir qu'inévitablement, on va tomber dans le sillon permien, traverser des zones sensibles, des zones d'habitat, des zones de viticulture appellation contrôlée Bandol. Donc ça paraît difficile de cautionner ce passage pour arriver à cette gare nouvelle.

Ensuite, on a parlé d'intermodalité déjà. La gare nouvelle Ouest, les correspondances avec les TER, on ne sait pas ce que ça va être parce que l'emplacement par rapport à la gare actuelle, on ne le connaît pas. Il faudra vraiment que la gare actuelle ou la gare nouvelle soit côte à côte ou proche pour pouvoir assurer des correspondances TER et TGV.

Les correspondances actuellement avec la gare départementale de Toulon Centre tomberont. C'est quand même un gros handicap, car comme je le soulignais déjà tout à l'heure, on a mis des décennies pour avoir cette gare départementale qui est remarquable, et puis on va maintenant l'abandonner pour positionner une gare nouvelle à 10 kilomètres à l'ouest.

Et surtout l'accessibilité, aussi bien en automobile qu'en transports en commun, ne sera pas performante. On va encore générer un flux de déplacement supplémentaire à travers l'agglomération, parce que tous les habitants du centre et de l'est de l'agglomération, certains prendront les TER si les correspondances sont effectivement bien assurées, mais un certain nombre vont encore prendre leur voiture et gonfler le trafic automobile. Parce que la traversée souterraine permettra effectivement à un certain nombre de traverser la ville sans encombre, mais je prends mon propre exemple. Moi, j'habite à l'Aguillon, vers le Cap Brun. La traversée souterraine, je suis désolé, je ne peux pas la prendre. Et c'est le cas de nombreux Toulonnais.

Donc accessibilité pas du tout assurée. En termes de chalandise, on en a déjà parlé. RFF avoue elle-même que c'est la moins efficace. Et enfin, on le sait, quand on fait une infrastructure comme ça, vous allez avoir tout autour développement de l'urbanisation, mitage des territoires agricoles qui restent, donc pour nous, la gare nouvelle, la gare grande vitesse de Toulon doit se situer au barycentre. Ça a déjà été souligné, et pour nous il n'y a pas de problème.

Que dire du scénario qui reste, Toulon Centre souterrain ? On vient de parler de la problématique des tunnels, de leur dérive possible de coûts, *et cætera*. Je n'entrerai pas dans ce débat, je ne suis pas spécialiste. Mais ce qui nous choque dans cette gare Toulon Centre souterrain, c'est que, comme disait le rapport Cousquer, la gare de Toulon Centre apparaît aux responsables comme un choix idéal d'aménagement. Pourquoi ? Parce qu'elle offre la meilleure accessibilité ainsi que les meilleurs temps de parcours pour une large part de la population. 90 000 habitants et 12 000 emplois sont situés à moins de 15 minutes à pied de cette gare. Est-ce que la gare ouest peut en dire autant ? Visiblement non.

Ce scénario est d'après nous le moins mauvais des quatre, mais il a besoin d'être amélioré sur plusieurs points. Premièrement, à l'ouest de l'agglomération, sa connexion avec la ligne actuelle se situe seulement à Aubagne. Autant dire que pour les habitants de Toulon, il n'y aura aucun bénéfice à attendre d'un point de vue temps de parcours puisque les TGV qui desserviront Toulon Centre seront obligés de décrocher à Aubagne. Ceux qui desserviront la gare de surface.

André GILLET - C'est faux. Il ne décroche pas à Aubagne. Souterrain, il ne décroche pas, il s'arrête à Toulon Centre souterrain.

Jean-Pierre MALASPINA - Moi je parle de Toulon Centre surface. Est-ce que vous voulez mettre votre gare souterraine à 300 mètres ? Comment allez-vous faire les correspondances TER et TGV ? Allez-vous faire comme à Lille et faire parcourir 300 mètres aux gens avec les bagages ? Ce n'est pas raisonnable. Est-ce que quelqu'un connaît la situation de Lille ? Vous avez la gare TGV Lille Europe, vous avez la gare Lille Flandres. Vous avez 300 mètres à pied à parcourir avec vos bagages. C'est ça que l'on veut à Toulon ? Et bien moi je dis clairement que ce n'est pas ce que nous voulons.

André GILLET - Ce ne sont pas 300 mètres mais 200 mètres, et les tapis roulant existent. Comme à Montparnasse et à Chatelet. Ou dans les aéroports.

Jean-Pierre MALASPINA - Donc pour améliorer la gare souterraine, nous demandons qu'elle soit accolée à la gare actuelle. Monsieur Gillet disait qu'il ne faut pas d'habitation au-dessus. Il se trouve que dans l'axe des gares, nous avons actuellement l'îlot Montety qui est condamné. Faisons la gare nouvelle souterraine sous l'îlot Montety à la rigueur.

Jacques MATTEODO - On appelait ça Toulon La Seyne. La nouvelle gare.

Jean-Pierre MALASPINA - Comment améliorer ce projet ? Sur le volet TER, il n'est pas possible d'attendre 2040 ni même 2023 pour avoir une amélioration significative des services TER de notre point de vue. D'ores et déjà, il est possible de mettre un TER toutes les demi-heures le matin et le soir entre Toulon et Les Arcs, parce que la ligne n'est pas saturée. C'est une question de décision politique du Conseil régional, de la SNCF et de RFF.

La réouverture des gares de La Farlède et du Muy. C'est pareil, ça ne coûtera pas des fortunes. On les voit les 5 milliards prévus dans l'enveloppe budgétaire. Pourquoi ne pas le faire tout de suite ?

La création de deux nouvelles haltes TER dans Toulon, à l'ouest Escaillon, à l'est Sainte-Musse. Elles sont prévues dans les projets 2023 ou même après 2023. Nous demandons que ce soit entrepris par TPM le plus tôt possible.

Et enfin, la réouverture des lignes Carnoules-Gardanne, Les Arcs-Druguignan et vers l'aéroport dès le prochain contrat de plan Etat-Région 2013-2020.

Donc le volet TER, c'est clair, on peut l'améliorer facilement et sans dépenser des fortunes.

Sur le volet ligne nouvelle, vous avez bien compris que l'on était pour une gare à Toulon Centre surface, avec une vitesse de ligne non pas de 300 kilomètres/heure, ça ne sert à rien, on gagnerait à peine 5 minutes sur Paris-Nice, 250 kilomètres/heure ça permet d'avoir des sections de tunnels beaucoup plus faibles, donc des coûts de construction beaucoup plus faibles. C'est très important. Tout en conservant des temps de parcours attractifs.

La gare de Toulon en surface et non pas en souterrain est possible à notre avis en agrandissant la gare actuelle vers le nord. Création, c'est très important pour le sillon permien, d'une gare de correspondance entre les inter-cités à grande vitesse et les TER à Carnoules, tout simplement en faisant des raccordements de part et d'autre de la gare de Carnoules. Ça permettra à tous les habitants du moyen Var d'avoir un accès direct au réseau à grande vitesse puisqu'ils se plaignent justement que la ligne traverse leur territoire sans apporter de bénéfice. Là, ils auront un bénéfice concret.

Enfin, nous demandons également le raccordement entre la ligne à voie unique actuelle la Pauline-Hyères et la future ligne nouvelle de façon à pouvoir créer des TER directs Hyères-Brignoles par exemple et également des inter-cités à grande vitesse Hyères-Nice.

Ce sont des améliorations qui devraient être prises en compte à notre avis. Voici le plan de la gare actuelle de Toulon ; voici comment nous voyons les choses à l'avenir. La gare actuelle de Toulon, je ne sais pas si vous vous souvenez, a trois voies. Cette voie de milieu servait à faire les

manœuvres auparavant. Ces manœuvres sont désormais supprimées, donc il suffit de ripper le quai numéro 2 vers le sud. On a six voies à quai. De faire un quai au nord, il y a la place, et vous avez encore deux voies en impasse de chaque côté.

Avec six voies de passage plus deux voies en impasse, vous pouvez très bien insérer 8 TER par heure et 6 TGV par heure. Nous avons fait la simulation de ce que ça pourrait donner.

Et au nord, sur l'îlot Montety, c'est là que l'on pourrait positionner une gare très grande vitesse, comme ça se fait dans de nombreuses villes. Vous avez la gare de part et d'autres des voies. Vous avez par exemple Nantes, Bordeaux, pour les gens qui connaissent. Vous avez la gare actuelle qui sera doublée par une gare nouvelle avec de nombreux parkings dans toute cette zone et en surface.

Jacques MATTEODO - Et le coût ?

Jean-Pierre MALASPINA - Le coût serait inférieur d'au moins 600 millions à une gare souterraine. Voilà ce que ça pourrait donner sur les photos. Donc vous avez deux voies au lieu de trois, les deux quais, les six voies de passage, et une nouvelle gare ici, en face de l'autre, qui servirait de gare LGV.

Je vous remercie de votre attention pour l'instant, je reviendrai tout à l'heure pour la suite de nos propositions. Si vous avez des questions là-dessus...

Nicolas ALLA - On va se coordonner pour apporter plusieurs réponses. Il y a beaucoup beaucoup de questions dans cet exposé. D'abord, merci beaucoup pour ce genre de contributions. Le groupe de travail est fait pour ça, donc n'hésitez pas à faire de même. Sur les questions que j'ai notées à la volée, je vais commencer à répondre aux questions faciles, puis je donnerai la parole à Bernard Rique pour les questions plus complexes.

Un premier point : quand on parle Toulon Ouest, on est tous d'accord aujourd'hui, lorsque l'on regarde la cartographie du site, c'est forcément La Seyne, c'est-à-dire sur l'emplacement de la gare de triage, qui est d'une part le seul emplacement qui reste disponible, et d'autre part le seul emplacement un peu cohérent avec les plans masse.

Point important, vous dites attention cette option Toulon Ouest n'est pas bonne car il n'y aura pas de connexion avec les TER. Evidemment que oui. La règle générale est que toute gare nouvelle est TGV et TER. C'est-à-dire que s'il faut parce que la gare actuelle est un peu trop loin dans la courbe, on la prend et on la ramène. Il est évident que le projet La Seyne est un projet où on se débrouille, et on ramène tout. On casse la gare et on la refait s'il faut. Je ne vais pas faire le projet en 5 minutes, mais le cahier des charges est que toute gare doit être mixte. Donc s'il faut ripper la gare actuelle, on la ripera.

Sur l'accessibilité, ce n'est donc pas simplement une gare accès voyageurs, mais un quartier gare. C'est-à-dire qu'il faut travailler très finement avec les collectivités concernées. Et la grande chance que l'on a, c'est que l'on est en cohérence avec un projet où il y a tout un système à repenser. Alors peut-être aujourd'hui que la zone là-bas est enclavée, les échangeurs sont saturés, c'est une évidence. Les voies n'existent pas parce qu'aujourd'hui ce quartier n'a pas cette vocation. Mais si demain on fait un quartier gare, il faut être cohérent, et c'est sûr que là, on aura l'accessibilité voulue, parce qu'on aura tout à repenser.

Vous parliez de zone de chalandise. Donc là vous l'avez vu, on diverge. Il faut chacun que l'on pousse nos analyses. Vous dites qu'elle est moindre...

Jean-Pierre MALASPINA - Ce n'est pas moi, c'est vous.

Nicolas ALLA - Dans le document que l'on a projeté aujourd'hui, nous on trouve qu'elle est plus importante.

Un intervenant - Vous mettez La Ciotat. Ça ne peut pas être considéré dans la zone de chalandise.

Jean-Pierre MALASPINA - Ils vont à Marseille, il ne vont pas à Toulon Ouest !

Valentin GIES - Là, il y a une hypothèse qui ne tient pas la route.

Nicolas ALLA - On n'est pas tout à fait d'accord, parce que les Toulonnais vont à Aix aujourd'hui. Ils ne vont pas à Marseille. Pourtant, c'est plus loin. On vous remettra bien sûr les études complètes qui vont bientôt aboutir, on regardera tout ça ensemble précisément.

Sur des problématiques techniques, je passe à Bernard qui a noté d'autres questions. Après, on fera un jeu de questions/réponses sur cette contribution.

Bernard RIQUE - Merci. Je ne vais pas être très long, je vais essayer de ramener quelques éléments techniques pour éclairer les débats.

Par rapport à ce qui s'est dit, je rajouterai quelques points. Premier point, les pentes maximum en TGV, 35 pour mille. Car à tout moment, un TGV peut s'arrêter, ne serait-ce que pour des problèmes de signalisation, des feux rouges, des courbes... Donc maximum, c'est 35 pour mille. Et même, les règlements internationaux, ce que l'on appelle les questions techniques d'interopérabilité qui permettent de faire circuler tous les trains sur le réseau européen, imposent des normes assez draconiennes en termes de déclivité. Par exemple, vous ne pouvez pas avoir plus de 25 pour mille, c'est-à-dire 2,5 %, c'est-à-dire que vous ne pouvez pas descendre de plus 250 mètres en 10 kilomètres.

Olivier LESAGE - Est-ce que ça dépend de l'hydrométrie ?

Bernard RIQUE - Pas du tout. C'est uniquement un problème de sécurité de matériel roulant au freinage. Uniquement ces données-là.

Donc ayez bien en tête que dans les solutions, à un moment ou à un autre, on va partir d'une certaine altitude, et si vous voulez arriver à une autre altitude, il faudra descendre au maximum de 25 pour mille. Nous ne pourrons pas faire mieux.

Deuxième élément que je voudrais ajouter par rapport à ce qui vient d'être dit. On n'est pas sur Toulon dans des vitesses de 300 kilomètres/heure, pour des raisons que je viens d'évoquer. On ne sera pas capable de faire ces vitesses. Au maximum, on doit être à 270 ou même 230 parce que les déclivités seront tellement fortes que l'on ne pourra pas faire mieux pour des questions de matériel roulant. Ça va dans votre sens. Mais on n'est pas aujourd'hui sur des projets calés à 300 kilomètres/heure.

Troisième élément, il y a depuis des accidents malheureusement routiers en tunnel des normes draconiennes en matière d'accident en tunnel. Notamment, il existe des contraintes techniques d'interopérabilité qui imposent pour les tunnels supérieurs à plus d'un kilomètre, que l'on puisse amener des secours par des galeries de secours ou par d'autres moyens. *Grosso modo*, ça va imposer pour Toulon, vue la longueur des tunnels, non pas un tunnel unique à deux voies, mais des bitubes. On ne pourra pas faire autrement que d'être en bitube, avec des rameaux de communication entre les tubes tous les 500 mètres. Ce qui signifie d'ailleurs que physiquement, la vitesse est en jeu, et que les problèmes de diamètre de tunnel sont liés au croisement des trains. Et comme les trains ne se croisent plus dans les bitubes, par définition, il n'y a plus de problème de diamètre. Les tubes ont tous la même section quelle que soit la vitesse.

Dernier point que je voudrais ajouter, dans la solution très intéressante que vous avez présentée, je voudrais ajouter que si vous imaginez à un moment avoir un tunnel de part et d'autre de la gare en surface de Toulon, ça signifie que sur 1,5 kilomètre à peu près qui sont en amont de la gare et sur 1,5 kilomètre en aval de la gare, vous ne pourrez pas être en tunnel.

Je ne pourrais pas être en tunnel. Physiquement, je n'aurais plus assez de couverture sur le terrain pour pouvoir faire des tunnels. Donc ça signifie que c'est obligatoirement à l'air libre, en travaux, avec une couverture après. Donc tout ce qui est dessus, disparaît. C'est clair. Il faut l'avoir en tête.

Dernier point. C'est vrai que dans la traversée de Toulon, on est dans une géologie particulièrement complexe. Ce n'est pas forcément dans les plus grandes profondeurs que l'on trouvera les meilleurs sols. Sachant que l'on est dans une zone complètement retournée géologiquement, l'on organise des sondages dans le secteur de la gare de Toulon dès le mois prochain, pour essayer d'aller jusqu'à 50 voire 70 mètres pour essayer d'avoir une coupe du terrain meilleure que celle que l'on a aujourd'hui. Et si on devait aller très bas, ce qu'il faut prendre en compte c'est que non seulement la gare risque d'être éloignée en latéral, mais elle risque d'être éloignée en profondeur. Parce que si vous voulez avoir une gare à 50 mètres de profondeur, il faudra y descendre aussi.

Il faut que vous ayez bien en tête toutes ces dimensions pour voir quand même que le projet de la gare souterraine de Toulon n'est pas un projet très simple. Techniquement, c'est quelque chose de particulièrement complexe à réaliser.

Je pourrais répondre à d'autres questions si vous le souhaitez.

Frédéric ROUX - Dans votre étude technique de 2008 vous ne citez que 900 mètres de travaux à l'ouest de la gare actuelle en cas de tunnel en entrée et que 615 mètres à l'est. Là, vous venez de mettre 1,5 kilomètre.

Bernard RIQUE - Dans ces distances-là, on sera obligatoirement à l'air libre. Dans ces 900 mètres et 600 mètres, on sera obligatoirement à l'air libre. Mais pour passer d'un tunnel à l'air libre, c'est ce qu'il faut. Ce qu'il faut avoir en tête, c'est que vous pouvez commencer à creuser un tunnel quand vous avez un terrain encaissant qui est au moins 1,5 fois voire 2 fois le diamètre du tunnel. Si vous faites un tunnel de 10 mètres – *grosso modo*, c'est le besoin pour un TGV – ça signifie qu'il faut être enterré d'au moins 30 mètres pour pouvoir commencer à creuser. Donc 30 mètres, si on descend à 35 pour mille, vous n'allez pas descendre immédiatement parce qu'il vous faut mettre les paraboles *et cætera* pour pouvoir descendre, vous avez à peu près un kilomètre de perturbé. Alors ce sont les ordres de grandeur. On n'est pas aujourd'hui à un niveau de précision qui permette de dire à 50 mètres je touche ou je ne touche pas. Mais il faut avoir en tête que dès que vous allez vouloir remonter dans Toulon pour faire une gare de surface, on va perturber 600 mètres, un kilomètre, je ne sais pas actuellement, en amont et en aval du secteur. Et vous connaissez comme moi la situation de la gare.

Jean-Pierre MALASPINA - Vous les avez les 600 mètres entre Descours et Cabaud et la gare actuelle.

Bernard RIQUE - Quand je parle de ces distances-là, ce n'est pas par rapport à l'axe de la gare. C'est l'extrémité de la gare. Si vous avez une gare où il y a 400 mètres de quai, plus ensuite toutes les zones en croisement pour aller d'une voie à une autre, donc vous comptez encore environ 300 mètres et ce n'est qu'à partir de ce moment-là que vous commencez à descendre. C'est-à-dire que le kilomètre, vous le comptez à partir de là.

Olivier LESAGE - Ça dépend de la vitesse ou pas ces distances ?

Bernard RIQUE - Non, ça ne dépend pas de la vitesse. Ou assez peu de la vitesse. Les rayons circulaires qui permettent de descendre dépendent de la vitesse, mais beaucoup de trains s'arrêtent, et puis les autres circulent à des vitesses relativement faibles. On n'est pas dans des rayons circulaires de TGV classique. Si on était dans des rayons circulaires de TGV classique, ce serait vrai, ça dépendrait de la vitesse. Et ce serait bien pire.

Un intervenant - Pour faire court, vu les contraintes que vous avez annoncées, en surface ce n'est pas possible.

Bernard RIQUE - Je ne dis pas que ce n'est pas possible. Je dis seulement que si demain, en tant que technicien, je devais dessiner une gare en surface, j'aurais ce type de contraintes à résoudre, qui nécessiteraient obligatoirement des études détaillées. Je pense que quelqu'un qui connaît un peu la géologie et les tunnels le confirmera, j'aurais nécessairement besoin d'un terrain décaissant de hauteur suffisante pour pouvoir commencer à creuser mon tunnel. Et ce qui est dessus, obligatoirement, soit sera détruit, soit sera tellement sollicité que l'on aura des tassements qui deviendront insupportables.

Olivier LESAGE - Si j'ai bien compris, c'est 400 mètres, plus 300, plus 600, plus 900.

Bernard RIQUE - Alors ce sont 400 mètres de quai, dont 200 mètres de part et d'autres de la gare. Ensuite, il faut compter à peu près 300 pour faire les entrecroisements. Et à partir de là, vous pouvez commencer à descendre. Vous avez presque un kilomètre pour commencer à vous dégager.

Bernard COUVERT - Juste pour bien clarifier ce qu'a dit Bernard Rique. Je pense que tout le monde en aura besoin. Si vous avez le sol qui est ici, si vous faites la voie qui descend à 2 % pour simplifier. On peut faire un peu plus, mais voyons 2 %. Il faut attendre d'avoir 20 mètres de couverture pour pouvoir être vraiment en tunnel et ne plus affecter la surface. Donc ça veut dire qu'il faut être à 30 mètres de profondeur par rapport au début. Donc ça vous fait en gros 600 mètres. Entre ce point-là et ce point-là, vous avez 600 mètres. Et sur ces 600 mètres, ce sont 400 mètres que vous êtes obligés de casser pour les travaux, mais que vous pouvez ensuite recouvrir la tranchée et faire ce que vous voulez dessus. Mais vous avez quand même cassé avant. Et puis il y a encore ici 200 mètres où vous êtes en trémie en surface.

Brouhaha.

Frédéric ROUX - Ça veut dire *grosso modo* un kilomètre de travaux perturbants de chaque côté des extrémités de la gare.

Bernard RIQUE - Maintenant, on est tout à fait près pour la prochaine réunion à essayer de définir un peu mieux, dans les grandes lignes, pour que vous visualisiez.

Valentin GIES - Simplement, je pense que c'est un débat technique qui est important, qui est fondamental même, et extrêmement intéressant, sur lequel il faudra que l'on ait les plans du secteur de Descours et Cabaud avec les distances sur lesquelles il y a un approfondissement nécessaire.

Ceci étant, plutôt que d'avoir les voies en surface, qu'est-ce qui empêche de mettre les voies en tranchées couvertes. Par exemple – c'est une idée pour l'instant lancée en l'air – mais qu'est-ce qui empêcherait d'avoir à un niveau N-2 les voies LGV avec les quatre voies LGV dont deux voies filantes et deux voies à quai, de mettre par-dessus les voies TER – ça se fait dans certaines gares – et puis par-dessus d'être à niveau, ce qui permettrait également d'envisager une restructuration complète de ce quartier qui en a énormément besoin, et de réduire cette coupure urbaine qu'il y a à l'intérieur de Toulon aujourd'hui. Ce qui améliorerait en plus la vie des habitants de Toulon.

Bernard RIQUE - Ce sera plus facile à réaliser bien évidemment qu'en surface. Par contre, si vous voulez, ça dépend d'où on veut les mettre en tranchées couvertes. Parce qu'à ce moment-là, il faut imaginer que les voies soient décalées, parce que sinon, pendant les travaux, on ne peut plus utiliser la voie existante. Donc il faut se décaler au moins de la largeur nécessaire pour les soutènements provisoires de la phase travaux pour pouvoir construire la tranchée couverte. Donc c'est possible, mais ce n'est pas forcément simple.

Je rajoute un point sur lequel on aura peut-être des informations avant la fin de la concertation. Là aujourd'hui, on commence à discuter sur les éléments de tracés, à quelques mètres près. Alors

qu'on est loin de ça aujourd'hui. Ce sont des idées que l'on échange. Aujourd'hui, les sondages permettront de savoir un peu mieux comment se situent les amas de charriage. Ce que l'on voit, au travers des éléments que l'on a, c'est qu'au plus on s'éloigne vers le nord de la gare, meilleures sont les conditions géotechniques. C'est-à-dire que plus on se collera sur la gare, plus on aura des terrains de mauvaise qualité. C'est en s'éloignant que l'on a le plus de chance de sortir des amas de charriage que l'on a dans ce secteur et avoir des conditions de creusement ou de réalisation meilleures.

Jacques MICHEL - On va ajouter une petite minute, et puis si vous voulez bien, ça fait déjà 2 heures et demie que l'on est assis... Il était prévu une petite pause.

Bernard COUVERT - Deux choses avant. D'une part, on le reformulera tout à l'heure si vous voulez, même si on parle ici de choses très précises alors que l'on en est à discuter de scénario de fonctionnalités, mais je pense qu'il faut prévoir pour la prochaine séance de travail des éléments qui permettent de visualiser un peu ce que l'on vient de dire. Il faut que vous vous rendiez mieux compte de ce que représentent les différentes solutions quand on parle de surface.

Parmi les éléments que l'on a préparés par rapport aux propositions de la FNAUT, RFF a préparé des éléments de réponse. Ce qu'il faut savoir, c'est que dans les études de capacité, on estime que le trafic prévisionnel amène plutôt à prévoir huit voies à quai que six. Et donc à ce moment-là, on a vraiment des problèmes d'emprise importants.

Jean-Pierre MALASPINA - Je conteste formellement.

Bernard COUVERT - On va essayer de réfléchir, je ne sais pas sous quelle forme encore, mais pour vous remettre un document qui clarifie ces éléments-là.

Et l'autre point peut-être, on y reviendra après la pause, c'est d'une part, ce que je vous propose est de vous présenter rapidement la présentation sur les zones d'études préférentielles qui vous donne un premier niveau de traduction sur le territoire et notamment sur Toulon, vous avez pu le voir si vous avez feuilleté nos documents, on a essayé de reporter les restrictions de cette zone d'étude préférentielle en fonction des positionnements de gare. On veut clarifier notamment sur Toulon Ouest impose ci ou impose ça. Ça permettra de le voir précisément.

Le troisième élément de réflexion que j'ai entendu là, c'est d'une part que tout le monde est d'accord pour dire que si on savait le faire dans des conditions faciles, Toulon Centre arrange tout le monde en termes de fonctionnalité et en termes de besoins établis.

Ceci dit, je pense que notamment sur Toulon Ouest, il faut moduler ce qui avait été affiché là car il y a quand même tout un projet sur le pôle mer qui empiète sur le littoral.

Discussions hors micro.

Donc notamment sur les correspondances, il faudra peut-être nuancer un peu ce qui est dit là sur Toulon Ouest.

Jacques MICHEL - On va faire rapidement une petite pause de 10 minutes. Pour ceux qui ont garé leur voiture dans le parking Lafayette, vous pouvez montrer votre ticket à l'accueil et vous aurez une remise de 2 euros.

La séance est suspendue quelques minutes.

Nicolas ALLA - Avant que l'on passe à l'exposé des cartes support pour la suite, Monsieur le Maire de Solliès-Pont qui doit s'absenter va prendre la parole quelques instants.

André GARRON - Oui, je vais être obligé de quitter la séance. Je le regrette. Simplement, après quelques discussions, pour bien dire que si on participe à ces réunions, ces groupes géographiques, ce n'est pas parce que l'on est d'accord avec le choix qui a été fait, qui a été un choix politique d'opportunité. Le tracé des métropoles impacte gravement, en ce qui nous

concerne, nos communes, notamment celle de Solliès-Pont, qui de toute façon sera une des communes les plus impactées et les plus injustement impactées.

Si nous participons à ces réunions, c'est pour que ce projet, qui n'est pas évitable, soit le moins nuisible pour nous. Je tenais à la dire. Dans ce sens-là, j'ai demandé, et cela a été accepté, de représenter la communauté de commune au comité territorial. Je porterai la bonne parole à ce niveau-là, à la place de Monsieur Roux, qui est tout à fait compétent, mais qui n'avait pas la portée politique qui devait se manifester à ce niveau.

Voilà, je tenais à le préciser. Je m'excuse, mais je suis obligé de m'en aller.

Jacques MICHEL - Merci Monsieur Garron. Si vous voulez bien, on va prendre la suite. Par rapport à ce qui avait été dit tout à l'heure sur la motion, je laisse la parole à Monsieur Gies.

Valentin GIES - Il y a une motion visant au rejet des scénarios est qui circule, qui a été inscrite sur le registre destiné à la concertation des acteurs du groupe géographique Toulon

Et je vous invite à la signer. Pour ceux qui peuvent.

Jacques MICHEL - J'ajoute que vous pouvez consigner aussi d'autres observations, au-delà de la motion proposée. C'est un cahier ouvert à tous.

Je vois que vous parlez de la carte. On va vous expliquer tout de suite.

Marius ARMAND - Quand on voit des anomalies, on le signale ? Que fait-on ?

Jacques MICHEL - Vous allez le signaler et on va en parler. D'abord, j'aimerais que l'on explique à chacun le principe d'élaboration de ces cartes, de manière à ce qu'après, vos questions soient plus précises tant sur la forme que sur le fond.

Bernard COUVERT - Je vous propose de vous présenter un peu la suite des éléments, et ça va nous ramener de toute façon dans nos discussions de tout à l'heure. On vous a remis des documents cartographiques, un rapport et des documents de travail pour le groupe.

On est bien en groupe de travail, donc on ne prétend pas arriver ici avec la vérité, avec un grand V, et toute remarque pertinente nous intéresse. On les prendra, on les étudiera. Si nécessaire, on produira un rapport. Un des produits du groupe de travail pourra être que l'on retravaille ce document pour en faire quelque chose qui représente mieux tous les éléments que vous pourrez ressentir.

Concernant les cartes, un travail a été réalisé par thématique. A côté de ça, il y a des cartes de l'inventaire de l'état actuel. On ne pouvait pas tout diffuser, c'était très lourd. Ces cartes font l'inventaire de toutes les protections réglementaires, de tous les milieux sensibles *et cætera*.

A partir de ça, un travail a été fait par le bureau d'études environnement en essayant pour chaque thématique de hiérarchiser un peu les choses. Clairement, on refuse de faire une hiérarchie entre les thématiques. Donc on a une carte agriculture, une carte milieux humains, une carte milieux naturels. Vous avez une carte où on additionne un peu tout ça pour se repérer, mais sans vraiment prétendre faire une hiérarchie entre tout ça. La hiérarchie va se faire entre nous, quand on va discuter. Et selon les territoires, selon les endroits, ce ne sera peut-être pas la même chose qui sera mis en exergue.

Dans cette démarche-là, le détail vous est expliqué aussi dans le document qui vous a été remis dans cette logique. Je n'entre pas dans tous les détails. En gros, le principe a été d'identifier dans chaque thématique les éléments qui paraissent présenter les plus fortes contraintes. La terminologie qui a été retenue par le bureau d'études environnement est de classer ça entre « difficilement envisageable », puis le niveau inférieur « moyennement envisageable » et « envisageable ».

Vous allez le voir très vite en regardant les cartes, et c'est vrai pratiquement de Marseille à Nice et jusqu'en Italie, on est dans un territoire où il y a au moins une sensibilité sur laquelle on est en difficilement envisageable. Donc on est sur un projet complexe, on le sait tous.

Par rapport à ça, s'il y a des points qui vous paraissent manquer, c'est important pour nous de le savoir. Ça peut être des omissions. J'espère qu'il n'y en a pas trop mais il y a tellement de données que ça peut arriver. Plus probablement, ce sera sûrement une analyse du bureau d'études qui a estimé que telle sensibilité n'était pas très forte alors que vous pouvez estimer que c'est la plus forte. Donc là-dessus, il faudra en discuter.

Marius ARMAND - Je peux donner un exemple, si vous voulez. Sur la première planche, je vois bien qu'il y a le circuit Paul Ricard et la zone d'entreprise de Signes. Juste à la patte d'oie de la D402 et de la D2, il y a une carrière Lafarge. Je pense que c'est une zone sensible, une carrière. Elle n'apparaît pas. C'est un exemple.

Bernard COUVERT - Je note. De ça, il y a un deuxième travail qui a été fait ensuite. Une précision : on a fait le choix, le rapport complet a été diffusé sur toute la zone de projet. Pour les cartes, comme c'était assez lourd, on a fait un extrait sur la zone qui nous concerne dans le groupe de travail, sachant que toutes les cartes seront mises sur le site. Donc vous aurez accès aux cartes des autres secteurs si vous le souhaitez. Simplement, on a allégé un tout petit peu, parce qu'on a je ne sais plus combien de milliers d'impressions.

Christiane GRANDCHAMPS - Je voudrais une précision sur la dernière carte. A quoi correspondent les zones grises ?

Un intervenant - Nous n'avons pas tous les documents.

Jacques MICHEL - Il y en a un effectivement qui est zone d'études préférentielle, qui comprend des cartes de ce type-là.

Un intervenant - Nous ne les avons pas.

Bernard COUVERT - Vous avez un premier cahier, où vous avez les cartes.

Un intervenant - On n'en a qu'un.

Jacques MICHEL - Je vous explique qu'il y a deux cahiers, et on va vous donner le deuxième.

Bernard COUVERT - La question que vous êtes tous en train de vous poser : c'est quoi ce « Ü » en haut de la carte ? Il semblerait que ce soit le signe du Nord qui sorte comme ça sur les pdf. Désolé.

Donc le premier cahier qui commence par « zone d'activité ». Comme ils étaient prévus au départ, ils sont faits pour avoir toutes les planches que vous avez indiquées ici, mais on n'a mis que la planche qui concernait le territoire. Vous avez un atlas centré sur les zones d'activités. Un atlas sur « paysages patrimoines » sur les aspects protection réglementaire. A ce stade, on a évité d'avoir une analyse plus de perception des paysages, parce que c'était plus difficile sachant que c'est intégré dans la réflexion. Les milieux naturels terrestres et les milieux naturels aquatiques. Agriculture viticulture. Et puis un jeu de cartes n'a pas été remis là, celui que vous avez à l'écran, mais vous le retrouverez juste après quand on parlera de la zone d'études préférentielle.

Brouhaha.

Jacques MICHEL - On va vous faire passer une petite liste que l'on a élaborée parce que je vois qu'il manque des exemplaires. Pour le travail d'aujourd'hui, on va faire comme à l'école, mettez-vous par deux, et vous allez travailler avec votre voisin ou votre voisine. On va vous faire passer un petit papier...

Olivier LESAGE - Ici nous sommes 15 à ne pas avoir eu le deuxième cahier. Quelqu'un peut-il nous fournir le deuxième cahier ? On n'a que « zones d'activités ».

Didier COROT - Il manque le site inscrit du Castellet. Et les sites classés de-ci de-là. Entre autres. Sur le règlementaire, je suppose que ce sont les sites classés, les sites inscrits. Le Castellet a un grand site inscrit qui n'est pas indiqué. Et le site classé des Gorges d'Ollioules

Bernard COUVERT - Notez tout.

Je vous propose pour avancer, vous avez donc un cahier avec pour chaque thématique les éléments recueillis. Là-dessus, je pense qu'il ne faut pas perdre du temps ici à entendre il manque ça, ça et ça. Donc clairement vous nous faites passer notamment par mail toutes les remarques que vous souhaitez faire pour qu'on les prenne en compte, ou qu'on vous dise ce n'est pas oublié, ou ça a été évalué différemment. On est là pour ça.

La dernière carte que vous avez, on a mis toutes les sensibilités en même temps. On sait très bien que ça manque de visibilité, mais c'était pour permettre de voir un peu ça. Et simplement, quelqu'un m'a demandé ce que représentait le bandeau gris autour. C'est simplement qu'au départ on s'est fixée une aire d'études. Normalement, les bureaux d'études sont censés avoir été exhaustifs à l'intérieur de cette zone d'études. Au-delà, ce n'est pas le cas. C'est clair qu'il n'y a de l'information qu'à l'intérieur.

Peut-être plutôt la prochaine fois que l'on y retravaillera dans le détail, on aura peut-être des éléments aussi s'il y a des questionnements sur ce que représente telle ou telle information, par exemple dans l'agriculture. Là-dessus, vous nous interrogez par mail, et on essaiera d'apporter des éléments. Parce que je pense que le but de ces réunions c'est quand même qu'on ne se perde pas dans le détail.

Le deuxième atlas que l'on vous a remis est à partir de cette analyse des sensibilités dans l'aire d'études, on a défini une zone d'études préférentielle donc je pense qu'il faut bien se mettre d'accord sur ce que l'on a appelé zone d'études préférentielle. Le mot est important. On n'est pas sur quelque chose d'exclusion en disant ailleurs on ne peut pas et là on peut faire n'importe quoi. On est clairement sur un territoire qui ne permet pas ce travail-là. On a partout des contraintes assez fortes.

L'idée est de demander au bureau d'études environnement, au bureau d'études techniques, par itération, d'essayer de définir une zone d'études sur laquelle ils estiment que l'on est capable de travailler ensuite des fuseaux. Une notion de possibilité. Avec l'idée qu'ailleurs on n'aurait pas trouvé de fuseaux plus intéressants soit par ce qu'on le voit ici : on a pris cet exemple-là parce qu'il est particulièrement éloquent. Vous avez l'Estérel ici, vous avez la vallée de l'Argens qui est là. On a au milieu cette zone avec aussi une très forte sensibilité. La limite sud fixée en disant : on ne touche pas l'Estérel, on ne touche pas le massif des Maures. Et puis ensuite, la limite nord fixée à la fois suffisamment large pour que l'on puisse envisager plusieurs possibilités de contourner certains obstacles. Ici par exemple, on sait que la vallée de l'Argens, c'est compliqué. Donc l'idée est de garder des possibilités d'aller voir ailleurs, sachant qu'à un moment donné, la limite nord, ça a été le cas dans ce secteur-là, est limitée aussi par le fait que pour rejoindre, si on veut passer quelque part vers la gare Est Var et quelque part vers la gare Ouest 06, même si leur localisation géographique n'est pas fixée, il faut quand même rester dans une emprise géographique à peu près raisonnable.

Donc dans ces contraintes, on a essayé d'intégrer – derrière ce qui est important est ce que l'on a en tête. A la fois, on sait très bien que l'on est sur des sites compliqués entre montagne et mer. Tous les enjeux des zones karstiques on en a parlés. Clairement, ce sont des difficultés.

La présence de nombreux sites naturels protégés ou en cours de protection, y compris des milieux naturels qui paraissaient très intéressants même s'ils ne sont pas aujourd'hui protégés.

Des secteurs comme la zone naturelle sensible et inondable du Plan de La Garde.

Un certain nombre d'enjeux paysagers inscrits. Il faut voir s'il en manque. Et puis tous les enjeux agricoles, sachant que l'on sait très bien après que l'on a la dépression permienne avec ses enjeux agricoles très forts. Et déjà, sur ce secteur qui nous intéresse là, on a de forts enjeux, que ce soit les vignobles et notamment le Bandol, et puis tous les secteurs de maraîchages, et puis la particularité de la ville de Solliès.

Les différents types d'espace. Je vais peut-être passer directement à la zone d'études préférentielle, donc un peu sur le territoire. Je vous mets un extrait du rapport, vous le retrouvez sur les cartes. Elle a été définie pour être capable ensuite de travailler sur toutes les gares possibles, est, ouest et centre. Côté nord, à la fois définie par des considérations dont on sait qu'on doit arriver d'Aubagne par là, donc à la fois des considérations techniques de tracé, de limite de tracé, mais aussi de certains enjeux milieux naturels *et cætera*. Et puis côté sud, à la fois le fait que de toute façon on ne peut pas arriver beaucoup plus au sud ici par des contraintes liées au secteur de Cassis, *et cætera*, plus toute la difficulté de la densité de l'habitat sur le littoral, de certains milieux très protégés, et de la loi littorale. Ce qui fait qu'on l'a limité ici sur le tracé de l'autoroute, au sud du Castellet. La Cadière est ici, le Castellet là, et ça, c'est le tracé de l'autoroute. L'idée étant ici, selon les positions de gare on va y revenir après, de garder une latitude assez importante de réflexion entre les passages plutôt sur les plateaux, et éventuellement des passages dans le bassin du Beausset, et éventuellement de jumelage avec l'autoroute, puisque c'est un point qui a été demandé en plusieurs secteurs : c'est de réfléchir sur des possibilités de jumelage d'infrastructures.

Valentin GIES - Sur 1,5 kilomètre. Sur une distance très courte le jumelage puisque l'autoroute ensuite redescend vers Saint-Cyr alors que là il faut monter vers Cuges. Donc le jumelage ne tiendra pas très très longtemps.

Bernard COUVERT - Oui, l'idée n'est pas de continuer sur Saint-Cyr après. On est d'accord.

Ensuite, la traversée de Toulon très contrainte, avec beaucoup de passages en tunnels. Donc les considérations environnementales jouent un peu moins. Et puis ensuite la remontée dans le sillon permien, avec le massif des Maures d'un côté qui bloque pas mal. Vous notez qu'à ce stade-là, on a fait le choix de sortir de la zone d'études le Plan de La Garde. Effectivement, il avait été relevé comme étant un enjeu particulièrement fort.

Bien évidemment, cette zone-là, pour l'étude de fuseaux ensuite, toute la zone ne pourra pas être utilisée selon les possibilités de gare. Donc c'est ce que vous avez ensuite dans le document que l'on vous a distribué. C'est ce que vous avez ici en jaune, qui permet de mieux percevoir les enjeux.

C'est sur le rapport que l'on vous a remis, pages 60 et 61.

Olivier LESAGE - J'ai une question très précise. Ça fait quand même plusieurs fois que je la pose, et je n'ai jamais eu de réponse. Par exemple, sur le tracé, il y a le Coudon qui vient d'être classé en site naturel, je ne sais pas la définition exacte.

La question est simple. Qu'est-ce que cela engendre sur le projet de ligne à grande vitesse ? Techniquement, administrativement, il y a forcément une réponse : oui, il faut faire ceci pour passer par là ; non, ce n'est pas possible de passer par là ; oui à condition que.

J'aimerais avoir une réponse précise, à cette question précise.

Bernard COUVERT - Je ne savais pas que vous aviez posé cette question.

Didier COROT - J'ai la réponse. Dans les sites classés, les grandes infrastructures ne sont pas interdites mais doivent passer devant la commission supérieure des sites. C'est classé effectivement au titre de la loi 1901, qui évolue maintenant : la loi du code de l'environnement numéro je ne sais pas combien.

Ça n'interdit pas beaucoup de choses, notamment de cultiver, de faire des extensions de construction à des fins de gestion du territoire, et futurs canaux, autoroute, voies ferrées. L'expérience de la THT nous a montré comment ça marchait. Et même quand un débat public a lieu et qu'un des projets est retenu, le Conseil d'Etat derrière vient dire l'équilibre entre avantages et inconvénients.

Je prends l'exemple de la gare centre. Si ça induit en amont et en aval plus d'inconvénients que d'avantages, le Conseil d'Etat peut très bien contredire la position prise.

Olivier LESAGE - Ce n'est pas le débat public à mon avis, mais la déclaration d'utilité publique.

Didier COROT - Oui, le débat public est en amont. Ce n'est qu'un avis.

Frédéric ROUX - La commission des sites n'est qu'un avis également.

Didier COROT - Non, la commission supérieure des sites. Pas la départementale. Pour les sites classés, c'est ministériel. Alors là, c'est un peu politique. C'est la commission supérieure des sites. Il y a la CDS, départementale, qui donne un avis consultatif. Par contre, la commission supérieure des sites, c'est au niveau ministériel, et là c'est un problème politique entre ministres de l'infrastructure et de l'environnement.

Olivier LESAGE - Mais il n'y a pas d'obligation juridique de valider finalement le travail par une commission.

Didier COROT - Une obligation à passer devant la commission supérieure des sites.

Bernard COUVERT - Il y a des nuances selon les types de protection *et cætera*. Je ne crois pas, mais je ne suis pas sûr, entre les sites classés, les sites inscrits, les Natura 2000... Chaque type de réglementation a son type de protection. Je ne suis pas sûr qu'il y en ait beaucoup où il y ait un caractère irréversible, intouchable *et cætera*. Après, c'est clair que ça fait partie du débat et des discussions, et qu'il y a un peu une hiérarchie là-dedans. C'est clair que dans les milieux naturels, un arrêté de protection de Biotope ou de réserve naturelle est beaucoup plus forts qu'un site Natura 2000 on va dire. De la même manière qu'un site classé est quelque chose de fort aussi.

La démarche, et qu'il faudra ensuite que l'on partage, c'est que ce que l'on essaye d'avoir, si on commence à faire la liste de toutes les choses qui, sur d'autres territoires à moins d'enjeux, on aurait éliminé d'office, clairement, à un moment donné, il n'y a plus grand-chose ici. C'est clair. La difficulté est celle-là.

Donc c'est vrai qu'y compris dans les zones d'études, on a gardé des enjeux forts à chaque fois que ça nous paraissait contribuer à ouvrir le débat. Par contre, il y a d'autres cas, je vais prendre un exemple. A contrario, ici, ce qui nous a permis de tracer cette limite-là, ce n'est pas quelque chose de très fort, et sans doute de beaucoup moins fort que le site classé ici ou certaines protections de milieu. Simplement, on ne voyait pas bien. Ici, il y avait un peu plus de contraintes sur ce sujet-là, il n'y en avait pas tellement sur d'autres, et ça n'apportait pas d'intérêt. Ça n'ouvrait pas de nouvelles possibilités plus enrichissantes pour le débat. Donc on a proposé de limiter le débat ici. Il y a des points, quand on dit on a écarté la réserve naturelle des Maures, c'est que là on touche à un espace qui est clairement délimité, avec des enjeux forts et sur lequel RFF s'est engagé lors des phases précédentes à ne pas y toucher. On va tenir les engagements écrits de RFF. Donc là il n'y avait pas de doute sur la délimitation de la zone d'études préférentielle. Il y a d'autres secteurs où elle peut être mise en discussion. Ce n'est pas la question.

Frédéric ROUX - Dans nos tirages, les limites nord et sud ne sont pas forcément claires compte tenu des couleurs. Moins claires que sur vos transparents. C'est-à-dire qu'à des endroits, il y a du gris clair, on ne sait pas trop.

Bernard COUVERT - D'accord. On pourra retravailler cela. Ici, c'est parce qu'on est en groupe de travail, donc je l'ai mis dans ce rapport, parce que j'avais eu une déconvenue en comité

thématique. Quand on a commencé à mettre des limites, des traits pour délimiter la zone préférentielle, quelqu'un m'a demandé si c'étaient les futurs tracés.

Frédéric ROUX - Ce n'était pas ça ma question. Et deuxième question : est-ce qu'on aura sur le site une possibilité de zoomer, au niveau presque des communes ou de façon plus précise, ou est-ce qu'on sera à ce niveau de détail ?

Bernard COUVERT - Dans l'immédiat, pour l'instant ce sont ces cartes-là que l'on met. Il faut que l'on réfléchisse. C'est une bonne question. Il faut voir comment on peut améliorer.

Frédéric ROUX - Il y a des endroits où ça peut être beaucoup plus précis.

Valentin GIES - Si vous pouvez revenir sur la carte de la page 60, la carte du bas. Le cas de la restriction de la ZEP pour une gare à Toulon Centre. Est-il possible d'inclure l'aérodrome et le circuit du Castelet dans la zone ? Parce qu'entre les deux, il y a un couloir utilisable où il y a très peu de nuisances possibles et qui est d'autant plus intéressant que le tracé que l'on vous a proposé passe soit entre les deux, soit au sud de cette zone-là. On n'y voit pas d'inconvénient nous, mais je pense que ce serait bien de modifier dès maintenant.

Entre l'aérodrome du Castellet et le circuit du Castellet. Entre les deux il y a une possibilité de passage.

Marius ARMAND - Il y a une erreur dans ce que vous faites car entre le circuit et l'aérodrome du Castellet, ça se touche, il n'y a pas de zone. Ce que vous avez tracé est la route départementale 402.

Jacques MICHEL - Ce site, c'est le circuit et l'aérodrome. Et ça, c'est la zone d'activité de Signes.

Marius ARMAND - Ça se touche.

Jacques MICHEL - Non, il y a un couloir.

Marius ARMAND - Attendez, on y habite. Ça se touche. Et je vais vous donner un exemple précis. Vous avez en bordure de zone sud-est la société Oreca qui a son entrée dans le circuit. Donc quand je vous dis que ça se touche, ça se touche. Maintenant, vous pouvez passer au-dessus, en dessous. Ça se touche, ne me dites pas non !

Nicolas ALLA - Si je ne me trompe pas, cette bande est tout l'assainissement de la zone. Donc effectivement, si je ne me trompe pas, ça se touche.

Bernard COUVERT - C'est l'occasion peut-être pour ne pas... Surtout là où c'était une restriction. Deux choses peuvent jouer. A la fois, avec le collègue de la technique, mais surtout en termes de règles du jeu. Ensuite, si on doit se poser un jour des questions de passage, ce qui doit être pris en compte ce sont les contraintes réelles du terrain, de se poser la question est-ce que c'est raisonnable ou pas. Ce n'est pas la présence de certaines choses dans un rapport qui devra nous influencer.

Après, je pense simplement, et je ne suis pas sûr donc ce sera à voir, c'est qu'à un moment donné, vouloir passer au nord du circuit pour redescendre, ça atteint des limites...

Joseph FABRIS - Vous reprenez là de votre proposition de tracé de 2005. C'est déjà ce tracé-là que vous annonciez. On avait fait ressortir tous les deux, nous étions à Marseille, une incohérence totale des plans qui avaient été utilisés à l'époque, qui faisaient état d'habitations, de zones urbanisées où apparaissaient 4 ou 5 maisons. Aujourd'hui, il y a 120 maisons. 120 villas aujourd'hui.

En plus, vous avez occulté complètement – quand je dis « vous », je ne vise personne - une ferme photovoltaïque sur le plateau du Camp, sur la commune du Castellet, deux centrales photovoltaïques sur la commune de Signes, qui est toujours à l'intérieur de la zone d'études prioritaire. On vous le signalera au fur et à mesure.

Bernard COUVERT - Je pense qu'il était important de vous donner ces images pour vous donner une vision des influences du choix de gare. Parce que sinon, c'était une partie du débat qui était occultée. Que l'on soit bien d'accord, je me méfie toujours : le trait jaune ne représente pas le tracé mais la limite. Juste pour vous dire, il faudra dans tous les travaux que l'on va avoir que l'on identifie bien, que l'on vérifie que la ferme photovoltaïque, les habitations et tout ça... Tout ce que vous avez en rouge ici est ce que l'on a relevé comme contraintes notamment, habitat.

Joseph FABRIS - On a tous bien compris l'intérêt de ces ateliers. C'est justement de vous signaler d'éventuels oublis, erreurs... On a très bien compris.

Christiane GRANDCHAMPS - Je voulais poser une question sur la classification dans les milieux naturels terrestres. Il y a des couleurs, « inenvisageable », « très difficilement envisageable »...

Je voulais savoir pourquoi par exemple le Plan de la Garde est dans « difficilement envisageable » et non dans « très difficilement envisageable » voire « inenvisageable » dans la mesure où c'est une zone inondable, ZNIEFF, *et cætera*. Je ne sais pas comment ont été classés... Et puis juste à côté, c'est dans « envisageable ». C'est juste à côté. Je ne comprends pas. Que l'on m'explique pourquoi ça se retrouve en « difficilement envisageable » et pourquoi ce n'est pas en « inenvisageable », et puis pourquoi juste à côté ça devient « envisageable ».

Bernard COUVERT - Le à côté, je ne peux pas vous répondre, mais je suppose qu'il y a des limites qui correspondent à l'espace naturel sensible. Après, sur les classements, c'est ouvert à débat. C'est clair qu'il y a des...

Frédéric ROUX - Il y a deux zones qui se superposent, et ça change de couleur. Ça dépend s'il n'y a qu'une zone, ou...

Bernard COUVERT - Non, non, ce n'est pas aussi mécanique que ça. On a essayé de faire quelque chose... Derrière, vous avez le principe dans le rapport méthodologique que l'on vous a joint. On a les informations, je ne les ai pas toutes en mémoire. On a fait un travail pour essayer, petite zone sensible par petite zone sensible, de se fixer des critères. Mais on est bien d'accord qu'à un moment donné, il y a quelque chose qui reste un peu arbitraire dans l'évaluation.

Olivier LESAGE - Moi j'avais une question, après je passerai le micro à ma droite, sur les cartes que vous nous présentez. Certaines sont fort intéressantes, on l'a vu d'ailleurs dans les groupes de travail auxquels on a participé en 2006, ce qui est basé effectivement sur des cartes d'après-guerre, il faut les réactualiser, je pense que ça a été fait. Par contre, je vais plus loin. Non seulement il faut les réactualiser, mais aujourd'hui, il faudrait que vous teniez compte des PLU. Parce que quand vous prenez des villes comme Solliès-Pont ou La Farlède, qui sont – je ne sais pas pour La Farlède – dans une élaboration très avancée puisqu'elles ont déjà fait le plan d'aménagement, le plan de développement durable *et cætera*, il y a des zones aujourd'hui où les enjeux ne sont pas représentés comme forts, mais qui sont souhaitées par les maires pour se développer considérablement. Et aujourd'hui, je vois sur Solliès-Pont par exemple, un ingénieur qui regarde ça se dit qu'il peut passer. En réalité, toute la commune est tournée vers un endroit où vous souhaitez probablement implanter un projet.

Nicolas ALLA - Vous avez probablement raison, cette vision-là est la vision d'état des lieux aujourd'hui. On la double, le document d'études est en train d'être finalisé et va arriver, par une étude de prospective territoriale qui est exactement ce que vous dites. C'est l'idée de se dire que les infrastructures doivent être insérées dans les réalisations 2023-2040. Donc c'est une étude qui est assez difficile car il faut définir les tendances d'évolution, ce seront différentes hypothèses. Donc à côté de ce constat-là d'état des lieux va arriver une étude prospective qui va essayer d'intégrer les PLU, les SCOT, pour essayer d'imaginer ce que ça pourrait être.

Ce que je vous propose, parce que si on veut tenir 18 heures, il reste à peu près une vingtaine de minutes, c'est de laisser plutôt une large part aux questions. Donc sur ce document, vous avez compris ce que l'on attend de vous : c'est que vous nous fassiez remonter par mail des omissions,

des erreurs, des inexactitudes ou des remarques générales. Ce que je souhaiterais, si c'est possible, c'est que dans le grand nombre que vous êtes, il y a trois expressions que j'aimerais entendre, c'est des gens qui n'ont pas beaucoup parlé, et puis s'il est possible d'entendre quelqu'un qui nous parle de Toulon Centre, et quelqu'un qui nous parle de Toulon Ouest. Donc à la limite, s'il y a deux clans, sans être péjoratif, que l'on entende les deux voix.

Peut-être du côté de Monsieur Fabris là-bas, on entendra des gens qui sont contre la position est, donc plutôt pour la position centre, et puis il faudra que l'on ait peut-être l'autre son de cloche.

Peut-être madame d'abord.

Anne-Cécile AUDRA - Je voulais juste avoir une remarque sur les cartes présentées. On a une échelle de sensibilité, mais est-ce qu'on saura ou est-ce que dans la prochaine réunion on aura les critères ou éventuellement les coefficients de pondération qui ont permis d'établir cette échelle ? Parce qu'en fait, on a le « moyennement envisageable », le « difficilement envisageable », on a le résultat, mais on n'a pas la méthodologie. En tout cas, aujourd'hui, on n'a pas l'échelle de critères et éventuellement les coefficients de pondération de chacun des critères retenus. Donc ça revient à dire finalement quelles sont les données que vous utilisez ? Pour l'agriculture par exemple, vous avez cité les critères AOC, mais y a-t-il d'autres critères comme par exemple le réseau d'irrigation ou un certain nombre d'autres paramètres, qui sont intégrés dans vos critères et que vous pondérez avec plus ou moins de force et de faiblesse pour arriver à ce résultat de sensibilité ?

Frédéric ROUX - Les canaux arrosant gravitaires par exemple.

Bernard COUVERT - Pour répondre à ça, oui on a une analyse. Je pensais plutôt la mobiliser pour le groupe thématique agriculture, de faire venir l'équipe qui a travaillé sur ces éléments pour répondre.

Il y a le groupe de travail thématique qui va permettre de faire ça, mais derrière ça, j'en profite du coup, on a en parallèle au travail de concertation ouvert à toute personne qui souhaite venir, vous savez que dans le schéma on avait le comité thématique. Plus réflexion pour le maître d'ouvrage d'essayer d'avoir des contributions de spécialistes. Il y en a un notamment sur environnement développement durable dans lequel on a traité un peu de toutes ces questions-là.

C'est vrai que l'on a eu jusqu'ici une faiblesse. On avait sollicité la chambre régionale d'agriculture qui ne s'est pas trop mobilisée. On n'a pas eu trop le relais jusqu'ici. Et donc là, on veut faire des groupes de travail plus ciblés sur l'agriculture, justement pour pouvoir avoir un travail plus précis là-dessus. En plus petit comité, avec des spécialistes. A un moment donné, le bureau d'études a pris sa responsabilité en estimant telle ou telle hiérarchie, mais ce sont des choses qui sont discutables. Que ce soit entre AOC... On sait que la réalité d'un AOC n'est pas tout à fait homogène. C'est donc d'essayer d'entendre ce genre de choses pour être capables de travailler...

Ce que je vous invite, c'est que vous me donniez vos coordonnées, et que je vous indique... On va essayer de faire une réunion technique comme ça pour pouvoir aborder ces sujets.

Maurice FRANCESCHI - C'est pour défendre Toulon Centre par rapport à Toulon Ouest. Si on compare les deux solutions, Toulon Centre, je suis persuadé que ça dessert à 30 minutes beaucoup plus d'usagers de l'agglomération. On nous a parlé tout à l'heure de zone de chalandise en estimant que La Ciotat allait venir à la gare de La Seyne. Ça me paraît complètement aberrant. On ne peut pas intégrer La Ciotat dans les usagers qui iront à la gare de l'agglomération toulonnaise. Les gens de La Ciotat vont aller à Marseille, c'est le bon sens.

Je pense qu'il faut réviser complètement cette zone de chalandise que vous avez utilisée dans le document que vous avez présenté tout à l'heure. Donc pour moi c'est Toulon Centre, et je pense que s'il on faisait une étude sérieuse, on montrerait que c'est vraiment, ça dessert vraiment l'ensemble des habitants de l'agglomération. C'est le barycentre des habitants de l'agglomération de Toulon.

Dans les solutions de surface, on nous a dit qu'il fallait creuser des tranchées sur un kilomètre de part et d'autre. Mais si on a la gare à La Seyne, je regrette, comme on arrive en tunnel et on repart en tunnel, il faudra casser aussi dans de l'habitat, sur un kilomètre d'un côté et un kilomètre de l'autre. Donc c'est au moins à égalité de nuisances de ce point de vue-là.

Au niveau de l'intermodalité, il y aura tout ce qu'il faut pour l'intermodalité avec les autobus départementaux, puisqu'il y a la gare routière départementale qui permet de desservir tout le Var à partir de la gare actuelle de Toulon. Il y aura la deuxième ligne de TCSP qui est programmée dans le plan local d'urbanisme, qui sera peut-être un tramway ou un BHNS, je n'en sais rien. Mais dans le plan de déplacement urbain de l'agglomération de Toulon – vous pouvez aller le voir, il y a un site qui permet de détailler ça – il y a une première ligne de TCSP qui passe par le Boulevard de Strasbourg, et il y a une deuxième ligne de TCSP ou de tramway qui est prévue des Routes jusqu'au Mourillon et qui passe par la gare de Toulon, et qui aura une interconnexion avec la première ligne sur le Boulevard de Strasbourg. Donc au niveau de l'intermodalité, c'est évident que c'est la meilleure solution. D'un point de vue de développement économique, même si je ne suis pas un spécialiste de développement économique, c'est beaucoup plus logique d'équilibrer l'est et l'ouest de Toulon. Si on favorise l'ouest de Toulon, les gens de l'est vont aller plutôt prendre l'avion ou prendre leur voiture. Donc ça ne va pas être intéressant pour les gens de l'est d'utiliser cette gare qui sera totalement à l'autre bout.

Donc pour intéresser la majorité des habitants de l'agglomération, c'est vraiment la gare au centre de Toulon. Ensuite, peut-être qu'il y a des études à faire sur le niveau de profondeur des rails pour éviter de creuser au maximum. Mais ça, c'est de la finesse. Mais d'un point de vue usagers, économique, on utilise si on ne fait pas un tunnel sous Toulon, on va utiliser l'axe des gares sur deux kilomètres au moins sans faire de tunnel, donc on fait des économies de creusement aussi.

Donc de pleins de points de vue, c'est vraiment la gare de Toulon qui est la bonne solution pour l'agglomération de Toulon et pour le Var.

Nicolas ALLA - Je vous propose de ne pas répondre tout de suite pour prendre d'autres questions. Et surtout s'il y a des gens qui veulent parler de Toulon Ouest, car pour l'instant, il n'y a pas grand-chose qui a été dit dessus.

Jacques MATTEODO - Le TCSP il y a beaucoup d'inconvénients lorsqu'il tombe en panne, qu'il doit faire demi-tour, *et cætera*.

Brouhaha.

Je ne sais pas si vous suivez l'actualité, mais dans les autres villes, ils ont beaucoup de problèmes avec le TCSP. Par contre, avec le tramway, je trouve que c'est beaucoup plus fonctionnel, et c'est nettement moins cher. Je ne sais pas si vous savez, mais le transport en tramway coûtera certainement moins cher, et on peut transporter beaucoup plus de personnes qu'avec le TCSP.

Jean RAIMOND - Je suis un peu loin de ce débat, mais quand on le voit du sillon permien, franchement, on aimerait autant que ça se passe à l'ouest. Parce que plus loin on fait partir les nuisances, plus on protège. Parce que La Crau a réussi à l'envoyer au centre de Toulon, La Farlède est content que ce soit au centre. Avec un peu de recul, vu du sillon permien, je soutiens la proposition Toulon Ouest.

Brouhaha.

Frédéric ROUX - Ceci dit, ça n'empêchera pas les nuisances dans le sillon permien.

Valentin GIES - Non, puisque les TGV remonteront par le sillon permien, sauf qu'ils remonteront à vitesse beaucoup plus importante dans le sillon permien. Donc je ne suis pas sûr que ce soit vraiment...

Frédéric ROUX - Ils risquent d'arriver plus au nord, comme c'est écrit dans les rapports, par la commune de Solliès-Pont. Donc c'est encore plus dangereux.

Valentin GIES - Je voudrais juste rappeler que l'on défend avec Toulon @venir et avec le Groupe varois de réflexion sur la LGV, la position Toulon Centre, en particulier – je l'ai exprimé tout à l'heure mais je tiens à le rappeler - par les dégâts absolument colossaux que va faire la LGV dans le bassin du Beausset. Qu'on se batte sur l'Est Var, qu'on se batte sur le sillon permien pour dire qu'il ne faut pas abimer les maisons, pour dire qu'il ne faut pas ajouter des nuisances sur les habitants, qu'il faut limiter l'impact sur les vignobles, qu'il faut limiter l'impact sur la nature en général, on est entièrement d'accord.

Mais je crois que ce discours que l'on tient pour l'Est Var, on doit le tenir également pour l'Ouest Var. parce que c'est exactement la même analyse qui s'opère, ce sont exactement les mêmes critiques qui vont se poser, et j'ose espérer que RFF prendra la même voie, c'est le cas de le dire, à l'est qu'à l'ouest, c'est-à-dire l'abandon pur et simple des projets de gare à l'est et à l'ouest pour se concentrer sur un tracé Toulon Centre.

Alors on ne le fera pas ce soir le tracé Toulon Centre, mais par contre, avec le groupe varois de réflexion sur la LGV, on a produit un document qui est consultable, que l'on vous enverra et que l'on vous fournira, qui a déjà été transmis lors du COTER.

Mais par contre, on vous invite tous à participer à la conférence débat qui aura lieu jeudi prochain, le 22 à 18 heures, et c'est à la faculté de droit de Toulon, en amphithéâtre 300.

Tu nous as sollicités pour intervenir dans cette réunion. On se placera dans cette réunion dans le cadre des discussions sur le tracé des métropoles du sud. On ne fait pas un débat pour ou contre la LGV. On ne fait pas un débat sur le scénario moyen Var, un scénario métropoles du sud, *et cætera*. Dans l'état actuel des choses, il est important de se poser les bonnes questions pour savoir où passer de manière optimale dans le cadre des métropoles du sud. C'est pour cela que l'on n'a pas souhaité faire un débat moyen Var. On ne va pas rouvrir quelque chose qui a été sanglant.

Je vous remercie. Je vous invite tous à y participer, et on présentera à cette occasion, plus qu'un faisceau, on présentera quasiment un tracé.

Nicolas ALLA - Je vais juste corriger un lapsus de votre part. Vous avez dit qu'aujourd'hui RFF a entériné l'abandon de la gare Est Var : c'est lorsque vous aurez réussi à le faire abandonner en comité de pilotage que ce le sera.

Valentin GIES - J'espérais que vous ne l'auriez pas relevé.

Olivier LESAGE - On ne pouvait pas ne pas aborder aujourd'hui dans ce groupe de travail le scénario 0 dont la plupart d'entre vous ont connaissance. Peut-être que certains d'entre vous n'ont pas connaissance de ce scénario, c'est-à-dire que dans l'hypothèse où, on le voit, la gare à l'est est refusée, a des contraintes énormes, où la gare de Toulon Centre a des contraintes techniques importantes et où je pense que les gens de l'ouest vont finir par se mettre à hurler aussi, il est fort probable que finalement le passage par les métropoles ait un peu de plomb dans l'aile et notamment la métropole toulonnaise où, peut-être, ça semble encore plus difficile qu'ailleurs. Dans ce cas-là, il faut bien trouver quelque chose. Sachez que la plupart des associations, 24 associations, ont proposé de faire une étude d'un scénario ou l'infaisabilité prime, et où on se rabat sur ce qui est faisable. En termes de coûts, on arrive à un coût qui est bien moindre, en termes de nuisances moindre, et quand même, pour nos enfants, pour développer le ferroviaire. Voilà.

Donc ce scénario s'appelle le scénario 0. RFF a rendu un compte-rendu on va dire assez bidon, donc il doit revoir sa copie. C'est une demande qui a été faite par les associations.

Jacques MICHEL - On approche de 18 heures. Donc on va prendre encore une ou deux interventions, puis je donnerai la parole à Bernard Couvert qui donnera quelques éléments sur la suite.

André GILLET - Je voulais dire simplement que quand on regarde les chiffres donnés par RFF, le scénario ouest est avec 90 kilomètres de tunnel, pour un coût de 14,5 milliards. Et le scénario 1, qui est Toulon souterrain, ce sont 80 kilomètres de tunnel pour un coût de 14,2 milliards. Ça veut dire que les enjeux sont similaires en termes d'investissement sur le réseau ferroviaire. Par contre, je pense qu'il faut rajouter à ces coûts des coûts induits qui seront supportés uniquement par l'agglomération pour pouvoir desservir correctement les deux sites. Et là, on va s'apercevoir qu'aux coûts ferroviaires, il faut rajouter de manière consolidée, faire un bilan consolidé des deux implantations. Et à ce moment-là, on va rajouter sur les infrastructures, sur le développement des transports en commun, sur les transports interurbains *et cætera*, des investissements qui sont loin d'être négligeables, et qui seront portés uniquement par les habitants de l'agglomération. Alors que le projet ferroviaire va être porté par l'ensemble des partenaires, c'est-à-dire RFF, donc l'usager derrière en fonction des péages que RFF demande à la SNCF, et également l'Etat, la Région, et éventuellement les partenaires européens. Donc je pense qu'il faut faire des additions pour les contribuables de l'agglomération, et ne pas se tromper de choix en matière de coût. Parce que les coûts du réseau ferré ne sont pas les seuls à prendre en compte pour fixer le choix, à mon avis.

Frédéric ROUX - Juste pour répondre à la question posée, c'est-à-dire répondre par mail sur les cartes qui nous ont été données. Moi je pense qu'avec ce niveau d'échelle, c'est quasiment impossible. Je souhaite que l'on ait le plus vite possible accès par internet à un niveau quasiment au niveau de la commune. Parce que là, on n'y voit rien.

Joseph FABRIS - Je peux y aller ? Quelques mots simplement. Ça fait quand même quelques heures que l'on est en réunion. On a beaucoup parlé d'un choix de gare, ou tout au moins d'un emplacement de gare. On a parlé de Toulon Centre. Je regrette un petit peu quelque chose. Pendant ces quelques heures que nous venons de passer, on a très peu débattu de Toulon Ouest, et de l'ouest de Toulon. Parce qu'après Toulon, il y a Cuges, et il y a Aubagne. Et ça, on n'en a pratiquement jamais parlé. Alors vous me direz, ce n'est pas de votre faute, mais malheureusement, il y a très peu de représentants de l'ouest Var. ça je le déplore.

J'ai eu l'occasion d'en discuter avec quelqu'un qui n'est plus là, qui est parti, c'est Monsieur le maire d'Evenos. On a un peu le même sentiment, qu'il y a peut-être des gens pour débattre du tracé ouest Toulon.

Je vais essayer de battre un petit peu dans tous les coins pour que l'on soit un peu plus nombreux la prochaine fois. Parce que je crois que quand même... Ce n'est pas sympa ce que je vais dire, mais je vais le dire quand même. Je vous rappelle que je suis représentant de la commune de Signes, qui s'est opposée depuis le débat public à la traversée de son territoire tant en surface qu'en souterrain. Il faut dire qu'à Signes, on se pose un peu la question : à quoi va nous servir la LGV ? C'est vrai qu'il ne faut pas aller dans le sens de ce raisonnement. Il faut être beaucoup plus large d'esprit, aller dans le sens du projet... D'accord.

Néanmoins, je souhaite que l'on porte beaucoup plus d'attention, et que l'on apporte beaucoup plus d'éclaircissements. On vous donnera les questions à l'avenir. J'ai quand même constaté avec Marius Armand, il y a quand même, dans les documents que vous nous avez proposés, de choses qui n'existent pas. A la limite, on se demande même comment c'est possible, car apparemment vos documents sont récents. On vous a fait état de certains manques. Je me répète, je ne trouve pas d'autres mots.

Si je devais choisir une gare, ce n'est pas moi, mais j'en parlerai à Signes au conseil municipal, et c'est ultérieurement que nous annoncerons un choix, tout au moins une idée en ce qui concerne un choix de gare.

Christiane GRANDCHAMPS - Je veux juste demander si pour la prochaine fois on peut avoir des précisions pour la traversée en tunnel pour arriver à la gare de Toulon Centre. Parce qu'on parle beaucoup de Toulon Centre. Donc il y a des tunnels je suppose. Et à l'entrée de l'ouest vers la gare et à la sortie de la gare vers l'est, quels sont les kilomètres de tunnels prévus ? Où ça va sortir ? C'est important, et je suppose que vous avez déjà une idée puisque vous avez établi le coût de la gare centrale.

Olivier LESAGE - Il me semble important dans un groupe de travail comme celui-là d'aborder la question du financement. Même si c'est un groupe de travail géographique, en fonction des différentes options, un financement est associé. Notamment la proposition, ce que l'on voit arriver comme un boulet de canon, c'est le PPP, partenariat privé public. Et donc, en ce qui concerne les associations, certaines associations mais probablement d'autres, nous sommes formellement opposées à un PPP. Pour faire simple, ça tue le train. Ça ne sert à rien d'investir des milliards d'euros si c'est pour tuer le train.

Il serait intéressant d'avoir le ressenti des gens autour de cette table sur la proposition probable de PPP pour financer le projet. Pour nous, c'est non, et je souhaite que ça remonte au COTER.

Frédéric ROUX - Ce n'est pas le sujet du groupe de travail géographique.

Jacques MICHEL - C'est un sujet intéressant, mais qui effectivement sort du cadre de notre réunion. Pour autant, votre demande remontera.

Bernard, si tu veux bien...

Bernard COUVERT - Juste pour répondre à Madame, même si on est bien obligé d'avoir des hypothèses pour faire des ordres de grandeur de coût, pour l'instant, il n'y a pas de réponse précise à votre question. Simplement, on ne sait pas où il passe. J'insiste là-dessus. Après, on a entendu, j'ai bien noté un certain nombre de messages sur tel ou tel secteur perçu comme plus sensible et plus vulnérable que d'autres. Dans un deuxième temps, quand on travaillera sur les fuseaux, on a prévu de bien cartographier les secteurs où on est certains de passer en tunnel, les secteurs où normalement on ne passe pas en tunnel, et les secteurs intermédiaires, de façon à ce que vous ayez cette vision et que vous puissiez travailler.

Juste avant de laisser Nicolas conclure, je voudrais bien vérifier ce que j'ai noté comme point à travailler pour nous et à préparer pour la prochaine séance. Selon les possibilités, on verra si on peut le faire sous forme de documents que l'on vous remet avant ou sous forme d'information en séance, car les délais sont courts, il faudra clarifier les questions de chalandise, de fréquentation. Il y a des chiffres visiblement divergents, donc il faut préciser les hypothèses. Là-dessus, je note qu'il faut qu'on le travaille.

Pour clarifier le débat sur Toulon Centre, il faut que l'on trouve un moyen, sans entrer dans les détails du tracé car aujourd'hui il ne faudrait pas que l'on commence à sortir des figures sans les immeubles, on est tous d'accord là-dessus, il faut que l'on regarde avec la technique comment on pourrait... Il faut que l'on arrive à préciser ce qu'est une gare de surface, que l'on discute en termes de nombre de voies à quai, en termes d'entrée en tunnel ce que ça représente. Je pense que l'on est capable au moins de se mettre d'accord sur des ordres de grandeur. Voilà ce que ça peut représenter, après c'est bien, ce n'est pas bien, c'est faisable, ce n'est pas faisable...

Aujourd'hui, vous pouvez voir dans les fiches que la solution Toulon surface a été envisagée, et écartée principalement parce que nous avons vu avec TPM, et ce n'était pas cohérent avec la vision qu'ils avaient de ce secteur. Mais au moins pour dire des choses tangibles.

Et puis, pour alimenter le débat, on a demandé à notre bureau d'études de préparer des éléments sur le dossier de gare, entre Ouest et Centre principalement, puisque j'ai bien entendu que Est... Donc essayer d'avoir des éléments là-dessus.

Est-ce que vous voyez d'autres points, au-delà des remarques sur les cartes ?

Jacques MATTEODO - Le résultat des études aquifères ?

Bernard COUVERT - On a des éléments de connaissance des massifs, on n'a pas d'études spécifiques.

Jacques MATTEODO - Je croyais qu'il y en avait.

Bernard COUVERT - Non. On a des éléments de connaissance des principaux aquifères, que ce soit le bassin versant de Signes, de Cuges ou autres. Par contre on n'a pas d'études précises à ce stade-là.

Jacques MATTEODO - Pourtant il en existe des études précises.

Bernard COUVERT - Pas sur les conséquences qu'aurait une LGV. Par contre on a des retours d'expérience.

Maurice FRANCESCHI - Pour faire justement les évaluations financières, il serait intéressant d'avoir le patrimoine immobilier de RFF pour savoir où passer en utilisant le plus possible...

Brouhaha

Le patrimoine foncier excusez-moi. Ne pourrait-on pas avoir une carte qui décrit le patrimoine foncier de RFF, d'un côté à l'autre du Var ?

Nicolas ALLA - Vous entrez d'ores et déjà dans la précision de la parcelle. Il n'y a pas de souci, pas de difficulté matérielle à sortir le parcellaire de RFF, même si d'ici deux semaines ce sera difficile. Vous entrez là dans le niveau de précision de la parcelle. Je ne sais pas si le niveau d'analyse que nous avons sur le bâti n'est pas suffisant. C'est l'impact sur le bâti.

Olivier LESAGE - Vous refusez donc de parler des coûts.

Nicolas ALLA - Sur le financement, vous pouvez tout à fait annoncer ce que vous dites. Dans le groupe de travail ici, nous n'allons pas travailler sur le financement. Ce n'est ni la compétence ni l'objet. Vous pouvez donc faire les déclarations, on les fera remonter, mais le groupe n'apportera pas de solution de financement à mon avis, en tout cas ce n'est pas l'objet du groupe. Comme vous le disiez vous-mêmes, on a un temps qui est assez court. Je crois qu'il faut que l'on se concentre sur ce que l'on doit sortir.

De ce point de vue et en guise de conclusion, ce que disait Bernard, pour la fois prochaine on revient avec des éléments de trafic et de présentation plus précise sur la zone de la gare Toulon Centre, qui nous permettent d'avancer. Evidemment, sur les sites de gare, et notamment sur les sites de gare qui semblent vous intéresser plus, Toulon Centre et Toulon Ouest, des analyses prospectives des sites.

La fois prochaine, vous nous ferez le retour sur les supports cartographiques, car ce sont ces supports qui vont nous aider ensuite dans les réunions sur les fuseaux à tracer les fuseaux. Il importe que la cartographie soit conforme.

Et je vous propose pour une fois prochaine, en fin de séance, si on arrive à rédiger une synthèse sur les deux séances de travaux. Il y a la motion que l'on annexera, et on essayera tous ensemble la fois prochaine, au moins en style télégraphique, de rédiger la position.

La seule mauvaise idée que j'ai entendue, Monsieur Fabris a dit beaucoup de choses intéressantes, la seule chose où je diverge complètement est lorsqu'il a dit : je vais faire venir beaucoup plus de monde. Je vous propose, nous sommes une cinquantaine, nous sommes très nombreux. On est arrivé à bien travailler aujourd'hui je pense, je vous suggère que s'il y a d'autres personnes à faire venir, vous les représentiez. Au vu de la liste, les gens de la partie ouest de Toulon ne sont pas si mal représentés que ça. Notamment les maires se sont beaucoup mobilisés. Il me semble notamment qu'il y a beaucoup plus de communes de l'ouest aujourd'hui que de

communes de l'est. Donc je vous suggère d'adapter le groupe comme vous le souhaitez, pourvu que l'on ne soit pas plus de 50.

Joseph FABRIS - Je voudrais apporter une petite précision si vous permettez. Je pense que je me suis mal exprimé, ou que l'on s'est mal compris. Ce que je voulais dire, c'est que je déplore en tant qu'élus, qu'il n'y ait pas plus d'élus de l'ouest de Toulon. Il y avait un maire, qui est parti, avec qui je discutais.

Je suis désolé, mais pour moi, le secteur ouest Toulon au-delà de Toulon et jusqu'à Cuges, me paraît quand même avoir son importance, son mot à dire. Nous existons, nous sommes là. On aura des éléments à vous apporter, des précisions à vous apporter.

Moi, je regrette, et je vais en faire part, je vous disais, je vais en faire part au conseil municipal puisque j'ai un conseil municipal dans la semaine - au niveau de la communauté de commune. Mon regret est là, de ne pas être plus nombreux de Ouest var, des communes qui risquent d'être traversées par cette LGV. Voilà. Il faut en débattre. Alors est-ce que les décisions se prennent ailleurs ? Si c'est le cas, ce n'est pas du tout notre type de fonctionnement.

Nicolas ALLA - Précisément, vous êtes inscrits Le Beausset, Ollioules, Evenos, Signes, Saint-Cyr.

Joseph FABRIS - Nous faisons partie du SCOT Ouest Var. Ils ne sont pas là, ils ne sont pas là. C'est tout. Mais je n'ai pas l'intention de rameuter tout le monde pour foutre la pagaille. Ce n'est pas du tout mon propos.

Linda LESAGE - Moi je voulais dire que je ne suis spécialiste de rien, je suis une citoyenne lambda, mais il me semble qu'avec une gare à Toulon, l'est et l'ouest sera dévasté, il n'y aura pas de jaloux.

Jacques MICHEL - Merci. Rendez-vous dans 15 jours ici même, même jour, mêmes conditions. D'ici là, on va faire en sorte que vous accédiez aux cartes, et puis vous aurez le compte rendu et l'ordre du jour de la prochaine réunion.

Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis
Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com

RESEAU FERRE DE FRANCE
Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LGV PACA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02