

LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique

Réunion publique Hyères

Verbatim de la réunion du 14 septembre 2011

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE

SABILITÉ—**R**ÉSEAU—**A**VENIR—**M**OBILITÉ—**A**CCÈS—**E**UROPE—**T**ERRITOIRES—**É**VOOLUTION
ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

TION—**I**NTERCONNEXION—**P**ARTENARIAT—**É**CO-RESPONSABILITÉ—**R**ÉSEAU—**A**VENIR—**M**OBILITÉ—**A**CCÈS—**E**UROPE—**T**ERRITOIRES—**É**VOOLUTION
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

INTERCONNEXION—**P**ARTENARIAT—**É**CO-RESPONSABILITÉ—**R**ÉSEAU—**A**VENIR—**M**OBILITÉ—**A**CCÈS—**E**UROPE—**T**ERRITOIRES—**É**VOOLUTION
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

GIÉ—**N**EDERLAND—**D**DANMARK—**S**SVERIGE—**S**SUOMI—**E**EESTI—**L**LATVIJA—**L**LIIETUVA—**P**POLSKA
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

ANGUEDOC ROUSSILLON—**M**IDI PYRÉNÉES—**N**ORD PAS DE CALAIS PICARDIE—**P**ROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—**C**ENTRE LIMOUSIN—**H**AUTE ET BASSE NORMANDIE—**I**LE DE FRANCE—**L**AN
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

IRELAND—**B**ELGIË—**N**EDERLAND—**D**DANMARK—**S**SVERIGE—**S**SUOMI
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

LANGUEDOC ROUSSILLON—**M**IDI PYRÉNÉES—**N**ORD PAS DE CALAIS PICARDIE—**P**ROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

JITAINE POITOU CHARENTES—**B**OURGOGNE FRANÇHE COMTÉ—**B**RETAGNE PAYS DE LA LOIRE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

SAUVERGNE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—**A**QUITAINE POITOU CHARENTES—**B**OURGOGNE FRANÇHE COMTÉ—**B**RETAGNE PAYS DE LA LOIRE—**C**ENTRE LIMOUSIN—**H**AUTE ET BASSE NORMANDIE—**I**LE DE FRANCE—**L**AN
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

NCE—**L**ANGUEDOC ROUSSILLON—**M**IDI PYRÉNÉES—**N**ORD PAS DE CALAIS PICARDIE—**P**ROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

LITÉ—**A**CCÈS—**E**UROPE—**T**ERRITOIRES—**É**VOOLUTION—**P**ERFORMANCE—**D**ÉVELOPPEMENT DURABLE—**A**CCOMPAGNEMENT—**C**OMMUNICATION—**C**OMMUNICATION—**C**OMMUNICATION
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

AINE POITOU CHARENTES—**B**OURGOGNE FRANÇHE COMTÉ—**B**RETAGNE PAYS DE LA LOIRE—**C**ENTRE LIMOUSIN—**H**AUTE ET BASSE NORMANDIE—**I**LE DE FRANCE—**L**AN
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

SOMMAIRE

1. MOT D'ACCUEIL	1
2. PRESENTATION DU GARANT DE LA CONCERTATION	2
3. INTERVENTION LIMINAIRE	3
4. LE PROGRAMME LGV PACA	6
4.1. RAPIDE RETOUR EN ARRIERE	7
4.2. LES ENJEUX DU PROJET AUJOURD'HUI.....	8
4.3. LES COUTS DU PROJET	8
4.4. LA GOUVERNANCE.....	9
4.5. LE CALENDRIER.....	9
4.6. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	9
5. ECHANGES AVEC LA SALLE	11
6. L'OBJET DE LA CONCERTATION : LES SCENARIOS ET LEUR INSCRIPTION SUR LE TERRITOIRE	27
6.1. LES SCENARIOS	27
6.2. DEFINITION D'UNE ZONE D'ETUDE PREFERENTIELLE	28
6.3. ZONE TOULONNAISE	29
6.4. EST-VAR.....	30
7. ECHANGES AVEC LA SALLE	31

1. MOT D'ACCUEIL

Alain DESSAGNE

Bonsoir. Je m'appelle Alain DESSAGNE, et ce soir, mon rôle sera de faciliter les échanges entre vous et les représentants de Réseau Ferré de France, que je vais vous présenter d'ici quelques minutes. Dans l'immédiat, je vous demande d'accueillir Madame Jeannine GOLÉ, qui est Premier Adjoint représentant le Maire de Hyères, pour le traditionnel petit mot d'accueil républicain. Merci.

Jeannine GOLÉ

Je vais devoir baisser les micros pour essayer d'être à la hauteur. Effectivement, ce soir, nous avons sur Hyères un débat qui va s'instaurer entre la salle et les représentants de Réseau Ferré de France. Et avant que ce débat ne commence, nous souhaitons bien évidemment vous souhaiter à tous la bienvenue. Monsieur le Maire est actuellement absent de Hyères et de ce fait, je vais le représenter.

Messieurs les représentants de Réseau Ferré de France, Monsieur le représentant national du débat public, Mesdames et Messieurs les représentants des associations, Mesdames et Messieurs, nous portons, nous, Ville de Hyères, un intérêt tout particulier sur l'avenir de notre territoire.

Cette réunion publique de concertation est le point de départ d'un débat axé sur l'aménagement de votre territoire. L'option retenue bouleversera profondément le département du Var. Il engagera son avenir, que ce soit son avenir économique, touristique ou démographique. Ce débat est attendu depuis longtemps. Il a pour point de départ le tracé des métropoles.

En effet, il semble indispensable que la ligne à grande vitesse, dont l'objectif principal est de rapprocher les distances des villes provençales et azuréennes, que cette ligne passe au plus près de la ville Préfecture du Var qu'est Toulon. Mais si le principe d'aménagement est acté, il importe aujourd'hui, en concertation avec tous, de réfléchir aux avantages et inconvénients induits. En effet, derrière ce projet, il y a des entreprises, il y a des emplois – que ce soit du côté du refus ou du côté de l'acceptation de ce projet.

Durant les quatre ans à venir (l'enquête publique sera terminée en 2015), les habitants, les acteurs économiques, les acteurs sociaux, les associations, le monde agricole et viticole, les élus auront l'occasion et devront s'exprimer en vue de l'adoption d'un tracé qui soit susceptible de répondre aux attentes de chacun d'entre eux. Notre rôle, le rôle des élus, est avant tout de vous écouter, d'entendre vos doléances, de les comprendre et de trouver les solutions permettant de concilier les besoins de chacun avec l'intérêt de tous.

Nous sommes une région agricole et viticole importante. Nous avons des zones forestières sensibles. Aussi, nous considérons que votre environnement, notre environnement est notre priorité. La défense de l'économie traditionnelle ou innovante est la base de cet avenir. Nous ne refusons ni le progrès, ni les modifications et adaptations qu'il nous impose. Nous voulons tout simplement être les acteurs de son développement. Je vous remercie de m'avoir écoutée.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Merci pour ce mot d'accueil. Nous sommes réunis ce soir pour la première réunion de concertation dans le Var. Vous savez que nous sommes tout au début d'un processus de quatre années.

Madame GOLÉ vient de le rappeler. Quatre années qui vont nous conduire jusqu'à l'enquête publique, qui est prévue à l'horizon 2015. La première étape, ce sont ces quatre prochains mois. Quel est le travail à faire pendant ces quatre prochains mois ? C'est de travailler ensemble sur les scénarios et les fuseaux pour faire des choix.

Concrètement, comment cela va se passer ce soir ? L'objectif d'une réunion publique, c'est qu'il y ait un maximum de questions qui puissent être posées et qu'il puisse être apporté un maximum d'éléments de réponse à ces questions. Donc, dans la mesure du possible, je vous demanderai de poser des questions courtes et je veillerai à ce que le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France fasse de même pour les réponses.

La soirée est découpée en deux parties. Nous allons avoir une première partie qui va débiter par un exposé de Réseau Ferré de France sur le programme LGV PACA dans son ensemble et le dispositif de concertation auquel vous êtes appelés à participer. Il y aura, après cette première partie, cet exposé, un temps d'échange très confortable. Quand on aura entre guillemets, si ce n'est « épuisé » les questions, en tous cas pris pas mal de questions sur ces sujets-là, on abordera ce qui fait l'objet même de la concertation, à savoir la discussion sur les scénarios d'aménagement et de desserte qui sont prévus en général et pour votre territoire. Et donc, des conditions de leur inscription dans le territoire. Merci, autant que faire se peut, d'organiser vos questions, vos interventions, en fonction de ce découpage pour plus de fluidité.

Je vais vous présenter, maintenant, je vais appeler sur scène les intervenants qui vont parler ce soir. Jean-Michel CHERRIER, que certains d'entre vous connaissent déjà, qui est le Chef de la mission LGV PACA. Nicolas ALLA, qui est le chargé territorial pour le Var – c'est lui, l'homme, votre interlocuteur pour les quatre prochaines années (et bien sûr pour les quatre prochains mois) pour ce qui concerne la concertation. C'est avec lui que vous pourrez dialoguer au quotidien. J'appelle également Philippe MARZOLF. Beaucoup d'entre vous le connaissent sans doute aussi. Philippe MARZOLF est Vice-président de la Commission nationale du débat public. Débat public, si vous vous en souvenez, qui a eu lieu en 2005, et c'était Philippe MARZOLF qui en était le Président, à cette époque. Il est aujourd'hui garant de la concertation. Peut-être Philippe MARZOLF, dans un premier temps, je crois qu'il ne serait pas mauvais que vous expliquiez ce que veut dire « garant de la concertation ».

2. PRESENTATION DU GARANT DE LA CONCERTATION

Philippe MARZOLF, Garant de la concertation

Bonjour à tous. Je suis content de revoir de nombreuses têtes par rapport au débat public qui a eu lieu en 2005. Moi, j'ai été nommé par la CNDP, la Commission nationale du débat public, pour être garant de cette concertation. C'est, en fin de compte, veiller à son bon déroulement et au respect de la charte de la concertation coécrite, co-élaborée avec les acteurs du territoire. Pour cela, bien sûr, il faut veiller que les informations qui sont diffusées soient bien claires, soient bien sincères, et que tout le monde puisse s'exprimer.

Donc, par rapport à 2005, c'est vrai que la concertation (2005, je vous le rappelle, avait été le débat public qui avait débattu de l'opportunité de la LGV – faut-il la faire ou pas ? Les objectifs et caractéristiques). Maintenant, nous sommes dans une phase de concertation où il faut peaufiner le projet parce que des décisions ont été prises.

Moi, j'ai plusieurs missions dans mon rôle de garant. D'abord, je veille auprès de RFF à ce que RFF mette bien en place les bons outils d'information et les bons moyens d'expression. Je veille également à ce que toute personne concernée soit informée et puisse s'exprimer. Et également, j'ai un dernier rôle qui est un rôle de recours, et les associations présentes ici l'ont déjà exercé

plusieurs fois, soit en m'écrivant ou simplement, quand ils demandent quelque chose à RFF, une information, un rendez-vous, ils mettent Philippe MARZOLF en copie. C'est pour cela que je vous ai mis mon *e-mail* ici, vous pouvez m'envoyer des *e-mails*. Je peux vous dire que RFF répond un petit peu plus rapidement, peut-être, que si je n'étais pas en copie.

Ce soir, également, je suis présent si vous avez besoin de m'interpeller sur la démarche ou sur le rôle ou s'il se passe quelque chose, si les temps d'expression sont trop longs ou pas. Donc, je suis la personne qui peut être interpellée pour essayer de veiller au bon déroulement de cette concertation dont j'espère, bien sûr, qu'elle sera fructueuse et riche d'enseignements.

Alain DESSAGNE

Merci, Philippe MARZOLF. Nous allons passer à la première partie de la soirée, un exposé de Jean-Michel CHERRIER sur le programme LGV PACA et la concertation.

3. INTERVENTION LIMINAIRE

Jean-Michel CHERRIER, Chef de Mission LGV PACA

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci, Alain DESSAGNE, de me passer la parole. Avant de commencer mon exposé, j'ai une demande de l'association Stop TGV Coudon d'intervenir sur un propos liminaire. Donc, je vais demander à Olivier LESAGE, le Président de Stop TGV Coudon, de bien vouloir venir faire son propos liminaire au pupitre, s'il vous plaît, pour un propos qui ne doit pas dépasser les sept minutes. Je demande à Monsieur LESAGE de rester dans le *timing* pour que le reste de la réunion puisse se tenir dans de bonnes conditions. Merci.

Olivier LESAGE, Président Stop TGV Coudon

Merci. Ce n'est pas évident de prendre la parole devant autant de monde. Je vais essayer de faire assez bref et assez synthétique.

Mesdames, Messieurs, bonsoir, je suis Olivier LESAGE, président de l'association Stop TGV Coudon. Nous avons pu obtenir quelques minutes cette tribune après négociation assez âpre avec Réseau Ferré de France. Cette intervention me permet mettre à l'honneur l'important travail du monde associatif qui ose avec courage, dynamisme et détermination faire face aux promoteurs du projet de Ligne à grande vitesse.

(Applaudissements)

Là, pour le coup, on a dépassé les cinq minutes. Promoteurs, parmi lesquels Réseau Ferré de France, qui, on le constate ce soir, emploie de grands moyens pour communiquer. Je vous laisse deviner qui paie cette propagande. Comme Stop TGV Coudon, de nombreuses autres associations se battent pour protéger nos territoires. Car le Var, enclavé entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, a su garder son âme. Notre Var, terre de rencontres et d'émotion, possède une grande richesse de paysages, un environnement exceptionnel, une agriculture viable et une viticulture reconnue dans le monde entier. C'est ce cadre préservé qui fait l'attrait de notre Var et la LGV PACA va venir impacter fortement tous ces atouts.

Le Var n'est pas prêt à vendre son âme au diable pour quelques minutes. Voilà notre motivation.

(Applaudissements)

Oui, nous avons un problème de déplacement, dû à un manque de déplacements locaux, de proximité. Nous avons besoin de trams, de TER avec des cadences régulières pour aller travailler

tous les jours. A cette demande légitime, la solution que vous imposez, vous, RFF, en collaboration avec certains décideurs, c'est une ligne à grande vitesse inadaptée à nos besoins, pour un coût démesuré et qui, en fonction des scénarios que l'on va découvrir ce soir, occasionnera traumatismes et nuisances à des milliers d'habitants.

Nous avons déjà le TGV à Toulon alors pourquoi un tel projet ici ? Quelques minutes de gagnées ? Mais à quel prix ?

Pour faire accepter votre LGV, vous parlez d'un projet global incluant la rénovation de tout le réseau. Mais partout ailleurs en France, les TGV tuent le réseau secondaire. Le subterfuge, voire le chantage, qui consiste à dire qu'il faut se payer une LGV pour avoir droit à la rénovation du réseau est aujourd'hui démasqué. D'ailleurs, les quatre scénarios imposés que l'on va voir ce soir montrent bien la nouvelle LGV mais rien sur les évolutions promises du réseau secondaire.

Comment voulez-vous, par exemple, que la Région qui aujourd'hui, ne sait pas trouver l'argent pour payer votre LGV, puisse demain payer à la fois votre LGV et davantage de TER promis ? C'est impossible. Le coût de ce projet pharaonique nous paraissait jusqu'alors démesuré mais il devient carrément indécent en période de rigueur.

Demander à tous les Varois de participer, au travers de leurs impôts indirects, à une telle dépense (je vous rappelle que beaucoup d'élus l'ont chiffrée à plusieurs milliers d'euros par habitant) pour gagner quelques minutes, alors que je le répète, nous avons déjà le TGV à Toulon... Plus grave, ce financement se fera au détriment d'autres structures locales, telles qu'hôpitaux, écoles, crèches, avec leurs emplois induits, qui, eux, ont une véritable utilité publique.

Encore plus grave : il faudra bien dire un jour la vérité sur l'impossibilité de financer ce projet et sur le recours prévu à ce que l'on appelle techniquement un « partenariat public privé ». Ce montage financier, nous le savons, présente un grand risque. Il laisse entrevoir une augmentation très forte du prix des billets de train et représente de plus pour nos enfants de l'endettement supplémentaire avec, on le voit en ce moment, une faillite prévisible comme destination finale.

Tout récemment, de nombreux articles de presse, comme ceux parus dans le journal *Les Echos* ou encore dans le *Canard Enchaîné*, rappellent que les retombées financières promises des LGV ne sont pas à la hauteur. Pire, que les études seraient même fausses. Elles ont bizarrement une tendance à largement surestimer le nombre de voyageurs. Je vois que le logo [*de l'association*] est parti ? Il ne me reste plus que quatre minutes. C'est la concertation. OK.

Le Président de la République lui-même vient de communiquer les chiffres suivants : 85 % des voyageurs utilisent d'autres trains que le TGV. Les LGV ne transportent donc que 10 % à 15 % des voyageurs. Y investir tout notre argent et même beaucoup plus pour 10 %, alors que 90 % souhaitent autre chose, ce n'est pas répondre aux besoins des habitants.

Le mot à la mode est « concertation », mais il reste vide de sens pour nombre de décideurs. La quasi-totalité des associations et désormais, de nombreux élus dénoncent le fait qu'avec au moins deux des quatre scénarios que vous proposez, vous n'avez pas pris en compte le travail effectué depuis 2005. 1 200 scénarios au départ, et quatre seulement proposés. Où sont passés les 1 196 autres ? Où est la concertation ?

Comment parler de concertation, encore, quand on bouscule le planning en avançant de six mois le choix du scénario ? Pourquoi se réunir ici, à Hyères, zone non concernée par les nuisances environnementales ?

(*Applaudissements*)

Attendez, cela va devenir intéressant. Vous parlez de groupes de travail. Combien d'heures bénévoles avons-nous déjà consacrées à ces groupes et à des réunions depuis 2005 ? En tant

que Président de Stop TGV Coudon, je peux témoigner de l'investissement total qui a été le nôtre, tout cela pour arriver au résultat déplorable que l'on constate aujourd'hui, à l'écrasement total de tout le travail effectué ?

Ainsi, ce projet de LGV, le plus cher de tous les projets jamais réalisés en PACA, 20 milliards d'euros, probablement aussi le plus impactant, et au final seulement quatre réunions publiques de deux heures. Cela se passe de commentaires. Votre vérité n'est pas la réalité. Nous, nous vivons ici.

(Interventions hors micro depuis la salle)

Alain DESSAGNE

On laisse terminer Monsieur LESAGE.

Olivier LESAGE

C'est bien, il y a de l'ambiance. Vous, vous imposez depuis Paris ou Marseille votre projet fou qui va dévaster nos villes, nos villages et ruiner nos finances. Dans le contexte actuel, je vous le dis clairement, c'est indécent, voire provocateur.

Pour la fin de mon intervention, ce soir, j'en appelle au bon sens, au sens critique des gens de cette salle, réveillez-vous et ne laissez pas faire ce désastre.

Les habitants et élus du moyen Var qui, eux, ne voulaient pas de ce projet, se sont révoltés contre. Ils ont obtenu gain de cause. Nous, nous pouvons gagner, nous allons gagner. Ce projet désastreux doit retourner dans des cartons d'où il n'aurait jamais dû sortir.

Madame, Monsieur, le monde associatif a besoin de vous, adhérez et battons-nous tous ensemble ! Merci.

(Applaudissements)

Ça, c'est cadeau.

Alain DESSAGNE

Merci, Monsieur Olivier LESAGE, et félicitations pour avoir tenu très exactement le temps de parole que vous aviez demandé.

Je crois que ce soir, nous avons une salle réactive, c'est le moins qu'on puisse dire, c'est très bien. J'espère que vous pourrez effectivement poser beaucoup de questions. Je vous demande simplement, de la même façon qu'on a respecté la prise de parole – et j'ai dit à une personne qui voulait faire des remarques que son tour viendrait, on vous passera la parole tout à l'heure – de la même façon, je compte sur vous pour laisser à Réseau Ferré de France le temps, une quinzaine de minutes – dix ou quinze minutes, je crois, pour présenter le programme dans son ensemble et le dispositif de concertation auquel vous êtes invités à participer. Ensuite, on prendra des questions, et on pourra, je crois, aller au bout des réponses.

[A une personne de l'assistance qui souhaite prendre la parole]

Pour l'instant, un exposé, de la même façon que vous avez eu là. Maintenant, on laisse la parole à Réseau Ferré de France, on leur donne l'occasion de présenter le programme, de présenter la parole. Je vous passerai la parole ensuite, tout au début des questions. Vous serez le premier à vous exprimer, si vous le souhaitez.

4. LE PROGRAMME LGV PACA

Jean-Michel CHERRIER, Chef de Mission LGV PACA

Je vais vous présenter les éléments du projet. Un petit peu de retour en arrière pour expliquer le moment qui se lance aujourd'hui, le dispositif de concertation, dans l'histoire de ce projet. Et puis, les points de la concertation. Mais auparavant, nous avons souhaité réaliser un film didactique qui explique un peu la problématique du projet. Donc, Romain, si tu veux lancer le film, merci.

Une vidéo est diffusée. La bande-son en est la suivante :

« Pour préparer les déplacements de demain, il faut se poser les bonnes questions aujourd'hui. Aujourd'hui, en PACA, les besoins de déplacements sont de plus en plus importants, les réseaux actuels sont proches de la congestion, l'urbanisation est croissante et, côté pollution, la voiture et les camions, ce n'est vraiment pas l'idéal. Pour des déplacements durables, il n'y a que le train, sept fois moins d'émissions de CO₂ par voyageur que les autres modes de transport et, avec un kilo de pétrole, on parcourt 145 kilomètres en train contre 43 en voiture et seulement 25 en avion, cela fait réfléchir, non ?

Aujourd'hui, le problème, c'est qu'il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer de Marseille à l'Italie, une seule ligne pour les TER, pour les trains à grande vitesse, pour les trains de marchandises. Tout ce petit monde qui roule à des vitesses différentes et qui n'arrive pas à se doubler espère qu'un incident ne vienne pas bloquer l'ensemble du trafic. Pendant ce temps, il faut toujours 2 heures 30 pour aller de Marseille à Nice et près de 6 heures pour relier Nice, la cinquième ville de France, à la capitale.

Pour demain, il fallait bien trouver une solution et la solution, c'est une ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau existant. Une ligne nouvelle qu'il faut réaliser pour avoir un réseau ferroviaire performant au service des habitants de la région toute entière, parce que la ligne nouvelle permettra le passage des trains à grande vitesse bien sûr, mais aussi plus de trains du quotidien et de trains inter-cités sur la ligne actuelle avec des dessertes sur tout le territoire et des fréquences allant jusqu'à neuf trains par heure dans chaque sens entre Cannes et Nice par exemple ou sept trains par heure entre Marseille et Toulon, et bien sûr des liaisons à grande vitesse pour connecter la région au reste de la France avec Nice à 4 heures de Paris et à toute l'Europe, en particulier sur l'arc méditerranéen en plein développement de Gênes à Barcelone avec Nice à 2 heures 30 de Turin ou de Milan. Au final, ce sont plus de cinq millions de voyageurs supplémentaires qui pourront être accueillis entre Marseille, Toulon et Nice.

Avec la construction de la ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau ferroviaire existant, c'est toute notre région qui va en profiter, c'est un formidable projet qui s'étalera jusqu'en 2040 avec une première échéance importante à l'horizon 2023. A l'échelle de ces travaux, c'est déjà demain. C'est donc dès maintenant qu'il faut en parler, décider ensemble des bons choix. Lesquels ? Par exemple, quel est le meilleur scénario pour relier Marseille, Toulon, Nice et l'Italie ? Ou encore, où placer les gares nouvelles qui desserviront l'est du Var et la Côte d'Azur ? Ou bien, comment combiner lignes nouvelles et lignes existantes pour un meilleur maillage du réseau ? Ce ne sont que quelques-unes des questions qui se posent et qui seront posées lors des 13 réunions publiques qui auront lieu du 15 septembre au 15 décembre 2011 dans toute la région. Vous aussi, participez à ces réunions car c'est tout l'avenir de la région, de votre région qui se décide maintenant. Du 15 septembre au 15 décembre, parlons-en. »

Voilà, donc, le démarrage de la réunion sur ce déroulé, où nous allons avoir deux temps. Alain DESSAGNE en a parlé. Le programme LGV et la concertation, qui fera place à un temps d'échange important entre nous tous. Et puis, un deuxième temps qui sera présenté par

Nicolas ALLA, ici à ma gauche, qui est votre Chargé de projet territorial, représentant de votre département pour le projet. Vous avez, pour ceux qui ne l'ont pas, la possibilité de prendre son contact pour pouvoir le contacter autant de fois que possible.

Donc, je présente la première partie et Nicolas la deuxième partie. Le programme LGV...

De la salle

S'il vous plaît, quelle est la place réservée au débat dans votre *timing* ?

Alain DESSAGNE

Excusez-moi, je n'ai peut-être pas été suffisamment clair tout à l'heure. Il y a deux exposés. Le premier, maintenant, par Réseau Ferré de France, et après, nous aurons trois quarts d'heure de questions/réponses. Premier temps, on va parler là du programme LGV, ce qui va vous être présenté, cela vous fera sans doute réagir. La concertation : il y a le dispositif qui va vous être présenté aussi. Vous pourrez réagir, poser des questions, interpeller le maître d'ouvrage.

Et puis ensuite, on attaquera la deuxième partie. C'est la présentation de ces scénarios qui ont été évoqués dans le petit film, et puis des façons de les insérer, ces scénarios, dans le territoire. Il y a une deuxième présentation qui est un peu plus consistante, une vingtaine de minutes. C'est celle qui va au cœur des problèmes de votre territoire. Je pense que c'est intéressant de le regarder dans le détail. Là, vous aurez aussi, derrière, à peu près trois quarts d'heure de questions, de réponses, d'interventions.

De la salle

Y a-t-il une présentation de solutions alternatives ?

Alain DESSAGNE

Vous verrez tout à l'heure ce qui vous sera présenté, les scénarios qui vous seront présentés. Vous pourrez vous exprimer tout à l'heure, on prendra cette question tout à l'heure.

De la salle (hors micro)

On n'en veut pas, de votre projet. On n'en veut pas.

Jean-Michel CHERRIER, Chef de Mission LGV PACA

On va situer le projet dans l'échelle de temps et les enjeux du projet aujourd'hui. Nous évoquerons les coûts de ce projet, le dispositif de gouvernance et le calendrier général.

4.1. RAPIDE RETOUR EN ARRIERE

Sur ce projet, nous sommes dans la logique du débat public qui s'est tenu en 2005, qui avait jugé de l'opportunité de ce projet. Puis, des études complémentaires se sont déroulées entre 2006 et 2008 dans la mesure où, à la sortie du débat public, il y avait un enjeu entre des scénarios dits « de côte d'Azur », qui passaient le long de l'autoroute A8, et le scénario des métropoles du Sud.

La décision a été prise, suite à une mission de médiation mise en place début 2009 avec un rapport qui a été rendu par Yves COUSQUER au Gouvernement. La décision du Gouvernement

est arrivée par lettre à l'ensemble des élus de la région le 29 juin 2009, demandant à ce que Réseau Ferré de France fasse les études préalables à l'enquête d'utilité publique dans le cadre du scénario des métropoles du Sud.

Cette bande d'étude du scénario des métropoles du Sud, que vous connaissez, permettant de relier les agglomérations d'Aix-Marseille, Toulon et Nice.

4.2. LES ENJEUX DU PROJET AUJOURD'HUI

Les enjeux sont ceux qui sont issus du débat public, qui étaient à l'origine de faciliter les déplacements à l'intérieur de la région à partir d'un réseau ferroviaire performant. Vous connaissez, le film l'a montré, au niveau de la voie ferrée existant aujourd'hui. Ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions de France en la reliant au réseau ferré à grande vitesse. C'est aujourd'hui la norme de déplacement en Europe pour le système ferroviaire. Et puis, constituer le maillon de l'arc méditerranéen, aujourd'hui entre Barcelone, Marseille et Gênes.

Cet arc méditerranéen, qui est effectivement en cours de construction avec des éléments qui sont déjà réalisés, comme le tronçon Perpignan-Figueras, par exemple, et puis des projets qui sont en approche de l'enquête d'utilité publique pour le cas de Montpellier-Perpignan, où le dossier est en cours de réalisation, et puis le contournement de Nîmes-Montpellier, qui est lui dans une phase de contrat de partenariat où RFF a reçu les offres. Le maillon manquant, qui va constituer l'arc méditerranéen, sera réalisé par le projet de ligne à grande vitesse LGV PACA, projet qui va évidemment jusqu'en Italie.

Les enjeux du projet, c'est toujours le dispositif ferroviaire global, bâtir un réseau performant. C'est constituer un réseau robuste, avec de la fiabilité. C'est avoir un maillage plus important (aujourd'hui, il n'existe quasiment pas) pour permettre une grande capacité, une augmentation des dessertes du quotidien et une augmentation du fret. Aujourd'hui, les objectifs de desserte à 2023 prévoient à peu près un doublement du trafic du quotidien, des services du quotidien, et puis un triplement à l'horizon 2040. Evidemment, aussi, sur ce projet, un accès du territoire à la grande vitesse.

La desserte du territoire, validée par le Conseil régional, les objectifs de desserte du projet, à l'horizon 2023 et 2040, ont fait l'objet d'une délibération au Conseil régional, autorité organisatrice des transports pour les aspects du transport régional, en visant un objectif type RER autour de Marseille, de Toulon et de Nice. Ce qui donne à peu près 8 trains par heure pour ces grandes métropoles, 4 trains par heure sur l'ensemble des agglomérations importantes et à peu près 2 trains par heure sur tout le système ferroviaire.

4.3. LES COÛTS DU PROJET

L'ensemble de ces aménagements sont évalués de la façon suivante. Vous avez vu ces évaluations dans le cadre des quatre scénarios qui ont été sélectionnés par le Comité de pilotage. On a une fourchette qui est comprise, pour le scénario dit « le plus économique », à l'horizon 2023, de 12,6 milliards d'euros à 14,5 milliards d'euros. Il sera nécessaire de refaire et de prolonger les aménagements sur le réseau pour un montant global compris entre 3 et 4 milliards d'euros, selon les scénarios, pour arriver au dispositif des objectifs de desserte de 2040. L'ensemble de ces chiffres sont donnés aux conditions économiques de 2008.

4.4. LA GOUVERNANCE

Pour la plupart, vous connaissez la gouvernance. Elle tourne autour du Comité de pilotage qui est présidé par le Préfet de région, auquel participent tous les co-financeurs de la convention des études, qui est d'un montant de 86 millions d'euros. Le Comité de pilotage définit, pilote et valide l'ensemble des études. Il est appuyé par un Comité technique composé des techniciens des différentes collectivités. Les études sont réalisées par la maîtrise d'ouvrage, Réseau Ferré de France, avec un ensemble de comités qui permettent d'éclairer les décisions et les études de RFF.

Accolés au Comité de pilotage, les comités territoriaux, un par département, se sont tenus pour la deuxième fois très récemment, le 8, le 9 et le 12, après une première mise en place des comités territoriaux vers mi-juin. Les comités territoriaux sont les instances qui remonteront au Comité de pilotage l'ensemble du processus de travail, des groupes de travail géographiques et des groupes de travail thématiques, qui font l'objet de cette concertation qui commence maintenant.

En parallèle de ce dispositif, il y a le garant de la Commission nationale du débat public, Philippe MARZOLF, qui s'est présenté tout à l'heure. Le collège des acteurs n'est pas mentionné ici, c'est une erreur. Il sera constitué d'un ensemble d'associations qui auront pour objectif de regarder le processus de concertation et d'en reporter, de ce processus et des principes de ces réunions, au Comité de pilotage via un Comité de la concertation qui, lui aussi, sera présidé par le Préfet, les préfets de département et les co-financeurs.

Ce dispositif a été établi dans le cadre de la charte de concertation.

4.5. LE CALENDRIER

Le calendrier général du projet : nous sommes dans la phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique, à peu près pour quatre ans, en deux phases. On arrive à une phase de concertation un peu plus forte sur les scénarios et les fuseaux qui l'accompagnent. Pour autant, cette concertation aura lieu pendant la totalité du projet. Le dispositif de concertation concerne aujourd'hui la partie des scénarios et la partie des bandes d'études à 1 000 mètres. Mais on continuera la concertation en phase 2, si nous avons une décision en janvier 2012 de lancer les études d'approfondissement. Donc, phase 1 jusqu'à la fin de l'année, une remise de dossier à l'approbation ministérielle sur le consensus qui pourrait émerger des groupes de travail, et puis une zone d'approfondissement de ce scénario et de ce fuseau pour déposer un dossier dans le cadre de l'utilité publique sur une bande d'études à 500 mètres.

Cela, c'est à peu près prévu pour fin 2014. L'enquête d'utilité publique, qui dépasse le planning que je vous présente, a une durée d'à peu près 18 mois. Et ensuite, on a une déclaration d'utilité publique, et ensuite on entre dans une logique de construction du projet, de façon plus précise. A peu près, il faut envisager des travaux en 2018 pour tenir effectivement les objectifs de mise en place du système ferroviaire à l'horizon 2023.

4.6. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Sur le dispositif de concertation, nous avons une charte de concertation qui a été définie. Une concertation qu'on essaie de mener tous ensemble. Des instances de concertation. Un calendrier, que nous allons vous présenter. Et puis, la possibilité pour ceux qui le souhaitent de devenir acteurs de cette concertation.

La charte de concertation, elle a été construite par les acteurs du projet. Il y a eu un travail qui a été fait en plusieurs sets de réunions, avec les acteurs, les associations, pour proposer un projet

de charte de concertation. Ce projet de charte de concertation a été validé par le Comité de pilotage en janvier. Vous retrouvez cette charte à la fois sur le site internet et dans les kits concertant complets. Le site LGV PACA vient d'être complètement reconfiguré : pour ceux qui ont l'habitude d'y aller, nous espérons qu'il sera plus accessible, plus lisible et qu'on y retrouvera mieux les documents que nous y mettons.

Pour cette concertation, nous sommes véritablement dans une logique de travailler ensemble pour permettre d'améliorer ce projet. Nous avons lancé un ensemble de discussions avec les élus du territoire depuis quelques semaines. Nous avons voulu que cette concertation soit ouverte à tous. C'est le cas des réunions publiques et du principe de participation à des groupes de travail et à des groupes thématiques.

La concertation locale : à partir des enjeux des comités territoriaux, nous avons décidé de faire des groupes de travail géographiques pour avoir la capacité d'échanger au plus près des problématiques du terrain. La concertation pragmatique, parce qu'il faut qu'on entre dans une logique d'étapes. Et puis, suivi évalué par le processus qu'on a vu ensemble tout à l'heure de collège des acteurs et de Comité de la concertation reportant au Comité de pilotage. Bien entendu, le garant de la concertation, puisque dans le cadre de la décision et de l'approbation potentielle au niveau ministériel, nous aurons un bilan de la concertation, à un moment, un bilan de cette phase de concertation que nous vivons ensemble.

Rapidement, les instances de la concertation. Le comité de la concertation et le collège des acteurs, qui ont pour objectif très clairement de suivre et d'évaluer la concertation. Qu'il me soit ici permis de refaire une précision par rapport à ce collège des acteurs : le collège des acteurs a un rôle attentif sur la façon dont on mène la concertation, sur la façon dont le maître d'ouvrage conduit les réunions, sur la façon dont les sujets pourront être traités.

(Applaudissements)

Il reporte de ces éléments au Comité de la concertation. Le garant y participe et garantit que les éléments qui sont discutés dans le cadre de ce collège des acteurs y soient reportés. Donc, on est strictement dans une logique de discussion, de validation et d'évaluation du dispositif de concertation.

(Applaudissements)

Les réunions publiques, elles se font aujourd'hui. Elles permettent de vous informer et de vous faire participer à l'élaboration du projet, et aussi de consulter les quelques éléments que vous seriez susceptibles d'apporter à ce projet pour pouvoir les traiter dans le cadre des groupes de travail, et puis rendre des résultats de ce travail lors des réunions publiques qui se tiendront en fin du processus de concertation.

Les groupes de travail géographiques, c'est pour permettre le débat des enjeux locaux, pour qu'on présente l'ensemble des études qui ont conduit à une sensibilité aux enjeux des zones, de façon à ce qu'on regarde bien ensemble si ce travail est complet, s'il a été fait correctement, s'il y a des choses à rajouter, s'il y a des choses à prendre en compte de manière à ce que véritablement, on puisse avoir la possibilité d'étudier les meilleures zones de passage. Ensuite, il y a des groupes de travail thématiques qui sont transversaux. Aujourd'hui, dans le Var, le Comité territorial a lancé un groupe de travail sur l'agriculture, sylviculture, viticulture. Il y a un groupe de travail sur le fret régional, fret et logistique, qui a été lancé. Le dernier Comité territorial 13 a souhaité qu'un groupe de travail agriculture se mette en place dans les Bouches-du-Rhône. Et puis, dans le 06 aussi, on a le dernier Comité territorial qui a pris validation/acte de la création d'un groupe de travail thématique sur les gares.

Le calendrier de la concertation : on est dans une phase, aujourd'hui, qui se fait en deux temps. Nous allons travailler sur les différents scénarios avec en gros les réunions publiques de cette semaine. Les groupes de travail qui commencent dans la foulée, et puis un Comité territorial qui se tiendra, en gros, aux alentours de la troisième semaine d'octobre. A ce Comité territorial, nous rendrons compte des synthèses de travaux des différents groupes de travail. Nous présenterons les fuseaux qui accompagneront les scénarios qui feront consensus. Et puis après, nous aurons un travail sur chacun des territoires avec les fuseaux qui accompagnent ces scénarios pour arriver à un rendu en réunion publique aux alentours de début décembre, puis des comités territoriaux pour entériner les propositions qui auront été faites par le territoire dans ces groupes de travail géographiques, et la proposition au Comité de pilotage qui retiendra le scénario qui sera issu de ce dispositif, pour que RFF fasse le dossier d'approbation ministérielle dans la foulée, aux alentours en gros des mois de février-mars.

Voilà pour le calendrier de la concertation. Nous avons des réunions publiques qui se dérouleront dans le Var. Aujourd'hui, je vous l'ai dit, vous avez un site internet « repackagé ». Et vous pouvez toujours nous contacter à cette adresse et vous avez des registres à votre disposition dans cette salle, et puis il y a aussi un ensemble d'enveloppes T. Mais je crois que tu reviens tout à l'heure sur le sujet.

Le principe des groupes de travail : voilà aujourd'hui les trois zones géographiques que nous vous avons proposées via le Comité territorial. Bien évidemment, les zones ne sont pas précises au point de découpage. Chacun est libre d'aller dans le groupe de travail qu'il souhaite, pour peu qu'il s'inscrive en tant qu'acteur. Ces groupes de travail ne sont pas des réunions publiques. Il faut être enregistré comme acteur pour pouvoir participer à ces groupes de travail. On demande un minimum d'assiduité car il y aura plusieurs réunions. C'est tout à fait ouvert. Ces trois groupes correspondent à des enjeux qui sont à prendre en compte avec précision sur le territoire. Pour ceux qui souhaitent rejoindre les groupes de travail, inscrivez-vous.

Nous mettrons à la disposition de tous les acteurs un kit de travail. Ce kit a été transmis aux membres du Comité territorial dernièrement. Il reprend tous les éléments des études faites aujourd'hui, pour permettre le travail des différents groupes de travail. Ce kit est remis à tous les acteurs qui participeront aux groupes de travail mais ce kit est aussi disponible sur le site de la LGV. Voilà, le temps d'échange est arrivé.

5. ECHANGES AVEC LA SALLE

Alain DESSAGNE

Maintenant, la parole est à vous sur le programme et la concertation. On prend tout : des remarques, des interventions, des avis, des questions. Juste, parce que nous sommes très nombreux, quelques petites règles du jeu pour qu'on fonctionne le plus possible avec le maximum de questions et de réponses. D'abord, levez la main le plus haut possible, pour qu'on vous voie et que je puisse vous voir. Il y a des hôtesse, qui sont là avec des micros. Je leur indiquerai de venir vous apporter le micro et vous pourrez poser votre question. Autre remarque : merci de vous présenter, soit à titre individuel, soit au titre de votre association, de votre collectivité ou de votre organisme. La réunion est enregistrée. Elle servira bien sûr à constituer un bilan, et nous voulons attribuer vos propos et vos remarques à ceux qui les émettent, tout simplement. Merci de bien vouloir vous signaler.

La réunion est également photographiée. C'est une autre question : c'est un problème de droit à l'image. Si certains d'entre vous ne veulent pas être photographiés, qu'ils l'indiquent au photographe. Le photographe est là. Il prendra quelques photos. Si vous ne souhaitez pas, vous

lui dites « pas de photo », et il ne fera pas de photo ou en tous cas, il gardera en tête le fait de ne pas vous prendre.

Et puis, autant que faire se peut, des interventions courtes. On va tout de suite démarrer. Monsieur, vous souhaitiez tout à l'heure, vous ne souhaitez plus. Monsieur, derrière, je crois que vous souhaitiez poser une question sur y a-t-il des solutions alternatives. Merci de vous présenter, Monsieur. Prenez le micro à la main.

Eric MASSIANI

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je vais m'exprimer à titre personnel, bien qu'ayant été Membre du Conseil économique et social de la Région, qui m'a amené à des responsabilités au sein de la Commission environnement et relations internationales de la Région avec les pays européens. Et également, fondateur du Conseil économique du Var et de l'association de sauvegarde du pays des Maures. Je tenais à me présenter auprès de vous, c'est la moindre des politesses.

(Applaudissements, brouhaha)

Alain DESSAGNE

Merci de laisser finir Monsieur, s'il vous plaît.

Eric MASSIANI

Permettez-moi d'abord de vous féliciter, les uns comme les autres, pour l'audace et le courage que vous avez de présenter un tel projet alors que nous sommes dans la situation que nous connaissons, aussi bien dans notre pays que dans notre région. Dans notre pays, tout le monde connaît le surendettement actuel.

(Applaudissements)

Dans notre région, et tout particulièrement dans le Var, tout le monde connaît la difficulté que nous avons à financer ne serait-ce que le deuxième tube de la traversée de Toulon.

(Applaudissements)

Effectivement, je vous ai parlé d'alternatives parce que travaillant à ces dossiers depuis plus de vingt ans, je m'étonne, pour ne pas dire que je suis stupéfait qu'il ne nous soit présentée aucune alternative au projet que vous nous présentez, quel que soit le scénario.

On pourrait nous présenter des alternatives en matière de transport routier, d'abord, alors qu'il est complètement asphyxié – je parle de notre réseau. Alternatives sur le plan maritime, alors que notre littoral est jalonné de villes qui comportent des ports qui permettraient un cabotage maritime qui permettrait de ne pas asphyxier nos routes et nos autoroutes quotidiennement.

L'aérien : nous sommes ici à Toulon-Hyères, où se trouve l'aéroport du Var qui dessert l'ensemble du Var. Cet aéroport connaît aujourd'hui, malheureusement, des difficultés telles que la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var va se voir obligée de se désengager et de demander à vous-mêmes, contribuables, au travers des collectivités locales de contribuer à son sursaut car cet aéroport est aujourd'hui en état de décroissance telle qu'il risque la faillite.

Ce projet nous est présenté en priorité pour desservir la ville de Nice, pour lui permettre d'être plus proche de la ville de Paris, de ne plus être à six heures mais à quatre heures. Nous savons que Nice comporte le deuxième aéroport de France, 9 millions de passagers et que les quelques

minutes que nous allons faire gagner aux Niçois vont endommager à tout jamais le Var, ses terroirs, ses paysages, ses traditions en nous donnant uniquement un choix sur un des scénarios qui, de toute évidence, quel que soit le scénario retenu, va nous endetter, va polluer notre région, alors que nous souhaiterions qu'au travers d'un débat vraiment démocratique, il soit proposé à tous les Provençaux et notamment aux Varois un débat démocratique, au travers d'un référendum d'initiative populaire, au terme duquel ils pourraient choisir entre plusieurs alternatives, que ce soit l'amélioration du transport ferroviaire, l'amélioration du réseau existant, qui a besoin de moyens humains et matériels.

(Applaudissements)

C'est un premier point. Je ne reviendrai pas sur le transport maritime, dont on a bigrement besoin pour tous ceux qui habitent la presqu'île de Saint-Tropez, qui connaissent le problème quotidiennement. On met deux heures pour faire quelques kilomètres de Sainte-Maxime à Saint-Tropez. Est-ce que vous trouvez ceci normal ? De la même façon, lorsqu'on parle de Toulon, que ce soit pour aller vers les Bouches-du-Rhône ou vers Saint-Cyr, ou vers Hyères ou Le Lavandou, vous ne pensez pas qu'il y a d'autres moyens d'améliorer nos voies de circulation qui sont asphyxiées quotidiennement ?

Voilà les alternatives pour lesquelles je souhaiterais que vous soumettiez des projets aux populations concernées, aux électeurs, aux contribuables que nous sommes qui n'ont pas envie en trois mois, avec trois grandes réunions de 200 ou 300 personnes, de décider d'un projet qui va amputer l'avenir de nos enfants sur une somme aussi pharaonique que 15 milliards d'euros lorsqu'on sait que les devis sont toujours dépassés.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Merci. Monsieur, là-bas.

Paul GARCIA

Bonsoir tout le monde. Je ne sais pas si vous m'entendez.

Eric MASSIANI

Y aura-t-il une réponse ?

Alain DESSAGNE

Oui, il y aura une réponse. Monsieur insistait pour prendre la parole, il avait levé la main. Mais il y aura une réponse, ne vous en faites pas.

Paul GARCIA

J'ai simplement un texte à vous lire qui représente 22 associations.

Alain DESSAGNE

Excusez-moi, Monsieur : pouvez-vous vous présenter ?

Paul GARCIA

J'appartiens au territoire de la plaine des Maures, à Gonfaron et je suis Président d'une association de ce territoire mais je m'exprime au nom de 22 associations qui ont adressé un courrier que je vais vous lire, s'il vous plaît.

C'est une déclaration commune des 22 signataires pour le 14 septembre 2011.

« La demande d'expertise contradictoire et indépendante du projet LGV PACA que nos associations ont adressée au Conseil Régional n'exclut en rien la circulation de TGV sur les voies existantes modernisées et aménagées, et ne préjuge en rien des conclusions de cette étude indépendante. Précédemment, des demandes similaires avaient été faites, mais elles l'ont été à Réseau Ferré de France (RFF). L'une, lors du débat public en 2005 portant sur une solution alternative que RFF s'est empressée de rejeter en deux pages. L'autre, il y a quelques mois sur un scénario zéro (dont nous ne connaissons pas l'architecture), demandé par le Conseil Régional, mais qui a été rejeté, cette fois en cinq lignes par ce même Réseau Ferré de France.

Nous sommes maintenant 22 associations signataires de ce courrier. Les arguments avancés concernant le coût financier exorbitant de 20 milliards d'euros, les coûts humain et environnemental tout aussi considérables, le côté fallacieux des avantages prônés par Réseau Ferré de France, y sont sérieusement étayés par les rapports et déclarations d'élus (députés MARITON et NEGRE, le président de RFF lui-même) ou d'organismes publics tels que la Cour des Comptes.

Rappelons cependant que les voyageurs TGV ne représentent que 10 % des voyageurs SNCF, et que la modernisation du réseau TER prévue par RFF n'est que pour 2040 alors que la ligne LGV est prévue, elle, pour 2023. Le financement de cette modernisation, d'abord de 5 milliards d'euros, ramené actuellement à 3 milliards n'est qu'une hypothèse et en aucun cas un engagement de Réseau Ferré de France. Bien qu'on nous dise que le Conseil Régional n'a pas les moyens de financer cette étude, nous espérons cependant que sa réponse sera favorable.

En effet, depuis six ans, il verse à RFF, pour des études et des réunions, des sommes dont le total atteindra d'ici la fin de l'année 2011 12 millions d'euros. Nul doute que le Conseil Régional puisse distraire de cette somme conséquente les quelques 200 ou 300 000 euros nécessaires à cette expertise indépendante. Après tout, Réseau Ferré de France peut sans doute se passer du recrutement d'un cabinet de communication et/ou de quelques bons repas.

En s'adressant ce jour à la presse, nos associations souhaitent deux choses :

- *dénoncer le simulacre de concertation et l'indigence de l'information auxquels se livre RFF ;*
- *présenter une requête aux élus « décideurs » de ce projet LGV PACA.*

Depuis quelques mois et surtout cet été, RFF nous impose une cavalcade effrénée pour clore au plus vite ses obligations légales découlant de la loi Barnier envers les élus des communes concernées et la population.

En effet, les décisions sont déjà prises alors même que le coût réel et le financement du projet ne sont pas connus et, comme disait, il y a peu à la télévision Madame JOISSAINS (députée-maire d'Aix en Provence) à propos de ce projet LGV : « on consulte la population, mais, enfin, comme on en tient pas compte, ça mange pas de pain ! »

Il faut un dédain certain pour, quelques semaines après la signature de la charte de concertation, envoyer directement à la presse les schémas des variantes choisies sans les avoir préalablement communiqués aux membres des Comités Territoriaux (COTER) signataires de cette charte. Et que dire du niveau de qualité de ces variantes dites « fonctionnelles » qui, de l'aveu même du chef de

mission de Réseau Ferré de France, « ne reposent sur aucun substrat géographique ou topographique ». RFF demande ensuite aux élus et aux membres des COTER d'analyser ces variantes. La plupart des destinataires, du fait de l'absence des précisions nécessaires, ne répondent pas et qui ne dit mot consent.

Les autres, ne pouvant, eux non plus, donner un avis judicieux, présentent leur propre projet comme s'il s'agissait de la réponse demandée. Comme disait Cocteau : « puisque ces mystères nous dépassent, feignons d'en être l'instigateur ».

Entendre hier Monsieur le Préfet du Var, avec la bénédiction du chef de mission de RFF dire : « aujourd'hui est un point de départ pour la concertation » ne laisse aucun doute quant à l'objectif réel (mise en conformité avec la loi Barnier) du débat public de 2005 ainsi que des dizaines de réunions organisées par RFF depuis lors, mais laisse un goût amer quant à l'utilisation de millions d'euros de nos impôts dépensés pour ce faire. Cette désinformation et ce simulacre de concertation ne peuvent donc que perdurer : c'est tout l'art des cabinets de communication embauchés par RFF.

Je termine : aux élus, et plus particulièrement à ceux des départements du Var, des Alpes Maritimes et des Bouches du Rhône, de la région PACA et des communautés d'agglomération, qui vont avoir à décider mais aussi à financer ce projet, nous demandons de prendre en compte les inquiétudes qui sont les nôtres ; de prendre également en compte notre requête d'une expertise indépendante et d'instaurer une pause dans cette course effrénée que nous impose RFF jusqu'au résultat de cette expertise indépendante.

De plus en plus nombreux sont les élus qui doutent de la pertinence de ce projet mais peu osent pour le moment l'exprimer publiquement. Cependant, ces derniers jours, des voix d'élus et d'organismes publics régionaux se font de plus en plus entendre pour dénoncer, comme nous, ce simulacre de concertation et la précipitation suspecte de RFF et pour, comme nous, demander une pause.

Avant de foncer tête baissée dans la construction d'un circuit de Formule 1 sur lequel on promet à chacun de rouler en Ferrari, donnez-vous, Messieurs les élus, le temps de vous demander si c'est bien d'une Ferrari dont ont besoin vos administrés pour se rendre chaque jour à leur travail et si nous en avons les moyens. C'est une simple question de bon sens et, s'il vous plait, ne faites pas mentir Descartes. »

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Si on résume un peu rapidement, peut-être, une question sur les alternatives. Est-ce que Réseau Ferré de France a étudié d'autres alternatives ou peut faire part d'autres alternatives ?

De la salle

Il y a d'autres questions.

Alain DESSAGNE

Oui, si vous le voulez bien, nous allons déjà répondre à celle-là et puis nous vous passerons la parole. Et la question de l'expertise indépendante, Jean-Michel CHERRIER.

Jean-Michel CHERRIER

Pour ce qui concerne le système ferroviaire, RFF répond aux demandes d'un Comité de pilotage et en tous cas du Gouvernement pour travailler sur le développement du système ferroviaire. Ce travail se fait en réflexion avec les différents types de transport au niveau de la région. Nous avons, dans les analyses et les études, notamment socioéconomiques, la prise en compte de tous les mouvements et les évolutions des systèmes de transport au travers de la région. Pour autant, il n'appartient pas à RFF de travailler sur le développement du réseau routier. Ce n'est pas du tout notre travail.

De la salle (plusieurs intervenants)

C'est à l'Etat / Et maritime / Et les TER, aussi.

Jean-Michel CHERRIER

Maritime non plus. Justement, ce n'est pas du tout une réponse que RFF peut porter. Nous travaillons sur un système ferroviaire qui s'insère dans un dispositif. Je ne peux donc pas vous répondre sur le développement du maritime et du routier.

Sur les éléments qui ont été évoqués tout à l'heure, j'ai deux ou trois petites précisions à faire. Premièrement, sur le réseau à 2023 et à 2040. J'entends des choses particulièrement fausses et je tiens à les rectifier tout de suite. Il n'est pas question de faire une LGV en 2023 et un réseau classique en 2040. Les objectifs du Comité de pilotage sont très clairs. Tout le monde peut les voir sur le site internet. Ils ont été validés par le Comité de pilotage et la Région. Il s'agit de mettre en place un système ferroviaire qui comprend des aménagements du réseau classique, à une hauteur significative, et la mise en place d'une ligne nouvelle pour constituer ce réseau à l'horizon 2023.

(Brouhaha)

Sur le dispositif, il convient ensuite de prendre en compte l'évolution de la demande de transport entre 2023 et 2040 et de faire les aménagements sur le réseau qui conduisent à ce système ferroviaire dont on a parlé tout à l'heure (RER, 8 trains par heure) à l'horizon 2040.

Sur le scénario dit « zéro », lors du précédent Comité de pilotage, RFF a montré les premiers résultats de ses études sur le scénario zéro. L'ensemble des études du scénario zéro, d'utilisation du réseau classique, seront disponibles pour les premiers ateliers de travail dans les différents groupes de travail.

Sur la concertation, juste un point : la concertation de RFF sur les grands projets est une concertation volontaire. Elle s'est faite sur tous les projets, depuis longtemps, bien avant les engagements du Grenelle II, et sur ce projet-là, particulièrement, la planification du projet et la planification de cette zone de concertation ont été faites depuis assez longtemps.

Alain DESSAGNE

Juste un mot avant de passer la parole à Philippe MARZOLF. Vous avez mentionné deux fois le Comité de pilotage. Peut-être que tout le monde n'est pas familier de qui c'est, le Comité de pilotage. Est-ce que c'est Réseau Ferré de France ? Est-ce qu'il y a d'autres acteurs ? Lesquels ? Juste pour la clarté des débats.

Jean-Michel CHERRIER

Effectivement, je l'avais un peu évoqué tout à l'heure mais... Le Comité de pilotage est présidé par le Préfet de région. Il comprend les préfets de département, l'Etat, les ministères et l'ensemble des cofinanceurs. RFF est entre guillemets le « maître d'ouvrage », celui qui produit les études à la demande du Comité de pilotage. Ce n'est donc pas RFF qui décide de conduire telle ou telle étude. C'est RFF qui propose au Comité de pilotage et le Comité de pilotage qui donne les orientations des études et qui les valide.

Alain DESSAGNE

Quels sont ces co-financeurs ?

Jean-Michel CHERRIER

Au niveau des co-financeurs, nous avons l'ensemble des Communautés d'agglomération, les Départements et la Région.

De la salle (hors micro)

Et les contribuables.

Philippe MARZOLF

Juste une précision, Monsieur, en tant que Vice-président de la Commission nationale du débat public. Je suis tout à fait d'accord avec vous : il serait mieux et plus logique qu'il y ait un débat public sur une politique des transports, comme il y en a eu un dans la vallée du Rhône, par exemple. Mais la réglementation de la loi de 2002 et avant celle de Monsieur BARNIER ne prévoit qu'une saisine volontaire. Nous, à la CNDP, nous recevons des saisines obligatoires. Cela a été le cas pour la LGV PACA. Nous avons organisé un débat public et il y a eu 40 réunions publiques. On a débattu de l'opportunité, des objectifs, des caractéristiques. Après, il y a eu des décisions qui vont après se réduire progressivement pour arriver à un fuseau.

C'est un problème de maître d'ouvrage. La règle, c'est un maître d'ouvrage, une saisine. Bien sûr, nous préférions avoir aussi bien la Direction régionale de l'équipement pour les routes ou pour autre chose, pour parler plus globalement. Mais c'est un problème réglementaire de saisine de la CNDP.

Alain DESSAGNE

Monsieur avait une question et peut-être Madame, après.

Gérard TAUTIL, Parti occitan du Var

Deux remarques. Je suis citoyen signois. Je voudrais dire que je suis tout à fait d'accord, puisque cosignataire des 22 associations qui sont intervenues et qui ont posé un certain nombre de questions auxquelles, d'ailleurs, vous n'avez pas toujours répondu. Je voudrais vous en poser deux : une à Monsieur MARZOLF et une à Monsieur CHERRIER.

Monsieur MARZOLF, vous vous souvenez, en 2005, du débat public. Nous sommes actuellement à l'étape de la concertation. Entre le débat public et la concertation, il y a un grand vide. C'est-à-dire qu'il y a une décision absolument anti-démocratique qui a été faite non pas par les citoyens,

non pas par les Provençaux mais par un certain nombre d'élus qui ont des intérêts particuliers pour que le tracé Paris-Lyon-Nice se mette en place, un tracé tout à fait centraliste (il faut le rappeler, quand même). L'alibi de l'arc méditerranéen n'a été qu'une façon de nous faire avaler la pilule. Quand on nous dit que cela va de Gênes à Figueras, allez demander aux habitants de Figueras ce qu'ils en pensent d'abord et vous serez étonné. Peut-être que vous ne connaissez pas la situation sur Figueras (Figueras en espagnol, Figueres en catalan).

Moi, je voudrais quand même que les choses soient claires. Je me souviens d'une séance à Toulon où Monsieur FALCO, ici présent, a subi un certain nombre de broncas. Il a été incapable de répondre aux questions qui ont été posées publiquement. C'était le débat public, en 2005, à Toulon. Nous sommes aujourd'hui en 2011 et nous sommes dans la concertation. Il y a quelque chose qui manque au milieu. Qui décide ? Vous l'avez tous compris, on vous l'a dit. Le Comité de pilotage, c'est l'Etat.

(Applaudissements)

Deuxième chose. Cette concertation que vous mettez en place, c'est une structure et une construction absolument technocratique. Cela rejoint, si vous voulez, ma première intervention. Finalement, qu'est-ce que vous demandez aux citoyens ici présents ? Vous avez à choisir entre deux tracés – pas quatre, car il y en a deux qui sont déjà mis de côté, je pense. Mais entre deux tracés qui vont passer finalement dans le sillon permien, qui vont passer vers Aubagne, vers Gémenos, vers Signes, par le sillon permien et en direction de Nice, parce que la décision finale, elle n'est pas aux habitants de ces communes. La décision finale, elle est tout simplement au Comité de pilotage.

Je crois que le fond du débat, il est là et il faut l'avoir toujours en tête dans la concertation qui nous est proposée.

(Applaudissements)

Linda FAZI, adhérente de Stop TGV Coudon

La question que je me pose, elle est simple : qui va payer ? Sachant que la dette de RFF, je crois, s'élèvera à 30 milliards d'euros à la fin de l'année. Celle de la SNCF, si je me souviens bien, c'est seulement 10 milliards d'euros l'année dernière. L'Etat est exsangue. L'Europe, en ce moment, a bien d'autres priorités. Donc, qui va payer ? Bien sûr, nous connaissons tous la réponse. C'est nous : c'est le contribuable PACA, et la note va être salée.

Pourquoi allons-nous payer pour un projet qu'on nous impose, à 20 milliards d'euros coût actuel, qui va nous endetter sur des années ? Cette dette, nous allons la transmettre à nos enfants. Comme l'a dit Monsieur LESAGE, c'est indécent et c'est de la provocation.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

On prend encore la question de Monsieur, et ensuite on passe aux réponses.

Maurice FRANCESCHI, association Toulon Var Déplacements

L'association Toulon Var Déplacements a pour objet de défendre les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et elle est membre de la FNAUT, la Fédération nationale des usagers des transports.

Nous, nous avons constaté qu'actuellement, le réseau ferré est insuffisant pour les usagers, pour les besoins des usagers. Le trafic est insuffisant, la régularité est insuffisante. En étudiant en finesse ce réseau avec d'autres associations, d'ailleurs, et en particulier la FNAUT, nous avons constaté qu'effectivement, si on veut faire passer de façon régulière et avec plus de rapidité (je ne parle pas de LGV : je parle de rapidité), il faut des voies nouvelles. Il faut des voies nouvelles. Les scénarios que l'on nous propose, pour nous, ne sont pas satisfaisants car ils ne respectent pas totalement les besoins des usagers, l'environnement et donc, nous sommes réticents à ces solutions.

Par contre, nous avons étudié une autre solution qui est une variante par rapport à ces solutions. La question que je pose, qui nous paraît respecter, justement, ces aspects environnementaux en particulier, c'est : est-ce qu'on ne peut travailler que sur ces scénarios tels qu'ils sont présentés actuellement, ou est-ce qu'on peut les modifier, modifier ces scénarios, les faire évoluer ?

En particulier, nous, nous pensons que la pertinence, c'est de mettre la gare au centre, au barycentre de l'agglomération de Toulon. Première chose, nous voudrions que ce soit ici. Ensuite, pour les arrivées à cette gare, on a des solutions qui évitent d'impacter l'environnement comme dans le scénario qui nous a été présenté.

Nous souhaitons pouvoir négocier les scénarios et trouver un scénario qui à la fois respecte l'environnement, suive le plus possible le tracé actuel et soit vraiment en intermodalité (c'est un point fondamental pour nous). Il faut qu'il y ait une intermodalité : si on nous met une gare à l'extérieur de Toulon, cela veut dire que l'intermodalité avec la gare routière ne sera pas faite, avec le TCSP ne sera pas faite etc.

Donc, nous demandons absolument la gare de Toulon et qu'on étudie d'autres variantes, la variante que nous avons proposée sur le centre de Toulon. Et qu'on regarde pour respecter l'environnement dans le sillon permien en particulier. Nous avons fait une proposition.

(Applaudissements, lazzi)

Alain DESSAGNE

Nous allons maintenant répondre aux trois questions qui ont été posées, et ensuite nous passerons à Monsieur, puis Monsieur, et peut-être Monsieur, à côté. On va laisser répondre d'abord et on vous passera la parole ensuite. On a les remarques de Monsieur, notamment à Philippe MARZOLF. Ensuite, qui va payer ? Peut-être pour Jean-Michel CHERRIER. Et puis, les scénarios : y a-t-il une possibilité de les modifier ou sont-ce des scénarii qui ne sont pas modifiables ?

Philippe MARZOLF

Juste une précision : le débat public ou la concertation, qui sont en fin de compte des démarches d'information et de participation du public, grand public et acteurs, c'est de la co-élaboration, ce n'est pas de la codécision. On est en démocratie représentative, donc ce sont les élus qui...

(Lazzi)

Laissez-moi finir. C'est le Comité de pilotage qui décide. Dans le Comité de pilotage, vous avez l'Etat, RFF et vous avez les collectivités qui vous représentent (Région, les trois départements, les agglomérations). Un référendum est impossible parce que ce n'est pas de la compétence des collectivités d'en faire. Il faudrait faire un référendum national sur la région PACA et vous savez comme les gouvernants ont peur des référendums, donc, vous ne risquez pas d'en avoir un.

Donc, on est en démocratie représentative et donc, c'est eux qui décident. Mais ce n'est pas que l'Etat et RFF. Moi, je participe au Comité de pilotage et je peux vous dire que les élus interviennent au Comité de pilotage. Notamment, en janvier, lorsque Monsieur ESTROSI a dit qu'il voulait quitter le Comité de pilotage parce qu'il voulait aller en Italie, cela s'est arrêté. Donc, ce n'est pas que l'Etat qui décide.

Alain DESSAGNE

Bien. Réseau Ferré de France, Jean-Michel CHERRIER, si vous pouviez répondre sur « qui va payer ? » et « les scénarios sont-ils modifiables ou pas modifiables ? »

Jean-Michel CHERRIER

La décision du Gouvernement de juin 2009, de travailler sur les métropoles du Sud, s'est accompagnée de la mise en place d'une mission financement, que vous connaissez. Cette mission financement est dirigée par deux personnes : Yves COUSQUER, qui avait été médiateur dans le Secrétariat permanent, et Francis IDRAC, qui est ingénieur général des finances. Ces deux personnes travaillent aujourd'hui avec les différents organismes d'Etat, pour regarder les différentes solutions de financement du projet. Un premier rapport, qui est lui aussi disponible sur le site, a été présenté par cette mission financement au Comité de pilotage en janvier. Aujourd'hui, la mission financement poursuit son travail. Elle présentera un deuxième volet de son travail lors du Comité de pilotage de décembre, à l'aune des différents scénarios et des fuseaux qui accompagneront ces scénarios.

Le deuxième volet d'avancement et d'étape de ce financement n'est pas un travail simple. On ne peut pas dire aujourd'hui, précisément, la répartition financière. C'est un travail de tous les instants. Ensuite, on n'a pas un objet qui est complètement défini. Il y a des solutions, une fiscalité qui va avancer et la situation financière d'aujourd'hui n'est pas celle de demain. Donc, voilà, la mission financement est là pour faire ce travail.

(Applaudissements)

Concernant les scénarios, vous avez posé la question, concrètement, de modification des scénarios. Les scénarios, ils ont été choisis et sélectionnés par le Comité de pilotage.

(Lazzi)

Alain DESSAGNE

Respectez l'orateur, s'il vous plaît. Vous pourrez poser des questions quand vous voudrez mais laissez le finir.

Jean-Michel CHERRIER

Les scénarios ont été choisis et sélectionnés par le Comité de pilotage pour être mis à la concertation. Ils sont la base d'un travail. Ils ne sont pas intangibles. Ils sont modifiables. Ils sont adaptables en fonction du travail qui sera fait dans les groupes géographiques. Les propositions de scénarios qui arriveront dans les groupes géographiques, comme les propositions qui ont été faites récemment et diffusées à la presse par la FNAUT, font partie des études et des propositions qui seront étudiées dans le cadre des groupes géographiques. Ces propositions de scénarios doivent répondre aux enjeux du projet (les objectifs de 2023, les objectifs de 2040). Si ces objectifs et ces scénarios correspondent à la mise en place des différentes évaluations du projet

concernant les enjeux de transport, concernant les enjeux d'environnement et les enjeux socioéconomiques (coût de projet), si ces scénarios sont cohérents, ils seront retenus et proposés par le Comité territorial et proposés au Comité de pilotage. C'est un travail, aujourd'hui, qui est ouvert.

Alain DESSAGNE

Nous allons prendre les trois questions de Monsieur au quatrième rang, Monsieur tout en haut et Monsieur au milieu, et ensuite nous passerons côté gauche où, effectivement, il n'y a pas vraiment eu de question depuis le début.

Monsieur BAUGEUX, association de défense des Sanariens

Je crois qu'on va discuter dans le calme et que tout le monde écoute, parce qu'il y a certaines personnes qui interviennent. Ce n'est pas que ça me dérange mais j'aime bien être à l'écoute de toutes les personnes qui interviennent. Je fais partie de l'ADS. J'ai participé à tous vos colloques depuis 2005 et je me suis aperçu que depuis 2005, on n'a pas trouvé la solution alors qu'on l'avait.

Je prends un exemple. En 2005, il y avait une association qui a proposé un passage par le Haut-var, c'est-à-dire Brignoles. Cela coûtait 8 milliards d'euros. Maintenant, vous nous proposez une autre ligne de TGV qui en coûte pratiquement le double. Pourquoi ne pas avoir tenu compte de cette association qui avait proposé la CDA ? C'est-à-dire, c'était de développer le Haut-var (Brignoles).

Vous n'allez pas me dire qu'en mettant votre ligne de TGV sur Toulon, vous allez développer les moyennes ou petites entreprises. Cela, c'est faux. C'est la première réflexion.

La deuxième, c'est que si vous aviez tenu compte de la CDA, la CDA vous aurait apporté un projet, un tracé qui tenait la route à 8 milliards d'euros. Vous avez complètement abandonné. Je suis surpris que vous mettiez six ans pour revenir à un autre projet. Alors reprenez, puisque vous avez dit qu'on pouvait revenir sur d'anciens critères, comptez les critères de la CDA.

Pourquoi la CDA ? Parce que la CDA, cela peut désenclaver le Haut-Var. Cela peut créer des entreprises, des petites et moyennes entreprises. De ce fait, Messieurs, puisque vous êtes de RFF, vous pouvez développer, par l'ancienne ligne, Gardanne, Saint-Maximin, Brignoles, jusqu'à une jonction de Draguignan et de Grasse. Vous pouvez développer un TER dans l'arrière-pays.

A partir de là, Messieurs, vous libérez une partie de vos TGV. Les TGV, quelle que soit la ligne, si elle passe par la CDA, il y aura toujours des TGV qui partiront de Toulon ou de Hyères. Ils seront obligés. Maintenant, votre procédé, vous avez combien d'arrêts ? Vous avez cinq arrêts. Sur cinq arrêts, sachant très bien qu'un TGV, il lui faut douze kilomètres pour s'arrêter et douze kilomètres pour prendre sa pleine vitesse à 360 kilomètres à l'heure. La perte de temps que vous allez avoir entre les quatre gares du tracé que vous nous proposez. Cela, c'est la première réflexion.

La deuxième, c'est : faire une gare TGV à Toulon. Mais attendez, FALCO, il rêve ou quoi ? Il faut être lucide. Il faut arrêter de se masturber l'esprit. Parce qu'un TGV, vous savez ce que cela représente, une gare TGV à Toulon ? Cela représente à peu près 200 000 mètres carrés de terrain. Il faut les parkings, il faut toutes les structures de communication adéquates. Cela, je fais table rase là-dessus.

Deuxièmement, il ne faut pas oublier qu'à la Seyne, nous avons une gare de triage. Et cette gare de triage, elle est mise sur la réserve d'une ligne militaire. On est d'accord ? De la Seyne jusqu'à l'arsenal, vous avez une ligne stratégique. Rappelez-vous, quand il y a eu les problèmes en

Bosnie ou en Yougoslavie, comment tout le matériel a été embarqué ? On est passé par la gare de la Seyne, on est passé par l'arsenal et après, on est passé par les bateaux, par le transport de troupes.

Deuxièmement, vous parlez de ferroutage. Si vous voulez développer le ferroutage, vous pouvez avoir un accès maritime. Vous avez la gare de la Seyne où vous avez une ligne qui va jusqu'au port. A partir de là, moi, je veux bien qu'on travaille sur le ferroutage sur les TER, cela apportera des emplois. Mais votre ligne, elle n'apportera rien du tout. Je vais vous dire une chose, votre ligne (je l'ai dit hier soir en réunion) : la ligne que vous proposez, c'est un peu le poncif de l'Europe. Alors revenez sur les anciens tracés, la CDA. La CDA, cela ne peut apporter que des emplois, que du travail sur le Var.

Maintenant, vous parlez de vous tenir. Pouvez-vous me dire combien de TGV vont passer ? Je prends un exemple, Toulon-Sanary. 63, Monsieur. 63 TGV qui vont passer. Vous mettez-vous à la place des gens qui sont alentour ? 63 TGV, alors que si vous faites votre ligne comme prévu par la CDA, vous aurez dix TGV en moins qui passeront. Ces dix TGV partiront toujours de Toulon.

Je vais plus loin dans le développement. Il va falloir exproprier. Vous avez calculé le nombre d'expropriations qu'il va falloir faire au mètre carré. Parce que cela, vous ne l'avez pas encore chiffré. Prenez le temps de chiffrer vos expropriations : il y aura moins d'expropriations par la CDA que par la ligne que vous venez nous proposer. De ce fait, vous allez sauvegarder la viticulture, si vous le faites par le haut. Si vous le faites par le bas, vous allez tout assassiner.

Par contre, je parlais des 60 TGV. Vous êtes à la merci d'une rupture de charge sur une voie. Quand il passe 60 TGV par jour sur une voie, je vous donne cinq ans pour ré-améliorer votre voie. Il y a toujours des travaux à faire sur une voie de TGV, quelle que soit la ligne. Ceci dit, si on veut prendre une comparaison par la vallée du Rhône, il y a trois voies. Il y a une voie TGV, une voie à droite du Rhône et une voie à gauche du Rhône. La voie de gauche, elle est réservée pour le fret.

Prenez en compte la CDA qui a été proposée par une association, et cette association, désolé, elle tient la route. A mon avis, elle tient la route mieux que la proposition que vous avez faite. Alors, prenez en compte la CDA et vous verrez qu'on avancera plus vite. Parce qu'on a attendu, cela fait six mois qu'on attend cette ligne TGV. On va attendre encore six ans et moi, je crains que le coût ne double. C'était 8 milliards d'euros, la proposition de la CDA. Là, cela va être combien ? Allez, 18 millions d'euros. Alors, je crois qu'il faut arrêter, il faut être conscients que ce sont les contribuables qui paient.

Moi, je suis retraité de la fonction publique et je suis attaché à la fonction publique. Et quand il y avait des dérapages dans ma hiérarchie, je les dénonçais.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Merci, Monsieur. D'autres questions ? Un Monsieur lève la main, tout en haut. Ensuite, Monsieur qui est au coin, et on passe de l'autre côté. Allez-y, Monsieur, on vous écoute et vous aurez la parole tout à l'heure.

Renaud DEBOIRE

Bonsoir tout le monde, je suis citoyen, contribuable varois. Je voudrais citer un expert, c'est le précédent Préfet de région qui était quand même le plus haut personnage de l'Etat dans le Var et dans la région. Voilà ce qu'il disait, le Préfet de région, dans un grand hebdomadaire, il y a quelques mois, que les élus et lui (je pense qu'il s'incluait pour ne pas avoir réussi à convaincre

ces gens-là, les gens qui prennent des décisions), que les élus avaient été mauvais – c'est son terme – et égoïstes – c'est son terme. Et que le choix du tracé des MDS, par opposition au tracé nord, était le fruit de ces égoïsmes et des rivalités, et non celui du bon sens, de l'intérêt public et de la bonne gestion des finances locales et nationales.

C'est un peu pompeux mais quand on engage une dizaine de milliards d'euros, je pense qu'on peut l'être. Ma question est, au nom de ces grands principes toujours pompeux, le bon sens, l'intérêt public et la bonne gestion des finances, RFF envisage-t-elle d'exercer ou de faire valoir son devoir d'alerte ? Car si l'erreur est humaine, il est diabolique de persévérer. Ce n'est pas du Desproges, mais tout le monde connaît.

(Applaudissements)

Ceci est une question, pas un commentaire. Donc, j'attends une réponse. Et dans cette réponse, merci de ne pas utiliser l'écran de fumée (la « tarte à la crème », j'allais dire) de l'arc méditerranéen, on en parlera volontiers, ni le soi-disant isolement de Marseille et de Toulon, sachant que ces deux villes ont un aéroport international, un port international, des autoroutes au nord, au sud, à l'est et à l'ouest (enfin, pas pour Toulon où il n'y en a qu'à l'est et à l'ouest) et le TGV autant que nécessaire. Pour le TER, votre exposé initial nous a expliqué tout cela. Donc, répondez à ma question : RFF envisage-t-il de faire valoir son devoir d'alerte, après un premier choix ? On ne va pas continuer à foncer comme cela jusqu'à avoir épuisé les vingt milliards d'euros ? On a déjà passé 100 millions d'euros pour voir que ce n'est pas une bonne décision. Voilà. Bonsoir à tous et merci.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Troisième question de Monsieur, et nous répondrons à ces trois questions.

Claude CHESNAUD

Je suis le Président des Amis du vieux Revest et du val d'Ardène. J'interviens ici à titre personnel. Tout d'abord, félicitations au projet qui va permettre une embellie de construction de viaducs au dessus du parc du Revest. C'est magnifique. C'est adorable, d'ailleurs. Je pense qu'on va même monter un ball-trap, là-bas, et à chaque TGV, on fera un petit bonjour aux touristes qui viendront.

Plus sérieusement, peut-on nous expliquer si Réseau Ferré de France est favorable au passage dit « par les trois métropoles » ? Autre question : est-il exact que l'Inspecteur général des finances a actuellement pour mission de lever un impôt supplémentaire pour payer la LGV PACA ?

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Trois questions. Pourquoi ne pas avoir retenu le projet CDA, côte d'azur pour le traduire différemment ? Alors qu'il était moins cher ? Une question, également, sur le devoir d'alerte de RFF vis-à-vis de ce scénario et des citations qui ont été faites à un moment donné. Et puis, est-ce que RFF est favorable à ce scénario MDS ou à l'autre ? Et puis, y a-t-il un impôt supplémentaire qui est prévu ?

Jean-Michel CHERRIER

Concernant le choix du scénario des côtes d'Azur, le choix a fait l'objet d'une caractérisation avec Métropoles du sud dans le cadre du Secrétariat permanent. Les éléments ont été apportés et sont aussi dans le dossier d'Yves COUSQUER. Je ne fais que les reprendre. Ces études avaient conduit à évoquer la prise en compte d'un système ferroviaire global sur notre région et portait les investissements du réseau classique à peu près à 7 milliards d'euros. Ces 7 milliards d'euros prenaient en compte la restructuration complète du nœud ferroviaire sur Marseille et tous les aménagements sur le réseau classique qui permettaient de concourir aux objectifs de desserte de 2040 que nous avons vus tout à l'heure. Quand ce scénario a été comparé, le scénario Côte d'Azur, 8 milliards d'euros, avec ces 7 milliards d'euros d'aménagement du réseau classique, on est arrivés à un scénario à 15 milliards d'euros. Lorsque le scénario Métropoles du sud a été mis sur le comparateur, nous avons un scénario qui à l'époque était 10 milliards d'euros. Il convient donc d'y ajouter 7 milliards d'euros : 17 milliards d'euros. Pour autant, la restructuration de la plateforme de Marseille était comprise, déjà, dans le scénario de Métropoles du sud et elle équivalait à peu près à 2 milliards d'euros. Donc, nous avons, du point de vue du coût général du projet, des scénarios qui étaient à coût équivalent. C'est ce qui ressort du rapport d'Yves COUSQUER.

Concernant les impacts sur l'environnement, ces scénarios ont été considérés avec des enjeux très forts de chaque côté. Ils ne paraissent pas devoir être comparés avec une balance plus forte sur l'un que sur l'autre. Sur les aspects dits « de desserte et d'amélioration du système ferroviaire », le scénario des Métropoles du sud est plus propice aux déplacements liés aux villes, au nombre de voyageurs. Il avait, dans sa base d'études, 2 millions de voyageurs de plus par an. De ce point de vue-là, du point de vue de la rentabilité, du point de vue socioéconomique, du point de vue de la capacité de transport, il était donc supérieur. C'est à l'aune de ce rapport d'étude, où le médiateur mettait qu'il considérait devoir favoriser le scénario des Métropoles du sud, que le Gouvernement a pris sa décision. Voilà pour le choix de Métropoles du sud et de Côte d'Azur.

Nous avons parlé tout à l'heure du devoir d'alerte. Il y a aussi le sujet lié à la déclaration de Monsieur SAPPIN. Il y a aussi un personnage aujourd'hui important, qui est le Préfet de région, qui, lui, a déclaré que le projet est extrêmement important dans sa configuration actuelle. Le devoir d'alerte, RFF le produit systématiquement dans le cadre du cadrage de ses études. Ses études, RFF ne les mène pas dans son coin tout seul. Il mène ses études dans le cadre d'une gouvernance que je vous ai présentée tout à l'heure : un Comité de pilotage, un Comité technique avec tous les co-financeurs. Tous les éléments sont portés à la connaissance de ce Comité technique et de ce Comité de pilotage. C'est au Comité de pilotage de faire ses choix : RFF présente les éléments.

Sur l'impôt supplémentaire : cette information est totalement fautive. Jamais la mission de financement n'a le moindre pouvoir de décider d'une collecte d'impôt, quelle qu'elle soit. La mission de financement a pour travail de mettre en cohérence les coûts du projet et les différentes capacités financières, y compris celle de RFF, pour essayer de regarder comment ce projet est finançable. Voilà.

Alain DESSAGNE

Bien. Monsieur, à gauche, je vous avais promis. Nous reviendrons vers vous après.

De la salle

Je voulais simplement rajouter un mot par rapport à tout à l'heure, et tout le monde sera certainement d'accord avec ce que je vais dire.

Alain DESSAGNE

Restez avec nous, Monsieur, je vous passerai la parole si vous restez quelques minutes de plus.

De la salle

Après, je vous passe le micro, Monsieur, je vous le donne.

Alain DESSAGNE

Soyez bref, s'il vous plaît.

De la salle

Je serai bref. Tout le sud de la France, toute la région PACA est une région qui mérite que l'on s'y attarde, qu'on la regarde. Il y a des vignobles, il y a des secteurs géographiques de qualité. Pourquoi vous obstinez-vous à vouloir faire passer un TGV qui roule à plus de 300 kilomètres par heure alors qu'on a un maillage, un réseau ferroviaire qui mérite d'être remis en valeur. Pourquoi vous y obstinez-vous ? S'y attarder, prendre son temps... Prenons notre temps. Ne spéculons plus. Ne faisons plus du pognon, vous avez vu où cela nous mène. Prenons notre temps, aujourd'hui. Voilà ce que je voulais dire.

Alain DESSAGNE

Nous allons passer la parole à ce Monsieur, cela lui permettra de partir.

Pierre QUILLIET, FNAUT PACA

Je suis Vice-président de la FNAUT PACA pour le Var. Cela fait beaucoup de temps que j'entends des gens qui gueulent après le TGV, ils ont peut-être raison, mais il y a d'autres personnes qui ont besoin de parler aussi. Vous allez peut-être aussi écouter les autres. Nous, la FNAUT PACA, nous avons défendu le projet de LGV MDS, car c'est celui qui permet d'apporter le plus à la région.

Grâce à ce TGV qui va passer par les métropoles, vous allez pouvoir faire 1 heure 20 Marseille-Nice alors qu'actuellement, c'est près de trois heures.

(Lazzi)

Alain DESSAGNE

S'il vous plaît, laissez finir.

Pierre QUILLIET

C'est un gain. C'est un gain. Messieurs, on vous a écoutés sans crier, maintenant, écoutez les autres.

Alain DESSAGNE

Messieurs, ne vous emportez pas, ce n'est pas utile. Allez-y, Monsieur, s'il vous plaît.

Pierre QUILLIET

Vous affirmez que le TGV va rouler à 360 à l'heure, dans la région. Je ne sais pas où vous avez vu cela parce que je ne crois pas qu'il roulera à 360 à l'heure.

Maintenant, ce TGV va vous permettre d'aller beaucoup plus vite, justement, dans vos déplacements locaux, parce que vous mettrez 1 heure 20 pour faire Marseille-Nice ou vous gagnez 20 minutes pour faire Toulon-Marseille. Donc, vous gagnerez du temps.

(Lazzi)

Alain DESSAGNE

S'il vous plaît, laissez Monsieur terminer. Vous pourrez ensuite intervenir pour le contredire si vous le souhaitez.

Pierre QUILLIET

Vous dites que la SNCF est toujours en grève. Depuis le 1^{er} janvier de cette année, nous n'avons pas eu un seul jour de grève. Alors, si vous ne prenez pas le train, ne portez pas de jugement.

Alain DESSAGNE

S'il vous plaît, respectez la parole de tout le monde.

Pierre QUILLIET

Maintenant, je voudrais m'adresser à RFF, parce que je lis des choses fausses dans leurs documents. Ils donnent des temps de parcours entre Marseille et Toulon qui sont faux quand la gare est excentrée. Ils ne tiennent pas compte du temps qu'il faut pour aller de Toulon à la gare excentrée.

Je rappellerai que lors du débat public, le débat public a porté sur le MDS, et tout le monde a exprimé qu'ils voulaient plus de TER, ce qui est le but de la LGV. Mais également, le public a exprimé qu'il ne voulait pas de gare excentrée. Or actuellement, on nous propose deux gares excentrées pour Toulon. La FNAUT PACA est opposée à ces gares excentrées qui ne permettent pas de correspondance facile avec les TER, avec les bus interurbains et avec les bus locaux. Donc, nous réclamons que les gares soient au centre ville pour toutes les métropoles.

Je vous souhaite une bonne soirée, Messieurs-dames, et moi, je m'en vais.

Alain DESSAGNE

Il est neuf heures moins le quart. Cela fait une heure trois quarts, presque, que nous sommes ensemble. Je pense qu'il est temps que nous vous présentions la partie qui est la plus consistante dans la présentation de Réseau Ferré de France, qui porte sur les différents scénarios et les fuseaux de passage ou en tous cas la zone d'étude qui va introduire les fuseaux de passage. Je vais demander à Nicolas ALLA de bien vouloir vous présenter rapidement ces éléments-là, de telle façon que nous puissions revenir à vos questions le plus vite possible.

De la salle

On n'en veut pas, des scénarios. On les connaît. On a des questions.

Alain DESSAGNE

Je vous propose de les passer assez rapidement pour aller directement aux questions.

6. L'OBJET DE LA CONCERTATION : LES SCENARIOS ET LEUR INSCRIPTION SUR LE TERRITOIRE

Nicolas ALLA, Chargé de projet territorial 83

D'abord, deux mots pour rappeler les objectifs fixés par le Comité de pilotage, qui ont permis d'élaborer des variantes, puis des scénarios. On va les re-parcourir rapidement ensemble.

(Brouhaha)

Alain DESSAGNE

On a bien compris que certains ne veulent pas des scénarios. On peut penser que dans la salle, certaines personnes sont venues aussi pour entendre de l'information. Ces personnes, on leur doit de leur présenter ce qui va être fait là. Ensuite, vous pourrez vous exprimer et exprimer votre position.

(Applaudissements)

Nicolas ALLA

Je poursuis. Les objectifs fixés étaient en premier de fiabiliser et d'améliorer la desserte régionale, d'assurer une desserte grande vitesse avec des temps de parcours compétitifs sur les autres modes de transport, de constituer un réseau maillé, donc un réseau maillé, cela veut dire qu'à chaque nœud des mailles, il faut avoir tous les modes de transport qui convergent (la grande vitesse, le TER et les autres modes). Il faut aussi optimiser l'utilisation des lignes existantes, s'appuyer sur les potentialités. Il faut bien sûr favoriser la desserte des centres-villes, c'est l'intervention précédente qui l'évoquait également, et bien évidemment comment prendre la meilleure prise en compte de l'environnement au meilleur coût, c'est la base des projets.

A partir de ces objectifs, ont été développées différentes variantes qui ont beaucoup porté sur les emplacements possibles des gares, d'une part, et ensuite sur la manière de mixer la réutilisation des lignes classiques et la création de tronçons nouveaux. Cela, c'est assez particulier dans le Var.

6.1. LES SCENARIOS

Je vous propose de voir rapidement les caractéristiques : les scénarios, vous les connaissez. Il y a le scénario le plus proche des centres villes, le moins cher, celui qui est le plus direct et celui qui offre le meilleur maillage. Dans ces scénarios, on va retrouver tout un panel de caractéristiques qui permettent, en les combinant, de former des scénarios. Dans les groupes de travail, justement, il sera possible de discuter de ces scénarios.

Si on les passe en revue depuis Marseille jusqu'à Nice, à Marseille, l'objectif, le choix du Comité de pilotage était de centrer sur une gare Marseille Saint-Charles, dans le but de traiter le nœud ferroviaire et de rendre une meilleure lisibilité du système. A Toulon, vous le savez, il est offert le choix d'une gare à l'Ouest, une gare au Centre et une gare à l'Est. Dans l'est-Var, si on distingue le sillon permien et la partie à l'est du département, le sillon permien, donc, la question, c'est comment combiner les tronçons de ligne existants avec des réaménagements et des tronçons de ligne nouvelle. Dans la partie à l'est du département, la grande constante, le grand consensus, c'est au carrefour de communication du Muy, des Arcs, c'est-à-dire entre Draguignan, Saint-Tropez, Fréjus-Saint-Raphaël, la voie ferrée, l'autoroute, c'est de placer un pôle d'échanges, une gare nouvelle.

Je vous propose, pour aller rapidement aux questions, peut-être, de passer rapidement sur la partie des Alpes-Maritimes, qui peut-être vous concerne moins. Nous allons repasser rapidement à l'écran les quatre cartes. Vous avez celui qui dessert le plus les centres-villes. Bien évidemment, vous voyez une gare au centre de Marseille et une gare au centre de Toulon. Le scénario numéro 2, qui est celui des temps de parcours les plus compétitifs, vous y trouvez des tracés relativement directs, donc, par exemple, le passage direct au dessus de Toulon, le passage direct dans le sillon permien, le passage direct vers les Alpes-Maritimes. Le scénario numéro 3, qui est le plus économique, vous y trouvez des réutilisations et des combinaisons de lignes existantes. Vous y trouvez le passage direct au nord de Toulon vers Toulon-est et la réutilisation de lignes à l'est de Nice. Et le dernier des scénarios, qui est le plus maillé, vous le voyez sur la carte qui s'affiche, nous avons représenté par de petites étoiles des lieux où ligne nouvelle et ligne classique vont se retrouver, soit dans des gares, soit dans des zones d'échange, de manière à ce qu'on trouve le service grande vitesse, le service TER, le service omnibus dans des points d'échange les plus nombreux possibles.

6.2. DEFINITION D'UNE ZONE D'ETUDE PREFERENTIELLE

Je vous propose maintenant d'essayer de décliner ces scénarios sur le territoire et dans un premier temps, dans l'optique des travaux qui seront demandés dans les groupes géographiques et les groupes thématiques de concertation, je vous propose de définir ensemble ce que nous avons appelé la « zone d'étude préférentielle », qui est la zone d'étude dans laquelle nous voulons, dans les groupes de travail, trouver des fuseaux de passage.

Le travail a consisté dans un premier temps à recenser toutes les sensibilités du territoire. Donc, bien sûr, la sensibilité du milieu physique, la ressource en eau comme on a cité tout à l'heure, le bassin de Dardennes. Les risques naturels, les risques karstiques, les problématiques des milieux naturels terrestres, aquatiques, donc des sensibilités naturelles, humides, terrestres. Bien sûr, tout ce qui est humain. Il n'y a pas de hiérarchie ici, bien évidemment. Donc, que ce soit le bâti, l'habitat humain mais aussi les activités économiques. Un gros sujet sur tout ce qui est agricole, et notamment viticole dans votre département. Et bien sûr, aussi, toutes les sensibilités liées au patrimoine et au paysage.

Cette analyse a été couplée avec une analyse physique du relief, donc, effectivement, avec la problématique de pente, de gros dénivelé. Et en croisant ceci, nous avons cherché les zones de plus grande sensibilité. On va le voir graphiquement, c'est beaucoup plus parlant que ce que je fais maintenant.

Ceci est un exemple sur le critère de l'habitat. Donc, vous voyez, nous avons cartographié (un atlas sera remis aux gens dans les groupes de travail), pour chacune de ces sensibilités, vous voyez ici un échantillon de couleur, les zones bâties les plus denses, les zones bâties les moins denses, ainsi de suite. Sur la carte qui est ici, on croise toutes ces sensibilités. On retrouve la

sensibilité bâti qu'on vient de voir en exemple. Vous avez la sensibilité activité, la sensibilité naturelle qu'on a évoquée et les sensibilités agricole, viticole, la sensibilité des milieux humides et la sensibilité paysagère. Donc, vous voyez, tout ceci a été cartographié dans des atlas qu'on retrouve soit par thématique, soit tout groupé.

On arrive en gros à la zone d'étude. Vous voyez, les deux gros traits noirs qui sont ici, c'est, sur ces cartes de sensibilité, de rechercher les fuseaux de passage qui seront donc dans la force de concertation qui va arriver, d'essayer de trouver ces fuseaux de passage.

Ici, une représentation de ce que cela donne à l'échelle du projet, c'est-à-dire à l'échelle régionale. Il y a un peu plus de 1 200 sensibilités qui ont été recensées et cartographiées. Dans les groupes de travail, le but sera – évidemment, pas de les repasser avec vous, les 1 200, pour vérifier que rien n'ait été oublié, mais il y aura un balayage et vous nous ferez remonter et nous vérifierons tous ensemble que l'essentiel et le plus important soit vu.

6.3. ZONE TOULONNAISE

Je vous propose maintenant, si on coupe le département en deux tronçons, la zone toulonnaise et la zone est-Var – vous voyez, cela, vous le retrouvez dans les petites plaquettes qu'on vous a données à l'entrée, il y a notamment deux fiches qui reprennent cela plus en détail que ce que je souhaite faire ici. Sur la partie ouest de Toulon, évidemment, il est bien repéré tous les enjeux que j'ai cités avant, les 1 200. Mais là, à titre d'exemple, bien évidemment, il y a le vignoble de Bandol, il y a le plateau de Siou Blanc, il y a les massifs du Coudon et du Faron. On retrouve sur cette carte, aussi, les trois options de gare que nous avons vues, au centre, à l'est et à l'ouest.

Cela, c'est le territoire sur lequel nous allons travailler. Voici donc les objectifs du projet qu'il va falloir marier avec les objectifs de territoire. Nous l'avons déjà vu, et dans vos questions, cela sortait. Evidemment, il y a le réseau actuel, classique, qui est saturé et qui ne satisfait pas la demande, votre demande. On l'a vu dans la petite animation, c'est parce que sur la ligne actuelle, on a toutes les missions avec des vitesses différentes, qui se gênent les unes les autres. Et ce qu'on nous demande, donc, les fameux objectifs de desserte à 2040, on va le décomposer en trois zones.

A l'ouest de Toulon, c'est-à-dire entre Aubagne et la Seyne, il faut qu'on assure six liaisons TER par heure. Dans la zone toulonnaise, on l'a coupée en deux, c'est La Seyne-La Pauline. Et ensuite, il y a éclatement, derrière, vers Carnoules. Donc, La Seyne-La Pauline, c'est vraiment le concept de ce qu'on appelle le « RER toulonnais », c'est-à-dire qu'il faut qu'il y ait des trains qui passent de l'est à l'ouest avec une fréquence quantifiée à neuf liaisons par heure en heures de pointe. C'est un saut qualitatif très conséquent.

Et donc, comme je le disais, quand on arrive dans la partie est, on monte vers Carnoules ou vers Hyères, on a des fréquences qui sont chiffrées respectivement à quatre ou cinq trains par heure, donc, toujours cette forte augmentation du service TER. Bien évidemment, il faut marier cela avec cinq TGV par heure pour cette zone toulonnaise.

Ensuite, on va dans les groupes de travail, nous allons décliner ces scénarios en choses plus concrètes. Nous le disions, c'est entre Aubagne et Toulon que nous avons une ligne, aujourd'hui, qui est dans un relief assez tourmenté et la ligne serpente près du littoral. Là, nous pensons que la ligne nouvelle, distincte, s'impose. Dans la traversée de Toulon, il avait été envisagé, soit en surface, soit en souterrain. Donc, compte tenu des impacts en surface, nous pensons, nous, que la traversée en tunnel sera préférable et permettra une meilleure fiabilité.

(Brouhaha)

Vous vous prononcerez également dans les groupes de travail, il n'y a pas de souci. Tous ces scénarios sont faits pour que tout le monde se prononce. Donc, il y a un choix assez large pour que tout le monde donne sa position. Et enfin, sur les lignes existantes, qui, elles, resteront en surface, il faudra les réaménager pour absorber le surcroît de trafic qui est demandé.

Un petit point, déjà, sur les options, gare au centre, gare à l'ouest, gare à l'est, on voit déjà que si on a une gare à l'est, l'arrivée de Marseille vers la gare est se ferait plutôt très au nord de Toulon. C'est-à-dire, on a mis ici, sous le mont Caume, sous le Coudon. Inversement, on voit que si la gare est à l'ouest, effectivement, les fuseaux de passage vont s'infléchir. Donc, là, on va peut-être plus travailler, dans ces cas-là, sur les plateaux ou la plaine à l'est de Toulon. Avec à chaque fois, des enjeux très différents qui seront donc à bien voir en groupe de travail.

6.4. EST-VAR

On peut passer sur le second secteur, qui est l'est-Var. Vous reconnaissez en bas à gauche la zone toulonnaise, en haut à droite, on finit vers les Alpes-Maritimes, donc vers le massif de Tanneron. Donc, là, comme on l'a dit, le travail, c'est de travailler sur la combinaison entre réemploi/réaménagement de lignes classiques, tronçons de ligne nouvelle. Chercher l'optimum. On peut passer aux objectifs. Donc, là, c'est pareil, nous avons malheureusement un réseau, aujourd'hui, qui dessert assez mal cette zone du Var. On a un manque de fiabilité et des temps de parcours, aujourd'hui, qui sont assez peu attractifs par rapport à ceux des autres modes de transport puisqu'on a 2 heures 30 Marseille-Nice, ce n'est pas très compétitif.

Déclinés ici, les objectifs de desserte qui nous sont fixés. En termes de grande vitesse, il faut assurer quatre trains par heure dans la gare nouvelle des Arcs-du Muy-Druguignan. En desserte, il faut renforcer la desserte nationale et régionale, c'est-à-dire permettre effectivement aux usagers de se rendre dans cette zone de l'est du Var. Et en termes de TER, il nous faut des liaisons qui sont vers Toulon, trois liaisons par heure et vers Nice, quatre liaisons par heure. Donc, c'est aussi un saut qualitatif qui est assez conséquent. Cela veut dire que dans la gare d'est-Var, on aura jusqu'à 11 trains par heure en heure de pointe.

Même question, donc, qui fera l'ordre du jour des groupes de travail. Quelle adaptation va-t-on faire du réseau actuel ? Quelles sont les questions clés qui seront les questions-clé à se poser dans ce secteur ? C'est pareil, c'est l'aménagement de lignes classiques ou la création de lignes nouvelles. Vis-à-vis de la fiabilité, qu'est-ce que ça donne et sur ce territoire, les questions que nous pensons pertinentes, c'est ce que je viens de dire, c'est l'opportunité d'aménager des lignes existantes ou de créer des tronçons neufs avec un focus particulier sur la traversée des villes. Car aujourd'hui, la ligne classique traverse des zones sur lesquelles l'urbanisation s'est refermée sur la ligne, je pense à Solliès-Pont, je pense à Gonfaron, je pense à Vidauban. Donc, traitement particulier de ces traversées de villes. Bien évidemment, tout en essayant de combiner, en restant avec des temps de parcours assez attractifs. Il faut trouver la meilleure combinaison entre ces enjeux et les objectifs du projet.

Sur la partie complètement à l'est du Var, c'est-à-dire la Dracénie, Canton de Fayence, Fréjus, Saint-Raphaël, là, évidemment, on entre à nouveau dans des massifs au relief assez prononcé. La ligne actuelle est en bord de mer et très sinueuse. Là, à nouveau, nous pensons que la ligne nouvelle s'impose et là, effectivement, sans perdre de vue encore une fois que nous sommes toujours dans un environnement très sensible, avec des éléments de paysage emblématiques. Nous verrons bien des enjeux tels que la vallée de l'Argens, la forêt de la Colle du Rouet, la vallée du Reyran. Donc, ce n'est pas exhaustif, bien évidemment, mais cela rend bien compte de ces sensibilités.

Voici cet exposé rapide, encore une fois, qui est fait pour amorcer les groupes de travail. Je vous propose de passer aux questions sur cette partie-là.

7. ECHANGES AVEC LA SALLE

Alain DESSAGNE

Merci, Nicolas ALLA. Nous étions de ce côté-là de la salle. Madame, vous n'avez pas pris la parole. Et puis ensuite, nous irons vers vous, Monsieur. Et ensuite de ce côté. Nous allons faire par morceau, si cela ne vous dérange pas. Nous allons prendre trois questions là, trois questions là et trois questions de l'autre côté, si cela vous convient. Comme cela, nous allons essayer de couvrir à peu près la salle. Madame, allez-y et présentez-vous.

Delphine VAN HOOREBEKE, Maître de conférences en économie-gestion à l'Université de Toulon

J'ai bien compris, au niveau technique, quel est l'objectif poursuivi : c'est d'aller le plus rapidement possible. Mon problème, c'est que par rapport à tout à l'heure, au niveau finances, je n'ai rien compris. Quels vont être les financements ? Vous n'y avez pas répondu. Ce que je comprends, c'est que la technique passe en premier et les financements, on verra. Or, à l'heure actuelle, nous sommes en pleine crise de la dette. Nous avons des banques qui font ce qu'elles veulent pour financer leurs projets.

(Applaudissements)

Nous avons des entreprises privées qui reprennent des services publics à leur avantage. Ce que je voudrais, ma question est : comment souhaitez-vous faire pour que votre commission finances, qui est pour moi totalement opaque, sur laquelle nous n'aurons aucun regard, peut être ouverte à des spécialistes totalement indépendants, à l'instar de ce que nous devrions faire aux banques actuelles, et savoir jusqu'où vous allez aller, et être sûrs qu'une entreprise privée ne reprendra pas le projet au final à son intérêt et à son propre bénéfice comme cela se passe beaucoup en ce moment. Voilà ma question.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Nous allons entendre Monsieur et puis Madame.

Monsieur FABRICE, Conseiller municipal délégué à l'environnement, commune de Signes

Bonjour. Nous sommes en 2011, depuis 2005, je me suis penché sur ce dossier au travers de nombreuses personnes qui sont là dans cette salle. J'ai participé à pratiquement toutes vos réunions, au débat public, aux études complémentaires. Nous sommes encore ensemble. Nous avons connu le chef de mission qui a précédé Monsieur CHERRIER. Enfin, bref, il y a six ans qu'on travaille sur le dossier. Au bout de six ans, j'ai envie de vous dire mon sentiment personnel qui, je crois, est le sentiment de nombreuses personnes qui ont travaillé avec vous. C'est que je n'ai pas vraiment le sentiment que vous ayez été très à l'écoute du travail que nous avons fourni avec vous.

(Applaudissements)

Merci pour les applaudissements, mais je n'ai pas terminé. Je voudrais insister sur le fait que moi, il y a quelque chose qui m'a beaucoup marqué depuis six ans. Il m'est arrivé de me faire traiter de collaborateur. Et « collaborateur » parce que nous avons travaillé avec vous. Et si nous avons essayé de travailler avec vous, c'était pour essayer d'apporter quelque chose au dossier. C'était pour essayer de vous éclairer sur les dangers, sur les risques. Vous allez faire une ligne LGV en Provence, en PACA. Vous ne traversez pas la France dans des zones céréalières. Vous traversez une région particulière de la France, très urbanisée.

J'ai bien écouté Monsieur ALLA tout à l'heure. Je suis désolé, Monsieur ALLA, je crois que nous avons été la première commune à le recevoir dans le Var. c'est ainsi qu'il nous l'a dit. Avec mon patron/maire, nous l'avons éclairé sur les difficultés que vous allez rencontrer à vouloir réaliser cette ligne, sur le plan de la géologie, sur le plan de l'hydrologie, sur le plan de l'urbanisation.

Alors je me questionne encore et je vous questionne, vous. Allez-vous enfin tenir compte des opinions, des remontées d'information de ces gens, qui sont dans la salle, qui ne sont pas forcément des grands élus mais qui sont de simples citoyens ? Voilà.

(Applaudissements)

J'aurais beaucoup de choses à vous dire. J'aurai l'occasion de vous les dire car nous allons nous retrouver ensemble dans les ateliers géographiques. Sachez que j'irai toujours jusqu'au bout de ma pensée. Je vous dirai tout ce que j'ai à vous dire. Je voudrais également vous dire, aussi, qu'à la commune de Signes, nous avons dès le début pris une décision à l'unanimité au Conseil municipal, une décision repoussant toute traversée du territoire par la LGV tant en aérien qu'en souterrain.

(Applaudissements)

Je vais essayer de continuer à apporter ma contribution, à vous éclairer comme je vous le disais tout à l'heure, avant la réunion, j'en discutais avec Monsieur CHERRIER et avec vous, Monsieur MARZOLF. Je crois que notre devoir, non pas de collaborateurs mais de personnes qui cherchent à travailler avec vous, c'est de vous éclairer. Parce que nous, nous y vivons, sur le terrain, vous comprenez, depuis des décennies. Nous le connaissons bien, notre territoire. Pas comme les mecs qui posent leur cul dans leur bureau à Paris et qui ne connaissent pas forcément. D'accord ? Je crois qu'on s'est compris. C'est tout ce que j'avais à vous dire. Excusez-moi, je ne suis pas toujours très aimable, merci.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Madame CHEVRET.

Nadyne CHEVRET, association Stop Nuisances Cuers

Bonsoir, merci pour la présentation. Je représente l'association Stop Nuisances Cuers et nous sommes aussi membres du Comité territorial. Nous sommes aussi cosignataires de la demande d'étude indépendante. Ma première question portera sur la concertation : comment faire respecter ce qui est écrit dans la Charte concernant la concertation sur les variantes de juillet 2011 à mars 2012 ? Premier point.

Deuxième point : lorsqu'il y a eu le rapport Cousquer, qui a donc décidé du tracé dit « des métropoles du sud », il y a eu une convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Dans cette convention, il est écrit de rechercher les variantes de passage de

LGV nouvelle. C'est bien ce qu'on nous propose. Et surtout, conjointement, les grandes variantes d'aménagement du réseau conventionnel – il y a bien écrit « réseau » conventionnel et non pas « ligne » – pouvant répondre aux mêmes fonctionnalités. Nous serions désireuses d'avoir cette étude. Deuxième demande.

Ensuite, peut-être, pour éclairer les personnes qui n'ont pas eu le temps de rechercher tout ce que nous, dans l'association, nous avons pu faire, on nous propose donc un réseau conventionnel à l'horizon 2040 pour les TER. Et il est écrit, dans le Comité de pilotage du 17 janvier 2011, que les aménagements envisagés sur le réseau conventionnel à l'horizon 2040 ont été évalués lors des travaux du Secrétariat permanent, c'est-à-dire lors des travaux de la Commission avec Monsieur COUSQUER. Mais à ce stade du projet, ces aménagements prévisionnels (et tous les mots, tous les termes ont une valeur) ne représentent pas un engagement de réalisation mais permettent seulement d'avoir une vision large des enjeux d'aménagement du réseau conventionnel liés à la performance et aux objectifs du système horizon 2040.

Donc, il est important, me semble-t-il, que lorsque l'on parle du réseau conventionnel et de la circulation prévue, prévisionnelle, des TER, rien n'est acquis, il me semble. Dites-moi si je me trompe. Voilà, ce sont mes trois questions. Merci.

Alain DESSAGNE

D'accord. Donc, première question sur les financements, avec une double question : quels seront les financements ? Et peut-on ouvrir ce qui se décide dans une commission financée à des experts indépendants ? Ensuite, est-ce que RFF tient ou ne tient pas compte du travail fourni depuis six ans par certaines personnes, notamment de collectivités territoriales comme Signes. Et puis, des questions sur la concertation de juillet 2011 à mars 2012, prévue sur cette période-là. Est-ce que ce sera respecté, oui ou non ? Et la question sur le réseau conventionnel. A la fois une demande d'étude sur l'aménagement de ce réseau conventionnel. Si j'ai bien résumé, c'est pour Jean-Michel CHERRIER.

Jean-Michel CHERRIER

Concernant la mission financement, vous avez dû probablement voir le rapport intermédiaire qui a été produit par cette mission. La mission fait son travail dans des relations avec le dispositif étatique, comme je l'ai dit tout à l'heure, pour les financements. Je pense que l'intégralité du travail qui va être produit sera parfaitement lisible. Donc, moi, je n'ai pas de possibilité d'intégrer des personnes différentes à cette mission financement. Je pense que ce n'est pas, de toute façon, tout à fait le moment. On n'est pas encore dans une logique de répartition claire et précise des financements. Voilà. Cela arrivera après. Je ne sais pas, on verra.

(Applaudissements)

Concernant les PPP et les contrats de partenariat, c'est une méthode de financement comme une autre sur les projets. Aujourd'hui, RFF réalise des projets en maîtrise d'ouvrage classique, avec les financements dits « de méthode classique » et puis d'autres projets sous la forme de partenariats. Il y a différentes méthodes pour les réaliser, des concessions qui viennent d'être signées ces derniers temps. Et puis aussi des contrats de partenariat classiques. Donc, voilà, il faut tester – c'est ce que fait RFF – l'ensemble des méthodes de financement de projet. Vous qui faites du financement, vous savez bien qu'il n'y a pas qu'une seule méthode de financement. Cela a dû apparaître dans l'ensemble des recherches de possibilité de financement de l'avant-projet. Le PPP en fait partie.

Sur les études et tenir compte de ce qui a été dit : moi, je crois que je suis arrivé sur le projet, j'ai trouvé un travail qui a été fait suite au débat public. Ce sont les fiches-action. Ces fiches-action ressortaient des différents groupes de travail thématiques qui ont été organisés à l'époque. Ces fiches-action, elles sont aujourd'hui au cœur du dispositif. Elles ont été intégrées dans le cadre de toutes les études de RFF. Elles seront réintégrées dans le cadre des groupes de travail comme base de ce qui a déjà été élaboré sur les territoires. A ce moment-là, je crois que tout le travail qui a déjà été produit, d'ailleurs, permettez-moi de dire que c'est un enjeu. C'est-à-dire qu'en fait, il y a déjà beaucoup de choses qui ont été vues au niveau de ce projet. Ces fiches-action les reprennent sur les différentes thématiques. Et un de mes souhaits, c'est que justement, nous prenions cela comme base et que nous ne reprenions pas les discussions qui ont eu lieu. Si on considère qu'il faut le faire, il faudra le faire mais ces enjeux ont déjà été discutés, en tous cas, ces fiches ont été établies après de nombreuses discussions. Et effectivement, par rapport à ce que vous disiez tout à l'heure, je crois que c'est bien de pouvoir les respecter.

Sur les éléments des études, nous avons la partie des études indépendantes. Je ne me souviens plus très bien. Nous avons les variantes du réseau conventionnel, les études variantes conventionnelles, et la vision large sur le réseau classique. Là aussi, nous sommes aujourd'hui dans une logique de projet avec des financements qui fonctionnent d'une façon un peu différente. Nous avons des aménagements sur le réseau classique qui sont au titre, en général, du contrat de plan Etat-Région et des projets qui sont dans des logiques de financement. Au moment où le rapport a été écrit, c'est clair qu'il y avait une répartition de ces éléments-là. Aujourd'hui, on travaille sur le système complet. Dans tous les cas, la mission financement travaille sur le financement complet du projet. Par contre, il reviendra au Comité de pilotage et aux dispositifs de l'Etat de regarder selon quelles sources les aménagements du réseau classique seront financés : au titre du projet ou au titre du contrat de plan. Mais ce qui sera défini sera validé par le Comité de pilotage et mis en œuvre par le dispositif étatique.

Sur les études de variantes du réseau conventionnel, pouvez-vous me préciser la question ?

Alain DESSAGNE

Vous aimeriez avoir les études qui ont été faites sur le réseau conventionnel. C'est cela, si on a bien compris. Peut-on repasser le micro à Madame ?

Madame CHEVRET

Merci beaucoup. Les grandes variantes d'aménagement du réseau conventionnel pouvant répondre aux mêmes fonctionnalités que les scénarios de passage en ligne nouvelle.

Jean-Michel CHERRIER

Merci de m'avoir rappelé la question. Toutes les variantes du réseau classique font partie de ce qui a été appelé tout à l'heure « l'étude du scénario zéro ». Ce sont donc les études de mise en place, d'aménagement strict de la ligne classique existante, sans ligne à grande vitesse. Ce sont des études qui sont en cours, aujourd'hui. Je vous ai dit tout à l'heure que vous aurez les éléments de réponse de ces études-là dès que vous allez attaquer les groupes de travail géographiques. Les premiers éléments avaient été émis dans le Comité de pilotage. Ce sont les études qui démontrent beaucoup de contraintes de développement du réseau classique pour permettre de remplir les objectifs de desserte en régional.

Alain DESSAGNE

Il y avait une question, aussi, sur les délais. On avait parlé de juillet 2011 à mars 2012 : ce rétrécissement, de quoi s'agit-il ?

Jean-Michel CHERRIER

Les délais, oui, effectivement. Ecoutez, je prends acte aussi de cette décision du Comité de pilotage. Le Comité de pilotage, on l'a vu tout à l'heure, c'est l'organe de pilotage du projet. Le Comité de pilotage a souhaité que la date du Comité de pilotage soit avancée au mois de décembre, restreignant un tout petit peu le temps que nous avons prévu, élaboré à l'origine. Je l'ai dit tout à l'heure : je suis le maître d'ouvrage, j'en prends acte et je mets en place l'organisation pour cela.

Madame CHEVRET

N'est-il pas donc possible de faire un point dit « d'étape », et de reprendre après les fameuses contraintes électorales qui arrivent ? Je sais que sur certains projets, cela se fait. C'est peut-être une proposition à faire passer au Comité de pilotage puisqu'ici, je le regrette fortement, nous avons très peu d'élus cofinanceurs.

Jean-Michel CHERRIER

C'est possible aussi. Il n'y a pas d'impossibilité que ce Comité de pilotage de décembre devienne un point d'étape. Par ailleurs, ce n'est pas non plus impossible que ce Comité de pilotage puisse décider d'un certain nombre de choses communément. Vous le voyez sur tous les autres projets, c'était le cas du débat public, on est dans des délais qui sont totalement identiques à ce qu'on fait aujourd'hui dans la concertation. Par ailleurs, la démarche qui est ici et l'ensemble des gens qui sont dans la salle démontrent qu'il y a une connaissance assez importante et historique du projet. Donc, on n'est pas dans la méconnaissance globale et totale ou la découverte de tous ces éléments-là.

Donc, si on structure notre travail dans de bonnes conditions, je ne prétends pas que nous allons arriver, je prétends que nous allons essayer de le prendre en compte. Si les éléments produits par le groupe de travail sont suffisamment pertinents, et qu'on est en possibilité de proposer, non pas au Comité de pilotage de décider, mais au Comité de pilotage de proposer au Gouvernement de décider le lancement de la phase II, à ce moment-là, pourquoi ne pas le faire ? Et s'il est constaté communément, à la fin de ce dispositif de concertation, que les études ne sont pas suffisantes, que les accords ne sont pas suffisants, que les consensus ne sont pas trouvés, le Comité de pilotage en prendra acte et prendra les décisions qui s'imposent dans ce cas-là.

Alain DESSAGNE

Très bien. On a dit maintenant qu'on va sur cette partie de la salle.

Philippe MARZOLF

Je voudrais juste préciser quelque chose. C'est dommage que l'enseignante soit partie parce que je pense qu'elle aurait très bien pu rencontrer Monsieur COUSQUER. Par contre, je voudrais répondre par rapport à : est-ce que RFF ou les décideurs tiennent compte de ce que dit le public ? On est toujours dans la concertation, à : on prend en considération ce qui est dit. Moi, ce que je

peux vous garantir en tant que garant, en tous cas, c'est que ce que vous allez dire et ce que vous dites sera retransmis au Comité de pilotage. Donc, le Comité de pilotage, il saura ce que vous avez dit et si tout n'est pas intégré dans les solutions finales, il saura et il devra, normalement, répondre à ces questions. Mais cela reste toujours le Comité de pilotage qui décide, ce sont les élus qui décident avec l'Etat et RFF.

De la salle

Il n'a pas répondu à la question de Madame CHEVRET sur les engagements de tous les aménagements.

Jean-Michel CHERRIER

Si, si. J'ai répondu, en disant que le projet aujourd'hui correspondait à un financement qui est en deux parties : ce qui se fait traditionnellement sur le réseau classique dans le cadre d'un contrat de plan Etat-Région et dans le cadre des financements sur le projet. Aujourd'hui, je vous ai dit, la mission de financement travaille dans l'absolu sur le montant général du projet. Donc, les financements sont à trouver pour les aménagements du réseau classique qui sont cohérents avec les objectifs de desserte et avec les aménagements de ligne nouvelle. Après, les décisions de répartition, de comment le financement sera fait au niveau du projet ou du contrat de plan Etat-Région, cela se fera à ce moment-là. Mais les engagements sont bien sur des financements globaux du projet, lignes nouvelles et réseau conventionnel.

Alain DESSAGNE

Bien. On va passer une question très rapidement dans cette travée-là. Et puis en plus, on passe devant et on passe là-bas après. Je vais essayer tout de même de passer la parole aux gens qui ne se sont pas exprimés jusqu'ici.

Pascal PONEL, habitant de La Farlède

Je vais être très rapide. Ma question est très, très précise. J'aimerais savoir sur quel choix de scénario Monsieur FALCO s'est porté. Ma question est très sérieuse, parce que j'ai remarqué qu'en fait, depuis le début de cette affaire, contre vents et marées, contre le bon sens, les choix qui ont été effectués sont les choix de Monsieur FALCO. Donc, j'aimerais que vous puissiez répondre à cette question : sur quel scénario s'est porté son choix ? Parce que malheureusement, je pense que ce sera le choix définitif. Donc, merci de me répondre.

Alain DESSAGNE

On répond à cette question et ensuite, on passe ici.

Jean-Michel CHERRIER

Je vais répondre facilement. S'il y avait un choix, il n'y aurait pas trois scénarios de gares à Toulon. Donc, il n'y a pas de choix. C'est à nous de le faire.

Alain DESSAGNE

Allez, on passe maintenant devant. Vous, Monsieur, vous agitez la main depuis longtemps. Madame, alors, si vous vous organisez entre vous, c'est encore mieux. Présentez-vous.

Madame GRANCHON, Présidente de l'Association de défense du Plan de La Garde

Il y a une première question que je voudrais poser. Plusieurs personnes l'ont déjà dit, c'est l'impression que nous avons, nous, habitants et citoyens. Nous n'avons pas l'impression d'être consultés parce que si nous avons été consultés, je pense qu'une majorité d'entre nous aurait dit non à la LGV mais oui à la rénovation des TER, oui à l'amélioration des transports en commun et en particulier à une vision globale du transport en commun.

(Applaudissements)

Quelqu'un a parlé des voies maritimes etc. On ne nous a pas consultés vraiment. C'est net. Par contre, je pose une question : les élus, je pense qu'on va un peu plus les écouter et les consulter. Si par hasard (on peut rêver) ils répondent non à ce projet, celui-ci va-t-il être arrêté ? Cela, c'est une première question.

Deuxièmement, l'argent, on en a parlé aussi, cela nous affole un peu. Je voudrais rappeler quand même que par exemple, dans le Plan de la Garde, c'est une zone inondable. Quel que soit votre scénario, le TGV va passer dans cette zone inondable. C'est une zone humide, c'est une ZNIEFF. J'en passe. Cela veut dire qu'il y a un projet pour améliorer les inondations, pas seulement sur La Garde, mais cela concerne La Garde, Le Pradet et Toulon. Un projet de doublement du deuxième tunnel du pont de la Clue, pour éviter les inondations. Ce projet, il est dans les mains du Préfet depuis déjà pas mal de temps. Il n'y a pas de financement. Il coûterait 22 ou 23 millions d'euros. Déjà, on a vu que pour le financement des études pour la LGV, on est à plus de 200 millions d'euros. Alors d'un côté on nous dit qu'on n'a pas d'argent et que ma foi, pour l'instant, c'est difficile et puis d'un autre côté, notre argent – parce que c'est nous qui finançons – notre argent est dépensé pour des études qui de toute façon n'apportent aucune satisfaction pour la majorité des gens.

Nous, nous voudrions d'abord qu'on travaille sur l'amélioration, les projets utiles et qui ne sont jamais réalisés. Après cela, on pourra peut-être discuter de la LGV pour beaucoup plus tard. D'abord, améliorer les TER et améliorer les inondations.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Au quatrième rang, ce Monsieur qui est là. S'il vous plaît.

Eric PASTORINO, Secrétaire Général de la Chambre d'Agriculture du Var

Sur la concertation, franchement, en trois mois, une décision sera prise. Sera-t-elle efficace ? J'en doute fort. Personnellement, je pense que le scénario est déjà choisi depuis longtemps.

(Applaudissements)

Et il nous est présenté avec beaucoup de mayonnaise.

Concernant les scénarios, nous sommes vraiment surpris. Après nous avoir dit, à grands renforts d'articles dans les journaux, que cela passerait par les voies actuelles, comme par enchantement, dans les quatre scénarios apparaît le scénario d'une ligne nouvelle. Vous le savez très bien, que ce scénario – j'espère qu'il n'a pas été choisi par Monsieur ESTROSI, parce qu'il est sorti au moment où Monsieur ESTROSI a fait paraître des articles dans la presse en disant « moi, je ne finance plus ». Comme par hasard, ce scénario est sorti après. Mais bon, je n'en ai pas la preuve,

je suis à mon petit niveau, mais là aussi, j'ai mon sentiment de bon paysan. On se pose beaucoup de questions.

Ce scénario, c'est la fin de la viticulture dans le Var. Premièrement, le vignoble de Bandol, on l'a vu tout à l'heure dans la carte. Dites-moi où cela va passer entre Marseille et Toulon ? Cela va passer dans le vignoble. Deuxièmement, Toulon-les Arcs, le sillon permien, c'est là qu'il y a la plus grosse réserve viticole des AOC Côtes de Provence. On a mis des années à faire reconnaître notre rosé, à défendre sa qualité, à promouvoir nos vins. D'un seul coup, on va tout barrer et on va supprimer deux AOC françaises, qui sont en plus les rares AOC qui fonctionnent bien. Et cela, c'est quand même assez déconcertant. Vous le savez très bien, dans notre milieu agricole, on est un peu hors du temps. On ne spéculé pas, nous : nous sommes là sur plusieurs générations. Et on va nous détruire totalement le travail de tout cela.

Donc, ce projet, avec la ligne nouvelle, franchement, nous sommes désagréablement surpris et nous avons vraiment très peur parce que c'est la fin de la viticulture dans le Var.

Je voudrais simplement terminer en disant que je crois, mais j'en suis sûr, au niveau économie, la viticulture varoise, c'est le troisième poste, au niveau varois. Donc, si cela, cela ne paraît pas important, autant le dire. Mais je crois que nous sommes vraiment déçus par l'apparition de ce tracé.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

On répond tout de suite à ces deux premières questions. Est-ce que si les élus disent non, cela va s'arrêter ? Quid de l'amélioration des trains du quotidien, puisque vous semblez donner la priorité à la LGV, et les trains du quotidien ? Et puis ensuite, en matière de viticulture, quels sont les risques, y a-t-il effectivement un risque de disparition ou en tous cas de forte altération pour la viticulture varoise ?

Jean-Michel CHERRIER

Je préfère répondre aux questions au fur et à mesure car elles sont assez complexes, en fait. Si les élus disent non, est-ce que le projet sera arrêté ? Pour que le projet s'arrête, il faut que le Comité de pilotage considère que le projet, après le dispositif de concertation, n'aurait plus l'agrément de personne et ne serait plus considéré comme utile. C'est quand même une situation qui est assez compliquée. Les élus sont eux aussi dans un dispositif de représentation et le simple rejet d'élus n'est pas toujours la justification de l'abandon d'un projet. Donc, il faut que les mécanismes, Comité de pilotage, se mettent en place pour que des décisions soient prises.

En tous cas, aujourd'hui, nous sommes dans un dispositif qui va en tous cas jusqu'à l'enquête d'utilité publique ou jusqu'à la constitution du dossier d'enquête d'utilité publique. Il faut que l'expression d'ici se fasse, qu'on travaille sur le territoire, et forcément, il y aura toujours des élus qui considéreront que le projet n'est pas à la hauteur de ce qu'ils souhaitent. Ils l'exprimeront. Pour autant, il faut aussi qu'il y ait des décisions qui soient prises via le Comité de pilotage et le Gouvernement dans ce cadre-là. La réponse, c'est : l'opposition ou le non de quelques élus ne peut pas forcément arrêter ce projet dans ces conditions-là.

En ce qui concerne les montants de projet, il y a des priorités sur tous les projets. Le projet de LGV, avec les aménagements du réseau classique, n'est pas une priorité par rapport à tous les autres projets. Cela se gère d'une façon un peu différente. Aujourd'hui, le budget des études dépensé pour la LGV n'est pas de 200 millions d'euros mais de 86 millions d'euros. Cette somme-

là n'est pas encore dépensée. Et les études complémentaires précédentes étaient de 2,5 millions d'euros. Donc, on n'est pas du tout dans les sommes que vous avez annoncées, même si ce sont des sommes extrêmement importantes, je suis tout à fait d'accord.

Pour le choix des gares, nous avons évoqué des choses tout à l'heure, le passage sur les voies actuelles, les positions. Nous avons aujourd'hui un dispositif de Toulon-centre qui est soutenu par les élus toulonnais. Pour autant, dans le cadre des scénarios qui ont été présentés, et probablement qu'un grand nombre dans la salle auraient considéré comme tout à fait inacceptable qu'on ne propose pas des scénarios qui ont été évoqués par le passé. Je rappelle l'existence de dossiers sur des aménagements d'une gare à Toulon-ouest, qui ont été déposés dans les bureaux de RFF et sont connus des différents responsables politiques. Cela veut dire qu'il était nécessaire de prendre en compte cette demande et de mettre donc, dans les scénarios, une gare à Toulon-ouest. Les études de la gare à Toulon-ouest ont toujours fait partie des études complémentaires dès l'origine. C'est une situation de gare qui a été étudiée depuis son origine. Et donc, aucune décision formelle, administrative et de Comité de pilotage n'a retiré cette position.

Donc oui, je crois que nous avons au moins une chance sur le sujet, c'est d'avoir des scénarios. Nous allons en discuter. Si les scénarios ne conviennent pas, c'est le moment d'en parler – on va le voir dans les groupes géographiques – et de faire ressortir ce qui paraît être le schéma de gare le plus consensuel. C'est quand même cela, l'objet de la concertation.

Sur la viticulture, c'est un sujet très sensible. Vous avez rappelé – je ne pense pas, et je l'ai dit tout à l'heure, qu'au niveau de la gestion, de la prise en compte des critères, on ne décorrèle pas à la fois les enjeux territoriaux, fonciers, viticoles, exploitation AOC et financiers. C'est complètement lié, c'est un enjeu économique et les calculs ou en tous cas les études se font sur l'ensemble du dispositif. C'est bien parce que c'est un sujet extrêmement sensible que Monsieur le Préfet, vous le savez, a mis en place un Comité thématique spécifique. Pour ce Comité thématique, il a été demandé d'avoir une constitution au travers de Monsieur le Président de la chambre d'agriculture et d'un certain nombre de représentants du monde agricole, viticole et sylvicole vont y participer. Et donc, je crois qu'il faut aussi que ce groupe fasse son travail.

Tous les enjeux dont vous avez parlé, toute la prise en compte des enjeux vont être mis sur la table de ce groupe thématique et vont être portés à la connaissance du Comité territorial et des groupes de travail géographique. Donc, il y a une vraie prise de conscience et les moyens sont mis pour travailler à la prise en compte de ces enjeux, aujourd'hui.

Alain DESSAGNE

Allez-y, Monsieur.

Christian BACCINO, Président de l'association (inaudible) Puget-ville

Je voudrais rebondir sur ce qu'a dit mon prédécesseur au niveau de la viticulture, pour en remettre une couche. Déjà, ce que vous dites, le groupe thématique agriculture-viticulture, il existe parce que nous l'avons demandé. Au départ, il n'était pas prévu du tout. Nous avons fortement insisté pour qu'il existe, parce qu'on nous mettait un peu à l'écart. Alors justement, nous avons fait le *forcing* pour que ce groupe existe. Déjà, d'une part.

Deuxièmement, je représente un secteur où depuis dix ans, nous essayons d'avoir une appellation régionale et une sous-régionale, appellation Pierrefeu qui regroupe douze communes. Cela fait dix ans que nous nous battons pour avoir cette appellation. Elle va bientôt arriver, je pense l'année prochaine où l'année d'après. Si ce projet doit se faire, il risque de mettre en péril tout le travail que nous avons fait depuis dix ans. Je vous le dis aujourd'hui devant tout le monde : nous ne nous

laisserons pas faire. Nous mettrons tout en œuvre pour que, si la ligne doit se faire, il ne soit pas fait n'importe quoi. Merci.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Bien. On continue ? On va passer un petit peu du côté gauche, parce que cela fait longtemps qu'ils attendent aussi. On va revenir après de l'autre côté. Ne vous inquiétez pas, on va rester le temps qu'il faut pour aborder toutes les questions. Madame, allez-y.

Une citoyenne

J'aimerais soulever l'aspect philosophique de la question. En tant que grand-mère, il me tient à cœur les générations futures. J'aimerais donc soulever l'aspect philosophique de la question. Qu'est-ce que nous envisageons de laisser pour nos enfants ? Nous avons une grande responsabilité. Au nom de la vitesse, du profit, de la compétitivité, de toutes ces questions-là, va-t-on détruire un univers que nous avons et un environnement absolument fantastique, que nous avons la chance d'avoir dans le Var, particulièrement ?

(Applaudissements)

Avec justement, les vignobles et les paysages que les touristes du monde entier nous envient et qu'ils viennent visiter ? Donc, pour moi, cette LGV a un impact destructeur sur l'environnement. De quel droit avons-nous l'autorisation de détruire ce paysage pour nos enfants ?

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Autre question, là-bas. On retourne un peu là-bas.

Robert GREGAUD, membre d'Europe Ecologie-les Verts Sud Sainte-Baume/Parti Occitan

Bonsoir. Je voudrais d'abord vous féliciter pour la tenue de cette séance. Vous avez réussi à endormir les gens et à dégoûter un certain nombre de gens qui sont déjà partis, sans répondre clairement aux questions. Bravo, je vous félicite. Deuxièmement, j'ai l'impression depuis tout à l'heure d'être un étranger chez moi. C'est-à-dire que je ne comprends pas votre langue. Les questions sont claires. On vous pose des questions claires et vous délayez avec un vocabulaire très particulier. Vous mettez des heures à répondre, ce qui fait que les gens sont impatients de poser leur question sur ce qui leur tient à cœur. Je crois que vous avez beaucoup gagné de temps ce soir, je vous en félicite aussi.

Sur ce qui vous motive, sur les concepts que vous employez pour dire « c'est comme cela », « il nous faut être compétitifs » (j'ai entendu plein de choses), « il faut gagner », vous êtes-vous posé la question une fois de ce que veut la population de ce pays ? Leur avez-vous demandé, aux gens ? Ce qu'ils veulent, est-ce de gagner dix minutes, d'aller plus vite entre Nice et Marseille ou entre Nice et Paris ? Ils vous ont dit toute la soirée qu'ils veulent autre chose. Vous ne les entendez pas.

J'ai bien entendu les interventions de certaines personnes, y compris le conseil municipal de Signes. J'ai moi-même des amis qui ont participé à vos commissions depuis 2005. Ils ne veulent plus participer parce qu'ils ont été menés en bateau. On leur a dit « oui, oui, c'est intéressant,

nous allons en tenir compte, nous allons l'inscrire ». Bien sûr, que nous allons l'inscrire. Mais qu'est-ce qui en est ressorti au bout de cinq ans ? Rien, strictement rien.

Avec vos quatre projets, que demandez-vous à la population de ce territoire ? Vous lui dites : « voilà, on va vous couper un membre, nous allons vous concerter, nous allons discuter démocratiquement pour décider lequel nous allons couper ». Voilà. A aucun moment vous ne leur dites « y a-t-il une autre solution ? Est-ce qu'on peut vous mettre un médicament ou un cataplasme pour soigner sans couper un des membres ? » Voilà.

Et tout à l'heure, j'étais très content de voir mon territoire et là aussi, vous êtes vraiment très forts, car vous avez montré mon territoire, qui est le sud Sainte-Baume, c'est-à-dire la portion où de toute façon on ne peut pas faire autre chose que de faire une ligne nouvelle, c'est-à-dire entre Marseille et Toulon. Et j'ai vu tous les territoires qui étaient protégés. Merci de montrer les territoires qui sont protégés. Merci d'avoir montré l'appellation Bandol. Mais avez-vous montré par où va passer votre ligne ? J'ai vu un tracé – parce que là aussi, vous avez une partie de secret. Toujours. Vous avez une grande bande, et on ne veut pas dire à quelqu'un « ça passe chez toi » ou « ça va passer chez toi ». On dit « tu verras demain, peut-être que cela va passer à côté » etc.

Ce que je voudrais vous dire, c'est que les seuls dessins que j'ai vus, qui ne sont pas faits par RFF, et qui sont faits par des associations qui s'intéressent à ce problème-là, cela veut dire que les gens du Beausset, lorsqu'ils vont se lever le matin, ils vont voir une grande balafre qui va partir de l'ouest à l'est au travers des collines. Elle va passer (là, vous allez sûrement me le dire) sur l'appellation Bandol ou pas. Et l'appellation Bandol, c'est une appellation qui est un petit bijou. Cette ligne-là, même si vous passez à côté, vous lui porterez préjudice, à l'appellation Bandol.

A l'heure actuelle, qu'avons-nous à part l'agriculture ? Je veux dire, où sont les industries ? On se raccroche comme on peut en disant aux gens qui viennent « c'est beau, chez nous, ce n'est pas massacré ». Vous avez un beau vignoble. Et qu'est-ce que vous dites, vous ? Pour amener ces gens plus vite chez nous, on va détruire ce pourquoi ils viennent chez nous.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Excusez-moi, Monsieur, vous êtes intervenu tout à l'heure.

De la salle, hors micro

Le 21 janvier 2009 (*inaudible*) On s'aperçoit aujourd'hui que c'est la volonté d'un député-maire et d'un responsable du Département qui veut le passage à Toulon. Pourquoi ? Parce qu'il y a une discorde entre Monsieur LANFRANCHI, responsable du Conseil général, et Monsieur FALCO. Il faut arrêter de nous mener en bateau.

Alain DESSAGNE

Vous prendrez la parole après, Monsieur, je suis désolé. On va se diriger de ce côté-là.

Valentin GIES, Président de Toulon Avenir

Je voulais juste, premièrement, vous féliciter quand même de cette réunion parce que je n'aimerais pas être à votre place, sincèrement. Deuxièmement, je voudrais juste dire que nous, nous avons travaillé sur un projet alternatif qui a été proposé au dernier COTER. Nous aurons certainement l'occasion de ré-échanger et de retravailler dessus. Je voulais dire que nous avons

travaillé avec quelques soucis qui sont des enjeux tout à fait majeurs. Nous entendons parler, depuis un certain temps, du sillon permien. Nous, nous considérons que tout tracé qui passera par une nouvelle ligne dans le sillon permien est à bannir de manière ferme et définitive.

Ensuite, sur la gare à l'est, compte tenu des emprises, compte tenu du risque que cela fait peser sur les communes du Revest, sur la commune de La Valette, sur la commune de La Garde, sur la commune de La Crau, parce que la virgule, pour revenir vers Toulon, il va falloir la faire sur la Crau. Nous pensons également que ce scénario de gare à l'est n'est pas tenable. Nous avons parlé du Beausset, nous avons parlé du Castelet, nous avons parlé également de la gare à l'ouest. Nous en discuterons lors des Comités territoriaux. Mais pour rejoindre la gare de La Seyne-sur-Mer au sillon de Cuges-les-Pins, il faut tirer une verticale du nord au sud qui passe exactement sur le Beausset, le Castelet ou la Cadière d'Azur. Et cela, je pense qu'il va falloir très rapidement que les élus de ce secteur-là en prennent conscience, que RFF en prenne conscience et que tout le monde en prenne conscience. Parce que ce sera un massacre, comme dans le sillon permien. Et le tracé à l'ouest de Toulon, de la gare à l'ouest de Toulon, il est quasiment impossible pour cette raison.

Alors, vous allez me dire qu'il ne reste que la gare de Toulon-centre. Effectivement, c'est ce que nous défendons mais nous ne le défendons pas comme vous le défendez. Parce qu'il y a d'autres possibilités pour passer dans les tracés, notamment une possibilité qui passerait au dessus d'Evenos. Nous aurons l'occasion d'en discuter et il y a des solutions aujourd'hui qui existent. Nous avons un contre-projet, que nous présenterons d'ailleurs le 22 septembre prochain lors d'une conférence-débat à laquelle nous vous invitons tous qui aura lieu à la faculté de droit de Toulon. A 18 heures, le jeudi 22 septembre prochain, nous avons distribué des tracts, vous êtes tous invités. Nous présenterons ce contre-projet et nous souhaitons qu'un maximum d'associations puisse nous rejoindre dessus de façon à avoir du poids.

Ainsi, nous verrons si la concertation qui est promise par RFF sera suivie d'effet. Nous verrons si les propositions des associations, quand on propose – nous avons essayé de trouver un tracé qui n'ait pas d'impact viticole, qui ait un impact humain extrêmement faible et qui n'ait pas d'impact sur les cultures, quelles qu'elles soient, pas que les vignes. Nous avons le sentiment d'avoir un tracé qui répond aux contraintes de RFF, qui répond à ses critères environnementaux. On vous propose d'en débattre, on vous propose de le regarder. Si vous en êtes d'accord, nous nous allierons et nous verrons si RFF respecte les opinions des associations, s'il y a un échange possible et une réelle modification du projet. Nous sommes à un carrefour, à la croisée des chemins, nous allons voir si la concertation est une chose réelle ou une chose virtuelle. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Merci, Monsieur. Il est dix heures moins le quart. Nous nous étions fixé comme dernière limite de nous arrêter à dix heures. Je vous propose éventuellement de prendre deux dernières questions. Après, il y a d'autres choses, il y a d'autres façons de s'exprimer. Nous y reviendrons dans le petit mot de conclusion. Peut-être, deux dernières questions. Monsieur, allez-y.

Jean-Marie LOUPOT, Association des usagers de la gare Les Arcs-Draguignan

Nous sommes « concernés », si je puis dire, par ce que vous appelez les lignes panachées. Moi, je ne vais pas vous parler d'argent, comme je n'y comprends rien. C'est normal, par rapport à vos compétences, Messieurs. Je voudrais que vous m'expliquez comment on construit – et je dis bien comment vous allez pouvoir faire cheminer une ligne nouvelle parallèlement aux lignes anciennes

sans perturber le trafic, je ne sais pas si c'est pendant un an ou si c'est pendant deux ans. Je vous pose cette question : comment pouvez-vous bâtir de nouvelles lignes à côté des lignes existantes sans porter atteinte au trafic actuel, qui est déjà surchargé et qui est déjà insuffisant ? Voilà ma question.

Alain DESSAGNE

Une dernière question ? Et on répond en bloc, et on conclut. Allez-y. Là-haut, Monsieur.

Une conseillère générale

Bonjour à tous, merci de me donner la parole. Je suis élue. Je suis conseillère générale sur le canton de Cuers et je suis aussi adjointe au maire de Cuers. Nous avons effectivement, pour reprendre les termes, été consultés. Les élus ont été consultés. Mais c'était une toute petite consultation, vraiment toute petite consultation. J'ai été vraiment très, très déçue. J'ai entendu des choses horribles, des choses du style « le vignoble, ici, de toute façon, c'est moribond, il va falloir trouver d'autres solutions ». J'ai entendu aussi que Monsieur le maire de Nice ne financerait pas si on n'allait pas vite. Parce que moi, évidemment, j'ai dit qu'il était quand même prévu, entre Toulon et Le Muy, de ne pas aller vite et de respecter. Donc, là aussi, j'ai été très déçue.

Par contre, je tiens quand même à signaler que nous ne voulons déjà pas ressembler aux Alpes-Maritimes, encore moins aux Bouches-du-Rhône. Nous voulons garder notre qualité de vie, ici, dans le Var. Et il faut quand même – si Monsieur ESTROSI ne donne pas son chèque si on ne passe pas le département rapidement, peut-être que certaines grandes agglomérations voire collectivités ne donneront pas le leur non plus. Voilà.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Merci. Jean-Michel CHERRIER, un petit mot sur les travaux sous le trafic.

Monsieur LOUPOT

Je voudrais dire une chose. Il ne s'agit pas du tout de revendiquer la ligne directe. Pour vous éviter de glisser, Monsieur, car il ne serait pas brillant de votre part de me dire « voilà enfin quelqu'un de d'accord pour une ligne directe ». Ce n'est pas cela que je veux dire. C'est que votre solution de panachage, je me demande si elle est même réalisable, et si ce n'est pas simplement un artifice de concertation. Voilà le sens de ma question.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE

Voilà, on répond à cette question et on conclut.

Jean-Michel CHERRIER

Je n'avais pas la moindre intention de prendre de travers cette question. Je vais y répondre directement. Ce n'est pas toujours très facile, de faire des travaux dans le cadre des voies déjà existantes, mais cela existe. On le fait à peu près partout aujourd'hui. Il y a des gros travaux, aujourd'hui, sur des troisièmes voies, qui se font un peu de partout avec des voies exploitées à

côté. Il y a des contraintes. Il y a des moments où il faut, effectivement, prévoir des arrêts de circulation. Cela ne se fait pas tout seul. Mais aujourd'hui, cela se gère dans le cadre des aménagements de travaux de troisième voie sur le réseau.

Monsieur LOUPOT

Dans le cas d'Antibes...

Jean-Michel CHERRIER

Oui, bien sûr, évidemment, il y a des perturbations.

Alain DESSAGNE

Je crois que vous ne pouvez pas répondre à toutes les questions ce soir. Nous avons essayé, je pense, de passer au moins une vingtaine de questions, et peut-être plus ce soir. C'est déjà un premier pas. Vous pouvez, en sortant, poser des questions sur un petit document qui est mis à la sortie. Vous avez une urne où vous pouvez déposer votre nom et votre question et il y sera répondu. Vous pouvez prendre une enveloppe T et mettre le bulletin dans l'enveloppe T et l'envoyer de chez vous, si vous voulez avoir le temps d'y réfléchir. On y répondra personnellement, aux questions. Vous pouvez également vous inscrire dans les groupes de travail géographiques. Vous pourrez laisser votre inscription à l'entrée de la même façon. Je vous invite également à aller sur le site où tous les documents présentés ce soir et les autres documents dont parlait Jean-Michel CHERRIER sont en libre disposition et en téléchargement. Vous avez également un registre, qui a été mis à l'entrée. Vous pouvez y inscrire vos remarques si vous le souhaitez, en partant.

Un petit détail pratique : ceux qui sont pris un ticket de parking au casino, vous pouvez aller à la réception pour valider votre ticket, et ce sera gratuit pour sortir. Pour ceux qui ont un ticket de parking du casino, je le répète, allez donc à la réception. Par ailleurs, on m'a informé qu'il manquait des dossiers d'information, on en a rapporté pendant la réunion et ils sont à la disposition en sortant de tous ceux qui voudront en prendre.

Merci à tous et bonsoir.

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