

LGV PACA
Consultation des acteurs

Compte-rendu de la réunion des acteurs

Marseille, le 30 novembre 2007

**Point d'étape sur le programme des études
complémentaires et sur la démarche de
consultation des acteurs**

Michel CROC ouvre la séance en soulignant les premiers acquis de la démarche de consultation des acteurs, notamment le respect des engagements de la Charte, la forte participation aux groupes de travail et la richesse des propositions réunies dans la synthèse transmise aux partenaires co-financeurs du projet. Il souhaite la bienvenue aux participants et passe la parole à Bernard GYSSELS.

Bernard GYSSELS remercie les participants et présente l'ordre du jour.

- Les dates clés ;
- Les études complémentaires : premiers résultats et poursuite du programme ;
- La consultation des acteurs : premiers résultats et poursuite de la démarche ;
- Conclusions et échanges avec les participants.

1. Les dates clés

Bernard GYSSELS rappelle en particulier les deux dernières réunions du CODOR (Comité d'Orientation) du 29 juin 2006, où les partenaires ont retenu le programme d'études proposé par Réseau Ferré de France, et du 20 juillet 2007 qui constituait un point d'étape pour présenter les premiers résultats.

Il mentionne également les 13 réunions avec l'ensemble des partenaires dont 6 réunions avec le prestataire des études techniques ; les 6 réunions « géographiques » avec les représentants techniques des co-financeurs ; les 9 réunions d'analyse fonctionnelle et les 10 réunions de revue de projet avec la SNCF.

Pour ce qui concerne la consultation des acteurs et l'information du public, Bernard GYSSELS rappelle les 4 réunions du Secrétariat technique, les 12 réunions tenues au titre des quatre groupes thématiques, la mise en place du site Internet LGV PACA et l'envoi des E-lettres d'information.

2. Les études complémentaires : premiers résultats et poursuite du programme

Bernard GYSSELS souligne le premier enjeu des études : vérifier et comparer, avec une méthodologie commune, les 14 scénarios retenus par RFF à l'issue du débat public. Ces scénarios font partie des 3 familles : Métropoles du Sud (solution dite de référence), Côte d'Azur et Solutions alternatives.

Bernard GYSSELS détaille les différentes sections composant chaque scénario ainsi que la section commune allant d'Est-Var en direction de Nice, puis se prolongeant vers l'Italie.

Concernant les estimations de coûts des différents scénarios, Bernard GYSSELS les situe toujours dans la fourchette de cinq à sept milliards d'euros, évoquée lors du débat public. Il affirme que RFF ne communiquera pas le coût de chaque scénario avant d'avoir établi ce que chacun d'entre eux peut rapporter. Il explique qu'un scénario – comme tout investissement – est un équilibre entre des coûts et des recettes. A ce titre, il précise qu'un scénario à faible coût peut être non rentable s'il génère des recettes faibles. Inversement, un scénario dont les coûts sont plus élevés peut s'avérer rentable s'il génère des recettes élevées.

Bernard GYSSELS demande aux participants de comprendre le souhait de RFF de ne pas alimenter les polémiques sur la base de résultats partiels et de bien vouloir patienter jusqu'à la fin des études complémentaires. Il sera alors possible de comparer en toute objectivité la rentabilité des différents scénarios.

Concernant les temps de parcours des différents scénarios, Bernard GYSSELS présente des premiers résultats très proches de ceux du débat public. S'agissant des solutions Métropoles du Sud et Côte d'Azur, les Paris-Nice sont dans une fourchette 3h35-3h55 ; les Paris-Toulon, entre 3h20 et 3h35 et les liaisons Marseille-Nice, entre 1h et 1h15. S'agissant des Solutions alternatives, si on réutilise en partie la section Carnoules-Gardanne tout en préservant la LGV dans les Alpes-Maritimes, on aboutit à des contraintes fortes qui pénalisent les temps de parcours par rapport au scénario Côte d'Azur correspondant. Sans LGV dans les Alpes-Maritimes, on rencontre de surcroît des problèmes de capacité qui ne permettent pas de satisfaire à l'objectif d'amélioration de la desserte de l'est du Var et des Alpes-Maritimes.

Concernant les études d'environnement, cinq thèmes sont identifiés : milieu humain, milieu naturel, paysages et patrimoine, eau, agriculture et sylviculture. Tous les scénarios sont concernés par de nombreux enjeux très forts. Bernard GYSSELS rappelle que 20 % de la zone d'étude est concerné par des zones Natura 2000 soit environ 60 sites. A noter aussi la présence de la tortue d'Hermann et d'un projet de réserve naturelle nationale dans le secteur de la Plaine des Maures.

Après avoir rappelé la démarche d'analyse fonctionnelle et le volet ITER des études, Bernard GYSSELS passe la parole à Dominique LECLUSE pour les études conduites par la SNCF.

Dominique LECLUSE présente les premiers résultats concernant l'augmentation des dessertes grandes lignes d'ici à 2020, avant réalisation de la LGV Paca mais compte tenu de l'ouverture d'autres projets de lignes nouvelles en France. Cela représente près de 20 trains supplémentaires dont quatre allers-retours supplémentaires avec Paris, neuf allers-retours par jour avec la province et six allers-retours sur l'arc méditerranéen. Soit au total une croissance de 15 à 20 millions de voyageurs par an, plus marquée sur l'arc méditerranéen.

En ce qui concerne le trafic TER, Dominique LECLUSE annonce un quasi doublement de l'offre ferroviaire d'ici à 2020, sans attendre la réalisation de la LGV. Cette nouvelle offre ferroviaire, désormais cadencée, se traduira par une augmentation du trafic de 73%, soit le passage de 19 à 33 millions du nombre de voyageurs par an.

Bernard GYSSELS présente alors la poursuite du programme d'études avec d'une part, des études socio-économiques et d'autre part, des études techniques. Les études socio-économiques devront établir différents types de bilans, par scénario, par acteur et pour la collectivité. Ces bilans permettront de juger de la rentabilité du projet. Ces études éclaireront également les questions de financement ; notamment la répartition entre le financement par les voyageurs et par la puissance publique mais aussi le type de financement : loi MOP (maîtrise d'ouvrage publique) ou PPP (partenariat public-privé) sous forme de contrat de partenariat ou de concession par délégation de service public.

Concernant les études techniques, Bernard GYSSELS précise qu'il s'agit d'approfondissements techniques ponctuels, d'études de capacité reliées aux études de trafic,

d'études de phasage. Il passe à nouveau la parole à Dominique LECLUSE pour présenter les études SNCF sur les gares nouvelles.

Dominique LECLUSE donne des précisions sur les différentes possibilités de gares nouvelles étudiées. Pour Marseille : Marseille Saint-Charles en souterrain et la Blancarde. Pour Toulon : la gare de Toulon-Centre, Toulon-Est et Toulon-Nord. Dans le Var, à l'est, entre Draguignan et Fréjus, la gare d'Est-Var. Dans les Alpes-Maritimes, la gare Ouest-Alpes-Maritimes et Nice-Saint Augustin. L'impact de ces gares nouvelles sur les gares existantes sera étudié de même que les questions d'accessibilité, de zone de chalandise, de fonctionnalité, de prédimensionnement de façon à aboutir à une évaluation fine du coût des gares.

3. La consultation des acteurs : premiers résultats et poursuite de la démarche

Bernard GYSSELS rappelle quelques chiffres :

- 60 personnes ont participé aux 4 groupes de travail thématiques : milieu humain, biodiversité et milieu naturel, agriculture et viticulture, aménagement du territoire
- 20 interventions spécialisées ont permis d'enrichir les échanges
- 33 propositions d'améliorations ou de mesures ont été communiquées aux co-financeurs lors du Comité d'Orientation du 20 juillet 2007.

Bernard GYSSELS souligne que deux souhaits majeurs ont été exprimés au sein des groupes de travail et du Secrétariat technique :

- Aboutir à des engagements concrets de RFF en matière d'insertion du projet
- Elargir la réflexion collective sur des aspects qui touchent au développement durable.

En ce qui concerne le premier point, RFF souhaite poursuivre la consultation des acteurs jusqu'au terme des études, en élaborant des « fiches-action » qui préfigureront les engagements que RFF prendra pour mieux insérer le projet dans les territoires. Pour le deuxième point, Bernard GYSSELS propose la tenue d'un séminaire sur le développement durable début 2008.

Concernant les fiches-actions, à partir des 33 propositions faites par les 4 groupes, RFF a retenu 21 propositions, regroupées en 15 thèmes prioritaires, chaque thème faisant l'objet d'une fiche-action.

Ainsi, du groupe de travail « **milieu humain** », RFF a retenu quatre thèmes :

- Protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire,
- Prise en considération du risque vibratoire,
- Le « 1 % paysage » ferroviaire,
- L'évaluation des impacts sur l'économie et le patrimoine foncier.

Pour le groupe de travail « **biodiversité et milieu naturel** », RFF a retenu trois thèmes :

- Protection des espèces et habitats d'intérêt patrimonial,
- Préservation du fonctionnement écologique des territoires,
- Assurer la protection de la ressource en eau.

Pour le groupe « **agriculture-viticulture** » :

- Préserver les terroirs et l'activité agricoles,
- Prendre en compte les spécificités d'exploitation viticole,
- Anticiper les problèmes et les réserves foncières.

Pour ce qui concerne le groupe « **aménagement du territoire** » :

- Assurer la cohérence intermodale et ferroviaire du projet,
- Prendre en considération la vocation touristique des territoires,
- Assurer une mise en service rapide et phasée du projet
- Assurer une implantation optimale des gares nouvelles.

Un quinzième thème est transversal, il s'agit de mettre en place des indicateurs environnementaux et de développement durable comme critères de différenciation des options envisagées.

Pour avancer sur ces fiches-actions, Bernard GYSSELS propose la démarche suivante : RFF effectue un travail préparatoire puis organise des réunions des groupes de travail thématiques pour compléter et amender les fiches-actions au cours du premier trimestre 2008. Les fiches-actions seront présentées au Secrétariat Technique puis déclinées en propositions d'engagement. Ces propositions seront prises en compte dans la charte d'engagement du maître d'ouvrage pour la phase des études préliminaires.

Concernant la contribution du projet au développement durable, Bernard GYSSELS rappelle que le chemin de fer est 30 fois plus sûr et moins polluant que la route et qu'un TGV dégage 20 fois moins de CO₂ que la voiture et 45 fois moins que l'avion. Il exprime la volonté de RFF de concevoir un projet de LGV qui offre des conditions de transport modernes favorables à l'économie et aux entreprises, qui réponde aux besoins de mobilité des populations et qui propose un mode de transport rapide, sécurisé et respectueux de l'environnement, dans un climat de concertation avec les partenaires. Bernard GYSSELS souhaite intégrer des critères de développement durable à l'analyse des différents scénarios. Ce sera notamment l'objectif du séminaire que RFF va organiser au cours du premier trimestre 2008.

4. Conclusions et échanges avec les participants.

Avant de passer la parole à la salle, Bernard GYSSELS rappelle le calendrier du projet : A l'issue des études complémentaires, à partir de fin juin 2008, RFF proposera une solution qui fera l'objet d'une décision ministérielle et qui permettra de lancer les études préliminaires. Puis seront engagées les études d'Avant Projet Sommaire permettant d'aboutir à un couloir de 500 mètres. C'est sur ce couloir qu'aura lieu l'enquête d'utilité publique attendue pour 2012, avec une déclaration d'utilité publique en 2013, un début des travaux en 2015 et une mise en service en 2020.

Jean-Philippe ISNARD (Association pour le développement des transports publics) s'inquiète des difficultés d'insertion du projet dans les Alpes-Maritimes et demande qu'une commission de concertation spécifique soit réunie pour étudier son arrivée et ses conséquences dans ce territoire très contraint.

Bernard GYSSELS (RFF) explique que différentes hypothèses et variantes d'arrivée et de prolongement du projet sont étudiées en concertation avec les partenaires des Alpes-Maritimes et de Monaco.

Robert GIRAUDO (Société Nationale de Protection de la Nature) rappelle son opposition à la LGV et considère que sa participation au groupe de travail ne signifie pas acceptation du projet. Il considère que la LGV va générer des déplacements et des nuisances sur place supplémentaires dus à l'afflux de visiteurs. Ce qui se traduira par un bilan énergétique dégradé par rapport à une situation sans LGV. Il estime que RFF devrait effectuer des études d'impact en amont et non pas en aval et que cela multiplie les risques de contentieux. Enfin, il regrette que le secrétariat technique puisse changer les propositions des groupes de travail en matière de fiches-actions.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que le Secrétariat technique n'est pas là pour censurer les propositions mais pour s'assurer de leur cohérence quitte à lancer, le cas échéant, des études

complémentaires. Il reconnaît à tout participant au groupe de travail le droit de ne pas cautionner le projet.

Sandrine RABASEDA (RFF) précise que l'étude d'impacts n'est pas réalisée à ce stade de l'élaboration du projet. Le programme d'études conduit par RFF s'inscrit dans une réglementation que RFF respecte scrupuleusement.

Claude GÜBLER (élu de Cuges-les-Pins) va demander à ses collègues élus de la Région la réunion d'une commission de la Cour des Comptes pour auditer régulièrement le coût du projet. Il regrette qu'on n'aborde pas la question de TER à grande vitesse sur les lignes existantes, solution qu'il estime efficace et moins coûteuse .

Bernard GYSSELS (RFF) répond qu'il est prévu de faire circuler des trains intercités à grande vitesse entre les villes de la région mais que ces circulations auront lieu sur la ligne nouvelle, la ligne existante ne pouvant les accueillir.

Soledad TARI (Association des vins de Bandol) demande que les aires AOC Bandol soient correctement identifiées dans les comptes-rendus et les cartes du groupe de travail « agriculture-viticulture », ce qui n'était pas le cas au départ. Elle demande qu'un relevé foncier soit réalisé avec la Chambre d'agriculture et l'INAO de façon à prendre en compte dans les cartes les surfaces viticoles de moins de 5 hectares. Elle demande que soient également prises en compte les surfaces AOC non plantées et souhaite participer aux prochaines réunions du groupe de travail.

Sandrine RABASEDA (RFF) répondant au premier point évoqué, assure que les cartes ont été modifiées en conséquence. Par ailleurs, il n'y a pas de différenciation à ce stade des études entre surfaces AOC plantées et non plantées.

Frédéric ROUX veut savoir si le coût des gares est intégré dans la fourchette de coûts annoncée.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que tel est bien le cas.

Germain NALLINO (Association des amis du rail) évoque les conditions de déplacement futures dans les Alpes-Maritimes et rappelle son soutien au projet et son souhait d'une infrastructure en ligne nouvelle ne se raccordant pas aux voies littorales.

Jacques MOLINARI (GIR MARALPIN) considère que la réticence du groupe de travail « aménagement du territoire » concernant les gares nouvelles n'a pas été prise en compte. Il souhaite la création d'un groupe de travail qui soit informé des études en cours et puisse formuler des points de vue extérieurs.

Bernard GYSSELS (RFF) se déclare ouvert au dialogue et prêt à étudier des demandes concrètes, notamment sur les gares.

Jean GONELLA (FARE Sud) souhaite, selon le modèle du bilan du Conseil d'Etat, la réalisation d'un bilan économique-social du projet et pas seulement économique. Il demande que les élus se servent du PLU pour empêcher que les terres agricoles soient remplacées par des constructions. Il souhaite connaître, parmi le total des voyageurs grandes lignes en situation de projet, la part respective des voyageurs nouveaux et des voyageurs transférés et pose la question d'un éventuel octroi à l'entrée des Alpes-Maritimes pour en réguler le passage.

Michèle CHAIX (Stop nuisances Cuers) pose deux questions : la prise en compte du fret pour diminuer le CO₂ et les moyens de préserver les terres agricoles et viticoles.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle la position de RFF exprimée dans le débat public : faire passer le Fret de transit par le Lyon-Turin-Modane, développer le merroutage et réserver la ligne classique au Fret de proximité.

Jean-Marc MAURIC (Confédération Paysanne du Var) demande des précisions sur la 3^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune.

Bernard GYSSELS (RFF) confirme le projet de troisième voie et le besoin, pour certains scénarios, d'une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune. Il explique la complémentarité entre la LGV et les investissements sur le réseau classique tels qu'ils sont prévus dans le Contrat de Projets 2007-2013.

Jean-Claude PERNOUD (Train Avenir du Centre-Var) demande si, dans l'hypothèse d'une LGV passant par Carnoules et Gardanne, il y aurait une gare pour le Centre Var et si des TER GV pourraient y circuler.

Bernard GYSSELS (RFF) explique que la ligne passant par Carnoules et Gardanne ne serait pas une LGV mais la ligne actuelle aménagée pour permettre des vitesses de 160 à 200 kmh selon les sections. Aucune gare nouvelle n'est prévue à ce stade.

Ange ETTORI (Association Ensemble La Garde) s'interroge sur le contenu de la décision ministérielle et le financement.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que la décision portera sur la solution retenue, a priori soit Métropoles du Sud soit Côte d'Azur. La question du financement sera décidée plus tard, pas avant les études préliminaires.

Christine CESARI-GEIGER (Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes) rappelle la quasi unanimité des acteurs des Alpes-Maritimes en faveur du projet et souligne en revanche le peu d'accord sur les modalités de desserte présentées comme solution de base par RFF, notamment l'opposition des élus à une gare nouvelle à Mouans-Sartoux et au raccordement de la LGV au PK211 sur la ligne classique. Ces élus demandent une arrivée directe sur Cannes puis au plus près de Nice Saint Augustin.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que RFF étudie effectivement d'autres couloirs, d'autres variantes et des éléments complémentaires dans les Alpes-Maritimes pour aller au-delà du PK 211 ou se raccorder plus loin en direction de Nice-Thiers. Il ajoute néanmoins que l'arrivée au droit de l'hippodrome de Cagnes-sur-Mer est toujours présentée comme solution de référence parce qu'elle offre le meilleur compromis coût-efficacité en termes de nombre de voyageurs.

Nadine CHEVRET (Stop Nuisances Cuers, Collectif TGV Sud-Var) regrette qu'on parle toujours de Toulon Nord en dépit du rejet de cette gare par les populations durant le débat public. Elle demande que RFF tienne compte des améliorations attendues d'ici à 2020 en matière de rejet de CO₂ par les véhicules automobiles. Elle considère qu'il ne faut pas mettre en balance la destruction de la biodiversité et la limitation de l'effet de serre.

Pierre APLINCOURT(URVN) s'interroge sur les possibilités offertes par la ligne du Val de Durance.

Ivan RASCLE (RFF) précise que la modernisation de la ligne Marseille-Briançon est inscrite au Contrat de projets Etats Région 2007-2013. Il s'agit de diminuer les temps de parcours et d'augmenter les dessertes avec un objectif d'avoir un train toutes les trente minutes jusqu'à Manosque et un train toutes les heures ou toutes les deux heures – cela dépend des sections – entre Aix, Veynes, Gap et Briançon. Au Contrat de projets Etat-Région, il est inscrit que l'Etat

conduira un débat public, fera les études économiques sur l'intérêt d'une percée du Mont Genève.

Christian BACCINO (Collectif TGV, environnement Pierrefeucaïn) rappelle la grande vigilance des agriculteurs et viticulteurs.

Michel BOUISSON (Collectif TGV Sud-Var) rappelle l'effet néfaste du positionnement des gares nouvelles hors des centres-villes et demande une ligne classique à 220kmh et deux gares pour désenclaver le Centre Var sans créer un afflux de population et les problèmes que connaît la Côte d'Azur.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que RFF étudie effectivement comme solution alternative l'augmentation de vitesse sur cette section sans toutefois créer de nouvelles gares, à ce stade.

Nathalie D'ESTIENNE-D'ORVES (Syndicat des Propriétaires Forestiers du Var) s'interroge sur la fragmentation des espaces naturels qui serait induite par les différents scénarios et la restitution de cette analyse pour comparer les 14 scénarios. D'autre part, elle conteste la non prise en compte de l'évolution des coûts de construction depuis le débat public de 2004 dans l'évaluation actuelle des coûts du projet.

Sandrine RABASEDA (RFF) précise que l'analyse conduite par RFF à ce stade des études permet de savoir quels sont les scénarios qui aboutissent à une fragmentation plus importante des espaces naturels. Une analyse très précise de la fragmentation au niveau de l'impact est impossible à l'échelle des 14 scénarios.

Bernard GYSSELS (RFF) précise pour sa part qu'il convient de garder les chiffres de 2004, ceux du débat public, pour avoir des bases de comparaison constantes.

Olivier LESAGE (Stop TGV Coudon) regrette la décision de RFF de ne pas communiquer sur le coût des différents scénarios, une information demandée depuis des mois par l'association. Il déplore les erreurs sur les cartes et le traitement insuffisant de la question du bruit ferroviaire.

Sandrine RABASEDA (RFF) explique que les modifications ont été apportées sur les cartes dès qu'elles étaient fondées. Pour le bruit, RFF se doit d'appliquer la réglementation existante en France et de respecter les seuils fixés. La réglementation française s'avère être l'une des plus protectrices pour les riverains quand on la compare aux réglementations des autres pays européens. RFF est néanmoins conscient que le LAeq est un indicateur contesté et qu'il s'engage à faire remonter cette inquiétude au niveau du comité d'orientation.

Bernard DESTROST (Association de Sauvegarde de l'Environnement Cugeois) souhaite savoir si les coûts prennent en compte les contraintes techniques imprévues à ce jour ; contraintes qui peuvent conduire à alourdir la note à payer par les contribuables.

René CHAIX (Association Vivre à Gémenos) considère que RFF, conformément aux demandes des groupes de travail, doit être moteur dans l'évolution des normes de protection contre le bruit, de façon à obtenir des pouvoirs publics des décisions permettant d'aller au-delà des normes actuelles.

Bernard GYSSELS (RFF) précise que RFF s'est engagé à être le relais, auprès du Préfet et des partenaires co-financeurs, de la très forte préoccupation des acteurs concernant le bruit.

Jean-Paul CHARBONNIAUD (ACGP Cagnes sur Mer) exprime l'inquiétude des riverains concernant les mesures de protection de l'environnement qui doivent être financées dans le projet lui-même. Cela concerne notamment le bruit et l'arrivée sur le PK211 avec l'éventualité d'un « saut de mouton ».

Bernard GYSSELS (RFF) confirme que des variantes au débouché du projet au PK211 sont recherchées et font parties du programme des études complémentaires.

Philippe MARZOLF (Commission Nationale du débat Public) souhaite d'une part, connaître les réactions des partenaires cofinanceurs à l'égard des 33 propositions des groupes de travail et d'autre part, savoir ce que les acteurs attendent du tiers garant.

Michèle CHAIX regrette qu'il n'y ait que les cofinanceurs qui décident et que le compte rendu de la CPDP ne soit pas « décisionnaire ».

Nadine CHEVRET et Nathalie RAUX demandent au tiers garant de veiller à ce que les coûts du projet soient réactualisés.

Bernard GYSSELS (RFF) indique qu'une actualisation des coûts sera réalisée en fonction des étapes du projet.

Bernard GYSSELS (RFF) remercie l'ensemble des participants pour leur présence et clôt la séance.

* *
*



LGV PACA
Consultation des acteurs
Annexe 1
Réunion des acteurs
Marseille, le 30 novembre 2007

Liste des participants
(non exhaustive)

Monsieur	Pierre	APLINCOURT	URVN
Monsieur	Christian	BACCINO	Association agricole du Var
Monsieur	Etienne	BALLAN	ARENES
Monsieur	Pierre	BECH	SNPN
Monsieur	René	BERNARD	Syndicat des côtes de Provence
Madame	Cécile	BOST	CCIMP
Monsieur	Michel	BOUISSON	Collectif TGV Silver ADIPA et GRAPACA
Madame	Christine	CESARI-GEIGER	Agence d'urbanisme 06
Madame	Michèle	CHAIX	Stop Nuisance Cuers 83
Monsieur	René	CHAIX	Association Vivre à Gémenos
Monsieur	Jean-Pierre	CHARBONNIAUD	ACGP
Madame	Nadyne	CHEVRET	Collectif Stop Nuisance Cuers
Monsieur	Luc	CORSO	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie PACAC
Monsieur	Michel	CROC	Réseau Ferré de France
Madame	Dominique	de LAUZIERES	Entrée de jeu
Monsieur	René	DEFURNE	Association des usagers – Les Arcs-Druguignan
Madame	Nathalie	D'ESTIENNE D'ORVES	Syndicat des propriétaires forestiers du Var
Monsieur	Alain	DESSAGNE	KFH COMMUNICATION

Monsieur	Bernard	DESTROST	ASEC
Monsieur	Jean	DOUCET	URVN
Monsieur	Jean-Marc	DZIEDZICKI	Réseau Ferré de France
Monsieur	Jean-Pierre	ESTELA	CERHE
Monsieur	Ange	ETTORI	Association Ensemble La Garde
Monsieur	Mario	FABRE	Communauté d'agglo Pays d'Aubagne et de l'Etoile
Monsieur	Joseph	FABRIS	Association Signes Protection Environnement
Monsieur	Gérard	FLEURIOT	DDAF 83
Monsieur	Jean-Michel	FOURNIAU	INRETS
Monsieur	Cédric	GAL	Pierrefeu - FDCA
Monsieur	Georges	GARENNE	TACV
Monsieur	André	GARNAULT	URVN PACA
Monsieur	Guy	GASPERINI	Syndicat des Côtes de Provence
Monsieur	Louis	GENEVET	Mairie de Cuges-les-Pins
Monsieur	Louis	GERMAIN	ASPE
Monsieur	Robert	GIRAUDO	SNPN
Monsieur	Jean	GONELLA	FARE SUD
Monsieur	Claude	GÜBLER	Mairie de CUGES-LES-PINS
Monsieur	Claude	GUERIN	Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt
Monsieur	Nicolas	GUEVEL	Réseau Ferré de France
Monsieur	Bernard	GYSELS	Réseau Ferré de France
Monsieur	Jean-Pierre	HUCHON	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie PACAC
Monsieur	Philippe	ISNARD	Mouans-Sartoux
Monsieur	Patrice	JADAULT	INAO
Madame	Suzanne	LAMOUREUX	CIQ de Venelles
Monsieur	Dominique	LECLUSE	SNCF
Monsieur	Jean-Louis	LEMAIRE	Mairie de Brignoles
Monsieur	Olivier	LESAGE	Stop TGV Coudon
Monsieur	Fabien	LOZACH	CPA

Madame	Martine	MARCEL	Association de défense de l'environnement de Pierrefeu
Monsieur	Philippe	MARZOLF	CNDP
Monsieur	Jean-Marc	MAURIC	Confédération paysanne du Var
Monsieur	Jacques	MOLINARI	GIR MARALPIN
Monsieur	Raphael	MOUREN	Stop TGV Coudon
Monsieur	Germain	NALLINO	Association les Amis du Rail
Madame	Hélène	NOHARET	Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence
Monsieur	Alain	PATOUILLARD	Association TGV et Développement Côte d'Azur
Monsieur	Jean Pierre	PERNOUD	Train Avenir du Centre Var
Monsieur	Jean-Baptiste	PICARD	Réseau Ferré de France
Monsieur	Alain	PREA	Réseau Ferré de France
Monsieur	François	QUETIN	SNCF
Madame	Sandrine	RABASEDA	Réseau Ferré de France
Monsieur	Yvan	RASCLE	Réseau Ferré de France
Madame	Nathalie	RAUX	Association de sauvegarde Sud-Sainte-Baume Var
Monsieur	Daniel	ROBERT	Venelles Environnement
Monsieur	Gérard	ROBERT	Association de Promotion du Transport Public
Monsieur	Denis	ROGNOY	étudiant
Monsieur	F. Georges	ROUX	Indépendant
Monsieur	Jean-Claude	SAPPA	Association TGV Développement
Monsieur	Marcel	SAUVAN	ADECOHA ANTIBES/CASA
Monsieur	Jean-Claude	SEVENIER	CRCI PACA
Monsieur	Alain	SERIEYS	Venelles Environnement
Madame	Catherine	SOUCHON	Réseau Ferré de France
Monsieur	Philippe	SUBRENAT	TACV
Madame	Soledad	TARI	Association Vins de Bandol
Madame	Edith	TOULEMONDE LENY	INAO
Monsieur	Jean-Claude	VAN COUYGHER	étudiant
Monsieur	Bruno	VIEUVILLE	SAFER PACA