

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE DE SYNTHESE

VAR

21 DECEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 21/12/2016

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



SOMMAIRE

PRESENTATION DES PARTICIPANTS ET OBJECTIFS DE LA REUNION	3
INTRODUCTION DU GARANT DE LA CONCERTATION	5
PROBLEMES SOULEVES ET ATTENDUS ISSUS DE LA CONCERTATION SUR LA PRIORITE 1 DANS LE VAR	6
EXPRESSIONS DES PARTICIPANTS ET ECLAIRAGES DE SNCF RESEAU SUR LA PRIORITE 2	10
ECHANGES	15
PERCEPTION DES ECHANGES (GARANT)	44
SUITES	47

La réunion s'ouvre à 18 heures 53.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil).

PRESENTATION DES PARTICIPANTS ET OBJECTIFS DE LA REUNION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence ce soir pour cette réunion publique de synthèse pour le département du Var pour la concertation relative au projet de Ligne Nouvelle et qui concerne les aménagements de la Priorité 1.

Je suis Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau dans cette phase de concertation publique sur le projet.

Je vous présente :

- Jean-Michel CHERRIER, responsable du projet Ligne Nouvelle ;
- Nicolas GUYOT, en charge des études pour le projet Ligne Nouvelle ;
- Nicolas ALLA, dont la responsabilité est d'assurer l'interface avec le département du Var ;
- Philippe QUÉVREMONT, garant de cette concertation publique, nommé par la Commission nationale du débat public. Il est indépendant et, dans quelques instants, ouvrira cette séance de concertation.

Tout d'abord, nous avons un peu attendu avant de commencer, puisque la salle initialement prévue sur la commune de La Farlède a été remplacée par celle-ci pour permettre d'accueillir plus de participants. Il y a évidemment eu une mise à jour du site internet, des communiqués de presse et une information diffusée, mais nous avons attendu, puisque nous savons que certaines personnes se sont malgré tout présentées devant l'autre salle. Nous avons donc attendu pour démarrer la réunion afin de nous assurer que tout le monde avait pu venir sur ce site. Pour celles et ceux présents ici, merci d'avoir patienté jusqu'à ce que l'on s'assure que personne n'était en train d'attendre à l'autre salle.

J'apporterai quelques éléments sur l'ordre du jour de la réunion et sur la manière dont nous avons prévu qu'elle se déroule. Monsieur le garant fera une intervention liminaire. Ensuite, SNCF Réseau, avec Jean-Michel CHERRIER, vous présentera une synthèse de ce que les participants à la concertation ont exprimé, en particulier sur les problèmes soulevés par le projet et sur les attendus liés au projet. Il s'agira d'un premier temps, puis il est également prévu une présentation d'un certain nombre d'éléments de réponse aux questions formulées. Cela concerne plus spécifiquement certains aspects de la Priorité 2 du projet, puisque c'est effectivement une dimension très importante dans le Var. SNCF Réseau apportera des éclairages sur ces aspects.

Après cette présentation des points, problèmes ou attendus soulevés, et d'un certain nombre d'éclairages liés à des questions sur la Priorité 2, notre proposition est de vous permettre d'intervenir, d'enrichir les problèmes soulevés et les différentes dimensions qui vous seront présentées par SNCF Réseau.

Ensuite, Monsieur le garant a également prévu une intervention, puisque nous nous situons sur la dernière partie de cette consultation publique qui se terminera le 30 décembre prochain. Il interviendra sur ce qu'il s'est passé et sur un certain nombre d'éléments qu'il souhaite porter à votre attention.

Enfin, Jean-Michel CHERRIER présentera, au terme de la consultation publique, après le 30 décembre 2016, ce qui est prévu en termes de suites du processus lié au projet. Voilà les éléments principaux.

Avant de laisser la parole à Monsieur le garant, quelques éléments sur les objectifs. Comme je l'évoquais, pour SNCF Réseau, cette séance a surtout pour but de s'assurer que l'ensemble des éléments que vous avez formulés a bien été identifié et entendu pour en faire un inventaire, d'une certaine manière. Il s'agit de s'assurer que ce que vous avez formulé sur le projet ou les aménagements présentés à la concertation publique pour la Priorité 1 ainsi que les problèmes soulevés ont bien été identifiés, puisqu'un bilan sera dressé au terme de cette concertation. L'objectif est notamment de nous permettre d'enrichir et de compléter, et de vous permettre d'exprimer que tel élément vous paraissant important n'a peut-être pas été identifié. Il s'agit de s'assurer, avant la clôture de cette concertation, que tout ce que vous avez eu le souhait d'exprimer a bien été entendu.

Comment se sont faits le recueil et la synthèse qui va vous être présentée ? D'une part, elle est basée sur les réunions publiques qui ont eu lieu, et d'autre part, sur les permanences qui ont eu lieu dans le Var, mais aussi sur les points de vue exprimés sur différents vecteurs (site internet du projet, cartes T, courriers adressés à SNCF Réseau). Pour l'instant, des recueils ont été disposés sur l'ensemble des communes concernées et il n'y en a pas encore eu le dépouillement. Les registres ont été mis à disposition dans les mairies et le dépouillement sera fait à l'issue de la concertation, sinon cela impliquait de les relever et nous ne voulions pas perturber le processus. Ils sont donc laissés en mairies jusqu'au 30 décembre, puis retirés et analysés. Dans les éléments qui vous seront présentés ce soir, n'est donc pas intégré le dépouillement de ce qui a été exprimé dans les recueils disposés en mairies.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Monsieur QUÉVREMONT, garant de la concertation. Je le reformulerai au début de la phase d'échanges, pour vous permettre de vous exprimer, mais cette réunion qui s'inscrit dans un cadre réglementaire fait l'objet d'un enregistrement et d'un *verbatim* pour pouvoir assurer une traçabilité de l'ensemble des points de vue exposés. Je le répèterai tout à l'heure, mais nous vous demanderons de bien vouloir formuler une demande de prise de parole pour que l'on vous donne un micro afin que le *verbatim*, faisant l'objet d'une prise de notes en séance et d'un enregistrement pour assurer la retranscription intégrale, puisse être réalisé.

INTRODUCTION DU GARANT DE LA CONCERTATION

Philippe QUÉVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale de débat public)

Bonsoir, je suis le garant de la concertation. Cela veut dire que, d'une part, je suis indépendant du maître d'ouvrage (SNCF Réseau) comme des autorités publiques locales et, d'autre part, je suis nommé par la Commission nationale du débat public. Mon rôle se définit en quatre mots : veiller à l'information et à la participation du public.

Dans cette réunion, j'interviendrai plutôt vers la fin pour vous dire ce que j'ai retenu de ces réunions, ce qui a été dit et ce qui n'a pas été dit. Au début de l'année prochaine, je devrai faire un rapport à la Commission nationale du débat public et ce que je vais vous dire sera provisoire, mais ira dans le sens de ce rapport. J'insiste sur ce qui a été dit à l'instant : SNCF Réseau va commencer par vous dire ce qu'il a retenu de la concertation et la parole sera ensuite à vous afin que vous puissiez dire si ce qu'il a retenu est complet, incomplet ou si vous souhaitez insister sur certains points.

Dans les autres réunions, j'avais demandé à SNCF Réseau de limiter les interventions liminaires à 30 minutes. Là, je dois dire que je n'ai pas chiffré, mais j'ai continué à recommander la brièveté. Une synthèse n'est pas facile : soit on n'en dit pas assez et l'on oublie des points, soit l'on en dit trop et on lasse. À SNCF Réseau la responsabilité de trouver le bon *timing*, maintenant.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais passer la parole à Jean-Michel CHERRIER, qui va vous présenter l'ensemble des problèmes identifiés au cours de cette concertation et les attendus, puisque le projet a aussi fait l'objet d'expressions sous l'aspect « *On attend de ce projet qu'il apporte un certain nombre de choses* ». Jean-Michel CHERRIER va vous présenter ces éléments.

PROBLEMES SOULEVES ET ATTENDUS ISSUS DE LA CONCERTATION SUR LA PRIORITE 1 DANS LE VAR

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

Mesdames et messieurs, bonsoir.

Juste avant de reprendre les éléments de votre expression, de l'expression du territoire et du Département sur le sujet, je rappelle que les aménagements de la Priorité 1 concernent aujourd'hui, dans le Var, un aménagement sur le site de La Pauline avec un raccordement dénivelé pour rejoindre la ligne d'Hyères. Deux variantes ont été proposées et ont fait l'objet des discussions précédentes.

Sur la participation globale du public, cela a été précisé, nous arrivons à la fin de ce dispositif de concertation publique qui a commencé le 3 octobre 2016 et pour lequel nous faisons aujourd'hui une synthèse. Il se terminera réellement le 30 décembre, vous pouvez donc continuer à exprimer vos avis sur le site internet, sur les registres et autres possibilités, de manière à enrichir cette base de données. SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage, arrêtera la prise en compte et le recueil de tout ce que vous avez émis le 30 décembre et en réalisera un bilan qui sera ensuite adressé à la Commission nationale du débat public. Il sera évidemment rendu public et nous en ferons aussi une synthèse pour la gouvernance du projet dans le cadre d'un comité de pilotage.

Sur l'expression des participants au processus de concertation publique, je vais évoquer les problèmes soulevés (problèmes généraux et problèmes spécifiques à La Pauline) puis les attentes du projet. Encore une fois, les problèmes généraux sont des éléments de principe concernant l'ensemble du projet : des attentes, des difficultés de compréhension ou une volonté d'expression sur l'ensemble du projet.

Sur les problèmes généraux, il y a énormément d'inquiétudes concernant les impacts sur le bâti. Aujourd'hui, ces impacts sont jugés inacceptables par ceux qui se sont exprimés. Il y a un refus net exprimé sur ce qui pourrait être l'expropriation potentiellement envisagée en fonction des différents scénarios. Il y a une expression forte de la crainte d'une perte de valeur foncière des habitations. Pour ce qui concerne la phase de travaux, nous avons aussi des interrogations sur la manière dont ces travaux seront réalisés, quels en seront les impacts, comment nous traiterons les emprises provisoires, les restitutions, et la gestion des déblais et des circulations de camions. Ce sont des sujets remontés très globalement.

Un autre refus important est celui des impacts sur l'agriculture avec une expression importante sur la consommation de terres agricoles et ce qui est inhérent à cela, c'est-à-dire des craintes sur la déstabilisation des exploitations existante et, plus globalement, des craintes sur la déstabilisation des filières agricoles. Là aussi, ce sont des points qui ont été rappelés par nombre d'entre vous dans l'ensemble des réunions que nous avons pu mener.

D'autres impacts du projet sont jugés inacceptables. Il s'agit des impacts sur les milieux et espaces naturels. Il y a un refus des atteintes aux paysages et, globalement, des sites protégés. Nous retrouvons des craintes liées au fonctionnement de la géologie, des karsts et de la ressource en eau, ainsi que des craintes liées aux possibles aggravations des inondations avec la réalisation du projet.

Concernant le projet, nous retrouvons assez fortement une expression sur le coût du projet, qui est jugé trop important et ne correspondant pas aux investissements que vous considérez à réaliser sur le territoire. Il y a notamment une crainte de voir hypothéquée la capacité d'investissements et de financements d'autres projets du fait d'un financement trop important du projet Ligne Nouvelle. Nous constatons la crainte d'un financement important ayant un impact fiscal ; c'est exprimé par beaucoup d'entre vous. Comment ce projet sera-t-il financé ? Quelle en serait la fiscalité pour les habitants et les entreprises du territoire ? Tout simplement, il y a aussi des doutes exprimés sur le financement du projet au regard des finances publiques, mais aussi de la dette de SNCF, qui est souvent évoquée comme une limite de capacité aux investissements prévus au titre de ce projet.

Une autre expression importante est celle d'un projet qui ne serait pas adapté aux besoins des mobilités que vous considérez nécessaires (les mobilités du quotidien). Il y a une incompréhension exprimée sur l'apport de la Ligne Nouvelle et sur la pertinence de ce projet pour l'amélioration de la desserte TER. Des aménagements dans l'aire toulonnaise pour permettre l'amélioration des trains du quotidien sont souhaités. Une logique veut d'abord des investissements sur le réseau existant plutôt que réaliser un nouveau projet. Des inquiétudes ont été exprimées sur la répartition des fréquences et sur l'utilisation de la desserte, notamment sur la ligne côtière. Ces éléments sont très globalement repris.

En lien avec les inquiétudes sur le bâti, nous avons ce qui concerne les perturbations du marché foncier, avec une zone de passage large et qui a une emprise forte sur le territoire. Elle est considérée comme trop importante, entraînant une dévalorisation des biens et une remise en question de projets d'investissement et d'amélioration sur le secteur, qu'ils soient publics ou privés.

Concernant La Pauline, dans le cadre de la bifurcation dénivelée sur les variantes de tracés, nous avons une contestation du saut de mouton, perçu comme un ouvrage totalement disproportionné dans son coût et son importance. Les fonctionnalités que cet ouvrage apporte sont incomprises. La question est : « *Quel est l'apport de cet aménagement ?* » Sur la variante 1, nous avons des impacts sur la zone d'habitation des Tourraches qui sont jugés très forts avec un refus de cette variante. Les impacts ont été jugés inacceptables et il y a des interrogations sur les indemnités pour les propriétés concernées. Les impacts de la variante 2 sont aussi considérés comme très forts, bien que cette variante contourne les habitations. Pour autant, elle a des impacts importants sur le foncier et cette variante 2 est également considérée comme inacceptable.

Toujours sur la bifurcation de La Pauline, des craintes ont été exprimées sur l'insertion dans l'environnement immédiat. En fait, la question est : « *Comment ce viaduc ferroviaire et les aménagements connexes seront réalisables et s'intégreront sur le territoire ?* » Lié au financement de cet ouvrage dont le coût est jugé disproportionné, tant en réalisation qu'en montant, un sentiment de gaspillage de l'argent public est exprimé avec une incompréhension de la logique de réalisation des travaux dans le temps. Vous avez un rappel du calendrier de modernisation de la ligne dès la Priorité 1, qui prévoit la bifurcation, et la Priorité 2, qui prévoit

la mise en place de voies supplémentaires en traversée de l'agglomération et vers Hyères. Ces voies supplémentaires vers Hyères ont été jugées non réalisables.

Globalement, nous avons une question sur la légitimité des aménagements de La Pauline en regard des décisions portées par la Décision ministérielle. Il s'agit de connaître le statut de cet aménagement dans le cadre de la Décision ministérielle de Priorité 1. C'est le questionnement qui nous a été remonté.

Concernant la zone de la gare et le pôle d'échanges de La Pauline, nous avons des inquiétudes exprimées sur l'encombrement des voies d'accès à la gare avec un réseau routier insuffisant pour desservir le pôle d'échanges de La Pauline. Globalement, c'est une inquiétude sur le fonctionnement de ce pôle d'échanges (Sera-t-il pertinent ? Comment pourrions-nous réaliser l'intermodalité de ce pôle ?).

Sur La Pauline, nous avons aussi le principe de l'augmentation du nombre de voies de la ligne Marseille-Nice. Nous avons un refus des impacts sur le Parc Nature du Plan de La Garde avec – je l'avais déjà évoqué – les enjeux environnementaux et l'aggravation du risque d'inondation. On retrouve des craintes sur des impacts possibles de l'élargissement de la plateforme pour passer de deux à quatre voies, et des impacts sur les propriétés riveraines de ces emprises foncières. Associé à cela, sur la réalisation du projet, vous avez tout ce qui touche aux craintes sur le bruit lié aux augmentations de trafic qui seraient réalisées par le projet, notamment pour l'ensemble des riverains concernés par les travaux sur la ligne Marseille-Nice. On retrouve évidemment les craintes concernant la phase de travaux (création des pistes de chantier et restitutions après travaux).

S'agissant des attendus généraux, malgré tout, il y a des expressions sur :

- l'amélioration des mobilités du quotidien dans le Var ;
- le rattrapage du retard des infrastructures de transport du quotidien et le fait de permettre une alternative à l'utilisation de la voiture. Le principe, que ce soient des craintes ou des attentes, reste important s'agissant de l'amélioration de la desserte et des trains du quotidien ;
- l'accélération des aménagements de la Priorité 2, notamment pour l'est du Var et la métropole toulonnaise ;
- le fait de relier les bassins économiques de Toulon est aux autres d'emplois. Pour les habitants de la Métropole, il y a des attentes pour accéder à ces bassins d'emplois avec le fait de privilégier l'amélioration des déplacements domicile-travail des actifs ;
- la réalisation au plus tôt de la gare et du pôle d'échange multimodal de Toulon ;
- l'assurance de la desserte ferroviaire de la zone de Signes avec la création d'une gare ;
- la contribution au développement de l'intermodalité dans la métropole toulonnaise avec la gestion de toutes les interconnexions des réseaux. C'est ce que l'on appelle « l'intermodalité » avec les transports en commun, les modes actifs et la desserte du dernier kilomètre (Comment faire, depuis la gare, pour arriver à son lieu de travail ou à son domicile ?).

Nous avons des attendus particuliers sur La Pauline concernant :

- le rétablissement des accès routiers ;
- l'amélioration de l'accès à la gare depuis La Crau (poursuite de la concertation pour les rétablissements de voies routières impactées), à La Garde (amélioration des passages routiers sous le

remblai ferroviaire pour l'ensemble des points signalés comme impactés, enjeux liés à la sécurité routière et accès en modes doux au Plan de La Garde) et l'accès en voie dédiée à la gare depuis la RD 29 en provenance de La Crau ;

- la liaison vers l'aéroport d'Hyères et de Nice ;
- la mise en cohérence des aménagements de la Ligne Nouvelle avec les enjeux du site SEVESO de Pétrogarde, qui a exprimé des demandes sur la réalisation du projet ;
- l'amélioration globale de la desserte de fret de la zone industrielle est. Là encore, on retrouve la desserte de Pétrogarde ;
- la desserte plus fine des communes de l'est de Toulon, notamment La Farlède avec l'ouverture de la gare ;
- la demande de rester au maximum dans les emprises ferroviaires – c'est un attendu particulier dans la zone – pour limiter les impacts directs de l'élargissement de la plateforme et préserver l'intérêt patrimonial du bâtiment actuel de la gare de La Pauline et du château d'eau ;
- la rénovation des gares TER de La Pauline, de La Crau et de Cuers et l'amélioration globale de leur fonctionnement (bâtiments, parkings, intermodalité).

Voilà pour l'expression de ce que nous avons recueilli dans les réunions publiques et dans les réunions particulières qui ont été menées.

EXPRESSIONS DES PARTICIPANTS ET ECLAIRAGES DE SNCF RESEAU SUR LA PRIORITE 2

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

Maintenant, un éclairage sur la Priorité 2, qui concerne particulièrement le Département, et un rappel du processus de décision qui a mené à séquencer le projet entre Priorité 1 et Priorité 2. D'abord, en 2013, la Commission Mobilité 21 avait fixé le principe de la réalisation du projet par séquence en déterminant un *timing* des travaux et des aménagements à réaliser d'ici 2030, puis de 2030 à 2050 et après 2050. L'ensemble du projet avait été retenu et, pour la Priorité 2, concernant les liaisons Aubagne-Toulon et Est Var-La Siagne, ce sera donc une réalisation après 2030.

Les premières phases d'études du projet avaient permis de déterminer une Zone de passage préférentielle. C'est la zone dans laquelle nous avons fait des études, en Priorité 1, pour implanter les tracés présentés à la concertation publique et la zone de la Priorité 2 dans laquelle, à partir de 2030 et en fonction de la Décision ministérielle, nous réaliserons des études de tracés. Nous viendrons faire, comme nous le faisons actuellement sur les tracés de la Priorité 1, dans le cadre d'une concertation publique, des études de tracés à l'intérieur de la Zone de passage préférentielle. Nous mettrons en place un système de concertation publique avec des réunions publiques sur plusieurs variantes de tracés afin d'aboutir à un choix de variante sur la Priorité 2 pour aller vers une enquête d'utilité publique sur la Priorité 2. Ces études et ce processus de travail sont prévus après 2030 pour les aménagements de la Priorité 2.

Aujourd'hui, dans le mandat de SNCF Réseau, nous avons des études de tracés concernant uniquement la Priorité 1. Nous n'avons pas d'étude de tracé en cours sur la Priorité 2, puisque nous devons attendre une nouvelle Décision ministérielle pour réaliser les études. En revanche, en complément de cela, la Décision ministérielle a prévu de mettre en place des observatoires du foncier pour recenser les tensions foncières sur le territoire de la Priorité 2.

J'ai remis sur cette diapositive le travail itératif qui a conduit à la sélection de la zone de passage avec la recherche des zones de passage possible. En 2011, ce travail avait été présenté à la concertation publique sur l'ensemble du territoire de la région PACA puis, à partir de l'expression et du bilan de cette concertation, des choix de zones de passage avaient été présentés en 2013. Ils avaient fait l'objet d'une Décision ministérielle en 2014 et en 2015, pour la Priorité 2, puis de la recherche de tracés pour la Priorité 1 dans le cadre de la Zone de passage préférentielle. Pour la Priorité 2, ce travail sera à réaliser après 2030.

Je ferai un bref rappel des zones de passage préférentielles qui ont fait l'objet de validations et que vous connaissez. Sur l'ouest du Var, vous avez la section allant d'Aubagne à Toulon. Ensuite, vous avez la zone

de passage allant de l'est Var (Le Muy) jusqu'à La Siagne et venant récupérer le tracé réalisé en Priorité 1 sur la liaison La Siagne-Nice, aujourd'hui en cours de concertation.

Nous avons fait des réunions de synthèse sur Nice, lundi 19 décembre, et Marseille, mardi 20 décembre 2016.

Un certain nombre de questions ont été posées lors de la première réunion de concertation que nous avons organisée. Nous avons souhaité pouvoir amener un certain nombre d'éléments et les soumettre en réponse aux interrogations posées sur les impacts perçus sur les zones agricoles. Nous avons à nouveau effectué une présentation faite au Comité de pilotage de juillet 2014 – elle est donc publique depuis cette date – et qui montre les impacts globaux sur les espaces naturels, notamment viticoles, en Priorité 1 et en Priorité 2. Je vous laisse regarder les chiffres qui ont été présentés depuis cette époque. Bien sûr, ce sont des chiffres non négligeables, il y a des impacts importants sur le territoire, mais cela est relatif par rapport à la consommation d'espace que vous connaissez. C'est important et il faut prendre absolument toutes les précautions par rapport à cela, mais globalement, les zones impactées en Priorité 1 et en Priorité 2 sont légèrement inférieures à une cinquantaine d'hectares.

Sur la diapositive suivante, vous avez une petite mise en perspective de cette consommation agricole sur les différentes zones. Nous avons mis cela en pourcentage pour essayer de permettre une représentation de ce que sont les surfaces agricoles concernées par le projet de Ligne Nouvelle en Priorité 1 et Priorité 2. Aujourd'hui, nous travaillons exclusivement sur la Priorité 1, mais vous êtes sur le territoire principalement concerné par la Priorité 2, nous apportons donc ces chiffres. Je me répète, c'est une consommation importante, qu'il faut prendre en compte. On considère qu'elle doit absolument être traitée. Je pense que l'on va prendre et que l'on a pris un certain nombre de mesures pour travailler au traitement de ces impacts dans les meilleures conditions possible. En part relative, globalement, c'est une préemption de territoire qui est faible par rapport à ce qu'il se passe régulièrement.

De la salle

Pourquoi est-ce que l'on ne fait pas la Priorité 3 ?

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

La Priorité 3 est prévue après 2050, mais c'est quand même très éloigné. Pour être raisonnable, on peut respecter la Décision ministérielle, mais des éléments liés à des études sur ces zones pour l'après 2050 resteraient très éloignés et il ne serait pas raisonnable de discuter sur cela. D'ici 2050, il peut y avoir des évolutions et cela n'a pas de cohérence. Il faut que l'on soit dans les logiques des Décisions ministérielles sur ce qui est réalisable aujourd'hui sur la Priorité 1. La Priorité 2 doit suivre régulièrement cela.

Bien sûr, il y a une Décision ministérielle pour réaliser un projet après 2050. Raisonnablement, c'est compliqué, mais je pense qu'il ne serait pas sérieux de vouloir présenter des études pour l'après 2050.

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

Monsieur CHERRIER, s'il vous plaît, peut-on intervenir en cours de présentation ?

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

Non, je propose de dérouler ma présentation et...

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

Je ne peux donc pas vous laisser dire cela, parce que chaque fois que vous avez fait une réunion de concertation...

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, s'il vous plaît, je propose de laisser Monsieur CHERRIER terminer. Il reste quelques diapositives et, ensuite, vous aurez tout le temps de poser des questions.

Réactions dans la salle.

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

Il n'y a pas de problème, on a encore deux heures pour parler.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous demande de me laisser faire un point sur votre demande.

Réactions dans la salle.

Plusieurs intervenants de la salle

BACCINO, au micro ! BACCINO, au micro ! BACCINO, au micro !

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

S'il vous plaît ! Je ne peux pas laisser dire cela, parce que j'ai participé à toutes les réunions qui se passent au niveau de la Préfecture et, chaque fois, j'ai dit « attention ! » Je ne peux pas laisser dire, pour les jeunes agriculteurs qui sont dans la salle, que ce n'est pas un problème de ne pas s'occuper de ce qu'il se passera en 2050. J'ai toujours rappelé qu'une vigne est plantée pour 40 ans. Aujourd'hui, les jeunes agriculteurs qui sont là décident de ce qu'il va se passer en 2050 et cela a été dit dans toutes les réunions. Je préfère le dire pour que les gens le sachent. Dans toutes les réunions, pour rétablir la vérité, je me suis levé et je l'ai dit, Monsieur CHERRIER. Ça, j'aimerais bien que vous le disiez. Voilà ce que je voulais dire. Je vous remercie.

Applaudissements.

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

Je remercie Monsieur BACCINO, mais les deux propos ne sont absolument pas contradictoires. Je suis désolé, ils ne le sont pas du tout. Non, ils ne le sont pas. Vous vous êtes exprimé sur le sujet et la question de la prise en compte des enjeux agricoles et des plantations pour 2050 est importante.

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

C'est un problème ! Il faut l'écrire.

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

Vous vous êtes exprimé, nous allons continuer. Les choses sont enregistrées, mais nous ne pouvons pas débattre correctement. Vous vous êtes exprimé et nous aurons l'occasion d'y revenir. J'apporte des éléments de réponse à ce sujet et, évidemment, nous pourrions y revenir dès que nous aurons les échanges.

Les questions liées à la réalisation des études de 2050 relèvent des Décisions ministérielles. Aujourd'hui, nous traitons déjà des études et nous présentons le fait que les études seront réalisées pour 2030. À aucun moment je n'ai dit que la réalisation des études de 2050 ou que ce qui se passera en 2050 n'a pas d'intérêt ; ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai simplement dit qu'aujourd'hui nous attendons une Décision ministérielle pour réaliser les études de 2030 et qu'il est possible que l'on fasse, à la demande des décideurs et de l'expression du territoire, une accélération sur la demande des études de 2050. C'est possible, vous l'avez exprimé, mais ce n'est pas ce qui est ressorti du territoire. Je l'ai présenté tout à l'heure, quand nous avons pris les retours...

Ce sujet est lié à l'expression, mais il fait partie des décisions que l'on doit prendre, potentiellement. Ce ne sont pas des décisions de SNCF Réseau, du maître d'ouvrage, mais ce sont des décisions de la gouvernance du projet que d'accélérer le processus. Je l'ai mis dans les éléments que j'ai présentés : aujourd'hui, il y a une manifestation de l'expression sur l'accélération des études de Priorité 2. Vous manifestez aujourd'hui une expression d'accélération sur les études de 2050, mais ce n'est pas le cas actuellement.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Monsieur CHERRIER, vos chiffres sont faux !

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

Attendez, vous allez avoir la parole.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons y venir.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Comprennent-ils les bases de travaux ? Vous aurez des centaines de camions. Là, vous ne parlez que des rails, vous ne parlez pas de l'alimentation électrique !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous allez avoir la parole.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Sur l'emprise au sol, que comprend ce chiffre ?

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

Je finis la présentation, tous les éléments sont là. J'en ai pour quelques minutes et, ensuite, on aura un débat.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Vous présentez un chiffre erroné !

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

La présentation se termine, il faut faire les choses dans l'ordre.

Sur le réseau, il y a eu une expression sur la complétude du projet et l'articulation avec le CPER (Contrat de Plan État-Région). Aujourd'hui, sur les trains du quotidien, nous avons un projet qui permet, avec tous les aménagements prévus dans le cadre du CPER et les projets réalisés, d'avoir 2 TER/heure sur les liaisons entre Marseille et Hyères. On passera à 4 TER, puis la bifurcation de La Pauline sera faite et elle amènera de la robustesse dans l'utilisation du service. Ensuite, avec la réalisation de la Priorité 2, on aura la possibilité de passer à 6 TER/heure.

Voilà le moment possible pour les échanges.

ECHANGES

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Quelques éléments pour ce temps d'échange. Des hôtessees sont présentes dans la salle, il faut donc que vous sollicitiez la parole. Je sais que cela peut être délicat, mais il faut bien commencer par une personne, puis une autre et encore une autre. Nous passerons la parole à tout le monde.

Présentez-vous quand vous prenez la parole. Respectez les points de vue exprimés. Si quelqu'un a un point de vue différent du vôtre, il a le mérite de pouvoir être entendu par SNCF Réseau et par l'ensemble de l'assistance. Je vous demande donc le respect des règles de courtoisie élémentaires dans un contexte de concertation publique règlementaire. Je vous remercie.

Qui souhaite commencer ?

Nadyne CHEVRET, association « Stop Nuisances Cuers »

Je rejoins Monsieur BACCINO qui, lors des COTER (comités territoriaux) en Préfecture, avec moi-même, a demandé sans cesse que nous soit fournie la ZPP (Zone de passage préférentielle) de cette section aux soi-disant horizons lointains. Je dis bien « soi-disant », parce que tout dépendra des gouvernements et des financements, n'est-ce pas ?

Je vais quand même lire quelque chose. On nous parle de doublement de la ligne existante. D'abord, on veut nous faire croire que ce sera dans les emprises existantes, c'est ce qu'a dit Monsieur CHERRIER et c'est noté dans le *verbatim* de La Crau. J'ai des documents et, au COTER, on nous a dit « *une ligne nouvelle est, par définition, une réalisation en site propre* » – c'est Monsieur CHERRIER qui l'a dit, vous le retrouverez dans le COTER – et il faut savoir que l'expression du territoire lors de la concertation précédente était absolument opposée à une construction en site propre. Ensuite, sur la section Toulon-Est Var, on nous a dit « *la capacité est limitée dans ce secteur long de 70 kilomètres qui nécessite la création d'un second itinéraire plus performant* », j'aimerais donc que vous m'expliquiez ce que l'on appelle un « *itinéraire plus performant* » dans ce sillon permien.

Applaudissements.

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

Nous avons participé aux mêmes réunions, j'entends ce que vous dites. Les positions qui prévalent aujourd'hui par rapport à la commande que nous avons en tant que maître d'ouvrage sont la réalisation des études de la Priorité 3 (la zone du sillon permien) après 2050. Nous sommes dans le cadre de ce qui a été exprimé lors du choix du scénario des Métropoles du sud avec la recherche de la réalisation de ce doublement de ligne au maximum dans les emprises ferroviaires. C'est ce qui est aujourd'hui écrit dans la décision. C'est écrit et vous pouvez reprendre les éléments de la décision de l'époque dans le courrier de Monsieur BORLOO, qui préfigure les décisions prises. Il n'y a pas eu d'autre modification de la décision sur

ce sujet depuis. Ces éléments ne présentent pas la Priorité 3. Aujourd'hui, y compris dans le cadre des discussions que l'on a eues, il n'a pas été envisagé et il n'est pas envisagé – aucune étude n'a été produite – la réalisation d'une ligne en site propre dans cette zone.

Les conditions de réalisation qui prévalaient à l'origine sur la réalisation d'une ligne à grande vitesse sont des spécificités classiques de réalisation d'une ligne en site propre, et c'est le cas de toutes les lignes à grande vitesse réalisées. Le projet a connu les évolutions que vous connaissez, en 2011 et 2013, un passage d'une Ligne à Grande Vitesse à une Ligne Nouvelle, soit une infrastructure qui, au lieu de ne recevoir que des trains à grande vitesse, reçoit tous les types de trains. Les conditions de réalisation après 2050 sont aujourd'hui encadrées dans la décision produite à l'époque à savoir la recherche d'un doublement des tracés au plus près des emprises existantes dans le sillon permien. Il n'y a pas d'autre décision.

Nadyne CHEVRET, association « Stop Nuisances Cuers »

Je suis désolée, Monsieur CHERRIER, mais c'est un projet et un seul projet ! C'est un projet et on a le droit de savoir, du début à la fin. Là, vous le « saucissonnez », je suis désolée ! On est en désaccord !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Excusez-moi, est-ce que vous pouvez demander la parole et vous exprimer dans le micro ? Sinon, on ne peut pas enregistrer ce que vous dites.

Nadyne CHEVRET, association « Stop Nuisances Cuers »

Je suis désolée, mais je maintiens que c'est un projet, pas un « saucissonnage » ! Les gens qui sont là aujourd'hui ont le droit de savoir « à quelle sauce ils vont être mangés », et peut-être pas après 2050, peut-être très rapidement. Je suis désolée, mais c'est un seul projet et vous devez nous fournir les éléments que nous demandons, parce que, dans les documents, il est bien écrit : « *chercher un itinéraire plus performant* ». Je suis désolée, mais arrêtez de prendre les gens pour des « demeurés » !

Applaudissements.

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

La réalisation du projet fait l'objet, Madame, de Décisions ministérielles et d'une commande.

Réactions dans la salle.

Je suis désolé, mais à partir du moment où la question est posée sur ce qui est à réaliser dans le cadre du projet, nous intervenons dans le cadre de ce qui est la demande produite, que vous connaissez, qui s'impose à tous et qui est une décision d'État. Il y a eu une commission qui s'appelle la Commission Mobilité 21 et qui a statué. Ces décisions font partie des décisions du 9 juillet 2013 (Plan d'investissements d'avenir) qui projettent la réalisation de ce projet par phases. Je n'ai pas de prise sur cela et, comme je l'ai dit préalablement, les études liées à la Priorité 2 et les études liées à l'après 2050 devront faire l'objet de demandes. Vous pouvez faire des demandes d'accélération de ces études.

Nous sommes ici dans une réunion pour échanger. Je comprends très bien que vous n'acceptiez pas cela, mais ce n'est pas mon propos. Mon propos est d'éclairer et de vous dire ce qui est le cadre général de travail. Je n'ai pas la responsabilité d'avoir fait un découpage du projet, c'est une décision de gouvernement. Vous

pouvez retrouver ces décisions sur le site, c'est la décision du 9 juillet 2013 prise par le Gouvernement dans le cadre du Plan d'investissements d'avenir qui a validé les propositions de la Commission Mobilité 21 dans le cadre d'un investissement général de 30 milliards d'euros et a présenté la réalisation du projet, comme d'autres en France, dans le cadre de ces décisions. Je les applique, je n'ai pas de commande pour d'autres choses, mais vous avez tout à fait le droit d'exprimer ce que vous exprimez.

Puisque nous sommes dans l'échange, pour que cela puisse se faire, il faudra qu'il y ait une demande politique pour, premièrement, avoir l'accélération des études de la Priorité 2, en regard de ce que Monsieur BACCINO évoquait, et la réalisation des études de...

De la salle

On veut l'arrêt du projet, pas des études supplémentaires !

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

Cela n'a rien à voir avec des études supplémentaires, mais avec des décisions.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez ! Des personnes ont demandé la parole. Toutes les personnes qui veulent s'exprimer le pourront, simplement, demandez la parole et on vous la donnera. Merci.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Bonsoir, Monsieur CHERRIER. J'ai appris que les réunions étaient enregistrées et que les *verbatim* seraient remis au Ministère. Il est donc doublement intéressant pour nous de nous exprimer. Ce soir, je suis venu pour avoir des réponses. Je ne pensais pas en avoir, mais finalement, dans vos planches de présentation, vous venez de présenter un projet inutile, ruineux et nuisible. Ce sont dans les premières planches et nous avons d'ailleurs été un peu « scotchés », merci pour cela.

Applaudissements.

C'est quand même rare qu'un maître d'ouvrage reconnaisse que son projet est inutile, ruineux et nuisible. Le Ministère devra donc le prendre en compte. Je voudrais ajouter qu'il est complètement inutile, totalement ruineux et extrêmement nuisible, et je vais m'en expliquer.

Sur la non-utilité de votre projet, nous avons – c'est évident, tout le monde le constate – un besoin vital et urgent d'accéder à nos grandes villes et d'en sortir le soir. C'est donc un besoin de déplacement local, de proximité, de type tramway ou bus améliorés, mais, vous, vous voulez nous imposer une deuxième ligne ferroviaire grande vitesse avec forcément peu d'arrêts intermédiaires. Je voudrais bien que les gens comprennent que gagner une poignée de minutes sur des déplacements Paris-Toulon, Paris-Marseille, Paris-Nice ou même Marseille-Nice n'a aucune utilité pour nous, pour les Varois.

Pire, votre société mère, la SNCF, manque actuellement d'argent pour avoir un fonctionnement normal des infrastructures sur une seule ligne. Voyez la fermeture de Carnoules !

Applaudissements.

Excusez-moi de vous rappeler que les trains sont régulièrement en retard ou annulés, que le réseau est relativement mal exploité par votre gestion calamiteuse. En plus, ce n'est pas moi qui le dit, mais les élus, en

tout cas une bonne partie. Nous avons d'ailleurs pu constater que – je prends un ton un peu plus sérieux, parce que c'est dramatique –, en région parisienne, les carences du réseau ont malheureusement abouti à des morts. Au lieu de faire un *mea culpa* et orienter tous vos efforts vers la sécurisation et l'amélioration urgente du réseau existant, non, vous venez ici ce soir, sans honte aucune, nous imposer de payer une nouvelle ligne. Vous présentez des capacités accrues avec cette deuxième ligne à grande vitesse, mais rien sur le nombre de trains qui circuleront réellement. On parle bien de capacité, mais pas de réalité. Face à vos promesses d'éventuels trains en plus, je préfère des trains qui roulent et qui soient bien entretenus. Ça, c'est utile. C'est là toute la différence entre le promoteur-constructeur que vous êtes et le citoyen usager que je suis. D'ailleurs, ce soir, vous n'avez pas expliqué – je souhaite que les gens comprennent bien ce qui suit –, puisqu'à ce jour vous n'avez pas assez de moyens matériels et humains pour entretenir et faire rouler correctement les trains sur une seule ligne à gérer, comment vous ferez avec deux lignes, donc avec plus de matériel et plus d'entretien. J'espère que vous pourrez répondre là-dessus.

Applaudissements.

Sur ce point de la non-utilité du projet, « cerise sur le gâteau », vous nous annoncez la mise en service totale pour après 2050, alors que nos besoins sont pour aujourd'hui et très, très urgents.

Pour résumer ce point, nous avons besoin d'investissements locaux et immédiats et vous nous imposez une solution qui ne répond pas à nos besoins et, en plus, pour 2050. Voilà pourquoi les citoyens, que je représente au travers de mon association et d'autres associations présentes ce soir, trouvent votre projet complètement inutile.

Je vais passer rapidement sur le deuxième point qui est le coût pharaonique, je pense que c'est une généralité que vous entendez souvent. Combien de dizaines de millions d'euros déjà engloutis dans ce projet de ligne nouvelle ? Je souhaite que vous répondiez ce soir. Faisons un petit test, on va voir si vous êtes capable de nous dire combien de millions d'euros ont déjà été engloutis. Je n'ai toujours pas eu de réponse claire, mais je crains le pire, car si l'on prend comme référence la dette de votre société, on pourrait parler de « faillite à grande vitesse ». Alors, dites-nous ce soir, combien de milliards d'euros de dettes avez-vous ? J'entends parler de 44 milliards d'euros, mais on entend aussi 31, etc. À combien en sommes-nous ? J'espère que vous répondrez.

Malheureusement, il y a pire que votre dette : les chiffres de fréquentation. En effet, comment justifier l'injustifiable construction de cette nouvelle ligne ? Il suffit de dire qu'elle va transporter beaucoup de gens ! Mais, comme elle coûte très, très cher, il suffit de laisser penser qu'elle va transporter beaucoup, beaucoup de gens. Là, Monsieur CHERRIER, vos chiffres sont surprenants. Par exemple, si je prends les chiffres de fréquentation d'une ligne à grande vitesse comme celle du Thalys, qui a prouvé qu'elle était performante, elle transporte 6,5 millions de passagers annuels.

Aujourd'hui, un train à grande vitesse performant, ce sont 6,5 millions de passagers. Certaines associations *pro* Ligne Nouvelle – il y en a et il faudrait que l'on regarde leur financement d'un peu plus près – annoncent 19 millions de passagers. Donc, quand on triche sur la fréquentation, on annonce aux alentours de 20 millions de passagers par an sur la Ligne Nouvelle alors que, quand cela marche bien, on a 6 à 7 millions de passagers par an. Alors, Monsieur CHERRIER, votre future LGV PACA – pardon « Ligne Nouvelle » –

combien de millions de voyageurs va-t-elle transporter ? Combien est-ce que vous en prévoyez pour les justifier ? J'ai cherché votre prévision et en page 39 gros bouquin que certains ont, on trouve – devinez combien – 96 millions de passagers.

Ce n'est pas possible. Si l'on fait un calcul avec 96 millions de passagers, on arrive à 1 train chaque seconde et demie. Franchement, c'est se moquer du monde !

Applaudissements.

J'aimerais que vous nous donniez une estimation de la fréquentation de cette ligne, non pas du réseau global. Je pense que vous avez savamment mélangé les chiffres pour arriver à ces 96 millions et que vous parlez de tout le réseau PACA, non pas de votre unique outil indépendant de ligne à grande vitesse.

On le constate, vos chiffres de fréquentation, comme ceux d'ailleurs des temps de parcours – je n'ai pas le temps d'en parler –, sont souvent aberrants. La seule donnée qui semble admise par tous est celle de la facture totale, sauf que personne ici ne sait comment payer. On vous a souvent questionné sur le sujet, alors ce soir, allez-vous enfin nous dire qui va payer et comment sera payée cette note astronomique de plus de 20 milliards d'euros – je suis bas, vous le savez – pour les 3 phases du projet ?

Applaudissements.

Excusez-moi d'être long, mais comme c'est enregistré, cela vaut le coup, que des personnes à un certain niveau de prise de décision publique entendent ce que l'on a à dire. J'en arrive à mon dernier point, celui des nuisances.

Pour les agriculteurs – vous l'avez soulevé –, l'emprise au sol est déterminante et, sur votre projet, contrairement à ce que vous avez dit, nous avons des planches, elles existent. Vous dites qu'elles n'existent pas, c'est un peu surprenant. Votre projet déboule en plein dans les zones agricoles, sans parler de la dénaturation de nos paysages qui, je le rappelle, font une bonne partie de l'attrait touristique du Var.

Monsieur CHARRIER, je suis désolé de vous le dire, mais vous allez contre le sens de l'Histoire à l'heure où la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) propose de condenser l'habitat déjà existant pour sauver les zones naturelles et agricoles.

Enfin, pour les urbains, je suis au regret de vous dire qu'en tant qu'expert dans le domaine acoustique, j'affirme, chiffres à l'appui, que vos trains sont très bruyants et vont présenter des nuisances fortes sur les populations traversées. Si l'on applique les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, je peux conclure que plusieurs dizaines de milliers de personnes seront impactées par un bruit supérieur aux recommandations des experts, ce que vous refusez d'entendre. Je ne parle pas des impacts dans le domaine hydrologique – où nous attendons toujours vos expertises – ni de ceux sur l'environnement – là, carrément, vous nous prenez pour des citrons.

Pour clore ce chapitre sur les impacts, j'alerte les citoyens ici présents : les rails sont une chose, mais il ne faut pas oublier tout le reste. C'est pour cela que vos chiffres, notamment sur les emprises, sont faux. Il y a notamment l'alimentation électrique considérable, qui va de pair avec les trains à grande vitesse, donc les nuisances des rayonnements électromagnétiques engendrés. Les études mondiales sur les rayonnements électromagnétiques en cours sont édifiantes. SNCF Réseau en tient-elle compte dans son projet ?

De plus, il faut ajouter tout ce que vous nous cachez comme les emprises au sol pour les accessoires de votre ligne (les stations d'énergie, les bassins de rétention d'eau, les bases de travaux). Comme je l'ai dit tout à l'heure en me levant, on ne fait pas circuler des centaines, voire des milliers de poids lourds et d'engins de chantier de fort tonnage sans avoir de base pour les stocker. On sait très bien qu'ensuite cela reste à l'abandon ou n'est pas forcément réaménagé. Il s'agit en réalité de l'arrivée d'un « kit » Ligne Nouvelle qui, en termes de nuisances, ne comprend pas uniquement les rails et les trains. Combien de bases de travaux SNCF Réseau va-t-elle faire pour votre projet ? Combien dans le Var ? Vers La Crau, où va se situer cette base de travaux ? Ici, à La Farlède ? À La Crau ? Sur Solliès-Pont ?

J'espère que chacun d'entre nous a compris, ce soir, que ce projet ne répond pas à nos besoins et qu'il compromet nos finances, notre qualité de vie, et même les générations à venir. Je suis du côté des habitants du Var et de nos villages. À l'époque où la notion de développement durable est reprise par tout le monde, je demande, au nom de « Stop TGV Coudon » et des nombreuses autres associations effarées par votre projet, suite à votre réunion de concertation qui n'a pas abouti, l'annulation de votre projet et une réorientation d'une partie des fonds sur la ligne actuelle pour répondre à nos besoins urgents. Merci de m'avoir écouté.

Applaudissements.

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

Il y a beaucoup d'éléments sur le déclaratif, éléments qui font référence à une contestation du projet que j'ai évoqué et je ne reviendrai pas dessus. C'est votre choix, c'est votre liberté de le dire.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Apparemment, ce n'est pas que le mien !

Réactions dans la salle.

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

C'est celui de beaucoup de monde, mais le projet est issu du Débat Public de 2005.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il me semblait que Monsieur LESAGE attendait une réponse de Monsieur CHERRIER. Si vous ne souhaitez pas la réponse, on passe aux questions suivantes.

De la salle

On s'en fout de la réponse, ce ne sont que des blablas !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous passons donc à la question suivante. D'autres personnes souhaitent-elles intervenir ?

Réactions dans la salle.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

S'il vous plaît, une réponse sur les bases de travaux !

Réactions dans la salle.

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

Soit on répond, soit on ne répond pas ; il faut savoir. Si je ne peux pas répondre...

Christian DAVID, Maire de Carnoules

Peut-être que donnerez la réponse après.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pouvez-vous vous présenter ?

Christian DAVID, Maire de Carnoules

Je suis le maire de Carnoules.

Applaudissements.

Bien sûr, je soutiens ce qui vient d'être dit, notamment par Madame CHEVRET de Stop Nuisances Cuers. À la réunion de concertation de La Crau, j'étais intervenu pour signaler notre crainte quant au passage de la jonction de la phase 2 au milieu du sillon permien et nous n'avons toujours pas de réponse pour les agriculteurs, qui seront en pleine production d'ici à ce que le projet puisse avancer, pour les habitants et pour nos enfants. Il n'y a aucune servitude sur le document d'urbanisme pour dire « ne construisez pas ici, parce que le train va passer » et ils seront expropriés. Je ne le verrai peut-être pas, mais nos enfants et nos petits-enfants le verront et nous ne sommes pas là pour faire de la politique pour nous, aujourd'hui, mais pour nos enfants et pour demain. C'est cela notre position d'élus.

Quant à la gare de Carnoules, j'ai demandé à ce que les gares du sillon permien soient renforcées dans leur attractivité pour répondre aux besoins immédiats des usagers. Je vous le dis à tous – je ne sais pas si vous avez un peu suivi l'actualité – depuis le 12 décembre 2016, les horaires ont changé et j'ai eu une réponse concrète de notre Président ESTROSI pour l'autorité organisatrice des transports.

Réactions dans la salle.

On nous a supprimé six arrêts Intercités. C'est la réponse pour le développement durable et la réponse pour renforcer l'attractivité. Nous sommes prêts à investir pour faire un pôle d'échange multimodal, mais en face, on supprime les moyens d'accueillir les gens pour les amener sur le train au lieu de les amener sur la route. Vous avez vu les pics de pollution dans les agglomérations comme Paris, Grenoble ou Lyon, et dans pas très longtemps, Toulon sera touché. Au moment des pics de pollution, nous recevons des alertes d'Air PACA qui, au fil des ans, ne cessent de croître et nous serons bientôt touchés par les pics de pollution, car il y a toujours 15 à 20 kilomètres de bouchons pour accéder à Toulon. C'est inadmissible !

On est loin d'un aménagement de territoire durable et l'on est loin de répondre à l'attente des usagers. J'espère enfin avoir une réponse de Monsieur ESTROSI, à qui j'ai écrit et qui ne daigne même pas me dire que je « l'emmerde ». Cela devient insupportable.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît, je vous demande de rester dans des termes polis. Merci.

Réactions dans la salle.

Ce que je viens d'entendre n'est pas poli.

Des questions ont été posées, je propose que l'on entende des éléments de réponse.

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

Je vais essayer de donner des éléments de réponse. Concernant le territoire de la Priorité 2, la Zone de passage préférentielle et la décision qui a permis la validation de cette Zone de passage préférentielle, il y a la mise en place de l'Observatoire du foncier, que j'évoquais tout à l'heure.

Les maires concernés par la Priorité 2 ont reçu ou vont recevoir un courrier de Monsieur le Préfet précisant les conditions de mise en place opérationnelle de cet observatoire du foncier qui répondra pour partie aux préoccupations que vous avez. Cet observatoire du foncier a justement été organisé pour tenir compte de ce laps de temps et d'une Zone de passage préférentielle qui ne bénéficie d'aucune protection, puisqu'elle ne s'inscrit pas dans les documents d'urbanisme. C'est donc une zone effectivement difficile à traiter. L'État a pris conscience de cela et a mis en place, *via* le Préfet, un observatoire du foncier.

Il permet aux maires de faire des demandes, car l'Observatoire du foncier est organisé avec les services de l'État, à savoir la DREAL (Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), la Préfecture et SNCF Réseau pour écouter et entendre ce qui relève des contraintes et des difficultés foncières des différents maires. Il s'agit d'essayer de trouver une solution.

Les conditions de réalisation des études et les précisions pouvant être apportées ont été prises dans le cadre du projet de financement du CPER (les 24 millions d'euros supplémentaires prévus) avec 6,5 millions d'euros prévus pour les études sur la Priorité 2 et 8 millions d'euros prévus pour les acquisitions foncières. Cela répond à cette demande. Il y a un outil appelé « Observatoire du foncier » qui permettra de répondre aux maires sur les tensions foncières sur le projet.

De la salle

Ce n'est pas ce que vous demande le Maire ! Vous répondez à côté !

L'observatoire est sur la phase 1 et la phase 2, il ne s'étendra pas à la phase 3. Ce n'est donc pas ce que vous demandait le maire de Carnoules.

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

Je réponds sur ce qui est de la responsabilité. Encore une fois, la Priorité 2 concerne beaucoup de monde.

Sur la « finaçabilité » du projet et sur les coûts, encore une fois, je suis surpris – vous qui connaissez le dossier – que vous n'ayez pas lu beaucoup des éléments, puisqu'ils sont disponibles sur le site depuis longtemps avec l'état global et récurrent des dépenses du projet. Il y a une convention de financement des études qui est de 76 millions d'euros. Cette convention a permis de réaliser, dans le cadre de la première phase, des études pour 36 millions d'euros. On est ensuite dans la réalisation des études de la partie restante et les éléments jugés nécessaires par la gouvernance du projet pour des compléments (24 millions d'euros).

Concernant les précisions sur les décisions, j'ai besoin de rappeler deux grands points.

Premièrement, la SNCF est le maître d'ouvrage d'un projet, elle intervient dans le cadre d'une gouvernance qui est représentée par les collectivités principales que sont :

- les trois départements principalement concernés (les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes) ;
- les trois grandes métropoles (Marseille, Toulon et Nice) ;
- le Conseil Régional ;
- l'État ;
- SNCF Réseau.

La gouvernance est présidée par le Préfet de Région, qui représente l'État, et à ce titre, ce Comité de Pilotage fixe la feuille de route de SNCF Réseau. À aucun moment SNCF Réseau ne fixe cette feuille de route.

Deuxièmement, ce n'est pas SNCF Réseau qui fixe le service ferroviaire, mais l'autorité organisatrice des transports : la Région. La Région a fixé le cahier des charges de la réalisation du projet en précisant, dans sa délibération de 2010, les conditions dans lesquelles le projet doit être réalisé, c'est-à-dire :

- une desserte de type RER de 6 à 8 trains/heure dans toutes les grandes agglomérations ;
- une desserte de 4 trains/heure sur les grandes villes de la côte et de la Région ;
- une desserte minimum de 2 trains/heure pour toutes les autres liaisons.

C'est ce cadre qui préside aux études de capacité et de fonctionnement ayant nécessité de construire une ligne ferroviaire supplémentaire.

Par ailleurs, beaucoup des éléments que vous avez évoqués sont des contraintes que nous connaissons aujourd'hui sur le système ferroviaire existant. Elles peuvent probablement être améliorées à un certain nombre de conditions d'exploitation, mais en aucun cas la ligne existante ne peut – l'ensemble des études en matière de capacité le montre ainsi que tous les experts, y compris ceux qui ne sont pas de la SNCF. Les études sont également disponibles sur le site – concentrer tous les trafics. Nous ne sommes pas en mesure de passer, sur la ligne existante, à un doublement des trafics du quotidien. Ce n'est pas possible, ce n'est pas réalisable.

La raison pour laquelle SNCF a des difficultés d'exploitation vient justement de toutes les contraintes aujourd'hui exercées sur le réseau. On y fait des travaux, on y fait des aménagements, mais ces travaux et aménagements ne sont pas suffisants pour répondre à la demande de réalisation du projet.

Voilà les grandes lignes de réponses aux questions que vous avez posées.

Sur les travaux, puisque vous voulez des éléments, je demanderai à Nicolas GUYOT de préciser les éléments.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Et sur la fréquentation ?

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

Je vais répondre à la question posée au préalable concernant les emprises citées dans les *slides* que nous avons passées au départ. Pour la Priorité 2, ces emprises ne sont pas basées sur des tracés, puisqu'ils n'ont pas été faits, mais sur des moyennes d'occupation par une voie dans un territoire de ce type. *Grosso modo*,

en moyenne, on a pris 120 mètres de large, ce qui inclut tout ce que vous indiquiez, c'est-à-dire les aménagements connexes : base de maintenance, base de travaux, rétablissements d'accès, aménagements hydrauliques et aménagements liés aux divers équipements de la voie.

Sur les questions de fréquentation, vous avez raison de noter que les chiffres cités ne concernent évidemment pas que les clients de la ligne, mais l'ensemble des clients concernés en région.

Réactions dans la salle.

Le principe du projet étant de « booster » l'ensemble du système ferroviaire, les infrastructures créées pouvant être empruntées par des TGV et des TER, c'est l'ensemble des trains qui en profitera. D'ailleurs, l'autorité organisatrice qu'est la Région espère, à travers ce projet et ses Priorités 1 et 2, pouvoir développer de nouveaux services rapides qui seraient des TER permettant de relier rapidement les métropoles régionales en profitant des gains de temps permis par cette infrastructure. On peut donc dire qu'aux horizons où l'on raisonne, on rebattra les cartes entre les TGV et les TER. Il est donc logique de raisonner sur l'ensemble des gains pour les voyageurs.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Et le prix du billet ?

Raphaële BERNOT

Je suis juriste et citoyenne, cela devrait suffire à savoir ce que l'on va faire de nos terres et de l'argent public. La SNCF est une entreprise historique qui, je l'espère, a une stratégie à long terme et il me paraît difficilement crédible de voir un projet en phase 1, puis en phase 2 et, entre Toulon et Le Muy, un trou qui ne sera pas comblé avant 2050. Hier, il y avait un projet de LGV, qui a été enterré par notre ancien ministre du budget, Jérôme CAHUZAC. Dans six mois, il y aura des élections présidentielles et que va-t-il se passer ? Il me paraît difficilement crédible de voir des travaux avec un investissement d'ampleur considérable et, au milieu, un trou. J'aimerais donc avoir des explications là-dessus. Merci.

Applaudissements.

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

Les conditions de prise en compte de la répartition du projet, de son calage dans le temps et des priorités ont été faites par rapport aux exigences portées en 2011 dans la concertation publique. Elles étaient que le projet devait prendre en compte la desserte des trains du quotidien, agir là où le système ferroviaire est le plus contraint et sur la désaturation des voies ferroviaires. Sur la base de ce principe édicté par une Décision ministérielle et faisant partie des attendus de la commission Mobilité 21, la décision du traitement a été prise par rapport à ce qui est aujourd'hui un nœud ferroviaire contraint pour toutes les circulations de trains dans la région : la désaturation de la gare de Marseille Saint-Charles. De l'autre côté, sur Nice, on a une zone ferroviaire très contrainte entre la liaison Nice-Monaco et Cannes-Nice. Elle est la première ligne chargée après les lignes d'Île-de-France.

La Priorité 1 a donc adressé directement les aménagements liés à la désaturation des nœuds ferroviaires pour permettre, à terme, dans ce projet, pour 2030, le doublement des trains du quotidien. La Priorité 2 a été

prévue pour permettre d'amener des gains de temps dans le système ferroviaire et une désaturation de l'ensemble des trains sur les dessertes régionales c'est-à-dire les dessertes entre Marseille, Aubagne et Toulon ainsi qu'entre l'Est Var et Nice.

Dans le système ferroviaire, la zone ferroviaire entre Toulon et Le Muy est la moins contrainte. C'est celle qui a le moins de difficultés et le moins de saturation en termes de circulation ferroviaire. Partant de ce principe, nous avons donc tout simplement procédé par ordre de priorité de désaturation du système ferroviaire. Nous sommes partis sur qui est le plus saturé des deux côtés (Marseille et Nice) puis, après la désaturation, sur des aménagements permettant d'apporter de l'amélioration et du gain de temps (la Priorité 2 entre Marseille et Toulon et l'Est Var et La Siagne). Ensuite, nous traiterons la dernière zone faisant le lien pour un projet complet, c'est-à-dire le sillon permien. C'est comme cela que les choses ont été décidées.

Un petit rectificatif, nous n'avons pas engagé de travaux, aucun. Nous en sommes à la phase des études, aucun aménagement n'a été décidé. Aucun aménagement ne se fera tant que nous n'aurons pas réalisé la totalité des études et réalisé l'enquête d'utilité publique avec un commissaire enquêteur qui jugera de la pertinence du projet et remettra de nouveau l'ensemble des gens du territoire en discussion sur la justification du projet. Ensuite, si le projet est considéré comme nécessaire, nous irons vers une déclaration d'utilité publique. Aujourd'hui, elle est envisagée aux alentours de 2019. Vous êtes juriste et il y a une déclaration d'utilité publique uniquement pour la Priorité 1 en Conseil d'État. Après, on aura ou pas la poursuite des études, conformément à la Décision ministérielle, après 2030 pour la Priorité 2. C'est le processus des études, ce ne sont pas les travaux. On ne commencera pas les travaux tant que l'on n'aura pas de déclaration d'utilité publique. Aujourd'hui, si tout le processus suit son cours normalement, on n'aura pas de travaux avant 2022.

Hubert BARRET, Confédération paysanne du Var

Tout à l'heure, vous avez montré des chiffres sur la consommation de terres agricoles. Nous les trouvons tout à fait en dessous de la réalité, voire erronés. On se demande même si, à un moment donné, ce n'est pas une manipulation.

Comme le disait Madame tout à l'heure, le fait d'annoncer une phase 1 et une phase 2, voire une phase 4 sur Nice, c'est quand même bizarre, parce qu'il n'y a pas de phase 3. Je me souviens qu'en 2012, lors de la LGV, on avait un tracé sur une largeur de 300 mètres, à peu près. On savait donc où la ligne devait passer. Là, je pense que nous mettre cette phase 3 est tout simplement pour éviter la révolte des paysans et des habitants de cette région, puisqu'ils y sont foncièrement opposés depuis longtemps.

Je rappelle que nous sommes aussi des usagers du train, bien que paysans. Ce que vous nous proposez ne répond pas du tout à nos attentes. Sur la reprise d'un nouveau maillage ou de l'ancien, si vous devez un jour amener du monde dans le Var par cette voie ferrée, il serait plus opportun de remettre un nouveau maillage et de le mettre en route le plus rapidement possible. Si ce n'est pas le cas, l'impact carbone, non seulement de la construction, comme le disait Monsieur LESAGE, et des allers-retours que pourrait amener le tourisme, sera une très mauvaise chose pour l'environnement. Du point de vue de la consommation de carbone, de fait, on n'aura jamais l'économie que vous nous annoncez.

De plus, je tiens à rappeler que l'emprise de la LGV est de 120 mètres de large ; et 120 mètres de large par 1 kilomètre, cela fait 12 hectares. Multipliez ces 12 hectares par 120 kilomètres, cela fait 2 400 hectares. Sur ces 2 400 hectares, s'il y a 2 000 hectares de terres agricoles alors que dans le Var on est à moins de 10 % de terres agricoles, c'est une gabegie que l'on ne peut pas laisser passer ne serait-ce que pour notre autonomie alimentaire ainsi que le coup porté à la filière viticole. Le PIB (Produit Intérieur Brut) du Var, c'est quand même la filière viticole qui le tient.

Applaudissements.

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

Encore une fois, je ne peux pas répondre sur ce qui est votre perception de l'utilité du projet. Cela a été exprimé et remonté. Les arguments, on les a donnés, mais je peux encore le faire. Chacun a sa position sur le sujet.

Par contre, les chiffres que vous contestez, je suis prêt à les travailler avec vous, quand vous voulez. Ils sont présentés ici et ils font partie des études. Nous travaillerons quand vous le voulez sur ce sujet et vous verrez que les consommations que nous vous présentons sont les consommations réelles. On ne se permettrait pas de venir vous présenter, notamment ici, dans le Var, des chiffres ne correspondant pas à quelque chose de travaillé. Je suis donc prêt à en discuter avec vous quand vous le voudrez. Ce sont des chiffres exacts qui relèvent de la nature des impacts sur le territoire et des zones concernées, y compris viticoles.

Vous avez dit vrai sur le projet en 2012. Effectivement, il y a eu une évolution. Le projet avait été perçu dans son ensemble, je l'ai reprécisé tout à l'heure. C'est bien à partir de 2013, avec la mise en place de la commission Mobilité 21, que le projet a été proposé avec une réalisation par phases. Avant, ce n'était pas le cas et il y avait un ensemble complet. À partir du moment où la décision a été de constituer un projet phasé, on a abandonné les logiques d'études qui avaient prévalu à l'origine sur les zones de passage dans le sillon permien. C'est pour cela que nous ne les avons pas continuées. Il n'y aurait pas de sens à les présenter, puisqu'elles ne correspondent pas au projet d'aujourd'hui.

Je réitère le fait que je suis prêt à confronter vos données chiffrées avec les miennes, tout comme les données chiffrées de Monsieur LESAGE sur le nombre de trains et la fréquence de 1,5 seconde. J'attends avec impatience son calcul.

Hubert BARRET, Confédération paysanne du Var

Je prends acte moi aussi. Nous prendrons donc contact avec vous.

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

C'est quand vous voulez, il n'y a pas de problème.

Olivier LESAGE, association « Stop TGV Coudon »

Vous n'avez toujours pas donné la fréquentation de la ligne.

Fabrice LE RU, usager du TER

Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs. Je voudrais poser deux questions. Je suis usager et client du TER depuis 12 ans et avec grand plaisir.

Ma première question, messieurs, est justement de savoir quel train vous avez pris pour venir ici. Je dis « messieurs », puisque, hélas, il n'y a pas de dame autour de la table.

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

La réponse est : « *J'ai pris la voiture* ».

Applaudissements.

Fabrice LE RU, usager du TER

Merci pour cette réponse. J'espère que nous aurons les chiffres de fréquentation tout à l'heure.

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

Le fait de travailler à la SNCF n'oblige pas, dans le contrat de travail, à prendre un train pour tous ses déplacements. J'ai une voiture aussi, comme vous.

Fabrice LE RU, usager du TER

Je n'en doute pas. Simplement, je mesure le fait que nous sommes à La Farlède et que d'autres villes dans le Var accueillent des gares qui ont été investies ou d'autres qui ont été fermées, comme celles de La Farlède. Certaines gares ont coûté très cher, nous avons de plus en plus d'usagers.

Ma deuxième question est la suivante : contrairement à ce que vous dites depuis le début, ce tracé est inutile. Pourquoi ? Parce que, si vous preniez le train, comme moi, comme les 100 000 usagers quotidiens allant à Marseille, Avignon ou autre, vous verriez que, contrairement à ce que vous dites, il n'y a aucune saturation. Prenez le temps de vous arrêter dans une gare et comptez le nombre de trains qui passe.

Applaudissements.

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

Je suis prêt à vous démontrer, quand vous le voulez, par toutes les études produites, que la réalité de la ligne est la réalité d'une ligne saturée.

Réactions dans la salle.

Chacun a le droit d'avoir sa position, vous avez même le droit de penser que la ligne n'est pas saturée. Je vous le dis : cette ligne est saturée. Tous les experts montrent que, dans les conditions d'utilisation de la ligne, avec l'hétérogénéité des transports, elle est saturée. Je peux vous le démontrer quand vous le voulez.

De la salle

J'ai des chiffres à vous donner !

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

Quand vous le voulez.

De la salle

Tout de suite !

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

Il n'y a pas de problème.

Didier CADE, Président du collectif Stop LGV Sud Sainte-Baume

J'ai préparé un petit texte, mais il n'est pas pour vous, puisque vous n'entendez rien. Cela fait des années que l'on vous dit que l'on ne veut pas ce projet, mais l'entonnoir arrive, le projet avance et, quoi que l'on dise, de toute manière, vous avancez. Vous avez gentiment dit que vous remontiez tous les points qui n'allaient pas, mais cela reste bouché quelque part. Il y en a qui n'entendent rien. Je voudrais donc dire un petit mot à ces gens-là.

Applaudissements.

Ce sont les gens du Comité de Pilotage, messieurs et mesdames, les élus de la Région, des métropoles des conseils départementaux, les préfets – notamment le Préfet de région – l'État et le responsable du projet LGV PACA (Monsieur CHERRIER) qui fait partie du Comité de Pilotage.

Vous avez tous des dettes, des dettes énormes et vous rêvez d'un projet qui fera que l'on pourra dépenser des sous pour Vinci, Eiffage, Bouygues et des verriers comme Saint-Gobain pour faire des gares. Nous, pendant ce temps, nous allons trimer, travailler tous les jours pour gagner quatre sous pour payer des impôts et que tous ces gens continuent à s'enrichir avec des actions.

Applaudissements.

La France et SNCF Réseau sont en cessation de paiement. La gouvernance a pour seul argument des « *il le faut* », « *c'est nécessaire* », « *la ligne est saturée* », mais cela ne fonctionne pas comme cela et ne fonctionnera plus comme cela. Il faudra que vous entendiez, un jour, parce que nous en avons tous « *ras le bol* », chaque fois, d'avoir en face de nous des élus suffisamment loin pour que nous ne les voyions pas – d'ailleurs, ils essaient de fuir le plus loin possible – et les élus locaux, eux, ont très bien conscience des problématiques locales. Vous avez un élu, un maire qui vous dit que sa gare n'a plus de train et qu'est-ce que vous lui répondez ? Vous lui répondez sur la phase 2 alors qu'il est en phase 3. Est-ce que vous comprenez un peu la stupidité de votre projet ?

Applaudissements.

Votre manière de faire est pitoyable. Vous foncez tête baissée, non seulement contre l'avis des gens qui aiment ce territoire, qui y vivent, qui y paient leurs impôts, mais aussi contre toute logique environnementale en refusant de voir que nous allons droit dans le mur avec ce projet. Vous êtes le capitaine du Titanic qui fonce sur l'iceberg fatal. Vous dénigrez nos propositions construites les qualifiant « *d'inquiétudes* ». Nous avons des « *inquiétudes* » sur le projet. Non, nous n'avons pas d'inquiétude, nous avons un refus massif et franc de ce projet ! Je tiens à ce que ce soit dit.

Applaudissements.

Votre projet n'est pas bon pour notre territoire, pas pour nos finances, pas pour l'économie de notre département qui est effectivement construite de manière importante sur la viticulture, mais aussi sur le

tourisme. Il ne remplira jamais les attentes que vous lui prêtez. Vous êtes les défenseurs de l'indéfendable, les coupables originels des drames futurs de nos campagnes et de nos collines si nous vous laissons faire.

On vous appelle à la raison, mais on espère que vous allez voir comme une lumière divine, parce que pour l'instant on tarde à voir. En attendant, si cela ne marche pas et que vous n'arrivez pas à avoir cette illumination et si vous n'arrêtez pas de payer des millions d'euros d'études pour un projet inutile et refusé, nous nous retrouverons pour l'enquête d'utilité publique !

Applaudissements.

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

Une précision : SNCF a des dettes, mais elle n'est pas en cessation de paiement. Ce sont deux choses très différentes et c'est une contrevérité. SNCF n'est pas en cessation de paiement.

Réactions dans la salle.

Michel LIEUTAUD, association « Stop LGV Sanary »

Bien entendu, je suis tout à fait d'accord avec ce qui vient d'être dit par Didier CADE.

En définitive, Monsieur CHERRIER, vous êtes là, mais vous êtes là pour prendre les coups et, quelquefois, vous refusez de les prendre puisque vous avez annulé une réunion au Plan du Castellet qui s'est tenue par la suite. Ceux qui manquent, ce sont les gens qui sont à la gouvernance du projet, puisque vous en parlez toujours. Chaque fois que l'on vous pose des questions qui sont gênantes, vous dites « c'est une Décision ministérielle », « c'est une décision du Comité de Pilotage ». Je ne comprends pas qu'il n'y ait pas, par exemple, le représentant de TPM (Toulon Provence Méditerranée) au Comité de Pilotage qui devrait être là, devant les citoyens, devant les habitants. Vous, vous êtes payé pour prendre les coups, mais les élus ne sont pas là et ce sont bien eux les décideurs !

Applaudissements.

On ne peut donc que regretter que les élus décideurs ne viennent pas face aux citoyens et aux habitants du territoire.

Je voudrais aussi vous poser une question un peu dans cet esprit. Vous avez dit que l'on avait demandé d'accélérer les études de la Priorité 2. Je vous demande donc de nous dire qui a demandé cette accélération.

Merci, Monsieur CHERRIER.

Applaudissements.

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

La position du maître d'ouvrage est tout de même d'intervenir dans le cadre de ce que vous avez appelé « la gouvernance ». Elle n'est pas difforme, elle a des représentations politiques, mais c'est notre travail – vous l'avez dit fort justement – que de venir présenter le projet. La gouvernance décide des orientations du projet, mais c'est le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) qui porte la concertation publique et les solutions de projet. Il est donc normal que nous soyons à cette place pour répondre aux questions.

La question de la responsabilité politique se gère peut-être dans ces réunions, mais aussi autrement. Nous sommes des citoyens et Madame disait tout à l'heure qu'elle était « juriste et citoyenne », je suis directeur de

projet et citoyen aussi. J'ai les mêmes droits que vous, ni plus ni moins, et j'établis aussi des relations avec le milieu politique, de mon côté, de la même façon. Donc, oui, vous pouvez l'appeler, et vous le faites, mais il est normal que nous soyons ici pour présenter le projet.

Sur l'explication qui a été donnée concernant les accélérations du projet, plusieurs éléments ont été portés par quelques collectivités qui se sont exprimées en Comité territorial et il y a un courrier de Monsieur Audibert Troin qui demande au Préfet et au Ministre d'accélérer les processus d'études sur cette zone.

Il y a aussi un courrier de Monsieur FALCO adressé au Ministre pour demander à ce qu'il n'y ait pas une accélération du processus de Priorité 2, mais que les aménagements sur le périmètre de Toulon soient pris en compte dans un meilleur délai. C'est l'état exact des postures et des positions qui ont été prises.

Joël HERVÉ, Association bagnolaise d'information, collectif Est Var

Monsieur CHERRIER, y a-t-il saturation ou pas ? C'est un peu la question. Nous nous sommes aussi posé la question à partir des chiffres que vous nous avez donnés et nous nous sommes dit : « *Allons observer cela sur le terrain pour voir ce qu'il se passe, en particulier pour ce qui concerne la Priorité 2* ». En gros, c'est pour ce qui traverse le Var, de Carnoules à Cannes, cela dépasse donc un peu le Var.

Le meilleur moyen de savoir s'il y a une saturation est tout simplement d'aller compter. On est donc allé faire des observations en bordure de la voie pendant une dizaine de demi-journées. Comme nous sommes très contraints par le temps, je vais simplement vous parler d'une seule observation, celle faite à Saint-Raphaël le 12 décembre dernier de 6 heures 07 à 12 heures 07 et qui est à peu près équivalente à tout ce que l'on a pu voir sur les autres points d'observation. En fait, cela correspond à la Ligne Nouvelle que vous voulez faire, en gros, de Carnoules à La Siagne.

J'ai d'abord été très surpris, parce qu'étant baigné par les problèmes de saturation depuis 2005, j'avais fini par les intégrer et, finalement, par croire que la saturation était effectivement exceptionnelle. Voilà ce que nous avons compté en 6 heures sur ce parcours qui représente tout de même le tiers de la ligne entre Marseille et Menton. En 6 heures, 27 trains sont passés avec des voyageurs, dont 14 dans un sens et 13 dans l'autre, et aucun train de marchandises. Finalement, ce n'est pas beaucoup, puisque cela fait 1 train toutes les 28 minutes. On a regardé à l'intérieur de ces 27 trains :

- 15 trains étaient vides. J'appelle les trains « vides » lorsque les wagons contiennent entre 0 et 5 personnes, approximativement, puisqu'il est très difficile de compter, mais c'est bien de cet ordre de grandeur ;
- 8 trains étaient à moitié pleins, et je suis généreux en disant « à moitié », parce que 8 trains à moitié pleins signifient 8 trains avec des wagons de 5 passagers à un certain nombre donnant une impression de nombre ;
- 4 trains étaient pleins, ce n'est pas beaucoup.

Dans le même temps, 3 TGV sont passés en 11 minutes. Par rapport à la saturation, je me suis dit : « *Tiens, SNCF est capable de faire passer 3 TGV dans la gare de Saint-Raphaël en 11 minutes et sur la même voie* ». C'était aux alentours de midi.

Sur l'ensemble de ces trajets, un seul train était en retard. Il s'agissait du train Intercités reliant Nice à Bordeaux qui avait 39 minutes de retard dues à des problèmes de personnel, pas à des problèmes de saturation.

Vous me direz que l'on aurait pu faire l'économie de tout cela, parce qu'à la page 73 du dossier support de concertation que vous nous avez donné, vous avez très tranquillement écrit que, sur cette zone, il n'y a pas de problème de saturation.

Il n'y avait pas de fret et il y avait peu de voyageurs. Les wagons étaient peu remplis et les retards étaient dus à de la gestion humaine. Dans le même temps, vous nous dites que les dispositifs électroniques permettraient de fluidifier davantage le trafic. Là, je pense à l'ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) de niveau 2 ou au contrôle centralisé qui ne sont pas mis en place sur cette ligne.

Y a-t-il saturation ? Faut-il véritablement une deuxième ligne sur cette portion ? Je pense que non.

Applaudissements.

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

Il est tout à fait possible et aisé pour moi de répondre à ces questions sur la saturation. Je le répète : le système ferroviaire sur la ligne historique entre Marseille et Nice est extrêmement contraint. Sur cette zone, on n'est pas capable de rajouter les dessertes demandées en doublement de TER. Pour cela, je l'ai précédemment expliqué, il y a plusieurs contraintes. La première relève de l'accessibilité des trains sur la zone de Marseille Saint-Charles (23 trains/heure).

Joël HERVÉ, Association bagnolaise d'information, collectif Est Var

Je vous ai parlé de Carnoules.

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

Oui, mais comme vous l'avez précisé, en page 73, le maître d'ouvrage a expliqué qu'il n'y avait pas de saturation dans cette zone. Vous avez donc dit ce que je viens de dire.

Il y a effectivement un certain nombre de zones – j'ai répondu tout à l'heure sur les séquences du projet – qui ne sont pas saturées et c'est la raison pour laquelle la zone du sillon permien sera traitée après.

« Ferroviairement », elle n'est pas saturée. Les points de saturation sont :

- la gare de Marseille Saint-Charles ;
- la zone de Cannes ;
- la zone de Nice, etc.

Comme il s'agit d'une seule ligne, l'ensemble des trains circulant sur cette ligne a ces contraintes, comme la section Aubagne-Toulon. En début de concertation, nous avons réalisé des ateliers sur la saturation ferroviaire et les éléments liés à la présentation de la saturation ferroviaire sont à l'intérieur. On ne mesure pas la saturation ferroviaire en comptant les trains, mais on la mesure en regardant les graphiques d'utilisation des voies.

Réactions dans la salle.

Il n'y a pas à « rouspéter » sur ces éléments, il s'agit de l'utilisation stricte des outils d'exploitation de la partie ferroviaire. Chacun a des outils dans son métier. L'exploitation ferroviaire est gérée à travers des graphiques et les gens sont nombreux à les exploiter. Encore une fois, il y a des éléments liés aux ateliers. Je suis prêt à présenter, pour ceux qui en auraient l'intérêt, ces éléments, mais je ne suis pas sûr que vous le vouliez. En tous les cas, si vous allez sur le site internet, dans les ateliers thématiques, vous trouverez tous les compléments.

Joël HERVÉ, Association bagnolaise d'information, collectif Est Var

Nous étions aux ateliers et il n'y a pas de problème de segment quand des trains passent toutes les 28 minutes !

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

Nous vous avons expliqué la saturation ferroviaire. Vous avez votre position. Dans les ateliers, nous vous avons expliqué les difficultés de circuler.

Joël HERVÉ, Association bagnolaise d'information, collectif Est Var

Vous-même, en page 73, vous dites qu'il n'y a pas saturation !

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

On ne va pas avoir un dialogue de sourds. Votre position sur le projet est que le réseau n'est pas saturé. Aujourd'hui, il n'y a aucune raison de vouloir construire un réseau si l'on constatait que l'existant était disponible pour pouvoir doubler les trains du quotidien. C'est la justification même du projet.

Frédéric BOCCALETTI, Conseiller régional et Conseiller communautaire de Toulon Provence Méditerranée

Moi aussi, je regrette ce que disait Monsieur CADE ou d'autres. Malheureusement, très peu d'élus sont présents et les exécutifs de la Région ou de TPM ne viennent pas à ce genre de réunion, parce qu'ils n'ont pas envie de s'expliquer et, évidemment, je le regrette. En ce qui me concerne, le mouvement que je représente s'est toujours opposé tant à la LGV PACA qu'à la nouvelle ligne. Nous avons été très clairs depuis le début et nous ne changerons pas de position.

Messieurs, vous nous avez présenté beaucoup de chiffres, beaucoup de graphiques, et si vous pensez que les Varois vous laisseront faire et que les Varois vous laisseront détruire leur territoire, je pense que vous vous trompez très fortement. Vous avez de belles études, c'est très bien, elles ont d'ailleurs coûté des dizaines de millions d'euros avec l'argent du contribuable, elles ont été financées par la Région et par d'autres collectivités.

Applaudissements.

Sachez que, quoi qu'il en soit, les Varois ne vous laisseront pas faire, et vous pouvez présenter les projets que vous voulez. Je souhaiterais que Monsieur ESTROSI vienne aux prochaines réunions sur ce projet et je souhaiterais aussi qu'il y ait les prédécesseurs qui, aujourd'hui, manifestent, alors qu'ils avaient exactement

le même projet avec la LGV PACA. En ce qui me concerne, ce n'est donc pas une question, mais une affirmation : on ne vous laissera pas faire.

Applaudissements.

Gérald FABRE, Président des Jeunes Agriculteurs du Var

Je vous remercie, parce que la dernière fois nous étions venus à la réunion de La Crau et vous n'aviez pas de donnée à nous fournir, mais vous avez répondu sur votre site ensuite. Ce soir, je suis ravi de voir une *slide* super détaillée et l'on voit que l'agriculture est vraiment prise en considération. Pourriez-vous la remettre ? Elle est quand même assez intéressante.

Ce matin, dans *Var Matin*, je crois que vous avez voulu faire passer un communiqué ou un truc comme cela, et vous parliez de 15 hectares d'emprise sur la Priorité 1. Ce soir, vous parlez de 45 hectares sur la Priorité 1 et la Priorité 2. La prochaine fois, vous rajouterez peut-être la Priorité 3. Ces 45 hectares, je ne sais pas si cela vous parle, mais sur les zones de la Priorité 1 et de la Priorité 2, c'est à peu près une dizaine d'exploitations. Cela tombe bien, il y a une dizaine de tracteurs dehors. Ce soir, plutôt que de prendre leur voiture, ils ont pris leur outil de travail, c'est normal, c'est pratique.

Ce que l'on peut ajouter, c'est que 12 hectares par kilomètre correspondent à une exploitation moyenne dans le Var. Si l'on fait le total, c'est un paquet d'exploitations qui ferment. On a fait le calcul et ce sont à peu près 1 400 emplois induits qui disparaissent. On peut donc créer beaucoup d'emplois avec le train, mais on peut en perdre également beaucoup et je ne vous parle pas du chiffre d'affaires ! Quand on parle de 2 000 hectares, c'est environ 10 % des Côtes de Provence, ce qui est énorme pour une appellation qui marche à peu près bien.

Ensuite, je ne peux qu'appuyer sur le fait que nos élus ne sont pas là ce soir. On en est très déçu et on saura le leur rappeler en temps et en heure. Cependant, nous allons vous réaffirmer que vous pouvez y aller, vous pouvez étudier tout ce que vous voulez, mais posez un rail sur notre Département et il repartira tout de suite sur les rails existants.

Applaudissements.

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

Sur votre intervention, d'abord, nous n'avons pas fait de communiqué sur quoi que ce soit. Le maître d'ouvrage n'a pas fait de communiqué et SNCF n'en a pas fait non plus. Les 1 400 emplois évoqués sont tout aussi fictifs que d'autres chiffres.

Aucune création de ligne nouvelle en France n'a supprimé 1 400 emplois. Aucune !

Réactions dans la salle.

Je vous invite à regarder ces éléments. Aucune réalisation de ligne n'a supprimé 1 400 emplois.

Réactions dans la salle.

Thierry DUBOIS-LAIZET, association Stop LGV Sud Sainte-Baume

Nous avons entendu beaucoup de choses que je partage complètement à savoir, en conclusion, que ce projet est mal-fondé puisque Monsieur CHERRIER et ses collègues essaient de vanter et de vous vendre, sur des

hypothèses plus que sur des certitudes, qu'il faudrait absolument faire passer une ligne ferroviaire nouvelle dans notre Région. Ce sont donc des hypothèses, mais des hypothèses que l'on peut facilement prendre *a contrario* et cela a été fait par des personnes qui ont pris la parole avant moi. Le projet est injustifié, car il n'est pas de l'intérêt général.

Ceci étant, on s'adresse essentiellement à la SNCF qui défend ce projet qui lui a été commandé. Par qui a-t-il été commandé ? Par des clients. Qui sont ces clients ? Ce sont les élus qui se sont succédé aux gouvernements et à la Région. Qui sont ces élus ? Ce sont probablement une poignée d'individus – il ne faut pas se tromper – qui veulent mettre en péril des milliers d'hectares, des milliers de vies, la quiétude, l'argent des contribuables, etc. Ils ont des noms. C'était BORLOO, au plan national. Sur le plan régional, cela a été VAUZELLE et ses amis, et c'est désormais le dénommé ESTROSI. Ce sont aussi quelques maires : Messieurs GAUDIN à Marseille, FALCO à Toulon, et un dénommé LANFRANCHI qui n'est plus dans le circuit, mais l'était sur le Département.

C'est aussi à eux qu'il faut s'adresser, parce que ce sont eux les donneurs d'ordre. Normalement, ces gens-là, qui sont élus démocratiquement, sont là pour vous servir, pas pour vous desservir. Je dis donc une chose : servez-vous-en. Ces gens-là, si vous n'en voulez plus, chassez-les, soit par les urnes, soit par la rue, soit par les deux !

Applaudissements.

Max BAUER, Président de la Coordination rurale Var et PACA

Au vu de tout ce qui a été dit, pour résumer, surtout qu'il y a une attaque directe des politiques – je la soutiens entièrement –, je me demande pourquoi ils ont si peur de faire un référendum sur ce sujet. Il faudrait une question précise, pas une question alambiquée où la réponse serait de dire « oui » pour dire « non » ; on a déjà vu cela ailleurs. Proposez donc cela rapidement si vous êtes si sûrs. En plus, il y aurait le soutien de beaucoup de politiques et nous, sur le terrain, nous ferions notre travail. Ce serait très simple et cela arrêterait le débat.

Applaudissements.

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

Je ne suis pas certain que ce soit plus simple et que cela arrête le débat. Le référendum est une possibilité démocratique qui se décide politiquement. Je tiens quand même à vous rappeler que l'on travaille dans le cadre d'un processus qui est tout aussi démocratique...

Réactions dans la salle.

Le processus de réalisation des projets est un processus qui correspond à des règles que nous respectons et ce sont des règles inscrites dans le système de fonctionnement de notre pays. Elles sont établies par vous et nous les respectons. Il s'agit d'un processus de réalisation d'un débat public. Des choix sont opérés en suite des études, du processus de concertation que nous avons là, d'un bilan remis à la Commission nationale du débat public et d'un rapport aux élus et à la gouvernance du projet sur ce qui a été dit. C'est ce que nous faisons ce soir. Ensuite, des décisions seront prises. Je suis désolé, mais ce processus est parfaitement démocratique. C'est un processus qui s'applique partout en France pour tous les projets.

Vous avez tout à fait le droit de le contester, mais il ne s'agit plus du tout d'une discussion avec un maître d'ouvrage. Il s'agit de situations politiques dont vous pouvez décider, comme moi et comme n'importe quel citoyen. Je ne suis pas là pour discuter de cela, ce sont vos choix. Je suis là pour présenter et répondre pratiquement et techniquement à des questions que vous posez. Les questions d'ordre politique et de positionnement politique ne m'appartiennent pas et je n'y répondrai pas. En effet, je n'ai pas la qualité pour le faire et c'est votre avis, pas mien.

Par contre, on peut échanger sur des postures et des questions qui ont trait au projet, à la compréhension des éléments. Là, j'ai ma responsabilité, pas sur le reste.

Hubert BARRET, Confédération paysanne du Var

Cela fait bientôt 10 ans, entre la LGV et la Ligne Nouvelle PACA, que l'on s'oppose à ce projet. Le problème est que vous nous entendez, mais vous ne nous écoutez pas.

Quand le projet a été repris par la Région, alors qu'il avait été enterré par le Gouvernement – surtout par la Cour des comptes –, on pouvait s'attendre à être un peu mieux entendu, mais ce n'est pas le cas. EN effet, il y a une pénurie du point de vue de l'écoute de nos élus actuels à la Région. Qu'ils n'oublient pas que nous les avons portés au pouvoir et qu'à un moment donné ils auront des comptes à nous rendre.

Applaudissements.

Philippe SCHIAVO, habitant du Beausset

Vous nous dites qu'il n'y aura pas d'étude sur la Priorité 2 avant 2030. Que vaut donc le tracé ?

À titre de comparaison, l'autoroute 2 fois 3 voies entre Toulon et Marseille prend 50 mètres.

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

Le tracé n'est pas un tracé, mais une Zone de passage préférentielle. Nous avons fait un travail itératif que j'évoquais tout à l'heure et qui a débuté bien avant 2011, suite aux décisions (en 2009), de réaliser une Zone de passage préférentielle. Cette zone a fait l'objet d'une présentation de plusieurs fuseaux de passage dans le Var comme dans les autres départements. Il y a eu un choix qui s'est porté sur l'un des fuseaux, notamment celui qui est le plus au nord.

Sur cette base, nous avons travaillé à une réduction du fuseau. La zone de passage correspond à une zone issue des demandes de la concertation de 2011 et l'on considère que l'on est capable d'y faire passer une infrastructure. Dans le cadre de la Priorité 1, sur les sections de Marseille et Nice, on nous a demandé de réaliser des tracés, ce que nous avons fait pendant deux ans et nous les présentons maintenant à la concertation. Cette zone, par principe, on considère que l'on est capable d'y faire passer une infrastructure.

Sur ce qui est la zone directe de réalisation de la ligne, en moyenne, on est à peu près à 12 hectares/kilomètre. C'est peu ou prou les emprises d'une autoroute, mais c'est une moyenne, puisque selon les zones c'est plus ou moins grand. Encore une fois, ce n'est pas un tracé, mais une Zone de passage préférentielle dans laquelle, lorsque les études seront faites, on réalisera plusieurs choix de tracés qui seront soumis à la concertation, comme nous le faisons actuellement sur la Priorité 1.

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

Excusez-moi, je ne me lève pas, parce que j'ai très mal aux jambes, j'espère que vous me pardonneriez.

Dans ce que vous venez de dire, une fois de plus, vous venez de vous contredire en parlant de cette zone préférentielle et en disant que les tracés, qui seront sur plusieurs zones et pourront être déplacés, seront encore à l'intérieur de la ZPP. Or dans la présentation de la consultation, à un moment donné, vous parlez d'une gare sur la zone d'activités de Signes. Je suis désolé, mais votre gare, telle que vous en parlez, elle n'est pas à l'intérieur de la ZPP. Je suis désolé, mais cela fait deux fois que je vous « coince » là-dessus. Je suis désolé. Je vous aime bien, mais je vous ai dit que je ne vous ferais pas de cadeau.

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

Vous ne me « coincez » pas du tout.

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

Je n'ai pas fini !

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

Pardon.

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

Puisque j'ai la chance d'avoir la parole, j'avais préparé quelque chose, puisque je n'ai pas une très bonne mémoire, mais cela a été repris par beaucoup de personnes.

Monsieur CHERRIER, la semaine dernière, je crois, je vous ai dit « *vous êtes très dépensier, peut-être trop dépensier* » avec notre argent, avec l'argent du contribuable. Vous nous coûtez trop cher. Je vous ai dit « *j'ai la solution pour que l'on puisse arrêter ces études* », et c'est tout simplement que l'on ne vous donne plus d'argent.

Est-ce que vous vous posez des questions, messieurs et mesdames ? Ce que je dis, est-ce que cela vous paraît ridicule ou pas ?

Réactions de la salle.

Merci, cela me rassure !

Applaudissements.

Cela me rassure, parce que si l'on ne vous donne plus d'argent pour faire des études, il n'y a plus de projet. C'est facile quand on vient nous prendre l'argent dans la poche ! Est-ce que vous comprenez ? En fait, ça, c'était ma deuxième partie, je comptais prendre la parole une autre fois.

Vous êtes dans l'attente d'une nouvelle décision gouvernementale pour pouvoir entreprendre et réaliser des études sur la Priorité 2. Ça aussi, vous l'avez dit au début de votre présentation. Est-ce que cela veut dire qu'au-delà des 100 millions d'euros qui ont été attribués pour réaliser les études, il faudra encore vous donner de l'argent pour continuer les études de la Priorité 2 ?

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

La réponse est « oui ».

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

Vous avez bien entendu, messieurs, dames, il faudra redonner de l'argent.

Réactions de la salle.

Depuis le début du débat sur ce projet d'ex-LGV, Réseau Ferré de France n'a cessé de mépriser les expressions, les inquiétudes, les oppositions – ces termes sont décrits dans votre présentation – pour des raisons mille fois expliquées par les participants à vos réunions. Vous avez su qualifier les expressions des opposants à ce projet « d'engagements minimalistes ». C'est-à-dire que, pour vous, ceux qui se sont opposés à ce projet sont minoritaires et que comptent ceux qui n'ont rien dit, ceux qui ne se sont pas mobilisés. Dans vos résultats, vous avez surtout tenu compte de l'absence de gens venus dire : « *Oui, nous sommes favorables à ce projet* ». C'est mon sentiment, j'avais envie de vous le dire et je vous le dis. Je sais que vous avez réponse à tout – je vous l'ai déjà dit – donc j'attends une réponse.

En définitive, je vais ni plus ni moins répéter ce que tout le monde vous a dit : le Var ne veut pas de ce projet que vous voulez nous « vendre à prix d'or », Monsieur CHERRIER. Il est à prix d'or, beaucoup trop cher. Jamais aucun projet ferroviaire n'a été aussi cher et l'on veut nous faire accepter ça. Une fois de plus, il faut arrêter de « prendre les gens pour des... ». Les « pompes à fric », c'est vous, mais nous, du fric, nous n'en avons plus ! Quand on voit les finances du Conseil général (maintenant Conseil départemental), quand on voit ce que j'ai vu dans les journaux aujourd'hui sur les finances de la Région suite à un audit réalisé, excusez-moi, mais on peut se poser des questions ! Les gens n'ont plus de sou, est-ce que vous comprenez ? On « en a rien à foutre » du TGV !

Applaudissements.

Cela vous fait rigoler, mais cela ne nous fait pas rire ! Nous, nous nous inquiétons.

À un moment donné, vous avez aussi dit – je vous avais dit que je vous ferais des misères – « *je suis citoyen, je prends le train* », mais vous, est-ce que vous le payez le train ? Les autres, eux, ils vont le payer ! Ceux qui auront payé la ligne vont le payer et ils vont payer leur billet encore plus cher.

S'il vous plaît, Monsieur CHERRIER, quand allez-vous entendre l'opposition à ce projet ? Quand allez-vous vous décider à faire savoir aux financeurs que les Varois ne veulent pas se faire voler dans leurs poches l'argent qu'ils gagnent si péniblement ? Je m'arrête là. Merci.

Applaudissements.

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

Je ne vais pas répondre à tout.

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

Oui, c'était un peu généraliste.

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

Sur le point qui est censé me « coincer », je vais le dire pour la deuxième fois : la Zone de passage préférentielle a été validée. Ce que nous avons présenté ici est l'expression de la demande du territoire.

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

J'ai très bien compris tout cela.

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

Vous posez un autre élément qui est la partie du « faire savoir » et cela fait partie des éléments que nous faisons savoir. Nous faisons savoir à la gouvernance du projet qu'il y a eu cette demande, tout comme nous faisons savoir l'opposition, qui est retranscrite dans ces documents. Dans la concertation, c'est notre « boulot » de faire savoir et nous le faisons.

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

Monsieur CHERRIER, j'avais très bien compris que ce que vous avez énoncé c'était les questions et les suggestions des citoyens qui ont été développées au cours des différentes réunions de concertation et tout. Mais, lorsque quelques personnes, qui sont peut-être dans la salle, viennent proposer un tracé Aubagne-Zone d'activités de Signes pour passer sous la Sainte-Baume, je me pose quand même pas mal de questions. À la Sainte-Baume, il y a les sources du Caramy. Est-ce que, là aussi, vous allez vous mettre à creuser alors qu'il y a des sources qui alimentent toute cette région du Var ? Je suis Président du Comité de Pilotage Natura 2000 – je ne vous l'avais jamais dit, mais je vous le dit aujourd'hui – et cela me préoccupe quand j'entends des choses comme celle-là.

Applaudissements.

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

De manière générale, tous les sujets de préoccupation sont pris en compte dans le processus des études. En même temps, aujourd'hui, il y a une connaissance du territoire qui est de plus en plus importante. Au moment du projet où nous sommes, nous allons vers des études d'approfondissement. Il y a un choix potentiel en Priorité 1, puisque l'on parle effectivement de la Priorité 1, qui est d'aller vers l'approfondissement des études. Puisque vous parliez de dépenses et le principe de pouvoir étudier finement un paquet de solutions demandant des études géologiques, des études de déplacement des eaux, etc., est extrêmement coûteux. Pour faire ce travail, on fait donc un travail en entonnoir, par itération. On fait un certain nombre de sondages, de travail avec les « sachants » du territoire, le bureau de géologie, etc., et l'on essaie de concevoir une zone avec les informations que l'on a.

Dans les choix opérés par la concertation en Priorité 1 et ce qu'ils seraient dans la Priorité 2 en 2030, nous ferons des études d'approfondissement pour vérifier la faisabilité réelle. Toutes les informations que l'on a sur le territoire et toutes les expertises seront prises en compte à ce moment-là. Nous pouvons tomber sur une impossibilité, cela arrive et cela fait partie de ce que nous allons étudier. *A priori*, nous avons d'autres possibilités pour garantir la réalisation de la ligne, mais cela fait partie des études d'approfondissement et nous tenons compte de tous ces éléments. Évidemment, l'ensemble des zones sera respecté.

En Priorité 1, nous avons apporté des réponses aux processus environnementaux, nous avons fait des arrêtés pour les inventaires écologiques, nous avons fait des arrêtés pour aller sur le territoire avec des spécialistes qui feront des prélèvements. Cela a été contesté sur le territoire, mais cela fait partie des études que l'on fait

sur le territoire dans les milieux pour l'environnement, le respect des biotopes, les nappes, etc. Cela fait entièrement partie des études.

Joseph FABRIS, adjoint au Maire de Signes, délégué à l'environnement

Je ne manquerai pas de questionner les services de l'État.

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

Les services de l'État, je ne les cite pas, mais il est évident que notre travail de base est d'être en relation avec la DREAL et les DDTM (Directions Départementales des Territoires et de la Mer) qui fournissent l'ensemble des éléments. Le « boulot », on le fait et il est lié à ces éléments. Croyez-moi ou pas, mais on fait un travail avec ces gens qui sont des spécialistes et qui connaissent plutôt bien le territoire.

Edel MELIN, association « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

Il y a quelque chose que je n'ai pas bien compris, je voudrais donc des éclaircissements. Vous dites que la concertation est bien menée et, sur une *slide*, il était marqué que 100 cartes T ont été rendues. Je ne comprends pas bien, parce que nous avons porté dans vos bureaux à Marseille, par huissier, 1 000 cartes T. Je n'ai donc pas bien compris votre *slide*.

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

Les cartes T que vous aviez apportées en 2013 entraient dans la concertation. C'était en 2013 et elles font partie du bilan de la concertation de 2013.

Edel MELIN, association « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

C'était en 2014.

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

C'était en 2014, donc dans le bilan 2014.

Edel MELIN, association « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

Vous avez marqué qu'il y a eu 100 cartes T.

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

Oui, c'est dans le cadre de la Priorité 1. Je crois que nous avons distribué 14 000 cartes T et nous en avons reçu une centaine.

Edel MELIN, association « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

Les nôtres, nous ne les avons jamais vues dans le bilan.

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

Vos cartes T sont dans le bilan 2014 de la concertation de 2013 sur la Zone de passage préférentielle. Vous vous étiez exprimés avec 1 000 bulletins que vous aviez adressés et qui ont été pris en compte dans le bilan de la concertation. Je vous invite à le regarder, il est sur le site.

Edel MELIN, association « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

Je vous remercie.

Sylvain APOSTOLO, Confédération Paysanne

En venant ici ce soir, on n'avait aucune illusion sur les objectifs de cette réunion. Cette réunion, ce n'est pas de la concertation, mais de la promotion de projet. C'est complètement « bidon » ! Si l'on est venu ici, ce n'est pas pour cautionner ce type de réunion, mais pour vous dire que vous êtes illégitime ! On ne veut pas de votre projet de LGV – vous pouvez l'appeler n'importe comment – sur nos territoires.

Sur les questions agricoles, spécifiquement, vos chiffres sont complètement « bidons ». Vos chiffres sur la disparition des terres agricoles dans le Var, vous les lissez sur 30 ans pour arriver à avoir 400 hectares/an alors qu'au dernier recensement on avait 1 000 hectares qui disparaissent chaque année dans le Var. Nous, nous ne voulons plus qu'un seul hectare de terres agricoles qui parte pour du bétonnage ou pour de l'urbanisation.

Applaudissements.

Monsieur DUVAL, citoyen

Je pensais qu'il y aurait eu un débat et que des gens seraient pour. Je suis un peu étonné, parce qu'en fait il n'y a pas de débat : personne ne veut de ce projet.

J'ai une question précise : aujourd'hui, avec votre expérience, que vaut une entreprise, un bâtiment ou une maison avec un jardin frappé d'expropriation potentielle, que ce soit dans 20, 30 ou 50 ans ? Que vaut ce bien si l'on doit l'évaluer maintenant ? S'il est frappé d'expropriation, je pense qu'il est invendable ou qu'il perd beaucoup de sa valeur. De votre expérience, combien cela vaut-il ?

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

Les biens qui sont dans des logiques d'expropriation seront estimés à leur valeur réelle, à leur valeur sur le marché.

Les biens touchés par des expropriations sont évalués au marché, de façon contradictoire, avec une évaluation faite par l'État et les évaluations des agences immobilières locales. C'est toujours une discussion bilatérale qui s'engage avec les personnes concernées et le bien est estimé à sa valeur réelle au moment de l'expropriation.

Réactions dans la salle.

Monsieur DUVAL, citoyen

Ma première remarque est que si l'on vous coupe la moitié du terrain, cela peut poser des problèmes d'accès et dire « on paie au prix du mètre carré » ne tient donc pas. Pour les habitations, si cela passe à 10 mètres de la maison, on ne vous la paiera pas, mais elle vaudra zéro.

Madame DUVAL

Elle vaut déjà zéro ! Dans la mesure où la maison est dans le tracé, personne ne voudra l'acheter. Quand vous allez venir nous dire « *on vous la rachète au prix du marché* », il n'y aura plus de marché puisqu'elle vaudra déjà zéro.

Applaudissements.

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

La maison ne vaut pas zéro, mais le prix du marché. Les conditions de réalisation des acquisitions et des ventes, dans le cadre de ce qui a été exprimé tout à l'heure sur la Priorité 2, sont remontées par l'Observatoire du foncier. Les considérations qui prévalent à l'organisation des expropriations – quand cela est nécessaire – font que les biens sont expertisés au fur et à mesure que l'on fait le projet.

Encore une fois, je peux faire appel au retour d'expérience sur la réalisation des autres lignes. L'ensemble du traitement de sensibilité des acquisitions est extrêmement complexe. Il y a beaucoup de sensibilité sur ce sujet. C'est évidemment un sujet extrêmement important, on ne le traite pas « par-dessus la jambe ». Si l'on regarde ce qui s'est fait ailleurs sur les constructions des lignes précédentes, il n'y a pas de retour de gestion des biens ou propriétés des gens touchés par cela. Si tel avait été le cas, cela ferait l'objet de nombreuses discussions, mais vous n'en trouverez pas, car nous prenons le soin de traiter cela. Si les biens étaient dévalorisés, cela n'aurait évidemment aucun sens et l'ensemble des gens se plaindrait de cette affaire, ce qui serait parfaitement normal.

Encore une fois, ce n'est pas dévalorisé et, aujourd'hui, dans le cadre de l'Observatoire du foncier, vous aurez les moyens de traiter la valorisation de votre bien.

Madame DUVAL

Nous avons deux maisons et un de nos voisins qui essaie de vendre ne peut pas. C'est fini ! Les gens montent à la mairie et avec le passage du train dans la zone, c'est terminé. Il ne vendra jamais. Si vous avez envie de déménager ou si vous avez besoin de partir, vous ne pouvez pas vendre ou vous récupérez une somme nettement inférieure. Ça, je ne vous le souhaite pas.

Vous ne prenez pas le train et vous n'êtes pas expropriable, mais je ne vous le souhaite pas. Le jour où vous le serez, je pense que vous réfléchirez différemment.

Applaudissements.

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

Le cas de cette personne doit remonter au niveau de l'Observatoire du foncier et sera traité dans ce cadre. C'est exactement l'objet de l'Observatoire.

Alain PATOUILLARD, Président de l'association « TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur »

Je vais essayer de ne pas me faire trop conspuer, puisque je suis Président de l'association TGV Développement. Je voudrais répondre au Monsieur de tout à l'heure qui disait que personne dans la salle n'est pour le projet. J'en connais déjà un – c'est moi – et j'en ai vu d'autres...

Réactions dans la salle.

Ne dites pas « non », j'en ai vu d'autres, je les connais.

Pour revenir au dossier, j'entendais tout à l'heure le Maire de Carnoules parler de pollution. On annonce quand même des dizaines et des dizaines de milliers de morts dues à la pollution des automobiles. Monsieur CHERRIER dit que l'on ne peut pas mettre plus de trains sur les voies actuelles. Je pose simplement la question de savoir comment, dans une dizaine d'années, on circulera dans la région et comment on respirera.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons prendre la question de Madame puis Monsieur le garant interviendra.

Nadyne CHEVRET, association « Stop Nuisances Cuers »

Je reprends la parole pour dire simplement aux personnes présentes que nous avons demandé un débat public, puisque Monsieur CHERRIER a bien dit qu'il s'agit d'un nouveau projet. C'est de manière à ce que les personnes soient vraiment au courant de ce nouveau projet, bien que l'on nous en enlève carrément une partie, ce qui aurait peut-être été gênant si la Commission nationale du débat public avait suivi notre demande. Il faut savoir que l'on nous a refusé un nouveau débat public pour ce nouveau projet, parce que l'on avait peur que le projet « capote ». C'est écrit dans la saisine de Monsieur CHERRIER de SNCF Réseau. Il faut le reconnaître, ils ont mis : « *S'il y a un nouveau débat public, le projet risque de "capoter" »* ».

Il faut savoir aussi qu'aujourd'hui, si les élus – même les élus de nos communes – étaient informés, pas désinformés, ils nous auraient peut-être suivis. Seulement, il faut dire une chose : nous n'avons que de la désinformation ou des choses cachées.

Applaudissements.

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

Je voudrais apporter une précision par rapport à ce qui vient d'être dit, parce que ce n'est pas tout à fait exact.

Vous avez participé aux comités territoriaux et vous savez que le processus de concertation a été calé en trois temps. Le premier temps a mis en place des ateliers thématiques sur la saturation ferroviaire – un certain nombre d'entre vous y a participé –, l'environnement et le développement durable. Le deuxième temps a été consacré, d'avril à fin septembre, à rencontrer les élus du territoire pour leur présenter le dossier complet et prendre en compte leurs demandes. Il est absolument faux de dire qu'il y a eu de la désinformation. Les élus ont été informés, pendant plusieurs mois, des conditions de réalisation du projet.

Nadyne CHEVRET, association « Stop Nuisances Cuers »

Quels sont les élus du sillon permien qui ont été contactés et que vous avez rencontrés ?

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

Je l'ai déjà dit à plusieurs reprises...

Nadyne CHEVRET, association « Stop Nuisances Cuers »

Oui, mais c'est le projet ! Je le répète : c'est le projet et ce projet est un et unique ! Merci.

PERCEPTION DES ECHANGES (GARANT)

Philippe QUÉVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale de débat public)

J'avais dit tout à l'heure que j'interviendrais.

Je devrai faire un rapport à la Commission nationale du débat public et je vais déjà vous en donner quelques éléments qui sont provisoires. Je précise tout de suite que je vais les adapter, dans le rapport que je fournirai, en fonction de ce que j'ai entendu aujourd'hui. Je ne sais pas si je serai capable de le faire entièrement en direct devant vous, sauf peut-être sur les points pour lesquels je vous le dirai.

La question qui m'est posée et sur laquelle je devrai rapporter est : « *Est-ce que l'information du public a été faite correctement et est-ce que la participation du public a été faite correctement ?* » Dans la réponse à cette question, j'aborderai une dizaine de sujets. Je vais être très bref sur chacun, mais je pense qu'il est important que vous repérez que ces sujets existent.

Le premier point porte sur l'information donnée par le maître d'ouvrage. Par exemple, est-ce que le retour d'information qu'il vous a fait reflète correctement l'ensemble des plus de 20 réunions ? Sur ce point, je ne détaille pas, puisque les réponses que vous avez faites dans chaque département, y compris aujourd'hui, permettront de nuancer cela.

Il y a juste un point sur lequel je souhaitais attirer votre attention très brièvement, parce qu'il a été dit tout à l'heure par Monsieur LESAGE que l'ensemble des propositions de SNCF Réseau était assorti de propositions de services qui s'expriment en nombre de TER par heure. Je pense que l'on ne peut pas construire une infrastructure de ce type sans expliquer quel service elle peut rendre. Il ne faut pas oublier – cela n'a pas été dit, mais je le précise pour qu'on le garde bien à l'esprit – que c'est ce que l'infrastructure pourra faire.

Ensuite, ce qui circulera sera décidé par l'autorité qui a la responsabilité de faire circuler les TER, c'est-à-dire le Conseil Régional. En plus, il y a une toute petite subtilité : dans un monde de saturation, la portion de ligne entre Aubagne et Toulon, en Priorité 1, continuera d'être ce qu'elle est. Je me place évidemment dans l'hypothèse où le projet serait réalisé. Dans ce cas, 4 TER/heure n'est pas exactement synonyme de 1 TER tous les quarts d'heure, puisque des groupements de trains se font avec des trains lents ensemble et des trains rapides ensemble.

Le deuxième grand point est que je voulais citer les sujets dont on a beaucoup parlé, mais pas toujours de manière argumentée. Un point ressort dans toutes les réunions : l'opportunité du projet. Je vous rappelle que l'opportunité du projet est une question ouverte jusqu'à l'enquête publique, et qui est juridiquement ouverte jusqu'à la déclaration d'utilité publique qui prend la forme d'un acte gouvernemental (un décret) pris après l'avis du Conseil d'État. J'ai dit dans les deux autres réunions départementales que les expressions n'étaient pas toujours argumentées sur l'opportunité du projet, qu'elles soient pour ou contre, mais je nuancerai cela dans mon avis écrit, puisque j'ai entendu ce soir quelques arguments qui me conduiront à nuancer cela.

Les deux autres points dont on a beaucoup parlé, mais peu de manière argumentée, je vais les citer très rapidement, puisqu'ils concernent les Alpes-Maritimes :

- une gare à Sophia-Antipolis et la question qui mériterait d'être plus argumentée de son impact sur la circulation routière ;
- un désaccord à Biot, à côté de Nice, sur les impacts du projet entre les habitants, d'une part, et le maître d'ouvrage, de l'autre. Je pense que le chiffrage de l'écart devrait être approfondi.

Je voudrais maintenant parler des sujets dont on n'a pas ou peu parlé. Le premier, nous l'avons évoqué aujourd'hui, mais sans apporter de précision. Avant de développer les sujets, je voudrais d'abord chercher à éviter un malentendu. Quand je dis « *les sujets dont on n'a pas parlé ou peu parlé* », je ne fais pas pour autant un reproche au maître d'ouvrage. N'entendez pas ce que je dis comme le fait qu'il aurait caché des choses, c'est simplement que les débats ont fait que les questions ne sont pas venues du public ou que les réponses n'ont pas permis de progresser.

Le premier sujet est tout à fait symbolique – vous en avez parlé –, il s'agit du financement du projet. Ce que le maître d'ouvrage raconte, c'est qu'il a été demandé au Préfet de Région en tant que Président du Comité de Pilotage de demander au Gouvernement la nomination d'une mission de financement pour préciser le financement. C'est une information que j'ai déjà entendue et je pense qu'elle est tout à fait exacte, mais je crois que le public a besoin d'en savoir plus, pas simplement de savoir qu'une mission est envisagée ou en constitution.

L'autre sujet assez peu abordé est celui des justifications socioéconomiques du projet, c'est-à-dire, en termes techniques, quel serait le taux de rentabilité interne du projet. Là aussi, les débats ont peu porté sur le sujet.

Le troisième point concerne la desserte des gares par les transports en commun. Le projet prévoit la création de trois gares :

- une gare souterraine à Marseille Saint-Charles ;
- rien dans le Var ;
- deux gares dans les Alpes-Maritimes (une à Nice Aéroport et une à Sophia-Antipolis).

Je parle de la Priorité 1, j'aurais dû le préciser, excusez-moi. Sur ces trois gares, il est normalement prévu une concertation au titre du Code de l'urbanisme. Les spécialistes parlent de l'article L. 302 du Code de l'urbanisme dans l'ancienne nomenclature.

Je voudrais redire ce que j'ai dit à Marseille et à Nice où l'on n'a pas d'interrogation spécifique sur le raccordement avec les transports en commun. À Marseille, le métro existe et il fait l'essentiel des échanges avec le train, mais il y a aussi les TER et la gare routière. À Nice Aéroport, si vous y allez, vous verrez que le tram est en construction. On voit donc bien que les choses vont suivre. Sur la gare de Sophia-Antipolis, d'une part, et sur la gare proposée par les élus sur le site de Cannes-La Bocca, d'autre part, il reste des éléments à apporter pour des raisons différentes. Pour la gare de Sophia-Antipolis, les élus sont opposés au projet, ils l'ont dit très clairement, on n'a donc pas de réponse sur les transports en commun. Pour la gare de Cannes-La Bocca, les élus sont favorables au projet, mais c'est une solution qui est sortie suffisamment tardivement pour que la question des transports en commun n'ait pas pu progresser.

J'ai voulu dire un mot sur la question des transports en commun qui concerne le département du Var, c'est pour plus tard, c'est pour la Priorité 2. Lors de la première réunion qui s'est tenue pas très loin d'ici, à La Crau, j'ai été frappé du nombre d'interventions et la motivation des intervenants concernant les transports en commun. Pour schématiser, beaucoup de gens disaient « *vous nous proposez une ligne ferroviaire, mais on veut des tramways* », et cela a été redit aujourd'hui. Il y a peut-être un élément conjoncturel, pour ceux qui suivent l'actualité des transports dans l'agglomération toulonnaise, c'est qu'à l'époque il y avait une enquête publique ouverte sur le plan de déplacements urbains de l'agglomération toulonnaise qui s'est terminé deux jours après la réunion. Même en remarquant cette coïncidence, je voulais simplement vous inviter, si la discussion vient sur la Priorité 2, à ne pas oublier collectivement cette question des transports en commun dans l'agglomération toulonnaise. Il me semble que ce serait tout à fait nécessaire.

Le dernier point que je voudrais dire en direct, et qui ne faisait pas partie de mon document lorsque je suis entré dans cette salle, est que je pense qu'il existe un problème de clarification et de vocabulaire. J'ai lu les lettres ministérielles de la Priorité 1 et de la Priorité 2 (elles sont sur le site de la concertation) qui sont signées des ministres, personne ne peut en douter, en 2013 et 2014. J'ai vu mentionné « Priorité 1 », j'ai vu mentionné « Priorité 2 », mais je n'ai pas vu de Priorité 3 dans les lettres et cela continue pourtant de faire partie du langage courant. Je pense que le fait que l'on continue d'employer le terme « Priorité 3 » induit des malentendus.

Merci de votre attention.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je propose que Jean-Michel CHERRIER mette maintenant en perspective ce qu'il se passera suite à la concertation publique qui, je vous le rappelle, se terminera le 30 décembre 2016, et quels sont les principaux éléments qui suivront le terme de cette concertation.

SUITES

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

Merci.

Dans le cadre de la concertation aujourd'hui en cours sur la Priorité 1 et la zone de La Pauline, durant le 1^{er} trimestre 2017, nous allons constituer le bilan de la concertation. On va réunir tout ce qui a été exprimé dans un document pour en faire un bilan. Ce bilan, je l'ai déjà dit out à l'heure, sera transmis à la Commission nationale du Débat Public. Nous visons à réunir un Comité de Pilotage durant le 1^{er} trimestre 2017 pour pouvoir présenter une synthèse de cette concertation, les éléments que l'on a présentés et discutés ici, et des propositions de réalisation de projet. Il s'agira pour le Comité de pilotage de les acter ou pas et de demander ou non des approfondissements, dans la mesure où nous souhaitons pouvoir transmettre ces éléments au Ministre dans le cadre d'une Décision ministérielle après les décisions du Comité de Pilotage.

Lorsque ces éléments arriveront, cette Décision ministérielle permettra de définir la feuille de route de la poursuite des études du projet. Les approfondissements dans le cadre des aménagements de Priorité 1, encore une fois, permettront de constituer le dossier pour l'enquête d'utilité publique qui sera réalisée en 2018-2019 et d'avoir ce que nous évoquions tout à l'heure, suite à l'avis du Conseil d'État, c'est-à-dire une déclaration d'utilité publique pour poursuivre ou non le projet.

Voilà les grands axes de ce qui se passera demain :

- un bilan de concertation ;
- un Comité de Pilotage ;
- une Décision ministérielle ;
- une poursuite des approfondissements sur les choix de variantes de la Priorité 1.

Je vous remercie de votre attention. Je vous remercie de ces échanges. À très bientôt.

La réunion se termine à 21 heures 16.