

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

LA CRAU, 12 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 20/10/2016

LES ETUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



SOMMAIRE

PRESENTATION DES PARTICIPANTS	3
PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	7
ECHANGES AVEC LA SALLE	14

La réunion s'ouvre à 18 heures 48.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, Assistant auprès du maître d'ouvrage, pour la concertation (Nicaya Conseil).

PRESENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous allons commencer cette réunion de concertation publique relative au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, concernant les variantes de tracés et de positions de gares qui sont prévus pour la Priorité 1.

Je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous sommes mandatés par SNCF Réseau, qui est maître d'ouvrage du projet, pour assurer la conduite de la concertation, et en particulier animer les différentes réunions publiques, notamment celle de ce soir à laquelle vous avez été conviés.

Il s'agit de la première réunion publique dite « d'ouverture » qui se tient dans le Var, après deux premières réunions qui se sont tenues, l'une pour les Alpes-Maritimes, et l'autre pour les Bouches-du-Rhône. La concertation qui s'engage porte principalement sur les variantes de tracés et de positions de gares des aménagements de la Priorité 1 du projet. Cela va vous être présenté et rappelé par Jean-Michel CHERRIER, en charge du projet au sein de SNCF Réseau.

Cette première réunion sera suivie d'autres réunions - puisqu'elle s'appelle « réunion d'ouverture » -, qui vont avoir lieu jusqu'au mois de décembre, et qui vont concerner trois réunions spécifiques sur les gares nouvelles, quatre réunions thématiques sur la prise en compte de l'environnement et du développement durable dans le projet, toujours pour les aménagements de la Priorité 1, et également des réunions locales qui ont été demandées à l'initiative des élus. Au total, ce sont 21 réunions qui sont aujourd'hui programmées, concernant la concertation sur le projet.

Pour l'ordre du jour et le déroulement de la réunion de ce soir, il est prévu une première partie introductive, et je vais rapidement passer la parole à M. le maire de La Crau pour un mot d'accueil. Ensuite, Monsieur le garant de la concertation interviendra pour vous donner son point de vue sur la démarche et sur la réunion de ce soir en particulier. Monsieur Jean-Michel CHERRIER, en charge du projet, présentera pendant une vingtaine de minutes les principaux éléments du projet et les aménagements de la Priorité 1. Il évoquera également les suites qui seront données à la concertation. Ensuite, nous aurons une intervention du représentant du Conseil régional. Et puis, nous aurons un temps d'échanges. Je vous demanderai d'attendre le temps des échanges pour vos interventions. Une petite séquence, qui va durer une petite demi-heure, est consacrée à la présentation de l'ensemble des intervenants.

Je vais donc vous présenter les différents intervenants qui sont à la tribune :

- Jean-Michel CHERRIER, directeur territorial adjoint pour SNCF Réseau en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et responsable de la mission Ligne Nouvelle ;
- Nicolas GUYOT, directeur des études pour la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- Nicolas ALLA, correspondant territorial pour le Var, que certains d'entre vous connaissent et ont eu à rencontrer. Il sera également présent lors des permanences qui sont organisées localement dans les mairies pour pouvoir recevoir individuellement ceux et celles qui sont concernés par le projet, et qui souhaitent avoir des échanges plus individualisés et personnalisés.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Monsieur Christian SIMON, maire de La Crau, vice-président de Toulon Provence Méditerranée, et conseiller régional, qui nous accueille ce soir.

Christian SIMON, Maire de La Crau

Bonsoir, Messieurs et Mesdames.

Mesdames et Messieurs les élus, puisqu'il y en a un certain nombre... J'ai vu le Maire de Cuers (mais je ne sais pas s'il y a d'autres maires présents ce soir), la Chambre de commerce qui est représentée ici par Monsieur VERDINO, et je crois que j'ai aperçu, par-ci, par-là, des élus d'autres communes. Monsieur le Président de la Caisse locale du Crédit Agricole, merci d'être présent. Tout d'abord, je suis heureux de vous accueillir aussi nombreux. Souvent, lorsque l'on aborde ces sujets, cela crée des climats passionnés, puisque c'est une difficile contrainte de créer de nouveaux aménagements, notamment ferroviaires. J'avais suivi précédemment la ligne LGV. Sur ma commune, nous avons eu une autre difficulté qui était le renouvellement de la ligne Hyères-La Pauline. Je m'excuse pour ceux qui n'habitent pas la commune, mais il faut que je m'adresse quand même à mes concitoyens, sur ma commune. La Crau est touchée dans le sens où dans la Priorité 1, un croisement de voies doit se faire au niveau de La Pauline et il est sur la commune de La Crau. Alors, j'avais pris attache auprès de Monsieur ALLA qui est le correspondant de SNCF Réseau pour le département, et nous avons déjà rencontré les propriétaires qui sont concernés. Je les ai reçus en Mairie, parce que je ne voulais pas qu'ils apprennent par le journal l'impact qu'ils pourraient avoir sur leurs propriétés.

Il est vrai qu'il est difficile de concilier, dans le sens où, en plus, j'ai des responsabilités, que j'avais à Toulon Provence Méditerranée et que j'ai maintenant au Conseil régional, qui sont la défense de l'agriculture. C'est vrai que c'est aussi un difficile débat, parce qu'à partir du moment où l'on crée des lignes ferroviaires, eh bien, on touche à des territoires, qui peuvent être urbains ou agricoles. Je suis assez pointilleux sur ces sujets donc, et c'est vrai que je suis assez regardant. Mais vous le savez tous, et vous le remarquez, notamment sur l'aire toulonnaise, sans transport ferroviaire, il est difficile de circuler aujourd'hui. C'est une nécessité dans le cadre du développement économique et le bien vivre dans les villes.

Voilà ce que je voulais vous dire. Je ne suis pas l'organisateur, je tiens à vous le dire toute de suite. C'est SNCF Réseau. Il a été demandé à la commune de La Crau de prêter la salle gratuitement. Mon Conseil municipal vous l'a fait volontiers, parce qu'il faut qu'il y ait un débat, il faut que les gens sachent ce qui va se passer sur nos territoires. Nous sommes heureux, ville de La Crau, d'avoir pu participer à la possibilité de débattre.

Merci à vous toutes et à vous tous, et bonne soirée.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Monsieur Philippe QUEVREMONT, qui est le garant de cette concertation, nommé par la Commission nationale du débat public.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Bonjour à tous. Je suis indépendant, puisque je suis nommé par une autorité nationale, qui est elle-même une autorité nationale indépendante. Mon rôle se définit en quelques mots : je dois veiller à l'information et à la participation du public.

Dans cette phase de concertation, dont la réunion de ce soir fait partie, c'est la participation du public qui est une priorité. Cela a été clairement dit dans le Comité de pilotage réuni par le Préfet, auquel le Président du Conseil régional participait. Cette priorité a été reconnue, d'où le déroulement qui a été choisi pour réduire la partie d'exposé, pour que vous ayez le plus de temps possible pour échanger.

Je précise que la parole des élus est aussi la bienvenue pendant cette partie, puisqu'ils ont des responsabilités en matière d'aménagement du territoire, en matière de finances publiques, qu'ils doivent exercer une fois que la concertation sera terminée. Dans cette concertation et cette participation du public, ma recommandation est que chacun respecte un temps de parole relativement limité. Une minute pour poser une question, l'expérience prouve que cela marche, trois minutes pour faire part d'un point de vue, sauf développement exceptionnel, l'expérience prouve que cela marche. Vous êtes nombreux, et vous serez certainement nombreux à vouloir vous exprimer ce soir.

Dernier point, j'applique à moi-même les recommandations de brièveté, donc ce sera mon dernier point.

Le maître d'ouvrage présente dans cette concertation, cela a été dit, des projets de tracés. On lui demande de faire un projet, il y a plusieurs tracés possibles. Même ici, à La Crau, il y a deux tracés possibles dans le dossier. Il faut que chacun puisse s'exprimer sur ces points, dont la réalisation peut commencer par une enquête publique dans le planning annoncé (2018). De mon point de vue, vous pouvez aussi poser des questions sur ce qu'il est convenu d'appeler la Priorité 2. Monsieur CHERRIER va vous la présenter. Il s'agit de ce qui viendrait après, puisque le département du Var est surtout concerné « en termes de territoire » par la Priorité 2. Il y a des

questions auxquelles ils peuvent répondre, d'autres auxquelles ils ont du mal à répondre, mais vous, vous pouvez poser ces questions.

Merci de votre attention. En ce qui me concerne, je n'ai pas *a priori* un rôle actif dans cette réunion, mais je peux intervenir si nécessaire et en particulier pour que chacun dans la salle ou à la tribune présente ses arguments. Je parlais tout à l'heure d'enquête publique. Dans une enquête publique, le public, quelle que soit son opinion, essaie de convaincre une commission d'enquête publique du bien-fondé de son point de vue. C'est donc une bonne occasion pour roder vos arguments et essayer de vous convaincre, les uns et les autres.

Très bonne réunion.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Un point liminaire avant l'intervention de Monsieur CHERRIER relatif à la prise de photos. Dans le cadre de la conduite de cette concertation, un *reporting* de l'ensemble des échanges sera réalisé, et également un certain nombre de prises de vue. Est-ce qu'il y a dans la salle des personnes qui ne souhaitent pas être prises en photo ? Auquel cas, je vous propose de lever la main de manière à ce que le photographe qui est ici présent puisse vous identifier et éviter de vous mettre dans le champ des prises de vue qu'il réalisera au cours de la réunion. Il n'y a pas de problème. Je rappellerai cela au début des échanges. Je vous remercie pour votre attention.

Stéphane SAINT-PIERRE invite Monsieur Jean-Michel CHERRIER à rejoindre le pupitre.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Mesdames et Messieurs, bonjour.

Je vais vous faire une présentation du projet et faire un petit point historique, puisque c'est un projet qui existe depuis assez longtemps, avec un débat public qui s'était tenu en 2005 sur l'opportunité d'une ligne à grande vitesse, la LGV PACA. Ce débat public s'est tenu en 2005. À la suite de ce débat public, les positions de passage, soit par la Côte d'Azur, le long de l'autoroute A8, soit par les Métropoles du Sud, n'avaient pas été décidées. Une commission, un secrétariat permanent, a été mise en place en 2009 et une décision de passage par les Métropoles du Sud a été prise en 2009. Nous sommes toujours dans les études préalables à l'enquête d'utilité publique, après avoir pris la décision des Métropoles du Sud et après avoir présenté en 2011 à la concertation publique les différents fuseaux de passage, et les différentes fonctionnalités et positions de gare du projet. Nous avons travaillé à la mise en place d'une zone de passage préférentielle, dans laquelle nous avons par la suite établi un certain nombre de tracés qui sont présentés aujourd'hui à la concertation.

Pendant ce laps de temps, la Commission Mobilité 21, qui s'est tenue en 2012 et en 2013, avec une décision du Gouvernement, a retenu la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur dans son ensemble, mais avec une réalisation phasée. Le principe de la Commission Mobilité 21 était de hiérarchiser les projets nationaux. Il y avait tout un ensemble de projets, et non pas spécifiquement ferroviaires, mais routiers, fluviaux, qui étaient considérés par le Gouvernement comme prioritaires, avec trois grandes hypothèses de temps :

- la réalisation de projets prioritaires de Priorité 1 pour 2030 ;
- la réalisation de projets de Priorité 2, entre 2030 et 2050 ;
- la réalisation de projets après 2050.

L'ensemble du projet a été prévu dans ce laps de temps, mais j'y reviendrai un peu plus par la suite avec la diapositive suivante.

Nous sommes donc dans un temps de concertation publique sur les différents tracés pour nous permettre de faire un choix sur ces tracés, et de préparer un dossier d'enquête d'utilité publique. Cette période se conclura par des réunions de synthèse où le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, présentera ce qu'il aura entendu de l'ensemble des réunions de concertation qui ont lieu en ce moment, et proposera au Comité du pilotage cette synthèse, puis à une approbation ministérielle, et si décision ministérielle il y a, la continuité du projet sur les tracés qui auront été retenus pour les études d'approfondissement et la constitution du dossier d'enquête publique.

Cela amène à peu près à la réalisation d'une enquête d'utilité publique autour de 2019. Une enquête d'utilité publique, sur un tel projet, est à peu près dans un laps de temps compris entre 12 et 18 mois. Cela permet potentiellement d'obtenir une déclaration d'utilité publique aux alentours de fin 2019. Dans ces conditions, on peut envisager un début des travaux sur les aménagements de Priorité 1 à partir de 2022, et une fin de travaux pour 2030.

Voilà le cadre général dans lequel le projet s'inscrit aujourd'hui, dans son planning général. Alors, la réalisation de la première étape du projet est donc prévue avant 2030. Ce point est important sur les sections, qui concernent particulièrement le Var. Ce qui a été retenu en Priorité, ce qui a été engagé au niveau des études du maître d'ouvrage, c'est la réalisation des études de tracés, d'une part sur la désaturation du nœud ferroviaire marseillais, et d'autre part sur la désaturation du nœud ferroviaire niçois.

À l'intérieur de cela, nous allons vous présenter des aménagements qui sont des aménagements contributifs à la circulation des TER sur la Région. La Priorité 2 est constituée des sections de lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon, et entre Est Var et la ligne Cannes-Grasse, qui sont prévues après 2030, entre 2030 et 2050. La section complémentaire qui est celle du sillon permien entre Toulon et Est-Var est prévue en réalisation après 2050.

Pour la Région, aujourd'hui, nous avons un constat des difficultés de circulation. Vous les connaissez. Un temps assez important aujourd'hui est perdu dans les embouteillages. Vous en voyez certaines valeurs ramenées ici : malgré l'ensemble des investissements prévus au niveau de la Région sur les transports en commun et routier qui sont des investissements importants (plus de 5 milliards d'euros), nous aurons malgré tout la vision d'une dégradation des conditions de circulation attendue dans les années futures. Nous avons une augmentation de la population et aussi une augmentation significative des déplacements. Nous voyons que le temps perdu dans les embouteillages sera croissant.

De plus, nous avons une gestion des circulations ferroviaires qui est complexe et que la plupart d'entre vous connaissent. Nous avons une ligne historique unique entre Marseille, Toulon et Nice. C'est une configuration particulière qui n'existe pas ailleurs. Nous avons le plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France, et sur cette ligne historique, nous n'avons aucune possibilité de réaliser des déviations, puisque quand nous avons une panne sur la ligne, quelles qu'en soient les raisons d'ailleurs, nous sommes obligés d'attendre. Toutes les circulations, qu'elles soient fret, passagers, rapide, omnibus, semi-directes, passent par la même ligne, ce qui concentre les trafics et complexifie la gestion.

Par ailleurs, c'est le cas de Marseille et c'est le cas de Nice, nous avons à Marseille une gare qui est saturée : on ne peut pas faire rentrer plus de trains dans la gare de Marseille en heure de pointe. C'est le point d'entrée de la région. À partir du moment où l'on ne peut pas faire rentrer plus de trains sur Marseille Saint-Charles, on a du mal à ajouter des trains sur la ligne. Et on a un réseau saturé côté niçois sur toute la partie azurée.

Avec l'augmentation du nombre de passagers connue aujourd'hui et ressentie, avec cette ligne unique, on n'a pas la possibilité d'amélioration significative du système de transport à long terme. Cette nouvelle infrastructure permet de doubler la ligne historique existante, et va permettre de doubler les trafics du quotidien, les liaisons TER, et notamment sur la métropole toulonnaise. Cela permettra à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités de fiabiliser les circulations, de régler un certain nombre de difficultés sur les retards et de ne pas bloquer la ligne pour un incident. On agit directement sur la voiture. On est sur la logique de report modal. On vise directement l'usage de la voiture et l'augmentation du passager reporté. Nous souhaitons pouvoir le capter par l'offre ferroviaire avec l'augmentation des trains. Et puis, évidemment, à terme, lorsque nous avons la Priorité 1, puis la Priorité 2, nous espérons avoir des temps de transport dans la région qui soient réduits. Aujourd'hui, c'est 2 heures 40 entre Marseille et Nice. En Priorité 1, on ne gagne pas beaucoup de temps, on a un doublement des trafics du quotidien, c'est l'objectif de la Priorité 1. Quand nous aurons réalisé la Priorité 2, on pourra aller un peu plus vite sur les sections, ce qui permettra de réaliser des temps aux alentours de 1 heure 40 pour faire une liaison entre Marseille et Nice.

Vous avez devant vous les services qui sont aujourd'hui apportés, la situation actuelle du réseau dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var. Et vous avez sur la diapositive suivante les services qui seront apportés avec la Priorité 1. Alors, nous allons faire jouer les diapositives de manière à ce que vous puissiez percevoir l'augmentation des transports du quotidien. Et puis nous aurons par la suite encore une augmentation du nombre de circulations lorsque la Priorité 2 sera réalisée. Nous avons un petit focus sur la situation actuelle dans le Var sur la liaison Aubagne-Est Var, que vous pouvez effectivement voir avec la réalisation de la Priorité 1, puis la réalisation de la Priorité 2 avec l'apparition du segment de ligne entre Aubagne et Toulon. Nous n'avons pas représenté Est Var-Nice, puisque cela fait partie de la seconde partie du système.

Sur la présentation à venir des différentes propositions de tracés du maître d'ouvrage et des élus, nous avons eu une démarche d'études en Priorité 1, de recherche des tracés, qui a été conduite dans le cadre d'une conception technico-environnementale. Nous avons essayé de prendre en compte les logiques d'environnement et de développement durable, avec les logiques d'évitement, de réduction et de compensation. Évidemment, nous avons pris en compte les principes de localisation des gares, sur des logiques d'intermodalité, avec l'interface avec les voies existantes, et puis avec comme objectif, la mise en place d'un système ferroviaire performant, en lien avec les réseaux de transport et calé dans la zone de passage préférentielle qui était l'objet des précédentes concertations.

L'ensemble des démarches que vous connaissez sur la partie évitement, ont été l'éloignement des habitats, la préservation des espaces naturels et des ressources en haut, et puis, une logique de non-aggravation des risques d'une manière générale, avec des principes de compensation sur l'optimisation des tracés. C'est le travail continu en entonnoir qui nous permet d'optimiser les zones de passage d'un tracé, de réduction des incidences, et de compensation des impacts

lorsque, *in fine*, on passe à un endroit donné. On agit évidemment sur les logiques de bruit, et la prise en compte de tous les éléments socio-économiques.

Sur le département des Bouches-du-Rhône, vous avez pu récupérer le dossier à l'entrée. Je pense que certains d'entre vous l'avaient déjà vu sur le site Internet. Pour certains d'entre vous aussi, vous avez récupéré le dossier sur clé USB. Le dossier est constitué de plusieurs livrets : le livret 4 représente les tracés qui ont été étudiés par le maître d'ouvrage, et le livret 5 qui est en toute fin du dossier, représente les propositions qui ont été faites dans la période précédente de concertation avec les élus, puisque nous avons validé, avec la gouvernance du projet au dernier Comité de pilotage, le principe d'une concertation en trois étapes :

- une première étape, qui avait permis de faire une information et de réunir des ateliers avec le monde associatif et le monde socioéconomique ;
- une seconde étape, qui était une étape de rencontre des élus sur la base de ce dossier et de ces tracés pour échanger avec eux ;
- une troisième étape, qui a démarré la semaine dernière, de réunions publiques sur le territoire, dont vous faites partie aujourd'hui.

Sur Marseille, nous avons une présentation de trois zones principales :

- Une zone qui concerne les entrées nord sur Marseille. Vous voyez que sur ces entrées nord, on propose deux variantes de tracé, pour arriver sur le secteur centre de Marseille, où ces deux variantes de tracé vont venir rechercher deux positions de gare. Alors, c'est un peu fin, mais vous avez les éléments dans le dossier, et vous pouvez le voir un peu plus précisément. Vous avez une gare longitudinale au plan de voie actuel, et une gare un peu plus transversale.
- En sortie de gare, sur cette zone qui est passée en sous-terrain, on arrive en surface par trois tracés différents, par trois variantes différentes, dans la vallée de l'Huveaune.
- Dans la vallée de l'Huveaune, nous avons la réalisation d'une quatrième voie jusqu'à Aubagne, avec dans le cadre des concertations avec les élus, une demande de mettre à la concertation un passage en tunnel.

Sur les Alpes-Maritimes, nous avons la réalisation, encore une fois, de focus de trois secteurs :

- La partie ouest, qui concerne la ligne de Cannes-Grasse, l'arrivée sur la ligne classique à Cannes, et la remontée sur la ligne Cannes-Grasse qui est aujourd'hui une ligne unique et qui sera doublée par le projet, avec un doublement jusqu'à Mouans-Sartoux.
- Ensuite, un décrochage pour aller rechercher la réalisation d'une section de ligne nouvelle, par deux propositions de bifurcation, où l'on part en tunnel de cette zone pratiquement jusqu'à Nice ou au moins jusqu'à Saint-Laurent-du-Var, avec assez peu d'émergences en surface du fait du relief qui est assez perturbé sur cette zone.
- Trois positions de gare ont été proposées à la concertation, deux qui ont été étudiées par le maître d'ouvrage, la gare des Bréguières qui est le plus à l'ouest, la gare des Fuguiet qui est un peu plus centrale, et une troisième gare qui a été proposée dans le cadre de la

concertation avec les élus qui est la gare des Bouillides un peu plus au nord. Dans cette concertation, le principe de la réalisation d'une gare TGV TER à Cannes a été demandé par les élus, est présent dans le dossier et fera l'objet de la concertation.

Sur le Var, nous avons une seule zone de réalisation de projet, qui est la réalisation – Monsieur le Maire de la Crau l'a évoquée – d'une bifurcation. Il s'agit aujourd'hui d'une bifurcation dite « à plat » (les trains se croisent à plat). Il s'agit, pour pouvoir gérer l'augmentation du nombre de TER de réaliser un passage « dénivelé », c'est-à-dire un croisement de voies, soit par dessus, soit par dessous. Nous y reviendrons par la suite, parce que j'imagine qu'il y aura des questions sur cette zone. Nous proposons deux variantes :

- la variante 1, qui vise à rester au plus près de la voie de Hyères existante,
- la variante 2, qui est un projet un peu plus au nord.

Vous voyez sur la diapositive suivante ce qui pourrait être un schéma de principe d'un passage de la ligne de Hyères sous la ligne principale. Dans ce cas-là, on surélève la ligne Marseille-Vintimille et on fait passer les raccordements de la ligne de Hyères sous cette même ligne existante.

Cette diapositive vous montre l'ensemble des deux variantes, avec des impacts qui sont différents :

- la variante 1 a des impacts sur des maisons individuelles,
- la variante 2, plus au nord, évite le bâti et forcément qui est plus dans la consommation d'espaces agricoles.

Ces variantes sont différenciées financièrement. Le niveau de réalisation du projet est important.

J'imagine qu'il y aura beaucoup de questions, donc Nicolas ALLA et moi-même, nous reviendrons sur ces ensembles, mais vous avez une vue générale de ces différents tracés qui sont soumis à la concertation.

Le dispositif de concertation publique apparaît sous vos yeux. Vous y retrouvez l'ensemble des réunions qui sont programmées sur le site Internet. Vous avez le principe de trois réunions d'ouverture dont celle-là fait partie. Nous aurons un ensemble de réunions publiques locales qui sont souhaitées ou demandées par les élus. Nous avons trois réunions publiques qui concernent les gares, et nous avons ensuite des réunions de synthèse où SNCF Réseau présentera la synthèse des discussions et des avis qui auront été recueillis pendant cette phase de concertation. SNCF Réseau intervient dans deux cadres réglementaires un peu différents :

- la concertation volontaire qui s'inscrit dans le cadre du Code de l'environnement. C'est le projet dans son ensemble.
- une concertation au niveau du Code de l'urbanisme, qui est la concertation spécifique sur les gares. Voilà pourquoi il y a des réunions spécifiques « gares », une pour Marseille, une pour Nice Aéroport, et une pour la gare de Sophia-Antipolis.

Ce dispositif de concertation est aussi prévu avec des permanences. Le principe des permanences est de pour recevoir des personnes dans le cadre de discussions bilatérales avec le maître d'ouvrage, notamment pour des précisions sur les zones de passage. Ce ne sont pas des

réunions où l'on discute en général du projet, puisque c'est plutôt dans les réunions publiques que l'on en débat, mais on essaie de regarder un peu plus les impacts qui essaient de concerner les personnes qui souhaiteraient obtenir des détails un peu plus précis, détails que nous ne pouvons pas apporter dans le cadre d'une réunion publique à tout un chacun.

Ce dispositif de concertation a fait l'objet d'annonces presse, d'un dispositif média le plus large possible, avec des spots radio, des reportages, notamment sur France Bleu, sur les précédentes réunions. C'est un ensemble de communications sur le projet qui est assez dense. Le public a évidemment aussi la possibilité dans le cadre de cette concertation de donner son avis sur le site Internet. Nous distribuerons un ensemble de cartes T au cours de la concertation pour que les gens puissent s'exprimer par écrit et donner leur avis sur le projet. Et puis, évidemment, vous retrouvez le dossier support de la concertation, des expositions avec les bannières que vous avez ici, et des registres qui sont à votre disposition dans les communes et sur les lieux de réunion où vous pouvez également donner votre avis.

Je vous remercie.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur CHERRIER, merci. Avant de passer à la phase d'échanges, je vais proposer à Madame ROUBEUF, qui est ici en tant que conseillère régionale, vice-Présidente de la Commission Transports, et également adjointe à la mairie de Saint-Raphaël et élue au Conseil communautaire à la CAVEM (Communauté d'Agglomération Var Est Méditerranée) de nous dire quelques mots en tant que représentante de la Région. Merci.

Catherine ROUBEUF, conseiller régional, vice-présidente de la Commission Transports, Infrastructures, Aménagement du territoire et Ports

Merci. Bonjour à tous et bonjour à tous mes collègues et élus. Merci Christian, de nous recevoir chez toi, et merci, messieurs, pour cette présentation.

Une des priorités de notre président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Christian ESTROSI, est d'assurer une desserte quotidienne de qualité avec nos TER, afin de répondre aux besoins des usagers, des voyageurs, mais aussi de soutenir le développement économique de nos entreprises régionales, de notre région, et également de préserver la qualité de vie de notre région. Comme il a été dit tout à l'heure, la ligne actuelle est très ancienne, puisqu'elle date de 1860. Elle ne permet plus de répondre aux besoins de nos usagers et de nos entreprises. La Région, avec la nouvelle majorité, a choisi de soutenir le projet, et de relancer ce projet en augmentant la participation de la Région, qui est passée de 1,5 à 5 millions d'euros.

Je voudrais simplement dire que la Région soutient activement ce projet. Elle le soutient de façon très dynamique et très proche, mais en aucun cas la Région ne peut choisir le tracé. Nous sommes cofinanceurs, nous ne choisirons pas le tracé. Le tracé sera choisi par SNCF Réseau sur la base des consultations qui ont lieu aujourd'hui.

Messieurs, je vous remercie pour ces consultations, pour votre travail, et j'espère que vous aurez des participations de nos concitoyens, de toutes les personnes intéressées par ce réseau, par ce nouveau tracé, et que nous pourrons le développer ensemble. Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous avons terminé la première séquence. Merci pour les différentes interventions et présentations. Nous allons donc passer à la deuxième partie qui concerne les échanges.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Sur ces échanges, je vais donner quelques règles que je vous propose d'adopter pour qu'ils soient fructueux, et pour que chacun et chacune puissent s'exprimer. Tout d'abord, les points de vue peuvent être contrastés, différents, voire divergents. Je vous demanderai d'avoir du respect pour les interventions des uns et des autres, pour les réponses qui seront apportées par le maître d'ouvrage quand il y aura des questions, d'être à l'écoute des arguments, des points de vue, qui vont être exprimés, de pouvoir les prendre en considération, d'être bienveillants entre participants ou avec le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, qui va apporter des éléments de réponse.

Un élément important : pour assurer la prise en compte de l'ensemble des points de vue, nous allons vous proposer des micros pour que vous puissiez vous exprimer, de manière à ce que les échanges puissent être enregistrés et retranscrits de manière intégrale, à l'issue des réunions, et versés au bilan de la concertation. Il y a deux hôtesse à qui je donnerai des consignes pour vous passer les micros, qui sont au milieu de la salle, ici. C'est moi qui distribuerai la parole au fil des échanges. Je vous demanderai donc de bien vouloir lever la main. Au début, il y aura forcément un premier, et un second, et un troisième. Tout le monde ne peut pas parler en même temps. Nous prendrons le temps de récolter toutes les questions que vous souhaitez formuler. Donc, sollicitez la prise de parole et attendez que nous vous donnions le micro. Rendez le micro une fois que vous avez posé votre question ou formulé votre avis.

Monsieur le garant l'a évoqué tout à l'heure, vous êtes un peu plus de 300 personnes ici. Si nous voulons permettre à la plupart de ceux qui le souhaitent de s'exprimer, essayez de parler de manière concise et d'avoir un temps d'expression qui soit court, précis. Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, tâchera de vous répondre. J'ai dit l'essentiel.

Je vous propose que nous passions maintenant à la phase de questions, de réponses lorsqu'il y en a, ou de formulation des avis que vous souhaitez. Qui souhaite commencer ? Je vous demanderai à chaque fois de vous présenter en deux mots et de formuler votre question de manière concise. Merci.

Maurice CONIL, Président du CIL Abel Gance

J'aurai deux questions à vous poser. Ma première question : est-ce que les TER continueront à s'arrêter aux Arcs ou continueront-ils jusqu'à Nice ? Ma deuxième question : est-ce que les nouvelles voies serviront à la LGV ? Merci.

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Merci, monsieur. Je vais demander à Nicolas ALLA de vous répondre sur les deux questions.

Nicolas ALLA, Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Sur l'usage des TER jusqu'aux Arcs, bien évidemment, les TER continuent à les desservir. Il faut voir les différents horizons du projet. À un horizon proche, nous avons une desserte qui est aujourd'hui de 1 TER/heure. À l'horizon final du projet, après la Priorité 2, vous savez que dans la zone des Arcs, le phénomène majeur, c'est la création d'une gare nouvelle située au Muy, avec un pôle d'échanges et d'une offre complète. Oui, l'offre est maintenue et ne cesse d'être développée, d'une situation actuelle qui, dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, c'est-à-dire dans une période 2015-2020, va permettre d'arriver à des dessertes cadencées qui traversent Toulon, donc un premier enrichissement. À l'horizon Priorité 2, avec le pôle d'échanges du Muy, il y a un véritable saut de fréquentation et d'offre, avec toujours ce principe multimodal. On parle TER, mais dans toutes les grandes gares, il y a une offre complète de transport qui vient s'y greffer.

Qu'elle était la deuxième partie de question, excusez-moi ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Est-ce que les nouvelles voies seront empruntées par la LGV ? J'imagine que vous voulez dire le TGV. C'est peut-être cela, le sens de la question.

Nicolas ALLA, Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Oui, c'est bien un principe de voie nouvelle, c'est-à-dire que c'est une seconde infrastructure, avec un principe d'utilisation par tous les trains, avec bien sûr un classement entre trains lents et trains rapides pour ne pas qu'ils se gênent. Mais entre Marseille et Toulon, sur les branches nouvelles, il est bien prévu des circulations de TER, dit TER rapides. C'est bien le principe de deux lignes avec toutes les fonctionnalités. Et dans les gares, c'est équivalent. On ne parle pas de gare TGV et de gare TER. Dans toutes les gares, on trouve l'offre complète de transports.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. D'autres questions ? Monsieur, au fond. Levez-vous, je pense que c'est bien. Merci.

Florian CLAIN

À quoi cela sert-il de faire une ligne, s'il y a déjà des TER et tout ce qu'il faut pour circuler dans le Var, dans les Bouches-du-Rhône et dans les Alpes-Maritimes, là-bas ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

La réalisation de la ligne, je l'ai évoquée, se fait dans le cadre de l'accroissement des demandes de transport. Il y a une réalité aujourd'hui qui est que la ligne est unique, comme je l'ai précisé. Elle permet de transporter un certain nombre de personnes. Aujourd'hui, le système ferroviaire permet globalement en PACA de transporter 46 millions de passagers. La demande de transport à venir est évaluée autour de 90 millions dans les années prochaines. Il faut que cette ligne ferroviaire puisse permettre d'absorber cette montée en charge et cette croissance des déplacements. La

ligne actuelle ne peut le faire. Il est donc nécessaire de réaliser une nouvelle infrastructure pour permettre l'ensemble des déplacements sur le territoire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Nous allons passer la parole à quelqu'un d'autre. Nous allons prendre les questions au fur et à mesure.

Didier LAURE, habitant de La Crau

Ce qui m'interpelle, ce sont vos probabilités d'augmentation de la population et de l'utilisation des trains. Aujourd'hui, qu'il faille sortir les TGV de la ligne historique, je pense que c'est gagné au niveau du besoin. Par contre, vos statistiques pour les années à venir, j'espère que vous avez travaillé aussi avec une boule de cristal. Avec la précarité de plus en plus forte dans ce pays et en Europe, je pense que la population, au lieu d'aller en augmentant, va aller en diminuant. Je pense qu'il serait plus judicieux de prévoir tous ces financements pour finir le tunnel de Toulon qui, à la sortie, quand il sature, est fermé. Il augmente donc les problèmes de saturation.

Applaudissements.

Deuxièmement, je pense qu'il faudrait peut-être aider la région toulonnaise à faire son tramway qui pourrait circuler jusqu'à l'aéroport de Hyères, de Bandol et jusqu'au Lavandou. Là, nous allons avoir une ligne de bus légèrement améliorée qui sera quatre fois inférieure à ce que pourrait transporter un tramway. L'argent à dépenser dans une ligne nouvelle, il serait peut-être plus judicieux de faire circuler l'existant et de désaturer Toulon. Est-ce que ce ne serait pas une idée à envisager plutôt que de jeter l'argent par les fenêtres et de créer une nouvelle ligne pour autant de personnes qui ne seront peut-être pas là d'ici 50 ans ?

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Vous applaudissez quelqu'un, cela peut avoir sa vertu. Je n'aimerais pas que, dans l'autre sens, quand il y a des prises de parole, il y ait d'autres comportements. Je vous demanderai de ne pas vous manifester beaucoup pendant les prises de parole.

Réactions dans la salle.

Si, si, je vous le demanderai, je vous le demanderai. Je vous le demande. Je suis chargé de faire respecter un certain nombre de règles, et je le ferai. Je vous demande de le respecter. Monsieur CHERRIER.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

S'il vous plaît... Vous avez évoqué beaucoup de sujets. Les données de croissance sur le territoire ne sont pas des données de croissance directes de SNCF, mais qui sont issues des études de l'INSEE. C'est une population qui, quels que soient les chiffres que l'on présente, reste en augmentation. Nous pouvons évidemment discuter du nombre de personnes, mais il n'y a pas de données qui démontrent que la région PACA sera en régression du nombre de personnes dans les

années futures, tout comme il n'y a pas de donnée actuelle qui montre que la saturation routière sera en diminution. Toutes les enquêtes de saturation routière et d'utilisation de la voiture montrent que les temps de passage en voiture et les réductions de vitesse sont prévus dans les années futures. Ce ne sont pas des études qui sont réalisées par SNCF Réseau. Je vous les engage à les regarder. Il n'y a rien dans ce qui est dit par SNCF Réseau sur le sujet de l'encombrement routier ou des difficultés de transport qui émane directement des études de SNCF Réseau. C'est juste un constat qui est fait sur l'évolution du territoire à la fois sur le transport et la démographie.

Concernant les demandes de transport, nous avons une demande de transport qui est croissante depuis plusieurs années sur le transport ferroviaire de plus de 4 % par an. Ce n'est pas une donnée du maître d'ouvrage, mais une donnée AOT (Autorité Organisatrice des Transports) de la Région. Rien aujourd'hui ne présente, même s'il y a des réductions potentielles de chiffres, un écrasement, un tassement ou un arrêt de cette croissance, puisque toutes les données aujourd'hui présentent une augmentation du nombre de déplacements pour la Région.

Je voudrais aussi mettre en perspective les investissements qui sont liés à cette ligne. Il y a évidemment des aménagements à réaliser, qui sont réalisés sur la ligne actuelle, pour permettre les circulations, mais nous sommes sur un projet qu'il faut réfléchir sur les années futures. Nous sommes aujourd'hui sur une ligne qui est circulée tous les jours par des trains modernes, qui a été construite en 1860, et électrifiée en 1960. Elle supporte aujourd'hui tous les trafics. Sa charge actuelle est aux limites.

Encore une fois, il y a une présentation vécue par tout le monde des difficultés de transport, de retard des trains, de gestion des circulations, et d'augmentation de la capacité qui n'est pas possible. Cela démontre que le système aujourd'hui ne peut pas répondre dans les années à venir, et encore plus dans les années futures, à la demande de transport ; d'où la nécessité de construire cette ligne nouvelle. Là, encore une fois, nous construisons une infrastructure qui va avoir sa raison d'être et sa raison d'exister pour les 100 années à venir, et plus d'ailleurs. C'est véritablement le besoin de réaliser une architecture de transport ferroviaire cohérente pour le territoire.

Je reviens sur les conditions de réalisation de ce système de transport. Vous n'avez qu'une seule ligne qui dessert trois des dix plus grandes métropoles en France - Marseille, Toulon et Nice -, et c'est une configuration qui est unique. Donc, je me répète, vous n'avez aucune possibilité de faire circuler plus de trains, et pas de possibilité d'augmenter le nombre de trains sur cette ligne, d'où la nécessité de faire une ligne nouvelle.

Sur les engagements du tunnel routier, ce sont effectivement des choses qui peuvent être réalisées, sauf que vous voyez que la réalisation et les bénéfices du tunnel routier sont rattrapés dans les années qui viennent. Il y a des choses à continuer sur le système routier, mais ceux qui l'utilisent voient que l'ouverture du tunnel routier est à améliorer, mais que dans les conditions croissantes, on arrivera très vite à une saturation, y compris avec ce tunnel routier. On ne va pas en faire un troisième, on ne va pas en faire un quatrième. C'est exactement le cas de la Région.

On n'est pas en capacité de doubler ou de tripler le système routier actuel. Cela veut dire que l'on est dans une impasse par rapport à ces dispositions-là. Le système ferroviaire n'est pas le système unique de transport. Vous avez cité le tramway. Ce n'est pas du tout la même utilisation urbaine des transports en commun, mais vous avez raison. En aucun cas le système ferroviaire ne se substitue au système de transport en commun ; il le complète. Ce qui fait la capacité d'une région, son dynamisme, et sa capacité les transports et les déplacements, c'est d'avoir des plateformes intermodales, où l'on est capable d'arriver en train, en taxi, en voiture, en vélo, à pied, et d'avoir toutes les destinations possibles. Le ferroviaire, comme le bus, comme tous les autres modes de transport, fait partie de la complétude générale de l'intermodalité et de la capacité d'une région de se doter d'un système de déplacement pertinent.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. D'autres questions ?

Michel DARD, habitant de La Crau

Je suis citoyen de La Crau et fier de l'être. Cela fait très longtemps que l'on parle de désenclaver et de faire cette ligne à grande vitesse pour relier Paris à Nice. À l'origine, on en parlait plus que maintenant. L'idée était de faire du Paris-Nice rapide. On a même pensé à un moment donné à un projet qui serait au nord d'Aix et qui irait directement sur Nice. Et puis, après, assez logiquement, on a pensé à faire du Aix-Nice direct, ce qui était aussi dans la bonne logique des choses pour rapprocher Paris de Nice, ce qui était un objectif. Les Romains d'ailleurs l'avaient bien compris, puisque la voie domitienne et la voie aurélienne qui avaient pour objet d'aller de l'Italie à Narbonne, ne passaient pas par Toulon.

La question n'est pas que Toulon devrait être exclue de ce tracé, mais que faire du Paris-Nice rapide inclut de faire du Aix-Nice direct. Est-ce que c'est encore à l'ordre du jour ?

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous avez raison sur les objectifs initiaux du projet et les discussions qui avaient lieu à l'origine à partir de 2005 dans le cadre d'un débat public. On parlait d'une ligne à grande vitesse. On parlait de la nécessité de cette ligne à grande vitesse. Je rappelle que le débat public de 2005 devait évoquer la nécessité ou l'opportunité de la réalisation de ce projet. C'est ce qui fut le cas. Comme je l'ai déjà précisé, les logiques de transport direct d'Aix jusqu'à Nice, qui étaient dans le scénario Côte d'Azur, étaient discutées avec la pertinence de la desserte des Métropoles, c'est-à-dire le scénario des Métropoles du Sud. La question de la desserte directe de Paris-Nice, si elle a été évoquée dans le cadre des TGV, qui a sa pertinence, n'a pas été considérée comme pertinente à partir de 2011, et notamment dans la décision de 2009.

Dans tous les cas, le seuil de pertinence du système ferroviaire pour pouvoir être concurrentiel au mode avion, ce sont des temps de transport inférieurs à 3 heures. Dans tous les cas, la liaison qui était prévue jusqu'à Nice était une liaison qui était prévue *a minima* en 5 heures. Dans tous les cas, nous avons le seuil de pertinence pour pouvoir enlever beaucoup de clientèle avion sur le train. Ce sont des modèles que vous connaissez bien sur les lignes Paris-Lyon aujourd'hui. Plus grand-monde prend l'avion mais prend le train. Par contre, dès que l'on dépasse 3 heures, l'avion est pertinent. La ligne n'a jamais été comprise à son origine comme une ligne tout simplement concurrente de l'avion. C'est une ligne complémentaire.

Par contre, sa pertinence a été jugée en 2009 sur la desserte du territoire. C'est extrêmement important, puisque, lorsque les décisions du Gouvernement ont été prises sur la base des propositions du Secrétariat permanent qui avait été mis en place, avec l'ensemble des cofinanceurs du projet, la question de la desserte du territoire, la question du maillage et la question de la mise en place d'un système performant ont été mises sur la table. Il a été considéré que, pour que le système ferroviaire soit pertinent en PACA, il fallait plusieurs choses :

- réaliser un doublement de la ligne historique ;
- désaturer le nœud ferroviaire de Marseille Saint-Charles ;
- permettre l'augmentation des TER.

Dans ces conditions, le scénario des Métropoles du Sud permettait de relier Nice en direct, avec un certain budget, mais il fallait de toute façon, réaliser la désaturation de Marseille Saint-Charles, et de toute façon réaliser des aménagements sur le réseau classique. Dans ces conditions, il a été considéré que le scénario des Métropoles du Sud était le scénario qui, initialement, et tout logiquement parce qu'il dessert les Métropoles, avait 2 millions de passagers transportés supplémentaires. Sur ces bases, le Gouvernement a considéré qu'il était plus pertinent, et a proposé de retenir le scénario des Métropoles du Sud. Par ailleurs, et je suis passé brièvement sur ce point tout à l'heure, nous avons parlé de LGV et à aucun moment, nous avons parlé du transfert de la Ligne Nouvelle. Nous avons répondu à monsieur sur le fait que la ligne permettait de passer tous les trains. C'est bien ce qu'il s'est passé à partir de 2011. Nous avons été en concertation en 2011 sur la base d'une ligne à grande vitesse. La concertation de 2011, à laquelle j'ai participé, a ramené plusieurs choses, mais deux choses principales qui étaient :

- le territoire ne souhaite pas avoir une ligne à grande vitesse qui passe à 350 km/heure sans que cela lui apporte quoi que ce soit ;
- le territoire souhaite que les priorités soient mises sur l'amélioration des trains du quotidien.

C'est la prise en compte de ces éléments dont je vous ai expliqué le cheminement avec la Commission Mobilité 21 qui a fait évoluer le projet et qui a permis de considérer que la ligne n'était pas utilisée uniquement par des trains à grande vitesse, mais qu'elle serait réellement un doublement de la ligne existante et elle ferait passer, à la fois les trains régionaux et TER, et les trains rapides. Nous avons donc une mixité de ligne, et nous avons bien quelque chose qui répond

à cette demande, à la fois du territoire, du débat public de 2005 sur l'amélioration des trains du quotidien et sur ce qui a été évoqué en concertation de 2011.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Aurélien DELAY, usager

Je viens des Alpes-Maritimes, juste derrière vous. À Nice, j'avais parlé des trains du quotidien, mais je ne vais pas vous embêter avec nos problèmes locaux, ici, bien que la Ligne Nouvelle changera beaucoup de choses pour nous, et en mieux. Ici, je vais plutôt vous parler du TGV.

Cela a été dit, mais il faut savoir que Marseille-Nice, c'est 2 heures 40 de train. C'est beaucoup, ce qui fait que Nice est complètement enclavée dans la région. Je vais vous donner mes anecdotes personnelles. Mes parents habitent à Perpignan, et je fais donc régulièrement le trajet. Cela me prend 7 à 8 heures et je passe par Valence. Ma sœur habite à Lille, et cela lui prend 6 heures. Littéralement, elle traverse toute la France. Moi, je vais dans la région d'à côté, et elle met moins de temps que moi. Donc, cette Ligne Nouvelle, je ne pense pas que ce soit du luxe.

Maintenant, ma question. J'ai lu le dossier. J'ai cru comprendre que les améliorations du TGV sont essentiellement dans la Priorité 2. Il me semble aussi, et peut-être que vous saurez mieux en parler que moi, que l'essentiel du temps gagné est entre Est-Var et Nice, soit 40 minutes, si j'ai bien compris. Ne serait-il pas possible que cette partie soit avancée dans la Priorité 1 dès 2030, sachant que cela améliorera grandement les TGV pour Nice ? Et si j'ai bien compris, les TGV ont aussi une meilleure rentabilité, donc la ligne serait rentable plus rapidement. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Il y a quelques petites notions à évoquer par rapport à notre question, monsieur. Il s'agit de revenir sur ce que l'on a évoqué, et que cela soit bien compris par toute l'assistance, c'est-à-dire la réalisation phasée du projet, avec une Priorité 1 qui adresse la désaturation du nœud ferroviaire entre Marseille et Nice (en vert sur la diapositive), et puis la réalisation après 2030 de la Priorité 2 avec la section Aubagne-Toulon et Le Muy-Nice. Effectivement, dans le cadre de la Priorité 1, on agit principalement sur l'augmentation du nombre de TER, avec pratiquement un doublement à Marseille et à Nice, et on agit assez peu sur le temps de transport régional, puisque l'on n'a pas de liaison améliorée sur la région. On gagne tout de même un peu de temps sur Marseille. Les trains qui passeront par la gare souterraine gagneront à peu près 10 à 15 minutes sur les trains actuels qui sont obligés de s'arrêter, mais c'est à peu près le seul temps qui sera gagné sur les trains qui viennent d'ailleurs pour s'arrêter à Marseille et aller sur Nice.

La Priorité 2, avec ses sections de ligne nouvelle complète, elle permet – et vous le voyez physiquement – d'enlever des trains (trains intercités, rapides ou nationaux) sur ces sections de ligne nouvelle, et de pouvoir faire passer et de cadencer et d'organiser la desserte TER sur la ligne existante littorale que vous voyez plus bas.

On a la même chose du côté du Muy, puisque l'on aura des trains qui arriveront au Muy et qui passeront soit par le littoral pour desservir avec les temps actuels l'ensemble des villes côtières, et puis des trains qui pourront aller directement desservir une gare Ouest Alpes-Maritimes, puisque c'est le schéma initial, et ensuite aller directement à Nice. Donc, nous aurons, sur le système ferroviaire, des possibilités de prendre des trains un peu plus rapides pour aller à Marseille et au-delà, ou des trains qui feront globalement la desserte littorale, avec les temps que l'on a aujourd'hui, mais avec une organisation du nombre de TER bien supérieur à ce que l'on a aujourd'hui.

Je ne sais pas si j'ai répondu à la totalité de la question... Alors, oui, je reviens sur les temporalités. Aujourd'hui, nous sommes dans le cadre de deux décisions ministérielles de 2014 et de 2015 concernant la Priorité 1 et la Priorité 2. Cela veut dire qu'aujourd'hui, sans décision nouvelle du Gouvernement, ou sans commande particulière du Comité de pilotage, le maître d'ouvrage ne réalisera pas les études de tracés sur la Priorité 2. Cependant, ces sections peuvent effectivement l'objet de demandes. D'ailleurs, les élus de la Région ont écrit au ministre pour demander l'accélération de la réalisation de la Priorité 2. D'une façon globale, sur la partie amélioration de la desserte toulonnaise, et du côté Est-Var, ce sont des choses qui seront entendues dans cette concertation, qui seront notées, qui seront remontées comme des demandes qui sont faites du territoire. Et puis, il y aura ensuite un processus de gouvernance.

En tout état de cause, aujourd'hui, cela fait partie de demandes qui doivent être exprimées et de demandes politiques relayées, de manière à ce que le maître d'ouvrage puisse être mandaté à réaliser ces études avant 2030, tel que cela est prévu aujourd'hui.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Ilda DUCREUX, association « Stop Nuisances Cuers »

J'ai deux remarques. Première chose, les cofinanceurs, pour ne pas dire les financeurs, ce sont les contribuables. Deuxième point, une étude INSEE PACA contredit les chiffres de progression de la population, qui s'intitule « portrait de la région PACA » et qui n'est pas du tout d'accord avec les chiffres qu'annonce SNCF Réseau.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Merci. Merci de porter l'étude sur le site Internet. Vous pouvez la déposer, il n'y a pas de problème. Cela fait partie des éléments que vous pouvez remonter.

Ilda DUCREUX, association « Stop Nuisances Cuers »

Cela a été mis dans le cahier d'avis.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Un usager du TER

Je fais l'expérience, comme certains l'ont dit, des retards et de l'absence de TER à des moments donnés. Le projet me paraît pertinent, efficace, et correspond à la volonté de développement économique de la région PACA. J'en suis tout à fait convaincu.

Ma question porte sur l'impact sur La Crau avec le projet de la gare de La Pauline. Est-ce qu'il n'y aurait pas la pertinence d'une réflexion sur un passage en sous-terrain notamment pour réduire l'impact sur le vignoble craurois et sur les maisons concernées ?

Ma deuxième question : est-ce que l'on modifie par la suite la ligne Hyères-Toulon actuelle et notamment la gare de La Crau ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je vais demander à Nicolas ALLA de vous apporter des éléments de réponse.

Nicolas ALLA, Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Sur le projet de dénivellation de la bifurcation, nous avons mis quelques schémas tout à l'heure que nous pouvons remettre à l'écran. Les deux familles de solutions sont, soit la ligne d'Hyères passe au-dessus de celle des Arcs ou *vice versa*. Vous avez ici le schéma où la ligne d'Hyères passe au-dessus de la ligne rouge Marseille-Les Arcs. L'autre option, est dans l'autre sens : on soulève la ligne de Marseille-Les Arcs et on glisse dessous la ligne d'Hyères.

Pour répondre à votre question, vous avez des pointillés qui s'affichent. Dans ce second cas, puisqu'il s'agit de soulever la ligne Marseille-Les Arcs et de glisser dessous la voie, on va y mettre les voies qui filent vers Hyères. Dans ce cas, la ligne existante dans son tracé peut rejoindre la seconde, et on peut regrouper en un seul endroit en minimisant les emprises des lignes. Quand on revient à la première solution, il s'agit de la voie qui bifurque et qui passe au-dessus. On pourrait laisser en place la ligne telle qu'elle est aujourd'hui. La proposition qui est faite avec le pointillé est de regrouper les deux, pour bien sûr avoir un seul faisceau de voies, et ne pas créer de bande de territoire qui serait enclavée entre les voies ferrées. Dans les deux variantes proposées, on part sur cette proposition dans tous les cas de regrouper des lignes.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Nous n'avons pas prévu sur ces deux variantes de faire un passage enterré sur toute cette zone, pour pouvoir rejoindre ensuite la ligne d'Hyères.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Monsieur, devant.

Georges FERRERO, Maire du Beausset et Premier Vice-président de la Communauté d'agglomération Sud Sainte-Beaume

Je représente ici le Président. Je suis accompagné des maires de l'Ouest Var. Nous sommes impactés par la Priorité 2. Bien entendu, nous sommes pour une ligne nouvelle, mais pas pour un impact, comme vous l'avez proposé, sur notre territoire. Cela passe en pleine zone d'appellation d'origine contrôlée (AOC) Bandol. En plus, cela défigurerait complètement notre patrimoine, que vous connaissez. Nous avons toutes les arrivées d'eau qui alimentent le bord de ville, Bandol, Sanary et une partie de Toulon. Je pense que pour nous, l'impact de ce tracé serait dramatique. J'ai déjà eu contact avec Monsieur ALLA qui est venu nous rencontrer les élus de la Communauté au Beausset. Je le remercie pour toutes les explications qu'il a données. À titre d'information, je pense que la direction Aix-Le Muy, comme cela avait été dit, ce serait très bien, et plus au Nord. Pourquoi le faire aussi près de chez nous ? Surtout que l'on sait que les usagers de nos communes de l'Ouest-Var prennent tous la voiture pour aller travailler sur Toulon et Hyères. Je ne vois pas le changement que cela pourrait faire. C'était juste ce que je voulais vous apporter. Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je voudrais apporter une précision. Au niveau de la Priorité 2, c'est aujourd'hui un projet qui est à traiter. J'ai évoqué les études ultérieures. Ce choix résulte malgré tout des différents fuseaux qui ont été présentés à la concertation en 2011. Trois fuseaux ont été proposés, et c'est ce fuseau qui a été retenu et qui a été considéré comme le moins « impactant », même s'il l'est, effectivement. C'est clair, il faut pouvoir discuter de ce sujet. Aujourd'hui, on n'est pas en capacité de discuter précisément de tout cela et vous avez toute latitude de pouvoir faire remonter ces conditions de zones de passage. On est dans le cadre d'une zone de passage préférentielle qui a été validée dans le cadre d'une décision ministérielle, décision de 2015, mais on n'est pas dans la réalisation des études, puisque je vous ai expliqué qu'elles n'avaient pas commencé.

Nous, aujourd'hui, on note toutes ces remarques. Cette concertation est aussi faite pour que vous puissiez exprimer ces éléments. Dans le cadre de la concertation et de la décision de la zone de passage préférentielle de la Priorité 2, il y a aussi des décisions qui ont apporté des éléments concernant les zones de foncières, et les tensions avec la mise en place d'un observatoire qui a été décidé par le dernier Comité de pilotage. Les Maires ont quelques éléments pour pouvoir faire remonter l'ensemble de ces informations. Je pense que vous allez le faire. Le processus permet de le faire. La prise en compte de ces éléments et une décision qui pourrait amener une modification de la zone de passage préférentielle est possible. Cela résultera d'une demande et de positions assez complètes, puisque cela reste quand même le résultat d'une concertation qui a eu lieu en 2011, et il faut un peu « détricoter » tout cela, mais ce n'est pas impossible.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Ne vous impatientez pas. Nous allons vous donner la parole.

Jérôme PICAUVET, association « Environnement Var »

Je participe au sein du débat public depuis de nombreuses années. J'ai donc participé au débat public concernant l'opportunité du projet, opportunité sur laquelle je ne reviendrai pas.

Le sujet que je voudrais aborder est celui de l'eau. J'avais assisté, comme bon nombre d'entre nous, au débat public à Mouans-Sartoux où d'éminents spécialistes de l'hydrogéologie, Jean-Yves ALDI et Christian MANGAN avaient fait une démonstration très inquiétante concernant le danger de déstabilisation de l'hydrologie dans les sous-sols avec le percement de tunnels dans cette région avec un sous-sol spécifique et des nappes phréatiques qui sont prisonnières dans le sol. Leur discours était vraiment très inquiétant. Nous avons évidemment les *verbatim*, mais ils ont même traité cela à un moment de « pure folie », que c'était une loterie totale, indiquant que les incidences pouvaient tarir des milliers et des milliers de forages privés en PACA et certaines agglomérations entières, de manière tout à fait empirique.

Ils ont été très, très sévères sur le projet, sur cette possibilité de créer des tunnels et de déstabiliser le sous-sol qui est si fragile. Ils ont cité de nombreux exemples (Monaco, Toulon) où en perçant des tunnels, l'eau a disparu d'une source. Je voulais savoir dans quelle mesure vous prenez en compte ce genre d'information et de mise en garde qui sont très inquiétantes et qui ont été très peu diffusées dans les médias. Ces gens-là sont vraiment les plus grands spécialistes de la région au niveau de l'hydrogéologie.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous avez raison, le sujet hydrogéologique et de préservation des sources d'eau est un des sujets extrêmement importants, qui est au cœur des réflexions techniques que nous avons. Certains des spécialistes que vous avez cités sont aussi dans nos groupes de réflexion et travaillent avec le maître d'ouvrage.

Ils vont ont aussi dit que le maître d'ouvrage était très attentionné, puisqu'ils font des présentations sur le territoire, mais travaillent avec le maître d'ouvrage. Ils sont dans ces cercles de travail. Le maître d'ouvrage travaille avec les experts du domaine et avec toutes les données BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières), et avec le CETU (centre d'études des tunnels de l'État). L'ensemble des données géologiques que l'on produit, avec les stratégies de sondages que l'on met en place, permet d'avoir une certaine connaissance du terrain. La sélection aujourd'hui des différentes zones de passage, puis des tracés, va permettre justement d'affiner la connaissance du territoire, et de faire de nouvelles zones de sondage. Il y a énormément de contraintes à prendre

en compte, le maître d'ouvrage en est conscient. Les mesures constructives existent. Vous avez cité des ouvrages, il y en a aussi beaucoup d'autres qui ont été réalisés dans des zones complexes qui n'ont pas amené de difficultés particulières. C'est quelque chose qui est cœur des problématiques et des réflexions du maître d'ouvrage, et au cœur de notre sensibilité pour essayer d'être au mieux dans ce cadre.

Effectivement, si on parle de zones de passage, et quand on parle de tracés, cela fait partie des points permettant de considérer que telle ou telle zone à tel ou tel endroit ne peut pas être investie et que l'on doit pouvoir la faire changer. C'est un sujet général que nous approfondissons au fur et à mesure de nos études et de la connaissance du territoire. Nous avons autour de la table l'ensemble des gens compétents dans le domaine, et les bureaux d'études en la matière, avec toutes les données géologiques disponibles aujourd'hui. Nous travaillons aussi avec l'université sur ce genre de sujet. Nous avons un spectre de données qui est assez large. Cela ne diminue pas la complexité d'un territoire et d'un terrain. Mais, *a priori*, il n'y a pas de raison de considérer qu'il y a une impossibilité majeure de réaliser. Nous arrivons peut-être à cela. Peut-être que les études permettront de le faire. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas là. Toutes les dispositions qui sont prises permettent de considérer que ce que l'on présente, à ce niveau d'études, est réalisable et « arbitré » dans les logiques, avec le CETU et le BRGM qui connaît particulièrement le territoire et avec lequel on réalise toutes ces données. Ce sont des discussions au niveau d'expertises. Nous avons aussi des experts qui travaillent sur le territoire, qui connaissent cela, et qui ont aussi des logiques de considérer que nous sommes dans des zones de réalisation possible.

Jérôme PICALET, association « Environnement Var »

Les spécialistes sont intervenus en disant que c'était de la pure folie.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, vous vous êtes exprimé. Là, vous redites la même chose. Plusieurs personnes demandent la parole.

Réactions dans la salle.

Michel LIEUTAUD, association « Stop LGV Sanary »

En premier lieu, je voudrais contester le terme de « concertation » qui est donné à cette réunion. Au mieux, on pourrait dire « réunion d'information ».

Applaudissements.

Notre association a participé à toutes les réunions de concertation qui se sont tenues au printemps et au début de l'été, et à chaque fois que nous avons posé des questions sur les tracés ou sur les options qui ont été prises (je suis un peu étonné d'entendre le maire du Beausset poser la question qu'il a posée), nous nous entendons opposer la même réponse par Monsieur CHERRIER. « Ah, c'est une décision ministérielle ! Ah ! C'est une décision du Comité de pilotage ». En définitive,

toutes ces réunions sont faites uniquement pour la forme, pour que la concertation se déroule d'un point de vue formel. Uniquement !

Deuxièmement, je conteste les diagnostics qui sont faits sur la ligne historique. On nous rebat les oreilles, on nous redit que c'est une ligne qui date de 1860. Nous avons entendu cette date trois ou quatre fois ce soir. En réalité, cette ligne a été rénovée, modernisée au cours du temps. Le problème, c'est que l'on a arrêté de la moderniser de manière à pouvoir justifier ce nouveau projet. Les réseaux SNCF dans la région parisienne ont des cadences au niveau des trains de 55 secondes. Ici, on nous dit que l'on ne peut pas aller à moins de 15 ou 20 minutes. Il y a un vrai problème ! C'est parce que l'on refuse de moderniser cette ligne que l'on crée la nécessité de ligne nouvelle. Je dirais, en définitive, que cette ligne est la mauvaise solution à un bon diagnostic.

Pour reprendre le terme du Préfet de Région de 2011, l'agglomération toulonnaise subit une véritable thrombose. Cette thrombose, si on suit cette idée de l'améliorer par votre projet, elle sera améliorée en 2030 quand on aura fait la Priorité 1 et en 2050, quand on aura fait la Priorité 2. Cela fait quand même beaucoup de temps pour guérir cette thrombose. Les mauvais choix, on les connaît. On a fait ce deuxième tube de tunnel sous Toulon qui, entre parenthèses, a dû faire face à d'énormes problèmes géologiques insoupçonnés au niveau des études, qui ont amené des surcoûts absolument faramineux, comme tout le monde le sait. C'était par rapport à votre réponse à la question du précédent intervenant.

Ensuite, je voudrais aborder un autre problème. Vous n'avez absolument pas abordé le problème du coût. Aucun chiffrage n'a été apporté ce soir sur le coût de ce projet, non seulement son coût, mais en même temps les modalités de financement. Les élus qui sont là sont-ils prêts à faire mettre la main à la poche à leurs citoyens, aux citoyens qui habitent sur les territoires ? Parce que, en définitive, ce sont eux qui vont payer.

Je rappelle que le coût des études avoisine les 100 millions d'euros, et que ce sont les collectivités territoriales, c'est-à-dire nous-mêmes qui payons ces études. Je crois que SNCF Réseau a demandé une rallonge qui a été accordée par le Comité de pilotage.

En dernier lieu, je voudrais demander à Monsieur CHERRIER. Vous avez parlé de DUP. Je voudrais savoir s'il y en aura une, ou deux, une pour chaque priorité et une seule pour le projet.

Je voudrais dire une dernière chose. Pour ce genre de projets qui sont imposés en définitive aux populations, en général, on sous-estime les coûts et on surestime les fréquentations. Mais là, il n'y a même pas besoin de les sous-estimer, les coûts ? On n'en parle pas ! Merci de vos réponses.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous avez abordé de nombreux points. Je vais essayer d'être le plus complet possible sur la concertation et le principe d'information, et les tracés. Puisque vous avez participé aux réunions, vous savez que, très clairement et depuis l'origine, a été évoqué le principe d'une concertation en trois étapes. J'ai eu l'occasion de le répéter à plusieurs reprises, la question de la présentation des

tracés était prévue sur le territoire en étape 3, c'est-à-dire conformément à ce que l'on a dit depuis la semaine dernière.

Depuis la semaine dernière, les tracés sont disponibles sur le site, sont dans les dossiers que vous avez. Ces éléments sont mis à l'information du public. Ces réunions permettent d'en discuter. L'ensemble de ces échanges et du recueil des positions que vous avez et que vous émettez sont enregistrées, et feront partie du bilan de la concertation, et dont donc l'objet d'une concertation publique. C'est le principe de toutes les concertations publiques. L'information, c'est ce que nous avons produit en étape 1, c'est-à-dire des documents que nous avons diffusés pour informer sur le projet. C'était une période d'information. On les a diffusés pour informer sur le projet. Cela a été présenté comme cela au dernier comité de pilotage. Il n'y avait aucune ambiguïté dans les mots qui ont été utilisés. Étape 1, information. Étape 2, échanges avec les élus locaux sur les tracés, ce que nous avons fait. Étape 3, réunions publiques sur les tracés, ce que nous faisons actuellement. Il s'agit d'un processus classique de concertation publique, d'information et de participation du public, que nous avons respecté, conformément aux engagements que nous avons pris.

Pour le diagnostic de la ligne historique, vous avez raison, la ligne a toujours fait l'objet de modernisations. Vous contestez le diagnostic, je l'ai évoqué et je ne vais pas revenir dessus, mais la modernisation de cette ligne, malgré tout, est réelle, puisque l'on fait circuler des trains récents sur cette ligne. Cela veut dire que les dispositions de signalisation et l'ensemble ont été rénovés en temps pour faire passer. Elle est malgré tout aux limites de saturation, on l'a déjà expliqué plusieurs fois. C'est contestable, mais j'ai produit pas mal de documents sur ce sujet, qui sont disponibles par tout le monde et qui sont, eux aussi, réalisés par des experts du système ferroviaire.

Vous citez le RER. Nous ne sommes pas du tout dans la même configuration que dans la région parisienne avec des trains qui circulent sur des distances plus courtes, qui circulent tous à la même vitesse et qui s'arrêtent tous au même endroit. On peut effectivement faire ce genre de dispositions. Ceci dit, les gens qui iront travailler de Toulon à Marseille et qui n'auront pas de train semi-direct considéreront que ce n'est absolument pas rédhibitoire de prendre le système ferroviaire. La complexité du système ferroviaire, vous le savez, est de mixer des missions qui sont tout à fait différentes, entre des trains qui s'arrêtent partout, des trains qui s'arrêtent de temps en temps, et des trains qui s'arrêtent peu de temps. Il faut l'ensemble de ces missions pour satisfaire l'ensemble des besoins de déplacement. C'est une des questions cruciales de la réalisation de cette nouvelle ligne. C'est de permettre la mixité des déplacements.

Sur cette ligne historique, circulent aussi des trains de fret, qui circulent lentement, qui ne s'arrêtent pas dans les gares et qui viennent aussi permettre cela. Par ailleurs, le maintien de cette ligne n'est réalisable que la nuit, puisque cette ligne est aujourd'hui très utilisée. Les plages de travaux sont très courtes. Le temps de réaménagement de cette ligne et les coupures que l'on pourrait faire sont forcément courts. On a un rythme de rénovation du système ferroviaire qui est lent. Il faudrait pouvoir couper cette ligne de façon longue pour pouvoir faire une modernisation

complète. Mais quand bien même on ferait ça, ce qui ne serait pas acceptable du point de vue des utilisateurs du train qui n'auraient pas de train pendant assez longtemps, on arriverait malgré tout à ces seuils de saturation que l'on a évoqués.

Les coûts du projet sont directement affichés dans le dossier. Chaque page du dossier sur les variantes de tracés, livret 4, montre les coûts pour chacune des infrastructures. C'est très clair, c'est affiché là. L'évolution des coûts est restée similaire. Cette information est sur le site, elle est accessible à tout le monde, et donc, elle est partagée.

C'est autre chose quand on discute des modalités de financement qui ne sont pas aujourd'hui en cours. Nous sommes sur un projet qui n'est pas encore déclaration d'utilité publique et nous discutons là de sa faisabilité. Elle n'est engagée qu'au moment où la déclaration d'utilité publique (DUP). En général, on produit le financement classiquement sur les grands projets lorsque l'on a la DUP, et un peu avant, on essaie de faire des cadrages de financement. C'est pour cela que le dernier Comité de pilotage a demandé la mise en place d'une mission de financement, qui a été relayée par le Président de Région auprès du ministre, pour pouvoir justement commencer à travailler sur les financements possibles de ce projet. Il y a quelques possibilités d'organiser les financements de ce projet, comme par ailleurs d'autres projets, mais ce n'est pas un travail qui est aujourd'hui organisé. Il y a encore des tas de modalités de réalisations de gares et de tracés qui vont – ou pas – embarquer telle ou telle collectivité dans la volonté de financer le projet. Donc, il faut que cela se fasse avant que tout le monde puisse dire que, sur la base de ce projet, il y a la volonté des uns et des autres de financements et de réaliser un cadrage de financement.

Sur le principe de la DUP, vous avez évoqué une DUP pour le projet phasé, et une DUP pour le projet complet. Aujourd'hui, nous prévoyons une DUP sur la Priorité 1 et une DUP sur la Priorité 2, donc une DUP par priorité. C'est donc une seule DUP sur Marseille-Nice, sur un projet global, et puis une deuxième DUP.

Sur le projet imposé aux territoires, je vous laisse totalement juge de cette appréciation. Mon propos est tout de même de dire et de répéter ce que j'ai évoqué tout à l'heure : un débat public en 2005, un choix en 2009, une concertation en 2011, avec beaucoup de réunions. Vous avez évoqué votre participation. Nous avons souvent eu l'occasion d'échanger. C'est un projet qui progresse en entonnoir. Des études se précisent au fur et à mesure. Effectivement, on a une étape en cours. L'expression majoritaire du territoire reste pour l'instant la volonté de réaliser ce projet. L'expression des collectivités politiques qui supportent ce projet considère que ce projet doit être réalisé. C'est donc partagé sur le territoire. C'est pour cela que l'on en discute. Tous les avis sont là et sont exposés. Vous avez exposé le vôtre, mais je ne suis pas en accord sur le fait que ce projet puisse être imposé. C'est un travail qui se fait dans le cadre de l'évolution du projet et des différentes concertations qui le jalonnent.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vois certaines impatiences dans les personnes qui lèvent la main pour parler. Nous allons essayer de faire en sorte que chacun puisse s'exprimer. Ne vous impatientez pas plus, nous allons donner la parole à chacun.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Merci. J'avais un peu des fourmis dans le bras. Cela fait tout de même dix ans que l'on lutte contre cette ligne grande vitesse que vous avez renommée « Ligne Nouvelle ». Je suis quand même dans l'obligation d'alerter les gens qui sont ici sur ce que vous avez dit. Ce sera mon premier point. Mon deuxième point, ce sera sur le coût. Ce sera donc assez rapide.

Sur ce que vous avez dit, vous dites ce que les gens veulent entendre. À notre brave petit Niçois qui a fait tout le déplacement pour vous poser une question, vous lui dites « mais oui, on va accélérer ». Vous présentez même une planche où vous dites que l'on passe de 2 heures 40 à 1 heure 40. Donc, nos amis parisiens vont pouvoir arriver un peu plus vite sur Nice. Ensuite, aux pauvres Varois que nous sommes, vous dites « mais non, on va ralentir », sachant très bien que, si l'on va doucement, on dessert le territoire, car il faut s'arrêter. Alors que si l'on va vite, on est uniquement traversé sauvagement et la ligne n'est d'aucune utilité pour le territoire. Cette notion de vitesse est donc capitale dans un projet comme celui-ci. Donc, je n'ai toujours rien compris. Vous avez présenté une planche où l'on passe de 2 heures 40 à 1 heure 40, ce qui veut dire que vous accélérez considérablement, et que les Varois sont extrêmement pénalisés.

Sur le coût, il se trouve que j'ai assisté ici, à La Crau, en présence de monsieur le Maire, à une réunion sur la rénovation de la ligne La Crau-Hyères. J'ai même retrouvé le petit briefing sur cette réunion et sur ce qui allait être fait. Je voulais aussi alerter les gens, puisque Monsieur le maire s'est bien défendu pour aider à diminuer les nuisances sur sa commune. Le coût de ce projet était de 35 millions d'euros. Lorsque quelqu'un avait une passerelle qui lui passait sur la maison et vous demandait de faire un effort paysager sur cette passerelle et vous avez dit : « *Non, non, ce n'est pas possible, monsieur, cela coûterait 500 000 euros, ce n'est pas possible* ». Voilà. Donc, aujourd'hui, les Craurois ont eu droit à 35 millions d'euros pour les trains du quotidien et ce soir, vous venez sans aucune honte nous présenter 400 millions d'euros pour les Parisiens. Je trouve que ce n'est pas ce que l'on demande. Il y a une thrombose sur Toulon, on aimerait du tramway, on aimerait des trains du quotidien, et pas du tout le projet pour les Parisiens que vous nous présentez. Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je suis simplement capable de proposer des éléments de projet et de les resituer dans le contexte de la présentation. Il semble que vous n'ayez pas bien lu certains éléments.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, vous avez posé votre question, on va laisser Monsieur CHERRIER vous répondre.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Deux heures 40, effectivement, c'est la diapositive que j'ai présentée. Dans la diapositive que j'ai présentée, il s'agit d'un temps actuel, qui passe en 1 heure 40 lorsque l'on a réalisé la Priorité 1 et la Priorité 2. Je pense avoir été extrêmement clair et qu'il n'y a aucune ambiguïté. J'ai même précisé avec relativement de détails que la Priorité 1 ne faisait pas gagner de temps. Je crois avoir rajouté « 10 minutes » pour les trains qui arrivaient hors de Marseille. Il s'agit effectivement de peu de temps gagné par la Priorité 1. Par contre, j'ai évoqué que les temps étaient gagnés lors de la réalisation de la Priorité 2. Donc, je ne dis pas aux gens ce qu'ils veulent entendre, mais ce que le projet sera capable de réaliser en Priorité 1 (gains de temps et augmentation des TER), et en Priorité 2 (gains de temps pour pouvoir augmenter les trafics).

Les logiques qui permettent de mettre en place cette augmentation des TER impliquent que, sur le Var, on ait cette bifurcation permettant de gérer les circulations sur le croisement de Hyères. Je suis absolument persuadé que des Parisiens prendront cette ligne, mais je suis tout aussi persuadé que beaucoup de gens des trains du quotidien la prendront directement, et qui pourront profiter de l'augmentation du quotidien par le fait que nous aurons évité les croisements à plat sur cette zone, et facilité la circulation des trains par la partie dénivelée. Donc, oui, certainement, il y a des Parisiens dans les trains, mais pas que. Il y a beaucoup de Varois et de gens habitants de la région PACA.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Joël HERVE, collectif Est Var

Comme cela a été dit, je voudrais repréciser pour que tout le monde le sache bien que c'est l'unique réunion de concertation pour le département du Var. Les habitants d'une manière générale ne sont pas vraiment favorables à cette nouvelle ligne. Ils ne l'ont d'ailleurs jamais demandée. Ils n'ont pas élu les décideurs sur un tel programme. Qui plus est, Monsieur CHERRIER vient de nous le dire, un certain nombre d'élus (et pas des moindres) vont solliciter le Ministère pour essayer d'accélérer le processus et faire en sorte que le territoire varois soit touché par les travaux dès 2019. En fait, les Varois se sentent un peu trahis pour une affaire qui a commencé en 1995. Ce projet est posé sur la table depuis 20 ans. On dirait plutôt qu'il est posé

sous la table. En fait, les Varois n'ont jamais eu d'information claire et précise, approfondie, sur les tracés, les impacts, et les nuisances que ce projet ferait subir à leur vie quotidienne.

Ils n'ont aucune information sur le financement. Tout à l'heure, vous avez parlé de 14,7 milliards d'euros pour l'ensemble du projet, pour les Priorités 1 et 2. En fait, l'ensemble coûte, au prix d'aujourd'hui, autour de 22 milliards d'euros. Et 22 milliards d'euros pour 220 kilomètres si l'on compte le trajet jusqu'à Vintimille, c'est énorme. Cela fait environ 100 millions/kilomètre. C'est du jamais vu en France, et même peut-être dans le monde entier.

En fait, si l'on regardait ce que l'on pourrait faire avec ces 22 milliards d'euros, on s'apercevrait que l'on peut donner le SMIC à des travailleurs pendant un an et demi. On pourrait construire 650 lycées ou 2 500 maisons de retraite. C'est cela, dont le Var a besoin ! Le Var a besoin de maisons de retraites, de crèches, d'établissements scolaires. Les Varois ne veulent pas d'une enquête publique en 2018 sur l'utilité de cette ligne sans étude de financement, sans étude d'impact environnemental, sans étude socio-économique, mais également sans tracé dans le département du Var.

En demandant à leurs administrés d'approuver une telle enquête publique, les décideurs demandent un chèque en blanc. On leur demande leur avis, et ils n'ont pas les précisions nécessaires pour avoir un jugement juste. Les habitants du Var veulent absolument que leur territoire et toutes les richesses qui ont été créées ou les richesses naturelles soient respectées. Je vous rappelle que le département du Var est le deuxième département touristique de France après Paris, et tout cela s'est fait sans la ligne nouvelle. Maintenant, ils ont besoin d'un certain nombre de transports de qualité, de proximité, efficaces et attractifs, mais pas dans 30 ans ! Pas en 2050 ! On veut des TER fiables et ponctuels qui circulent sur des voies rénovées, et dotées de signalisations performantes. On ne veut pas de TGV qui va traverser le département à grande vitesse, sans pratiquement s'arrêter, ou lorsqu'il s'arrêtera peu, par exemple au Muy.

La Conseillère régionale a pris la parole tout à l'heure pour dire qu'elle encourageait ce projet, évidemment, mais il faut tout de même savoir qu'elle est aussi adjointe au Maire de Saint-Raphaël, et qu'à Saint-Raphaël, les TGV passeront beaucoup moins. Pour venir de Paris, pour venir du nord de l'Europe, les gens s'arrêteront au Muy, descendront, prendront un TER pour rejoindre Saint-Raphaël. En fait, sur un trajet d'une durée environ de 4 heures 30, on va perdre environ une heure dans les changements.

Les associations signataires qui sont regroupées dans ce collectif Est Var souhaitent donc dire ici leur rejet total, et du projet, et de la présentation qui en est faite. Je vous remercie.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je vais juste apporter quelques précisions. Je vous laisse à votre déclaration, bien entendu. Par contre, j'ai besoin de préciser que ce n'est pas la seule et unique réunion, puisque nous aurons une réunion de synthèse sur le Var. Les questions liées à la concertation dans le Var sont limitées

à la zone ici présente, puisque vous avez évoqué le fait de ne pas avoir eu les tracés sur le Var. Je me suis expliqué sur ce sujet, puisque le Var fait partie de la Priorité 2. Le maître d'ouvrage n'a aujourd'hui réalisé aucune étude de tracés et n'a pas été mandaté pour le faire. C'est donc tout à fait normal. En tout cas, du point de vue du maître d'ouvrage, c'est normal que sur sa zone de passage préférentielle vous n'ayez pas vu de tracés. Nous sommes incapables de vous les présenter puisque, aujourd'hui, le travail pour lequel nous avons été mandatés est de réaliser les tracés sur la Priorité 1.

Sur le coût du projet, vous évoquez des coûts importants. Vous citez le projet dans son ensemble. Vous avez probablement raison. Justement, il se trouve que la Commission Mobilité 21, consciente de cette importance, a souhaité phaser le projet dans sa réalisation. Si ce projet est phasé dans sa réalisation, c'est pour qu'il soit plus calé en termes de capacité de financement. Le calage de la Priorité 1 et de la Priorité 2 a été fait dans le cadre des missions du Gouvernement avec la Commission Mobilité 21 dans enveloppe de 30 milliards d'euros, qui a été considérée comme finançable. Cela reste vrai, et c'est la raison pour laquelle le projet est réalisé par phase.

Sur le fondement des études que nous réalisons, effectivement, nous avons réalisé des études socio-économiques sur les projets comme il se doit, dans le cadre de la norme du territoire. Vous avez évoqué que vous ne vouliez pas un TGV qui traverse le territoire. C'est un vrai sujet, puisque ce n'est absolument pas ce que l'on fait, c'est absolument ce qui a été demandé en 2011. Il s'agit actuellement de réaliser une ligne. Si nous avons une réunion, c'est pour que je puisse donner l'information, et cette information, c'est bien la réalisation d'une nouvelle infrastructure, qui fait passer les trains avec des référentiels de vitesse, qui sont des trains classiques. Ce n'est donc pas une ligne à très grande vitesse. Ce n'est pas une ligne unique pour les trains à grande vitesse, mais bien une ligne qui sera utilisée par les TER, les TER rapides, mais aussi, comme sur la ligne classique, les trains dits « à grande vitesse », puisqu'ils circulent sur la ligne classique habituelle. C'est véritablement la raison pour laquelle cette ligne permet de dédoubler les trafics. Elle permet de recevoir, à la fois les trains du quotidien et les trains rapides.

Les référentiels de vitesse de construction de cette ligne ne sont absolument pas liés à la grande vitesse puisque, lorsque l'on est sur une ligne dédiée à grande vitesse, on a des vitesses qui sont aujourd'hui de 230 à 350 km/h. Aujourd'hui, l'infrastructure qui sera réalisée, en rapport avec les demandes qui ont été effectuées en 2011 par la concertation, serait à 270 km/h au maximum. On utilise ces vitesses dans certains tronçons, notamment dans la vallée de l'Huveaune ou ailleurs, et similaires aux vitesses du réseau classique. Donc, nous sommes assez loin d'une ligne à grande vitesse qui traverse tout le territoire. Mais, là-dessus, nous sommes d'accord, puisque c'est ce que vous ne vouliez pas, et c'est ce que nous ne réaliserons pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous prendrons toutes les questions. Simplement, vous ne pouvez pas parler tous en même temps. Il n'y a pas de choix. Je ne pense pas que nous ayons favorisé qui que ce soit à ce stade.

Christian DAVID, Maire de Carnoules

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Merci de me donner la parole. J'interviens par rapport à ce qui a été dit. Je rejoins le sentiment de certains qui s'inquiètent de la concertation. La feuille de route du monsieur chargé de superviser la concertation, en bas, écrit en petit, il est indiqué « chargé de convaincre ». Est-ce que c'est une manière de concerter ? Je m'interroge.

L'autre point, ce sont les échéances qui pourraient améliorer la situation des usagers, et qui sont reportées fort loin. Cela nécessiterait que l'on se pose la question entre SNCF Réseau et la Région (puisqu'il y a une représentante du Président ici) de l'amélioration de l'accès aux gares qui, aujourd'hui, est détestable dans beaucoup de cas. À Carnoules, c'est le cas. Il faut que ce soit les concitoyens, au travers de la Région, du Département, et bien sûr de la Commune, pour la plus large part, qui financent les améliorations d'accès à la gare, du stationnement, alors que les trains intervilles qui s'arrêtent à Carnoules, à 19 minutes de Toulon, ne partent pas pleins. Ce n'est pas un défaut de volonté des usagers de prendre le train. C'est un défaut d'accès et des possibilités de stationner en grand nombre. Il y aurait matière, assez rapidement, d'améliorer le trafic et l'usage du train, en attendant les échéances beaucoup plus grandes des projets que vous présentez, et qui en termes de financement, ne seraient même pas la goutte d'eau nécessaire à cette amélioration.

Dernier point, je m'interroge pour ma commune et pour les communes du sillon permien qui se retrouvent prises en sandwich entre Toulon et la future gare du Muy, avec un grand projet qui va leur rouler dessus, même si à échéance de 30 ans, sans trop savoir où, comment, et dans quelles conditions. Ce projet de liaison est déjà préfiguré et nous sommes, d'une certaine manière, exclus de cette concertation future. Y aura-t-il vraiment des marges de manœuvre pour discuter le moment venu ? Je ne serai pas l'interlocuteur à ce moment-là, mais les gens qui viendront derrière auront certainement du mal à se faire entendre. Merci.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Les éléments que vous portez sur la mobilité sont complètement liés à la réalisation de Ligne Nouvelle, mais par ailleurs, tout le temps. Les questions des mobilités ne sont pas spécifiquement, et je l'ai déjà évoqué, de la responsabilité de SNCF Réseau. La pertinence de la réalisation de la Ligne Nouvelle, et de la réalisation des gares et de l'intermodalité, c'est effectivement d'avoir des systèmes qui sont performants. À l'échéance de cette réalisation de ligne, il a des aménagements à faire. Ce sont des aménagements qui sont réalisés à la fois par SNCF dans le cadre de l'amélioration des gares, et aujourd'hui, il y a des gares qui sont en construction ou améliorées très régulièrement pour faciliter les parkings et les accès. Mais ce travail se fait aussi avec les collectivités. Il y a quand même beaucoup de gares qui sont modernisées. J'ai eu l'occasion de faire de nombreuses gares. Sur le territoire, il y a beaucoup de gares qui sont travaillées, mais vous avez raison. Il faut aussi, quand même, que ces travaux soient accompagnés des enjeux de

mobilité dont les responsabilités relèvent strictement des collectivités. Il n'est pas question pour moi d'échapper à la question, mais les mobilités sur le territoire ne dépendent pas toutes de SNCF Réseau, mais sont à la main des collectivités en tout cas pour ce qui concerne l'aménagement du territoire.

Vous avez évoqué la concertation plus tard. Je n'ai pas de boule de cristal pour savoir ce qu'il se passera en 2050, mais ce qui est sûr aujourd'hui, c'est que la construction des projets se fait dans le cadre des lois Grenelle sur l'environnement et le développement durable, et que la concertation est inscrite dans la construction des projets. Aujourd'hui, ce projet – comme tous les projets à venir, a priori –, si la loi n'évolue pas en ce sens (aujourd'hui, elle est plutôt dans une logique d'augmentation de la participation citoyenne, ce qui n'est pas plus mal), consiste à avoir des périodes de concertation importantes, ce que nous faisons. Je ne vois pas bien comment vous pourriez être exclus de cette période, puisque quand les décisions seront prises de réaliser les études, nous ferons exactement le même processus de réalisation des études de zones de passage, et de fonctionnalités, que nous soumettrons à la concertation puis d'identification d'une zone de passage préférentielle qui sera aussi soumise à information, puis de tracés qui seront, comme aujourd'hui, soumis à la concertation publique dans le cadre d'un dossier.

Vous ne serez donc pas exclus de l'expression sur ces zones de passage, puisque cela fait exactement partie du dispositif de construction des projets à venir, comme ceux que nous faisons aujourd'hui.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Didier CADE, Président du collectif « Stop LGV Sud Saint-Baume »

Bonjour. Ce qui est formidable avec ce projet, c'est qu'il date du le temps béni où l'on était assez riche pour pouvoir imaginer aller vite de Paris à Nice, comme cela a été rappelé. Je voudrais quand même vous dire deux mots, parce que sur votre projet, je crois qu'il y a plusieurs associations, ici, beaucoup de personnes qui se sont déplacées sur leur temps, et des gens qui sont vraiment opposés à ce projet. J'aimerais que vos élus l'entendent. À force de faire la sourde oreille, à force de ne pas entendre que les gens en ont marre de payer pour des projets sur lesquels on s'engage 20 ans à l'avance et où l'on nous dit « *on va faire ce projet* » et, finalement, à force de passer des gens dans l'entonnoir, on espère qu'il y en a qui vont se mettre sur la droite, d'autres sur la gauche, et que l'on va pouvoir arriver à faire ce projet.

Comme on a un processus qui est bien établi, c'est-à-dire qu'on s'est rendu compte que quand on vient dire aux gens « *on va passer chez vous* », ils s'y opposent – c'est normal –, alors on prend le temps, on fait durer, on fait des réunions à gauche, on en fait 10, on en fait 15, on nous déplace à Marseille, à Nice, et ça dure. Bien sûr, vous êtes payés pour le faire, mais, nous, nous sommes des gens qui travaillons à côté de cela et nous voudrions que les élus, qui eux aussi sont payés pour faire ce qu'ils font, nous entendent, parce qu'il y en a marre. Ce projet, personne n'en veut.

Ce projet, personne n'a l'argent pour le payer. Quand il a été décidé, les conditions de la France n'étaient pas les mêmes que maintenant. La France, ce sont 2 115 milliards d'euros de dettes. La Région, ce sont 3 milliards d'euros, je crois. Nous avons un élu, je crois qu'il pourra nous confirmer que pour la Région c'est 3 milliards d'euros. Le Var, ce sont 3 milliards d'euros. Pour Nice, je ne sais pas. SNCF Réseau a 45 milliards d'euros de dettes. Vous êtes incapable de rembourser votre dette, elle sombre de jour en jour, de minute en minute, et vous venez là, à force de milliers d'euros que vous gagnez tous les mois, nous dire que c'est le meilleur projet pour la Région. Le meilleur projet pour la Région, c'est le projet que les gens veulent.

Les gens n'en veulent pas de votre projet. Qui va l'entendre ? En haut, qui décide ? Un ministre que l'on débarque, qui est nommé. Quel poids avons-nous contre lui ? Quand nous essayons de faire une manifestation pour le rencontrer, il nous envoie un sous-fifre qui ne connaît pas le dossier. Nous avons des incapables en face de nous, et qui nous gèrent comme des opposants de base, mais je crois que, maintenant, les gens ne sont plus des opposants de base. Il y a des moyens d'information – vous vous en servez –, il y a des moyens de communication, sauf que vous ne faites pas de la communication. Nous allumons la radio et qu'entendons-nous ? De la propagande. C'est scandaleux ce que vous faites. Scandaleux ! Qu'un euro dépensé dans la propagande soit donné aux associations qui défendent le projet ! Là, oui, nous aurons une égalité pour parler du projet et il y aura peut-être une concertation sur ce que les gens veulent.

Vous faites n'importe quoi et cela amènera au clash, parce que, de toute manière, les gens n'en voudront pas et ils n'auront pas l'argent pour payer ce projet. On fait le projet le plus lent du secteur avec le plus d'argent au kilomètre. Nous sommes les plus forts du monde !

Applaudissements.

David ESCALIER, Collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône

Bonsoir à tous. Monsieur CHERRIER, je suis enchanté de vous voir depuis 2011. La dernière fois que nous nous sommes vus, RFF et la Préfecture nous ont payé des taxis d'Aubagne pour la dernière réunion de concertation où nous avons été relégués à la Préfecture. Grâce à nos actions et au « bordel » que nous avons foutu – vous le savez bien –, nous sommes arrivés à casser la concertation dans les Bouches-du-Rhône. C'est comme cela que la concertation a été annulée dans le 83.

Concernant les Bouches-du-Rhône, la terre agricole – vous le savez très bien – est faite pour nourrir les gens, nourrir et travailler la terre. Ici, je ne sais pas si vous l'avez vu, il y a des paysans, des gens qui aiment la terre. Je vais vous poser la même question que je vous avais posée en 2011 : combien de terres agricoles vont dégager sur les 200 kilomètres ? En concertation, vous nous avez dit que ce serait 15 hectares de mètres linéaires au kilomètre. C'était ma première question. Ma deuxième question est : quel sera le bilan carbone de la LGV PACA ou je ne sais comment vous voulez l'appeler ? Voilà mes deux questions.

Par contre, Monsieur CHERRIER, sur la concertation, je ne suis même pas inscrit dans les personnes qui ont participé. J'ai fait 16 réunions de concertation et, à Cuges-les-Pins, j'ai passé 2 heures avec Monsieur ROSSO sur les terres agricoles. Que mon nom n'y soit pas, je n'en ai franchement « rien à cirer ». Par contre, je suis très mécontent des élus de chez moi, les GAUDIN, les ESTROSI et toutes ces « bordilles » qui nous « font chier ».

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît !

David ESCALIER, Collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône

Vous pouvez me couper le micro, cela ne me dérangerait pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Non, on ne vous coupe pas le micro, je vous demande juste de respecter les personnes.

David ESCALIER, Collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône

Franchement, quand vous avez ces élus en face de vous, on se demande à quoi cela sert de voter.

Voilà mes deux questions, Monsieur CHERRIER. J'étais enchanté de vous voir. Merci.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je suis content de vous voir et de vous entendre. Inscrivez-vous sur le site, nous noterons votre adresse. Comme cela, nous serons sûrs de l'avoir.

La consommation des espaces agricoles ne peut pas tout à fait être dite comme cela. La ligne ne passe pas que dans des espaces agricoles. Nous avons une consommation d'une douzaine d'hectares au kilomètre, en moyenne, sur une ligne. Cela représente à peu près l'espace nécessaire pour réaliser la ligne, tout compris. Cette ligne ne passe pas, en tout cas pour la Priorité 1, que sur des espaces agricoles, vous le savez bien. La consommation des terres agricoles est relativement réduite. Je n'ai pas le chiffre ici, mais elle est relativement réduite sur la Priorité 1 et le fait que nous ayons décalé les tracés et choisi les fuseaux au Nord, sur la descente de Toulon, en Priorité 2, a limité l'emprise sur les terres agricoles. Je communiquerai ces chiffres, mais je les avais présentés dans un Comité de pilotage il y a 2 ans. Je n'ai pas la mémoire des chiffres, je ne voudrais donc pas vous dire de bêtise, mais je les remettrai au compte rendu de cette réunion et sur le site. Comme cela, vous avez les éléments.

Le bilan carbone n'est pas un calcul général que nous faisons aujourd'hui sur le projet, parce qu'il faut que nous ayons tous les éléments de construction du projet et les différents tracés pour entrer sur un bilan carbone. Sinon, nous avons des bilans carbone classiques que vous connaissez. Ce sont des tableaux de compensation et de dépenses de bilans carbone entre la voiture, l'avion, etc.

Vous savez que le train est quelque chose qui a un bilan carbone plus positif que le reste, ce n'est rien d'exceptionnel, vous le savez. Nous ferons un bilan carbone global du projet, parce que cela fait partie des chiffres que nous présenterons quand nous aurons tous les tracés. Si vous regardez les bilans totaux des précédents projets, nous avons fait un travail sur les consommations et les bilans carbone. Aujourd'hui, je ne suis pas capable de vous donner ces éléments. Nous sommes sur de grandes généralités, mais ce travail de bilan carbone sera fait.

Rémi QUINTON, association « TGV Développement Var, Nice, Côte d'Azur »

J'ai vu beaucoup de remises en cause, dans l'assistance, de l'évolution de la démographie selon laquelle il y aurait de plus en plus d'habitants, de plus en plus de déplacements. Je voudrais juste poser une question au maître d'ouvrage en supposant que vous vous soyez complètement plantés sur ces évolutions, compte tenu du nombre de déplacements que nous avons actuellement sur le corridor Marseille-Vintimille. Dans les ateliers Saturation, au début de l'été, j'avais relevé 1,5 million de déplacements chaque jour entre les communes du corridor Marseille-Vintimille qui disposent d'une gare. Sur ces 1,5 million de déplacements, il n'y en a que 50 000 qui se font en train, c'est-à-dire 3,3 %. J'ai quand même l'impression que même si nous restons à 0 % de croissance, même si nous avons une décroissance et que beaucoup de gens disparaissent, la marge de progression du train est considérable.

Dans l'état actuel, du fait de tous ces déplacements en automobile dont une grosse partie pourrait quand même se faire en train, on a énormément de pollution et énormément de congestion. Je voudrais juste avoir votre avis. Qu'est-ce qu'il se passe même si vos prévisions ne sont pas si exactes que cela par rapport à la situation actuelle qui est déjà dramatique ?

Mon deuxième point sera peut-être une évidence géographique, mais nous sommes ici dans le Var, entre les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, et je pense que tous les territoires de la région PACA ont quand même besoin d'avoir des trains rapides. « Rapide » ne veut pas dire « qui ne s'arrête pas », mais cela veut dire qu'ils ne vont pas s'arrêter partout. En l'occurrence, dans le Var, aujourd'hui, il y a déjà des trains qui ne s'arrêtent qu'à Toulon, aux Arcs et à Saint-Raphaël, mais ils ne s'arrêtent pas dans les 25 gares qui existent dans le Var. Si tous les trains doivent s'arrêter dans les 25 gares qui existent, à la fin, pour faire Marseille-Nice, on met 4 heures 30, donc il n'y aura plus personne dans les trains.

Du coup, je vois dans le projet que dès la Priorité 1, vous avez mis un projet de dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères. Je voudrais juste témoigner en tant qu'utilisateur. Quand je prends le TGV entre Nice, Marseille et au-delà, qu'il arrive relativement souvent que le TGV, quand il vient de Nice, s'arrête avant la bifurcation de La Pauline parce qu'un TER est en retard. Il faut laisser passer le TER et le TGV passe derrière ou l'inverse. Dans tous les cas, des gens sont impactés et sont en retard. Avez-vous des informations sur ce genre d'incident ? En quoi le projet que vous allez faire dans le Var résoudra-t-il ces incidents ?

Mon troisième point est toujours sur la dénivellation de La Pauline. J'ai vu qu'il y a deux variantes : une variante où l'on soulève la ligne historique et l'on fait passer la ligne d'Hyères dessous et une variante où l'on fait passer la ligne d'Hyères dessus. En termes de travaux, qu'est-ce que cela signifie comme impacts ? À un moment donné, est-ce que cela veut dire qu'il devra y avoir une fermeture de voie sur les voies principales entre Toulon et Nice ?

Mon dernier point est que nous sommes dans le projet de Priorité 1 et je trouve quand même assez curieux qu'il y ait si peu de travaux dans le Var. Dans l'assistance, j'entends bien qu'il y a une hostilité au principe d'une ligne nouvelle, mais quand on regarde le dossier, en Priorité 2, il y a quand même un certain nombre d'aménagements prévus sur le réseau classique dans le Var (doublement de la ligne d'Hyères, gare de Toulon à 6 voies à quai, 3^e voie entre Toulon et La Pauline). Pouvez-vous éventuellement nous informer sur les possibilités d'accélérer ces travaux qui sont quand même des travaux de modernisation et d'optimisation de la ligne existante ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je vais demander 2 diapositives sur la marge de progression des trains. Nicolas GUYOT répondra sur la justification de la bifurcation, les travaux et les impacts. Je répondrai directement sur les aménagements de la Priorité 2 et l'accélération des aménagements.

Sur la marge de progression du train, il y a une contestation des chiffres, vous avez raison de le citer, mais nous avons essayé de présenter les conditions de circulation routière aujourd'hui. Nous parlons des déplacements à long terme sur la Région et, je le répète, l'infrastructure que nous faisons est pour un temps assez éloigné (2030), puisqu'entre toutes les décisions et le processus de réalisation, il faudra attendre cette époque pour la réaliser. Des travaux sont réalisés sur la ligne actuelle, mais nous considérons qu'ils ne seront pas suffisants et que la ligne supportera les trafics à venir sur le long terme. Aujourd'hui, nous avons une situation de circulation sur le système routier qui est assez importante et est relativement saturée. Ces évolutions générales de la demande de transport sur le territoire vont faire que l'augmentation du temps de transport routier est quasiment inéluctable, étant donné qu'il n'y a pas de grand projet routier prévu en doublement des grands axes actuels. Aujourd'hui, vous avez donc des impacts sur l'accidentologie, sur la santé – il y a une réalité d'exposition aux seuils critiques de dépassement de la pollution – et des difficultés de déplacement.

Si nous prenons la diapositive suivante, nous avons fait un travail pour essayer de mettre en place les temps que je vous ai présentés et l'on voit que le nombre de journées perdues est en hausse et que nous augmenterons ces jours perdus dans les transports. C'est une donnée que nous avons ramenée par rapport à un calcul de 7 heures par jour, etc., pour montrer que ces éléments sont importants. Cela veut dire que la demande de transport, si le train ne permet pas de l'absorber, va forcément aggraver la circulation routière. Je l'ai évoqué tout à l'heure, nous sommes dans le transfert modal de 25 000 personnes de la route vers le train. Nous sommes bien dans cette dimension pour que le système ferroviaire puisse prendre en charge une partie des

déplacements du territoire, parce que la route ne pourra pas le faire et parce que l'augmentation des déplacements, elle, est réelle. Ce sont les conditions.

Après, il faut pouvoir le faire dans de bonnes conditions, pouvoir circuler sur un système ferroviaire performant. Compte tenu de ce que nous connaissons aujourd'hui du système ferroviaire et de la volonté absolument sans aucune ambiguïté de SNCF de faire tout ce qu'il faut au niveau des travaux pour que cette ligne fonctionne bien (nous avons du service dessus, des gens qui le font et l'ensemble des personnels de la SNCF est impliqué dans la modernisation de la ligne, mais aussi dans le respect des demandes de transport qui existent aujourd'hui), nous ne pouvons pas faire tous les travaux que nous voulons sur cette ligne. Cela a déjà été évoqué et Nicolas GUYOT répondra sur les impacts des travaux.

Sur la Priorité 2, je reviens sur ce que j'ai dit sur l'accélération du projet. Il y a aujourd'hui la possibilité de s'exprimer dans le cadre de cette concertation et de donner un avis sur la volonté d'accélérer le processus d'études de la Priorité 2, quelle qu'elle soit. Nous sommes dans le cadre d'une décision ministérielle qui porte cette décision sur une réalisation de Priorité 2 entre 2030 et 2050. Aujourd'hui, nous prenons tous les avis qui seront portés sur cette accélération de Priorité 2. Je me répète, mais des élus du territoire ont demandé cette accélération, je crois que c'est partagé par beaucoup de gens. Ce sera l'expression qui sera faite. Si le maître d'ouvrage recueille des avis importants sur cette demande, il les transmettra au Comité de pilotage qui, probablement, validera ces dispositions pour les transmettre au ministre. Après, c'est le travail de décision classique d'un gouvernement de prendre en compte ou pas ces demandes.

Je passe la parole à Nicolas GUYOT pour répondre sur la justification de la bifurcation et sur les impacts des travaux.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Lignes Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je vais essayer de vous expliquer sur le plan de la bifurcation assez simplement, la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui et quelle est l'utilité de cet aménagement. Vous savez que les trains roulent à gauche et quand des trains s'en vont de Toulon vers Nice, mais qu'ils prennent la bifurcation vers Hyères, aujourd'hui ils croisent à niveau l'itinéraire potentiel des trains arrivant de Nice. C'est un premier verrou ou une première contrainte dans le système ferroviaire et la construction horaire. Nous avons, en quelque sorte, une dépendance entre les horaires des trains qui vont à Hyères et des trains qui viennent de Nice, puisqu'ils se croisent. Il faut donc trouver dans les horaires le bon moment et qu'il y ait des fenêtres de tir, en quelque sorte.

La deuxième contrainte du système est que la ligne La Pauline-Hyères est à voie unique. Seul un train peut donc s'y trouver à un moment donné. Il faut attendre qu'un train parti d'ici soit arrivé à Hyères pour en faire revenir un autre. C'est aussi une contrainte forte qui lie les deux sens de circulation aux trains allant à Hyères.

Il y a un phénomène structurel aggravant de ces difficultés ou contraintes : entre Marseille et la zone toulonnaise et au-delà, nous avons des trains rapides et des trains lents, comme cela a été

évoqué par Jean-Michel CHERRIER. Les trains rapides rattrapent donc les trains lents et, en général, cela se passe dans le secteur toulonnais. Dans cette zone, nous avons donc des « batteries » - c'est notre jargon -, c'est-à-dire des trains qui se succèdent assez rapidement.

Tout cela fait que, lorsque nous avons des incidents, nous avons forcément des contraintes faisant que tout est lié (les deux sens des trains La Pauline-Hyères, le sens unique La Pauline-Hyères avec les trains de Nice). Nous comprenons donc que quand nous avons des trains un peu décalés par rapport à leurs horaires, cela décale un peu tout. Nous avons plusieurs solutions pour lever ces difficultés.

De la salle

Pouvez-vous préciser combien de trains vont à Hyères sur cette ligne ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Lignes Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, il y a 19 allers-retours sur Hyères.

Il y a différentes possibilités de lever ces verrous :

- la première est de faire sauter le croisement à niveau ;
- la deuxième est nécessaire si nous voulons densifier la desserte sur Hyères et permettre la desserte au quart d'heure, c'est-à-dire l'aménagement d'une double voie sur la ligne d'Hyères pour permettre aux trains de se croiser sur la voie et ne pas attendre que l'on soit arrivé pour faire partir l'autre.

En gros, voilà la justification de l'investissement sur le saut de mouton.

Pour répondre à la deuxième question qui concernait les travaux, évidemment, les travaux du saut de mouton ne sont pas sans conséquence sur les circulations de la ligne Marseille-Vintimille. Par contre, il n'est aujourd'hui pas du tout envisagé de la couper durablement. En fait, les travaux sont prévus pour être réalisés avec ce que l'on appelle des « coupures sur un week-end ou 48 heures », parfois 72 heures. Ce sont généralement des week-ends autour du 11 novembre ou des ponts de mai. Ce sont des choses assez traditionnelles pour de gros ouvrages qui nécessitent que l'on coupe la voie.

Patrice GOUDIGUEN, habitant Le Revest-les-Eaux

Je suis revestois, mais je suis citoyen varois, attaché à ses paysages, à la qualité de vie de ce département dans lequel j'ai la chance de vivre depuis bientôt 62 ans. C'est une qualité de vie qui, d'ailleurs, contrairement aux éléments un peu pessimistes que vous nous avez présentés, est quand même reconnue par un certain nombre de gens dans le mode, n'ayons pas peur des mots. J'ai juste une question. Avec un langage que l'on connaît bien dans les hautes sphères qui nous gouvernent, vous nous avez expliqué, pour démontrer la faisabilité de votre projet, que tout cela avait été pensé par des bureaux d'études, etc. Je n'ai qu'une inquiétude : que ce soient les mêmes bureaux d'études qui depuis 30 ans nous ont vendu le projet des LGV comme étant le nec plus ultra du développement ferroviaire. Nous savons aujourd'hui quelle est la réalité de cette bévue

technologique qui a conduit RFF – cela a été rappelé – à un déficit de 45 milliards d'euros et à une absorption de ce déficit par la SNCF, excusez-nous du peu. Tout cela pour dire, bien évidemment, que vous allez me dire « vous êtes hors sujet, on ne fait pas de LGV », sauf si la Ligne Nouvelle n'est qu'un faux-nez de la LGV. Merci.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Le principe de qualité de vie est évidemment essentiel, je l'ai présenté dans les prises en compte que nous avons de la conception technico-environnementale d'un projet. Elle est d'essayer de limiter les impacts, c'est le cœur de l'activité. Les bureaux d'études qui travaillent sur le projet sont des bureaux d'études experts du système ferroviaire. Je ne sais pas où vous avez vu une bévue de la technologie de ligne à grande vitesse.

Patrice GOUDIGUEN, habitant Le Revest-les-Eaux

C'est dans le rapport parlementaire d'Hervé MARITON. Il est accessible sur Internet. C'est un rapport commandé par le Gouvernement.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Bien sûr.

Il y a une exploitation quotidienne des trains du quotidien et des TGV sont utilisés tous les jours. Les passagers sont parfaitement satisfaits, je ne pense pas que l'on puisse dire quoi que ce soit sur la qualité même des déplacements à grande vitesse en France. C'est un modèle qui est même vendu dans le monde. Ces réalisations de lignes se font partout. Vous aurez assez peu d'exemples de pays qui ne souhaitent pas faire de ligne nouvelle à grande vitesse, c'est une réalité.

Par contre, ce qui concerne l'absorption de RFF par SNCF et sa dette, c'est plutôt RFF qui, à sa création, en 1997, avait hérité de la dette de la SNCF. RFF a été créée en 1997 comme société de défaisance de la gestion de la dette existentielle de la SNCF à son époque, coupée de la dette d'une partie de l'infrastructure remise à RFF. Une autre partie a été conservée par SNCF, à l'époque exploitant ferroviaire, pour ne pas aggraver les comptes de l'État et les logiques de dettes de l'État.

La décision de l'État de faire de grands projets – puisque c'est une décision d'État – a été une décision d'alourdissement des investissements et de la dette de RFF. Je ne dirai pas que c'était contre la volonté de RFF, mais je vous rappelle que RFF et SNCF sont des entreprises d'État qui fonctionnent avec des financements de l'État, puisque 100 % des financements de la SNCF sont des subventions d'État, avec le prix du billet, bien entendu. Aujourd'hui, RFF n'a pas été absorbée en tant que telle par la SNCF. La loi de 2015 qui crée le nouveau secteur ferroviaire a créé deux entités, voire trois :

- l'une s'appelle SNCF Réseau et regroupe le gestionnaire d'infrastructures, qui était RFF, et qui reste le gestionnaire d'infrastructures au sens de SNCF Réseau) ;

- l'autre est SNCF Mobilités, qui a la charge commerciale des trains ;
- une holding (la Maison-mère) qui s'appelle SNCF qui correspond aux fonctions *corporate*.

Je souhaitais rectifier vos propos sur le va-et-vient de cette dette. Il n'en reste pas moins (ce n'est pas un propos politique) que cette dette est maintenue ou pas par les états. Le système ferroviaire allemand a évolué et la dette a été reprise par l'État allemand, vous en déduirez ce que vous voulez. Aujourd'hui, il y a une réalité de dette qui est existentielle au système ferroviaire. La réalité du système ferroviaire est de créer une dette structurelle annuelle qui est connue. La loi permet cette expansion de la dette, il n'y a aucune cachoterie par rapport à cela. Vous avez lu les rapports d'Hervé MARITON, vous relirez les rapports de l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) où les éléments de cette dette sont présents.

Patrice GOUDIGUEN, habitant Le Revest-les-Eaux

Il y a peut-être, aussi, le rapport de la Cour des comptes !

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Bien sûr, je suis d'accord.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Monsieur. Madame s'exprimera, il n'y a pas de souci.

Muriel FIOL, Conseiller régional PACA

Désolée, mais on me passe le micro, ce n'est pas de chance.

Vous m'avez déjà vue à Marseille, ce que je vous ai dit ne vous a pas plus et cela ne va pas vous plaire non plus ce soir. On a clairement un vrai saucissonnage de ce projet pour une incompréhension, pour un non-fonctionnement de ce projet, d'ailleurs, contre lequel le Front National est historiquement contre. Monsieur – je ne sais plus qui a parlé –, vous avez aussi les élus que vous méritez, excusez-moi du terme. Vous avez soutenu Monsieur ESTROSI qui, dans son programme, était franchement pour et nous étions franchement contre. Je disais ceci pour fermer la parenthèse.

Par rapport au coût, effectivement, SNCF Réseau, ce sont 45 milliards d'euros de dettes, c'est énorme. Évidemment, le coût de ce projet pharaonique et fou va retomber sur le contribuable, c'est une évidence. L'impact sur le Var – je vois ici les maires de Sud Saint-Baume qui sont là, qui sont bien attristés, à mon avis –, évidemment, on n'en parle pas. On ne va pas parler du trajet dans le Var, on va juste traiter du nœud de La Pauline, c'est tout (« *on passe au-dessus, on passe en dessous* »), en ne parlant pas des pauvres gens qui seront expropriés. Eux, ils sont là aussi. Est-ce que vous savez ce qu'est une expropriation ? Ce n'est pas drôle pour les gens qui la vivent, d'accord ? Être viré de chez eux pour un projet sur lequel ils n'ont pas eu leur mot à dire, je vous assure que ce n'est quand même pas rigolo, et je ne fais pas de démagogie.

Enfin, je pense que cette concertation – je ne vais pas redire tout ce qui a été dit en tant qu'opposants. Il y a eu beaucoup de choses intéressantes de dites et beaucoup de choses

intelligentes de dites – vous la faites comme un exercice obligé, cela se sent. Quand on lit le dossier, qui est d'ailleurs magnifique – vous êtes en gros déficit, mais votre dossier est sur papier glacé. Chapeau ! Cela a du « coûter bonbon » –, c'est un peu subliminal, mais on nous oriente vraiment sur certaines solutions. Vous faites des variantes parce que c'est obligatoire, vous nous proposez des 1, des 2 et des 3 parce que c'est obligatoire. Au bout du compte, à la fin de la lecture de ce dossier, si l'on se donne la peine de le lire, on est bien orienté. Nous sommes toujours orientés vers des solutions que vous nous avez amenés à penser comme les meilleures.

Vous faites cette concertation avec Monsieur qui est là, le garant – le garant d'on ne sait quoi d'ailleurs –, mais, franchement, nous sommes tous « couillonnés ». Je suis médecin et, ce projet, je vais vous dire comment on vous l'enfile : comme un suppositoire forcé. Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je dirai une chose sur le rappel à la décence et au respect des personnes. Je vous demande de respecter les personnes, je vous le demande.

Réactions dans la salle.

Nadyne CHEVRET, association « Stop Nuisances Cuers »

Je suis depuis très longtemps dans une démarche dite « de concertation ». Je vais certainement revenir et dire haut et fort ce qui a déjà été dit. Pour avoir un avis éclairé, il faudrait au moins, en tant que citoyens contribuables, nous ayons le financement. Je sais bien que, chaque fois, nous le demandons. Je voudrais aussi faire un rappel tout récent dont je vais vous donner la référence. C'est le Sénat, dans son rapport de septembre 2016 sur le financement des infrastructures de transport, où l'on peut lire qu'il préconise pour éviter toutes les dérives : « *prévoir la structure de financement de tout grand projet d'infrastructure de transport en amont, dès la phase de conception, en vue de garantir la viabilité financière du projet et de la soumettre au débat public* ». C'est tout récent, vous pouvez aller sur Internet pour le trouver.

Sur le coût, simplement un petit élément. Peut-être que beaucoup de gens ne savent pas que le Conseil départemental a déjà payé pour ces dernières études 5 millions d'euros – je parle du département du Var – et la même somme de 5 millions d'euros a été payée par TPM (Toulon Provence Méditerranée). Nous avons donc eu des besoins criants qui ont été obérés. Je prends un cas tout simple à Cuers, commune toute proche : nous avons l'emplacement pour une maison d'Alzheimer et le Conseil départemental (l'ex-Conseil général) a refusé de financer les frais de fonctionnement, cette maison n'a donc pas ouvert. C'est tout récent, je regrette que Monsieur le maire de Cuers soit parti un peu avant que j'aie le micro.

Ensuite, il faut savoir que quand on parle de coût de financement, il y a aussi, me semble-t-il, la rentabilité du projet et, chez énorme, j'ai vu que la ligne TGV Bruxelles-Côte d'Azur supprimera dès décembre 2016 la section Marseille-Nice par manque de rentabilité. C'est tout récent.

Applaudissements.

Je ne vais pas aller plus loin concernant le coût et le financement, je vais simplement compléter ce qu'a dit Monsieur DAVID, maire de Carnoules, c'est-à-dire que lors des réunions de concertation précédentes (la concertation des ateliers géographiques sur le sillon permien) les avis unanimes des élus étaient de rester dans les emprises existantes. Lors du dernier Comité territorial dont notre association fait partie, Monsieur le Préfet, à ma demande, m'a dit : « *Mais, Madame, une ligne nouvelle est une ligne en site propre* ». Voilà donc à quoi a servi la concertation. Vous émettez des souhaits, les petits élus cosignent et, ensuite, les autres décident. C'est tout.

Applaudissements.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voulais apporter deux précisions. J'ai dit tout à l'heure, au début, que les questions concernant la Priorité 2 étaient bienvenues, bien entendu. Je n'ai pas chronométré les parties qui ont concerné la Priorité 1 et la Priorité 2, mais je suis prêt à parier que la Priorité 2, depuis le début, est largement majoritaire en temps de parole et d'échanges.

Réactions dans la salle.

Ceci est dit pour répondre à la question de Madame la Conseillère régionale, je voulais citer ce point. Mon autre point me reviendra tout à l'heure.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous avez évoqué le financement des infrastructures de transport. Il y a des rapports, des positions, des éléments pris en compte et il y a aussi des projets qui se font tout le temps, probablement que cela continuera encore, puisqu'il y avait des besoins sur le territoire. Le maître d'ouvrage n'a pas mandat à la gestion des financements de la vie publique et n'a pas de position sur les choix opérés par les collectivités pour financer les projets. Il me semble malgré tout que cela reprend des responsabilités d'aménagement du territoire qui sont quand même nécessaire. Je pense que nous avons des gens qui sont dans une logique de responsabilité par rapport à cela. Les cofinanceurs sont impliqués dans le projet, les principaux représentants politiques l'ont évoqué dans le document que nous vous avons présenté avant. Il y a beaucoup de commissions de transports et d'éléments qui concernent cela. Effectivement, après il y a des choix et des arbitrages qui incombent ou pas au maître d'ouvrage.

Sur le propos du Préfet que vous avez rapporté, il ne me semble pas qu'il y a eu une quelconque décision sur quoi que ce soit du Préfet. Il ne me semble pas non plus que le Préfet soit là plus tard, peut-être. Aujourd'hui, la réalisation projetée à 2050 de la section Est Var à Toulon est prévue dans les emprises existantes, cela n'a pas changé.

Madame PAUL, habitante du Muy

C'est sur la Priorité 2, je suis désolée. Nous sommes venus exprès du Muy pour avoir des renseignements, parce que nous n'avons pas de renseignements, pas du tout. C'est-à-dire que, depuis que le projet se poursuit, nous nous tournons vers la Mairie, vers vous, sur le site, et la

Mairie nous étonne, parce qu'elle n'est au courant de rien. Apparemment, ils ne savent même pas qu'il va y avoir une gare au Muy. Nous sommes donc forts étonnés. Nous n'arrivons pas à avoir de rendez-vous avec le Maire et avec vous. Nous avons demandé une réunion. Nous attendons donc toujours pour voir si nous pouvons avoir des renseignements précis.

Pour notre part, nous avons été mis en zone rouge après les inondations. Vous comprenez donc que l'expropriation, pour nous, c'est un peu le diable. Comprenez la difficulté d'exister dans ce silence que vous nous imposez, parce que, finalement, nous n'arrivons rien à savoir sur ce que vous continuez à faire. J'ai donc une question. Vous avez fait un schéma, sur votre site, avec la gare du Muy et deux étoiles spécifiant que le tracé va reprendre la ligne existante. Vous avez donc déjà pensé votre tracé, vous le connaissez, bien que vous n'ayez pas encore fait d'étude. Sur quoi pouvons-nous nous baser ? Ma question est de savoir pourquoi tout est fait dans le silence. Nous le vivons très, très mal, c'est moi qui vous le dis. C'est très étouffant de ne pas avoir les vraies réponses. La DUP se fera après l'enquête d'utilité publique de la Priorité 2, évidemment. Quand va-t-elle se faire, à quel moment ? Nous aimerions savoir quand nous serons expropriés. Mes parents ont été expropriés pour une cause d'utilité publique qui n'a jamais été réalisée, c'est un scandale. Si c'est la même chose, on s'attend à tout.

Nous voudrions juste des réponses précises. Madame le Maire du Muy n'est pas là, je le regrette. Elle n'est au courant de rien. Sur l'enquête d'utilité publique, actuellement, sur les zones à urbaniser, le Commissaire enquêteur nous a dit « *la gare va se faire là* » et Madame le Maire n'est pas au courant. C'est faramineux. J'aimerais donc plus de précisions si vous le pouvez. Merci.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je comprends les éléments que vous évoquez et, probablement, le ressenti par rapport à cette situation, mais vous vous posez des questions où vous demandez des réponses précises. Les réponses précises, je peux apporter celles pour lesquelles le maître d'ouvrage a été mandaté. Je vais me répéter fortement et je vais le dire précisément :

- le maître d'ouvrage n'a pas été mandaté et n'a pas réalisé d'étude de tracés sur les sections de la Priorité 2 ;
- le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) a réalisé des études de zones de passage qui ont été présentées à la concertation de 2011 avec des fonctionnalités, dont la gare du Muy faisait partie et elle a été présentée ;
- ces fonctionnalités et ces zones de passage sont inscrites dans le cadre du dossier sur le site, depuis son origine, depuis la décision ministérielle dans son ensemble. Vous avez tous les zones de passage mises à la concertation, la zone de passage retenue. Je vous invite à aller les regarder, c'est le seul document qui existe aujourd'hui, présenté et présentable, sur la zone de passage.

Cette zone de passage indique des zones de passage qui seront considérées par le projet comme des zones passées en tunnel, des zones en surface et des zones indéterminées, liées à la topologie du territoire, mais pas aux études de tracés pour lesquelles nous n'avons pas été mandatés.

Je reprends les questions qui ont été posées sur une potentielle accélération des études liées à la Priorité 2, donc aux secteurs qui vous concernent. L'idée est effectivement de pouvoir réaliser les études de tracé. Je comprends parfaitement que vous soyez inquiets de cette zone de passage qui n'identifie pas de tracé. Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure : ces réunions d'expression et les inquiétudes que vous remontez sur la Priorité 2, c'est probablement le moment de les présenter, de manière à ce que, potentiellement, la gouvernance du projet et les instances de décision puissent considérer que cette situation est délicate pour le territoire et qu'il faille faire des études de tracé et une concertation pour que vous ayez une information précise de l'implantation de ce tracé plus tard. Aujourd'hui, Madame, nous n'avons pas fait et nous n'avons pas été mandatés pour réaliser ces études de tracé. C'est la raison pour laquelle j'ai évoqué cette décision.

Pour autant, dans la décision ministérielle de la Priorité 2 et dans les conditions de financement du projet, subsistent deux éléments importants qui vont un peu dans le sens que vous évoquez. Au dernier Comité de pilotage, le lancement d'un observatoire du foncier est dans la décision ministérielle. Cet observatoire du foncier peut être saisi par les élus. Dans les prochains jours, je ferai un courrier à tous les élus pour expliquer le fonctionnement de cet observatoire. Les élus pourront le saisir sur des logiques de demandes ou de tensions foncières sur le territoire ; c'est typiquement les positions que nous venons de voir. Les avenants au financement prévoient une partie de financement pour demander au maître d'études de pouvoir réaliser, ici et là, en fonction de ces zones de tension, des études pour permettre de préciser ces zones de passage. Ces avenants sont aujourd'hui en délibération et nous allons probablement pouvoir le faire. Ils sont liés à cette commande qui sera faite, *via* les élus, à cet observatoire du foncier. Ce sont les seuls éléments que nous avons aujourd'hui pour permettre d'apporter des précisions.

Quand vous évoquez l'expropriation, Madame, c'est un sujet extrêmement complexe. Mon propos n'est absolument pas de renvoyer cela à je ne sais quand, mais aujourd'hui, la réalité des décisions structurelles du projet – c'est bien ou c'est mal, mais je comprends les impacts que cela peut avoir pour vous – est que les positions des études de tracés sont normalement prévues pour 2030. Dans les considérations que nous avons, si je reprends juste ce qui peut se passer en Priorité 1, dans la phase de concertation des tracés, le maître d'ouvrage SNCF Réseau n'est pas en mesure de réaliser des expropriations – vous l'avez vécu, vous l'avez présenté – tant que l'on n'a pas la déclaration d'utilité publique.

Aujourd'hui, si nous regardons les incidences sur la Priorité 2 – je ne dis pas que c'est bien, il n'y a pas de jugement de valeur dans ce que je dis –, dans la temporalité où vous demandez des précisions, la réalité de la réalisation, si les études sur la Priorité 2 étaient déclenchées en 2030, est qu'il faudrait probablement attendre 5, 6 ou 7 ans après pour avoir cette déclaration d'utilité

publique et, ensuite, procéder aux expropriations. Nous ne sommes donc pas capables de vous répondre structurellement et techniquement sur le projet. Vous avez – je me répète – un outil qui sera à disposition des maires (l'observatoire du foncier qu'ils pourront saisir) et des éléments d'études qui permettront de le faire et d'apporter quelques précisions. Le dernier élément – c'est peut-être le premier – est d'agir dans le cadre de cette concertation pour que les demandes de réalisation des études de la Priorité 2 se fassent plus rapidement, parce que la situation que vous vivez est délicate et qu'elle existe sur toute la zone de Priorité 2. Je pense que c'est « understandable ».

En l'état, je vous ai expliqué précisément la décision et les engagements du maître d'ouvrage par rapport à cela et ce qui pourrait être fait. Je vous ai donné la totalité des possibilités que vous avez aujourd'hui pour faire évoluer cette information.

Madame PAUL, habitante du Muy

Est-ce que l'on n'a pas un moyen d'avoir une réunion avec le Maire ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Si vous me demandez ces éléments et que j'ai une demande de Madame le Maire, je viendrai faire une réunion, Madame.

De la salle

Je vais prendre la parole puisque vous ne la donnez pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je la donne au fur et à mesure. Non, vous ne la prenez pas. C'est au Monsieur, là-bas, au fond. Non, vous attendez. Toutes les personnes la demande et vous allez avoir la parole, il n'y a pas de souci. Je ne peux pas avoir que des mécontentements du fait que vous n'êtes pas les premiers à parler. Chacun parle. Allez-y, Monsieur. Présentez-vous.

Pascal COMBY, CIL de La Garde

Je peux rassurer ceux qui attendent, cela fait un petit moment que je lève le bras. Je suis un ex de La Crau et aujourd'hui je suis à La Garde.

J'ai une première remarque. Le tracé de la ligne Marseille-Toulon-Nice est un tracé qui a notamment été décidé par Monsieur FALCO, donc c'est à lui qu'il faut en parler.

Pour la ligne Toulon-Hyères, on va faire le saut de mouton là. La question vous a été posée tout à l'heure pour savoir s'il n'y avait pas eu une étude pour enterrer la voie plutôt que la faire passer au-dessus, que ce soit l'une ou l'autre. Est-ce que cela a été étudié ou non ?

Au niveau de la gare de La Pauline, nous voyons 5 voies. Le doublage de la voie entre La Pauline et la gare de Toulon est-il prévu ? Quand ? Comment ? Sur votre document, on parle d'un tunnel (page 73), cela m'inquiète un peu. Page 220, on parle d'un doublage, simplement. Ce n'est pas très clair dans votre document. C'est la principale question que je voulais voir. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Nicolas ALLA va vous répondre sur la partie des études de la zone.

Nicolas ALLA, mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur l'aspect sous-terrain, il faut comprendre que sur ces deux lignes qui vont se croiser, les altimétries sont relatives. L'une est au-dessus de l'autre. Après, est-ce que l'une est complètement aérienne et l'autre au sol, ou l'une moitié aérienne et l'autre moitié enterrée, ce sont deux choses qui se discutent et qui se regardent. Il y a tout de même un facteur important dans la zone, c'est la nature du sous-sol. Nous sommes effectivement dans les zones de flux hydrauliques importants et de champs d'inondation et de crues. Même si dans ce coin, on est dans une zone un peu surélevée, le principe est bien sûr de ne pas descendre pour ne pas se retrouver dans les niveaux d'eau. Le calage fin se fera pour avoir l'emprise la plus compacte possible et le réglage de niveau se fera. Ce sera peut-être celle du dessous, moitié enterrée, ou celle du dessus moitié en surface, peu importe. Mais nous avons une constante qui est de ne pas trop descendre pour ne pas tomber dans les contraintes hydrauliques.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Sur la partie doublement, Nicolas GUYOT va vous répondre.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Lignes Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Tout à l'heure, lorsque j'ai essayé d'expliquer les fonctionnalités et les raisons d'être de la dénivellation de la bifurcation, j'ai indiqué qu'en Priorité 2, les objectifs de service qui ont été fixés par l'Autorité organisatrice des transports – le Conseil régional – en termes de TER, sont d'une fréquence des TER au quart d'heure en Priorité 2 sur Hyères, et à ce moment-là, en effet, on a besoin de doubler la ligne entre La Pauline et Hyères. Ce n'est pas suffisant en soi pour répondre aux besoins de développement du TER dans l'aire toulonnaise et atteindre les 6 TER diamétralisés d'ouest en est. On a aussi besoin d'aménagements de capacités entre Toulon et La Pauline, avec probablement une voie supplémentaire ou peut-être des évitements ou autre chose, et des aménagements en gare de Toulon.

Pascal COMBY, CIL de La Garde

Et concernant la liaison La Pauline-Hyères ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Non, la liaison La Pauline-Hyères, une fois que la bifurcation est réalisée, reste en ligne unique. Elle ne sera doublée qu'au moment où l'on réalisera les aménagements liés à la Priorité 2.

Réactions de la salle.

Christian SIMON, Maire de La Crau

Bon, alors ? Est-ce que je peux m'exprimer ou pas ? On est sur la Priorité 1, on parle de la ligne de La Crau qui traverse La Crau. Je souhaite que l'on apporte ces éléments-là, parce que je les ai

déjà donnés. Dans la Priorité 1, le croisement des voies, je sais qu'il est inéluctable. Je sais, Madame, que vous dites que c'est dur d'exproprier des gens. J'en conviens tout à fait. La problématique, c'est que, quand on est aux affaires, on est obligé de tenir compte de l'intérêt général. Aujourd'hui, que ce soit les Craurois ou les Hyérois, ils ont d'énormes difficultés sur Toulon et Marseille, parce qu'il y a beaucoup de gens qui travaillent sur Toulon et Marseille. Aujourd'hui, suite au croisement des trains, aux difficultés qui ont été expliquées, les trains de La Crau sont souvent annulés. Il faut savoir que vous avez une ligne sur la commune de La Crau, où les gens attendent et le train ne vient pas.

Réactions de la salle.

Non, attendez, laissez-moi terminer. C'est pire à La Crau ! Comme c'est en seconde partie, c'est pire. Aujourd'hui, les Craurois sont obligés d'aller à La Pauline pour être sûrs d'avoir un train. Il faut que ce soit clair.

Maintenant, sur le programme qui a été présenté, Monsieur LESAGE tout à l'heure m'a même soutenu lorsque j'ai défendu les Craurois concernant la réfection de la ligne La Pauline-Hyères. Les élus locaux que nous sommes, parce que vous les clouez au pilori tout le temps, je ne peux pas parler pour le Maire d'Hyères, mais je pense qu'il n'est pas loin de penser comme moi, ne sont pas pour le doublement de la voie entre La Pauline et Hyères. Je m'y oppose pour deux raisons : la première, c'est qu'aujourd'hui, on peut augmenter la capacité du nombre de trains puisque vous êtes à 19, à peu près...

Réactions de la salle.

Attendez, ce ne sont pas des réponses. Ils sont vides, tout simplement parce que l'on a un problème avec un nœud. À un moment donné, il faut savoir dire les choses. On peut augmenter les capacités qui sont bien au-delà de 19, en changeant le problème du nœud. Bien sûr, comme l'a dit Monsieur justement, vous ne pouvez pas avoir un train tous les quarts d'heure puisqu'il faut le temps qu'il aille de La Pauline jusqu'à Hyères, et qu'il puisse revenir, sauf – ceci peut se discuter – en créant une voie évitement à un endroit qui pourrait être possible à la gare de La Crau, puisque la gare de La Crau a un emplacement où l'on peut faire la voie d'évitement. Si c'est dans ces conditions, le maire de La Crau que je suis y sera favorable. Si c'est pour un dédoublement de voie de La Pauline jusqu'à Hyères, je m'y opposerai. Je veux que ce soit inscrit dans votre enquête.

Attendez, laissez-moi terminer. Je peux m'exprimer, quand même ! Vous êtes un peu chez moi, ici, quand même !

Réactions dans la salle.

J'aimerais quand même défendre le point de vue, je pense, des Craurois. La difficulté, c'est que là où il y a le nœud, je le sais parce que j'ai rencontré les propriétaires, c'est une problématique. À un moment donné, il faut bien trouver des solutions. Je vous ai expliqué pourquoi en amont.

Nous sommes en Priorité 1. Madame, vous avez dit tout à l'heure que TPM avait mis 5 millions d'euros. De mémoire, je vote un peu à TPM, mais je ne pense pas que ce soit 5 millions, mais 1,8

million d'euros. Il me semble, de mémoire. Non, mais attendez, moi, je vous parle des travaux qui ont été effectués. TPM devait mettre 0 euro, et nous avons mis 3 millions d'euros de La Pauline à Hyères, justement, parce que nous avons défendu les gens du territoire. Monsieur LESAGE n'est pas toujours d'accord, mais est-ce que c'est vrai ou est-ce que c'est faux, ce que je dis ? C'est vrai !

Donc, pour la Priorité 1, Toulon Provence Méditerranée a demandé à ce qu'en Priorité 1, il y ait cette étude sur le nœud de La Pauline. On travaille même sur le SCoT dans le cadre de l'aménagement de la gare de La Pauline. Cela aussi, ce sera dans les enquêtes publiques, vous le verrez, tout simplement parce que l'on défend le territoire. Celui qui me dit l'inverse, il faudra qu'il me l'explique. Moi, j'y vais à Toulon. J'ai essayé en train, je n'y arrive pas. J'y vais en voiture, je mets comme tout le monde, suivant les horaires, entre trois quarts d'heure et une heure pour y aller. Il faut bien trouver des solutions.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Attendez, s'il vous plaît, Monsieur ! Nous allons vous laisser poser votre question, mais nous allons vous donner un micro.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Attendez, s'il vous plaît !

De la salle

Je vous fais une suggestion. Pourquoi le Maire n'organise-t-il pas une réunion publique sur la partie où il va y avoir le nœud ferroviaire ? Et notamment à cause de ce qu'il se passe aux Caudalies ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Monsieur le Maire, allez-y.

Joseph FABRIS, Adjoint au Maire de Signes

Merci. On y arrive ! Cela n'apportera peut-être pas grand-chose au débat, ce que je vais dire, mais je tenais quand même à le souligner. Je voudrais employer trois expressions : défaut de transparence, défaut de clarté, rétention d'information. Trois qualificatifs que j'utiliserais pour dénoncer votre processus de concertation auprès du public, et notamment des élus. Pourquoi est-ce que je vous parle de cela ? Je vais vous donner un exemple très précis, et je voudrais si possible qu'une réponse me soit apportée ce soir.

Monsieur CHERRIER, évidemment, la question s'adresse à vous et aussi à Monsieur le garant. Dans le cadre de cette concertation, je ne sais plus si c'est en 2015 ou en 2016, mais le cabinet Nicaya a contacté certains maires de la Communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume. Nous

avons reçu en la Marie d'Evenos ce cabinet qui est venu recueillir nos argumentations. Il voulait savoir ce que nous pensions et des questionnements nous ont été posés. Nous avons répondu, et par la suite, nous n'avons plus jamais eu aucune information de ce qui a été dit. Nous n'avons eu aucun retour des choses. Je pense que vous n'avez communiqué aucun retour d'information au public. C'est curieux, tout de même, non ? Quand on veut parler de concertation avec le public, d'échanges, etc., je trouve cela assez curieux.

Deuxième chose, je serai peut-être moins précis, mais je m'adresse particulièrement à vous, Monsieur CHERRIER. Au soir d'une réunion à Nice - c'était peut-être l'hiver dernier -, lorsque nous avons terminé la réunion, nous avons partagé un pot ensemble avec tout le monde, car on n'est quand même pas des sauvages, on est là pour discuter sur des sujets qui nous préoccupent, et je vous avais posé une question, à un moment donné, par rapport à ce que j'avais entendu au cours de la réunion. Et là, vous allez certainement vous en souvenir. Je vous avais dit : « *Monsieur CHERRIER, d'après ce que j'ai entendu, est-il possible de penser que la zone préférentielle établie est susceptible d'être déplacée ?* » Vous m'avez répondu à peu près exactement : « *Actuellement, nous travaillons sur ce qu'a décidé le Gouvernement, la zone préférentielle est là et elle n'en bougera pas* ». Quarante-huit heures après, quelqu'un qui est ici dans cette salle, Présidente d'une association m'appelle et me demande si j'ai lu le journal. Je lui ai dit « non ». J'ai lu un peu plus tard dans la journée qu'à un journaliste qui vous posait sensiblement la même question que celle que je vous ai posée, vous répondiez « *si vous me demandez si la ligne peut se faire au centre Var, je vous répondrais que oui* ». En gros, c'est ce que vous avez dit.

Surtout, ne notez pas ce que je dis, Monsieur CHERRIER, car j'ai l'article du journal à la maison. Je laisse le public juger de ce que je viens d'exposer. Je vous demande de m'apporter une réponse, s'il vous plaît, tout d'abord pour répondre à mon questionnement. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Bien sûr, je vous en prie. Je note simplement que vous pouvez reporter mes propos qui sont publics, et donc, du coup, c'est très facile. Cela veut dire qu'ils sont publics et qu'ils sont discutables, comme toujours. Cela ne pose donc aucun problème de transparence. Pour le défaut de transparence et le défaut de clarté, je note aussi que vous étiez aux réunions en Préfecture, où nous avons à plusieurs reprises et avec tous les élus du territoire, présenté devant Monsieur le Préfet et l'ensemble des élus concernés par la zone de passage préférentielle, le processus complet de concertation qui, je le réprecise, a été établi en trois étapes :

- la première, qui était une information et des réunions avec le milieu associatif et socio-économique, ce que nous avons fait ;
- la deuxième, qui était une présentation des tracés aux élus. C'était le dispositif qui a été fait, en précisant que les tracés seraient présentés lors de la concertation publique, dans l'étape 3, à partir de début septembre à l'époque, et maintenant début octobre, ce que nous avons fait. C'est un dispositif tout à fait transparent, donné à l'ensemble des gens et des

élus sur le fonctionnement. Il n'y a donc aucune ambiguïté sur le fait que nous avons totalement respecté ces étapes, que vous étiez parfaitement informés de ces tracés et des logiques sur la Priorité 2, puisque nous étions en réunion ensemble, et que je les ai présentés.

Joseph FABRIS, Adjoint au Maire de Signes

Néanmoins, je considère que vous n'avez pas totalement répondu à mes questions, en ce qui concerne le cabinet Nicaya, ou alors, je n'ai pas bien compris. C'est vrai que je n'entends pas très bien, je commence à prendre de l'âge. Mais je n'ai pas eu de réponse. Comment se fait-il que l'on nous envoie un chargé de mission auprès de maires, et que nous n'ayons aucun retour de nos argumentations, sur la façon dont nous nous sommes exprimés sur le projet ? Peut-être aurions-nous dû dire que nous étions très heureux de votre projet ? À ce moment-là, nous aurions peut-être eu droit à un très bel article de presse.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

La rencontre que vous avez eue avec le cabinet Nicaya et pour laquelle j'avais écrit des courriers, ne s'inscrivait absolument pas dans le processus de concertation en tant que tel, dans les étapes que nous avons présentées, pas du tout, mais dans une étude de contexte que nous avons commanditée. J'ai le principe et le contexte parfaitement établis. Vous avez été contactés sur les différents éléments de sujet et de compréhension du projet pour remonter cette étude de contexte. C'est exactement le principe de cette étude de contexte et les questions qui ont été posées qui ont permis de positionner le principe d'une concertation en trois étapes. En effet, l'étude de contexte a montré qu'il y avait besoin de présenter et d'avoir une période d'explications spécifiques avec les élus, dont la compréhension était diverse et variée. Avant de pouvoir rentrer dans une phase de concertation publique, il fallait que l'ensemble des élus du territoire ait au moins appréhendé l'ensemble de cette logique, ce qui ne signifie pas être d'accord.

C'est exactement ce que nous avons fait, nous avons respecté les préconisations de l'étude de contexte de Nicaya, étude de contexte qui a été présentée en Comité de pilotage, qui a bâti le fondement même de la concertation en trois étapes, que nous avons respectées. Ce que vous avez dit à ce moment-là était dans le cadre de l'étude de contexte. Ce n'est pas dans le cadre de la concertation en tant que telle. Les éléments que vous avez évoqués ont été faits. Aujourd'hui, dans le cadre de la concertation publique, nous avons fait des échanges avec les élus. Du point de vue de la CNDP, ce qui compte, c'est la concertation avec le public, les élus faisant partie du public, comme le note la concertation. Mais cette étude de contexte avait amené le fait qu'il fallait que l'on ait une zone de travail avec les élus, d'où les réunions que nous avons faites avec vous, en Préfecture, pour expliquer le projet. C'est ce à quoi cela a servi.

Joseph FABRIS, Adjoint au Maire de Signes

Vous retombez toujours sur vos pieds. Bravo !

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Non, mais vous me posez une question, je vous réponds.

Michel LIEUTAUD, association « Stop LGV Sanary »

Nous avons été dans la même situation que le Maire de Signes. Il avait été convenu avec le cabinet Nicaya que nous aurions les comptes rendus des réunions que nous avons eues, mais nous n'avons jamais eu ce retour.

Réactions de la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez.

Jacques MOLINARI, GIR MARALPIN

Monsieur CHERRIER, depuis que nous vous connaissons, cela fait déjà bien longtemps (trop longtemps, peut-être), au fil de vos présentations, de vos commentaires, qui n'ont pas la concision de ce que vous attendez de nos interventions, vous n'avez eu de cesse d'invoquer et de vous retrancher derrière des études, auxquelles nous vous demandons avec instance depuis que ces concertations ont été amorcées - c'est-à-dire des années -, d'accéder.

Alors, c'est une remarque qui rejoint celle de mes collègues qui m'ont précédé. Je voudrais saisir aussi l'occasion pour revenir sur les propos de deux autres intervenants, sur des recommandations récentes (2014), extrêmement importantes qui sont celles de la Cour des comptes, et sur le rapport d'information sur le financement des infrastructures de transport de la Commission du Sénat. Ces deux très récents rapports partagent la même analyse sur les dérives de l'administration ferroviaire en matière de grande vitesse, sur la situation préoccupante du réseau existant, et plus encore, sur la crise financière qui frappe SNCF Réseau. Au nombre des critiques figurent tant la surestimation des hypothèses de trafic, la surestimation des gains de temps, la surestimation de la rentabilité socio-économique, et en contrepartie, la sous-estimation des coûts de réalisation d'exploitation. Ils appellent l'attention sur la non-soutenabilité de certains projets dont la faible rentabilité financière porterait préjudice à l'entretien et à la sécurisation du réseau existant. Je pense que ce dernier membre de phrase est d'une extrême importance. Il fait écho à tous les propos des intervenants du département du Var qui réclament avec insistance l'amélioration des transports du quotidien.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Il n'y a pas de réponse à apporter.

Philippe SCHIAVO, habitant Le Beausset

Je vous signale que le marché de l'immobilier est complètement bloqué, au moins pour 20 ans. Quand vous avez une maison qui est dans le futur fuseau qui n'existera peut-être pas, on vous demande où va passer la voie ferrée, à 0 ou à 500 mètres.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je comprends ces éléments et je m'en suis expliqué tout à l'heure. Je l'ai évoqué, sur la Priorité 2. Je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, je ne voudrais pas revenir sur ce sujet. Il existera la possibilité de saisir l'observatoire du foncier et on doit pouvoir apporter des éléments de réponse dans le futur. Aujourd'hui, la zone de passage préférentielle a été présentée. Effectivement, c'est un sujet pour vous qui êtes habitants de cette zone de passage. Les solutions sont celles que je vous ai proposées, en tout cas à terme. C'est de pouvoir saisir l'observatoire du foncier sur ces enjeux, et d'exprimer votre volonté d'avoir des études de tracés sur ces zones. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire ou vous vendre autre chose que ce que la réalité administrative et financière du projet me présente.

Philippe SCHIAVO, habitant Le Beausset

J'ai envoyé plusieurs courriers, mais je n'ai jamais eu de réponse.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Si, j'ai dû vous répondre exactement ce que je viens de vous dire. Dès lors que vous posez la question sur la Priorité 2, je ne peux pas vous répondre autre chose que ce que je viens de vous répondre. C'est un peu une conversation sans fin, puisque je ne peux pas vous présenter les tracés, car nous n'en avons pas fait. Si vous demandez des précisions sur la Priorité 2, je suis obligé de répondre ce que je viens de vous répondre. Nous n'en avons pas.

Yves AYME, collectif « Est Var pour les transports de proximité »

Les sénateurs ont décidé un moratoire pour les projets de plus 100 millions d'euros. Est-ce que cela maintient votre calendrier de travaux, comme vous l'annoncez ? C'est ma première question. Deuxième question : le Secrétaire d'État aux transports a décidé aussi que SNCF ne gèrerait plus de ligne LGV. Vous nous avez bien expliqué que la Ligne Nouvelle n'est pas une LGV. Mais continuerez-vous quand même à cofinancer le projet jusqu'au bout ou allez-vous ponctionner encore plus la Région pour vous remplacer ? J'ai terminé.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Sur le moratoire, il est en cours et il se fera. Pour l'instant, je n'ai aucune directive qui m'indique que je dois infléchir le planning de réalisation. Je le répète, SNCF Réseau intervient dans le cadre d'une gouvernance de projet. SNCF Réseau assume la responsabilité de la concertation et de la réalisation des études, mais SNCF Réseau intervient dans un cadre qui lui est donné. Ce cadre lui est donné successivement pas un comité de pilotage dans lequel figure l'ensemble des principaux

financeurs dont la Région (pour partie, je vais répondre à la question n° 2) et intervient dans le cadre des décisions gouvernementales. Tant que ces décisions gouvernementales directes ne modifient pas les demandes de travail du maître d'ouvrage et donc le planning initial, je ne l'infléchirai pas le planning. Nous continuerons les études dans les mêmes conditions, puisque c'est ce qui m'est demandé de faire.

Concernant la participation de la Région, et le financement de SNCF Réseau, il y a des positions qui sont prises aujourd'hui sur les financements de lignes à grande vitesse, effectivement. Les conditions de financement des lignes actuelles sont aussi en discussion, même si SNCF Réseau a tendance à se retirer des financements des projets. Nous verrons comment la mission de financement et comment les conditions de financements seront mises en place, avec les cofinanceurs, dont la Région. Nous discuterons effectivement les conditions et les clés de répartition. Je n'ai pas d'élément sur ce sujet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

On va essayer de proposer à des personnes qui ne se sont pas exprimées de prendre la parole. Je vois que trois mains se lèvent. Ce sont les dernières questions, il est 21 heures 43. Le public est de plus en plus clairsemé.

Un représentant des « Jeunes agriculteurs du Var »

Bonjour. Nous sommes les Jeunes agriculteurs du Var. Vous nous avez annoncé d'un ton léger que 12 hectares au kilomètre seraient sacrifiés. Nous sommes l'avenir et nous aimerions bien savoir comment nous allons vendre une exploitation agricole dans le futur avec ces 12 hectares en moins au kilomètre.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

J'ai déjà répondu à cette question, mais je vais y répondre une deuxième fois. Ces 12 hectares au kilomètre, c'est important, effectivement. Cela représente ce qui est nécessaire pour réaliser la ligne.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Vous avez posé une question, laissez nous y apporter une réponse. Si vous voulez à nouveau le micro, nous vous le passerons.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous savez très bien qu'en Priorité 2, ces hectares ne sont pas tous en environnement agricole. Aujourd'hui, le cas de l'appréhension des zones spécifiques en fonction des tracés sera ce qui sera déterminé. Les conditions dans lesquelles vos exploitations seront touchées seront

déterminées quand nous aurons fait les études de tracés. Aujourd'hui, c'est global et général. Je me répète, sur la Priorité 2, nous n'avons pas fait les études de tracés.

Réactions dans la salle.

C'est exactement la réponse que je vous apporte, Madame.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, si vous avez une question, nous allons vous passer le micro. N'oubliez pas que nous ne pouvons pas vous entendre.

Un représentant des « Jeunes agriculteurs du Var »

Vous m'enlevez 100 hectares de terrain agricole. Comment se fait la compensation ? Sans compensation, comment fait-on économiquement ? Au niveau de la compensation, comment faites-vous ? Parce que si vous me donnez de la terre agricole avec des chênes kermès, je ne vois pas ce que je peux planter.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer. Il y a très peu d'impact sur le milieu agricole en Priorité 1, et ils sont assez faibles en Priorité 2. Néanmoins, quand vous êtes concernés par le projet, vous posez la question des indemnisations. Ces indemnisations sont faites classiquement, comme à chaque fois que l'on a des terrains à acquérir sur un territoire, sur la base de vos exploitations, de votre chiffre d'affaires réalisé, des conditions de négociation que nous avons. Nous procédons aux indemnisations ou aux compensations sous la forme de principes divers et variés, puisque c'est parfaitement ouvert. C'est réglementé, mais ouvert, dans les conditions de discussion que nous avons au fur et à mesure. Ce n'est pas un processus qui est tout à fait linéaire, puisque nous avons des négociations bilatérales à chaque fois. C'est un processus qui se fait partout. Vous vous êtes renseigné et vous savez que cela s'est déjà produit ailleurs. Donc, vous savez que les compensations sont cohérentes avec vos exploitations.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voulais rajouter un point d'ordre juridique. La loi d'avenir de l'agriculture, si ma mémoire est bonne, qui date d'octobre 2014, a prévu un dispositif de compensation économique qui vient s'ajouter à ce que dit Monsieur CHERRIER. Le décret d'application a dû être publié cet été.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, allez-y. Nous allons prendre les deux dernières questions et nous arrêterons là. Madame et Monsieur, puis nous arrêterons là.

Audrey CARPENEL, habitante de Roquebrune-sur-Argens

Je voulais vous poser la question suivante : on a beaucoup parlé de financement, mais très peu de la rentabilité. Sur un projet qui représente plus de 20 milliards d'euros, comment pensez-vous rentabiliser ces lignes et le remboursement de l'investissement ? D'autant plus qu'il y aura une ouverture à la concurrence sur l'exploitation des voies. Qui dit « concurrence » dit « baisse des prix ». Pour les usagers, tant mieux, mais que se passera-t-il pour les investisseurs ? Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Pour l'exploitant ferroviaire de mobilité, la concurrence est un enjeu commercial. Pour SNCF réseau, qui supporte le projet, la concurrence, ce sont des redevances supplémentaires. Plus il y a d'entreprises circulant sur le réseau ferroviaire, plus SNCF Réseau perçoit des taxes de toucher de trains et d'utilisation de son réseau. Donc, plus il y a de concurrence, plus il y a de financement du projet. C'est parfaitement aligné puisque nous prévoyons justement de pouvoir gérer cette ouverture à la concurrence et que les *slots* de passage et la capacité du réseau puissent permettre cette concurrence.

Concrètement, par rapport au réseau ferroviaire et par rapport à la rentabilité du projet, la conception de l'utilisation du réseau par d'autres entreprises ferroviaires est une rentabilité supérieure du projet.

Michel LIEUTAUD, association « Stop LGV Sanary »

Je voudrais revenir, Monsieur CHERRIER, sur l'observatoire du foncier. D'après les informations que j'ai, il semblerait que le budget de l'observatoire du foncier soit pris sur le contrat de plan État-Région, pas sur le budget de la Ligne Nouvelle. C'est ma première question.

Ma deuxième question, d'après les informations que j'ai – je parle au conditionnel –, est qu'il y aurait des négociations amiables pour l'achat de terrains dans le cadre de cet observatoire du foncier. Ce serait pour l'achat de propriétés qui se trouvent sur la zone préférentielle de passage entre Le Camp et Toulon. Est-ce que vous pouvez m'apporter des précisions là-dessus ? Si ces informations sont exactes, où en sont ces négociations ? Ont-elles abouti ou pas encore ?

Merci de vos réponses.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

L'observatoire du foncier est financé dans le cadre des financements complémentaires accordés au projet dans le cadre du contrat de plan État-Région. 24 millions d'euros ont été attribués au projet dans le cadre du contrat de plan État-Région pour financer :

- les acquisitions foncières et le financement de l'observatoire du foncier ;
- les premières études de Priorité 2 ;
- les études complémentaires liées à la priorité 1 ;
- le temps de réalisation des études de la déclaration d'utilité publique.

Ce sont des éléments qui se sont ajoutés au financement du projet. C'est en délibération et cela a été attribué dans le cadre du CPER (Contrat de Plan État-Région).

Sur votre deuxième question, il n'y a aucune négociation actuellement sur quoi que ce soit, aucun arrangement quel qu'il soit (foncier, immobilier) sur le territoire concernant le projet de Ligne Nouvelle, aucune.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour votre présence et votre participation. Nous allons clôturer la réunion en vous remerciant encore d'avoir été présents ce soir et d'avoir exprimé vos points de vue de manière, dans l'ensemble, respectueuse. Merci.

La réunion se termine à 21 heures 54.