

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR  
ETUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

# RÉUNION PUBLIQUE SAINT-CYR-SUR-MER, 02 DECEMBRE 2020

VERBATIM

## LOCALISATION DE LA GARE ORIGINE/TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

VERSION ## DU 03/12/2020

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



## DATE ET MODE D'ORGANISATION

02 décembre 2020, à 18 heures	En visioconférence
-------------------------------	--------------------

## ANIMATION/FACILITATION

Stéphane SAINT-PIERRE	Animateur – Cabinet NICAYA Conseil
Blandine PERICHON	Modératrice des échanges – Cabinet NICAYA Conseil
Laurence GONTARD	Régisseuse – Cabinet NICAYA Conseil
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation - Commission nationale du débat public

## INTERVENANTS

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Philippe HOLSTEIN	SNCF Gares & Connexions – Direction des grands projets
Nicolas GUYOT	SNCF Réseau – Mission LNPCA - Directeur des études
Alain PREA	SNCF Réseau – Mission LNPCA - Responsable territorial Var
Alexis ROTSETIS	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Responsable exploitation

**NOMBRE DE PARTICIPANTS :** 45 personnes (hors SNCF Réseau et prestataires)

# SOMMAIRE

<b>ACCUEIL</b>	<b>4</b>
PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS	6
PROGRAMME DE LA RÉUNION	7
CHARTRE POUR CETTE RÉUNION	9
<b>PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE OUEST</b>	<b>11</b>
RAPPELS	11
LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE TOULONNAISE CONFIRMÉS PAR LA RÉGION ET LES PARTENAIRES	14
LA GARE ORIGINE-TERMINUS A SAINT-CYR	15
LA GARE ORIGINE-TERMINUS A SANARY	19
COMPARAISON DES VARIANTES DE GARES	20
<b>ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS</b>	<b>24</b>

**SNCF Réseau**  
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LNPCA  
Les Docks – Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02



*La réunion s'ouvre à 18 heures.*

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

## ACCUEIL

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Je vous donne une petite consigne, vous pouvez en passant votre souris, selon si vous êtes sur un iPad ou un ordinateur, vous pouvez compléter votre identité, par exemple si vous intervenez au nom d'une association ou d'une institution. Sur la droite, vous avez « Activer » ou « Plus » et, dans « Plus », vous pouvez renommer, compléter votre identification ou l'ajuster en fonction de vos besoins si vous le souhaitez, ce qui permettra d'identifier plus facilement au cours des échanges qui représente éventuellement quelle association, quelle institution, quelle collectivité. Cela peut être facilitant au cours des échanges que nous allons avoir.

On va attendre encore quelques instants, puisqu'il est 18 heures 01. Il y a encore des personnes qui se connectent. Pour les nouvelles personnes qui se connectent et qui ne se seraient pas encore exprimées, je vous invite à faire un test de micro pour vérifier que l'on vous entend bien. Je ne vais pas passer en revue toute la liste, comme elle bouge avec les nouveaux arrivants. Forcément, ce n'est pas facile de repérer qui vient d'arriver. Pour les personnes qui sont arrivées il y a quelques instants et qui ne se sont pas déjà présentées ou fait un test, est-ce que vous pouvez essayer ?

*Chaque participant, une fois connecté, se présente et effectue un test vocal.*

*Il est procédé à des ajustements techniques.*

S'il y a d'autres participants qui viennent d'arriver, faites un petit test micro. On prend deux ou trois minutes, le temps de laisser aux dernières personnes qui vont se connecter le soin de nous rejoindre. Ensuite, on va démarrer la réunion. Faites un petit test micro pour que l'on s'assure que tout fonctionne bien techniquement, pour les dernières personnes qui nous rejoignent. Les dernières personnes qui nous rejoignent, vous essayez de faire un petit test en vous présentant. On a des petits parasitages.

Pour les autres personnes qui viennent d'arriver, est-ce que vous pouvez faire un petit test micro, pour vous assurer que l'on vous entend ? Pour les autres personnes qui sont là, est-ce que vous pouvez couper votre micro, car il y a des bruits parasites ? Ceux qui se sont présentés ou autre, essayez de couper votre micro. Ce sera plus facile. Merci.

Est-ce que d'autres personnes qui viennent d'arriver peuvent se présenter et faire un test micro ?  
Comme cela, nous nous assurons que tout fonctionne bien.

Il est 18 heures 04. On va encore attendre une minute, et ensuite on démarre la séance.

Il est 18 heures 05. On a laissé le temps à un certain nombre de participants pour nous rejoindre. Il y a 70 participants pour la séance, pour débiter. On va commencer avec Laurence sur les *slides* qui suivent.

Bienvenue à cette réunion publique qui est centrée sur la thématique de la localisation de la gare origine terminus ouest de la navette toulonnaise. C'est une réunion qui est plutôt consacrée à des éléments de présentation qui vont concerner la commune de Saint-Cyr-sur-Mer. Bienvenue à toutes et à tous à cette réunion, qui se déroule sous un format distancié et pour laquelle je vais vous proposer quelques éléments d'information et de consignes pour que l'on puisse permettre à chacun, bien sûr d'écouter ce que les autres participants et intervenants vont présenter et partager, et aussi de pouvoir exprimer sa contribution ou son point de vue, en fonction de ce qu'il souhaitera, puisque c'est l'objectif de cet échange.

Quelques informations. Je donnerai la parole, dans quelques instants, à Philippe QUEVREMONT, le garant de la concertation. Il est mandaté par la Commission Nationale du Débat Public. Il est donc indépendant de SNCF Réseau. Il assiste bien sûr à cette réunion. Il s'assurera de son bon déroulement.

Pour nous permettre de travailler sur la note de synthèse des échanges qui auront lieu, je vous informe que cette réunion est enregistrée. Ce que l'on fera au début, dans la phase de présentation, pour les différentes modalités de prise de parole, c'est que l'on va couper l'ensemble des micros pour éviter les interférences. On vous proposera donc de prendre la parole et de demander la parole dans la phase d'échanges qui suivra la présentation que SNCF Réseau va faire. Normalement, pour que chacune et chacun puisse y accéder, vous avez en bas de votre écran un petit onglet où il y a marqué : « Participants ». 72, actuellement. Quand vous cliquez dessus, vous avez sur la droite de votre écran l'ensemble des noms des participants qui s'affichent. Vous avez en bas de ces noms une main. Quand vous cliquez sur cette main, cela veut dire que vous demandez la parole. Si vous ne la voulez plus, vous recliquez dessus. Cela enlève cette petite main qui va s'afficher au droit de votre nom.

Ce que je ferai dans la phase d'échanges, c'est que je vous inviterai à solliciter la parole. J'essaierai de la distribuer au fur et à mesure, bien sûr, des demandes. Quand il y aura plusieurs demandes,

on trouvera un moyen de les faire les unes après les autres. Elles ne pourront pas être faites en même temps.

On préférerait le format oral, qui permet vraiment d'avoir la même interaction que pour une réunion publique. Je vous inviterai à être concis – je le reformulerai le moment venu – parce que l'on est quand même assez nombreux. Si vous le souhaitez et que vous préférez ne pas prendre la parole, mais formuler une question pour cette réunion par l'espace chat, vous pouvez le faire. Il n'y aura pas de réponse sur le chat, en direct. On prendra des questions qui sont posées sur le chat, dont on se fera le porte-parole, et on les adressera à SNCF Réseau ou au maître d'ouvrage du projet. On préfère le format oral, mais si vous voulez ne pas prendre la parole, mais le formuler par le chat, vous pouvez. Par contre, si vous voulez faire une contribution au projet, faites-là sur le site. Nous y reviendrons, mais vous avez un espace qui est dédié à cela, pour formuler vos contributions via le site internet, si vous le souhaitez, ou par les autres moyens qui sont mis à votre disposition, soit des registres en Mairie ou soit par la possibilité d'envoyer un courrier, par le mode que vous souhaitez. Pour toutes celles et ceux qui sont connectés ce soit, j'imagine que l'accès internet vous est aisé. Vous pouvez le faire par le site internet du projet Ligne Nouvelle Provence-Côte-d'Azur.

Encore une fois, je vous redonnerai ces consignes le moment venu, notamment de concision, puisque l'on est nombreux. Essayez d'avoir, je dirais, une question sur une minute, si vous la préparez. Si vous avez un avis à formuler, prenez le temps sur deux minutes, par exemple, pour essayer de faire concis et de permettre à chacun de s'exprimer avec une amplitude horaire pour la réunion qui soit maîtrisée.

## PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Quelques éléments sur les intervenants. Il y a plusieurs personnes de SNCF Réseau et de Gares et Connexions qui vont soit vous partager des éléments de présentation sur le projet – ce sera Jean-Marc ILLES, qui est responsable de la mission LNPCA et Directeur adjoint territorial de SNCF Réseau en Provence-Alpes-Côte-d'Azur qui présentera les éléments que l'on veut vous partager.

Ensuite, il y aura différents intervenants, en fonction des questions, qui seront amenés à prendre la parole – Philippe HOLSTEIN pour Gares et Connexions, et Nicolas GUYOT, Alain PREA et Alexis ROTSETIS pour l'équipe SNCF Réseau en charge du projet LNPCA.

Vous le voyez, on a mis en place un soutien logistique si jamais, pendant la réunion, vous étiez déconnectés, si vous avez un problème pour vous reconnecter ou autre. Je vous invite à noter le numéro de téléphone sur un petit papier à côté de vous. Si en cours de réunion vous avez un problème technique et de reconnexion, notez ce numéro de manière à ce que vous puissiez appeler l'assistance technique en ligne pour vous aider à nous rejoindre dans la réunion et éviter que ces petits problèmes techniques viennent trop interférer avec les échanges.

Laurence GONTARD a en charge l'ensemble de la présentation. Blandine PERICHON va être à l'écoute éventuelle des messages qui reviennent sur le chat pour ce qui concerne les questions qui sont posées. Encore une fois, il n'y aura pas de réponse sur le chat, mais elle va les synthétiser au fur et à mesure, s'il y en a qui sont posées. On alternera des questions orales avec, éventuellement, des questions de chat.

J'assurerai l'animation et la régulation des échanges tout au long de la phase de questions-réponses. Voilà un peu le cadre, la manière dont cela se passera. Encore une fois, Philippe QUEVREMONT, à qui je vais passer la parole dans quelques instants, interviendra si besoin en tant que garant de la concertation.

## PROGRAMME DE LA RÉUNION

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Pour le programme, tel que nous l'avons prévu sur un format de base, on est dans quelques ajustements techniques sur l'accueil et le déroulement de la réunion.

Ensuite, SNCF Réseau va formuler une présentation qui est calibrée sur une demi-heure, avec quelques rappels sur le projet :

- les origines de la navette toulonnaise ;
- les aménagements techniques qui sont proposés ;
- un zoom sur la gare origine terminus de la navette toulonnaise à Saint-Cyr-sur-Mer ;
- des éléments de comparaison des deux variantes de gare qui sont proposées à la concertation, Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary.

C'est Jean-Marc ILLES qui sera en charge de cette présentation.

Ensuite, on prendra le temps de pouvoir échanger avec l'ensemble des participants dans une série de questions-réponses, interventions ou avis qui, pour certains, n'appellent pas de réponse, mais que vous souhaitez formuler.

On a un format initial que l'on a calibré jusqu'à 20 heures. S'il y a besoin de poursuivre les échanges, on prendra le temps, que chacun puisse exprimer le point de vue qui est le sien.

### **Blandine PERICHON**

Pardon Stéphane, s'il te plaît. Est-ce que l'on peut vérifier si tout le monde voit bien la présentation qui s'affiche à l'écran ?

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Ou plutôt, qui ne voit pas la présentation. Est-ce qu'il y a une personne qui ne voit pas ? Apparemment. Ce que vous pouvez peut-être faire, si cela perdure, c'est vous déconnecter et vous reconnecter. Il peut y avoir un problème à la connexion, ou c'est un problème de débit. Auquel cas c'est différent.

Je propose que l'on n'intervienne pas sur ces questions-là. Vous avez l'assistance en ligne. On est au tout début, on va le faire une fois, mais on va maintenir pour principe que c'est l'assistance en ligne auprès de qui vous vous adressez, et que l'on n'a pas d'interférence avec la réunion d'ensemble.

Avant de rentrer dans les modalités de travail détaillées, et la présentation de Jean-Marc ILLES, je propose à Monsieur Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, de nous faire part de sa présence et de son rôle. Monsieur QUEVREMONT ?

### **Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation**

Bonjour. Certains d'entre vous me connaissent déjà, parce que j'étais déjà garant de la concertation en 2019. Je suis indépendant de SNCF Réseau. Je suis nommé par une commission administrative indépendante qui s'appelle la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Mon rôle est de vérifier l'information et la participation du public.

*A priori*, je n'ai pas un rôle visiblement actif dans les réunions. J'interviendrai si nécessaire, mais, si la réunion se déroule bien, je serai économe de mes interventions.

Je signale à chacun que je vais lire attentivement le fil de la discussion, c'est-à-dire les messages que vous adressez à tous. Je vous recommande, quand vous mettez des messages, premièrement, de les faire brefs. Deuxièmement, et surtout, de les réserver à des questions adressées aux animateurs et de réserver les prises de position pour les envoyer sur le site interne à proprement parler. Sinon, la partie questions devient rapidement illisible, et mon rôle est de vérifier que vos questions trouvent une réponse.

Merci beaucoup et à tout à l'heure, peut-être.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur QUEVREMONT, merci.

## CHARTE POUR CETTE RÉUNION

**Stéphane SAINT-PIERRE,**

Quelques éléments de bonne conduite, je dirais, pour cette réunion que l'on vous propose. Vous allez à la fois avoir des éléments de présentation, mais vous allez aussi pouvoir exprimer votre point de vue. Peut-être que les points de vue des uns ne rejoindront pas forcément les points de vue des autres. Il pourrait y avoir des différences d'appréciation entre des éléments que le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, va vous présenter et l'appréciation que vous pouvez avoir. Ce que l'on souhaite, à la fois pour que ce soit constructif, que ce soit enrichissant pour le maître d'ouvrage de pouvoir recueillir vos points de vue et pour l'interaction entre les différents participants, entre vous, c'est que vous considériez que, pour le maître d'ouvrage, c'est intéressant d'écouter tous les points de vue, que chacun est certainement porteur d'une part de vérité, et que c'est cette expression et la richesse des différents points de vue qui permet de progresser, d'enrichir le projet. Et donc que vos interventions soient respectueuses des différents participants, sans jugement et avec écoute mutuelle et bienveillance, et qu'on puisse conduire l'ensemble des échanges. On donnera la parole à tous les participants qui la demandent. Voilà, que cette parole puisse être écoutée et entendue de manière sereine. Voilà ce que l'on vous propose.

Également, si vous avez des besoins spécifiques là-dessus, formulez-les par le chat, on sera à l'écoute de cela. Par contre, essayons de faire en sorte que les échanges puissent être respectueux, avec des prises de parole successives, en la sollicitant au préalable.

Cela étant dit, on reste à l'écoute, si vous allez sur le chat, des besoins complémentaires. Je vais proposer à Jean-Marc ILLES de vous présenter les éléments constitutifs du projet de gare ouest de la navette toulonnaise. Monsieur ILLES, c'est à vous.

# PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE OUEST

## RAPPELS

**Jean-Marc ILLES, Directeur régional adjoint, Chef de mission LNPCA, SNCF Réseau**

Bonjour. Est-ce que vous m'entendez ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Très bien.

**Jean-Marc ILLES**

Bien, alors on va y aller. On va commencer par quelques rappels, que vous connaissez, pour vous montrer dans quel cadre on s'inscrit. Bien sûr, comme vous le savez, dans les phases préalables à l'enquête publique, nous sommes maître d'ouvrage, mais c'est bien l'État, avec les partenaires, avec plusieurs décisions ministérielles, qui donne le « la » des séquences de concertation, de planning en vue de l'enquête publique. Dans ce cadre-là, on a bien reçu le 23 juin une décision ministérielle. Cette décision ministérielle, je vais essayer de la cibler sur le Var, sur la navette toulonnaise – évidemment, c'est le sujet. Elle a confirmé les positions du COPIL (Comité de Pilotage) du 22 novembre 2019.

Le COPIL disait :

- poursuivre la variante sur la Seyne, gare actuelle, pour mettre en place la phase 1 en cohérence avec l'ERTMS.
- confirmer un programme de desserte, de fréquence et de cadencement par la Région et TPM pour l'extension à l'ouest du RER toulonnais.
- sur la base de ce programme et de cette extension à l'ouest du RER toulonnais, études complémentaires pour ce programme, qui définiront les investissements nécessaires pour y répondre.

La DM (Décision Ministérielle) a confirmé cet élément du COPIL et a précisé, en ce qui concerne le Var, que le choix était d'une origine terminus à l'ouest de Toulon, soit en gare de La Seyne – qui était la solution de base de sortie de la concertation 2019 – soit sur les communes de Sanary-sur-

Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer, en fonction des études complémentaires et du programme dont je viens de parler.

Cette DM a ajouté une demande de mener des études complémentaires : « Vous redéfinirez avec la Région PACA – ce que l'on a fait – les objectifs de service et vous conduirez les études d'exploitation et techniques pour préciser les infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences ». Elle nous demande, et c'est bien l'objet de la réunion d'aujourd'hui, de concerter avec les territoires qui n'ont pas été approchés jusqu'ici, donc à l'ouest, c'est-à-dire Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer.

À l'issue de ces études et de la concertation, il y aura un choix de la gare – en l'occurrence, soit maintenir La Seyne mais, plus probablement, choisir entre Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer – qui répondra le mieux aux objectifs de service et aux conditions de territoire.

Ceci est sur le Var. Il y a aussi une autre condition extrêmement importante, et je crois que tous ceux qui sont autour de la réunion sont des gens qui veulent le ferroviaire, il n'y a pas de doute là-dessus, c'est aussi de tenir un planning et d'essayer que le projet, qui est quand même relativement ancien, débouche sur des phases opérationnelles. Pour cela, le ministre a dit quelque chose d'important. Il nous demande, il nous fixe l'objectif, et c'est la première fois, de lancer l'enquête publique en 2021. On a donc cette dualité, c'est-à-dire continuer à concerter, faire un choix, un choix rapide, pour pouvoir quand même le concrétiser, d'abord par l'enquête publique et après en ayant des phases opérationnelles. On s'inscrit dans cette décision ministérielle vis-à-vis du COFIL. Je pense qu'il y a beaucoup d'assidus des concertations. On finit par avoir beaucoup d'habitues. Ce schéma est archiconnu. Évidemment, ce que l'on appelle le « RER toulonnais », la navette qui est en phase 1 de la LNPCA concerne physiquement trois zones :

- la zone de Carnoules, qui n'a pas posé de problème sur le terminus, pour les trains qui vont jusqu'à Carnoules.
- la partie de la Pauline, qui fera l'objet d'une concertation la semaine prochaine.
- la réunion d'aujourd'hui, avec celle de demain pour Sanary, qui visent à positionner cette fameuse origine terminus à l'endroit où il y a le plus de trains. C'est dans la partie Aubagne-Toulon, évidemment, que l'on a le plus de TER, le plus de fret et le plus de TGV, de trains rapides.

L'objet de la réunion est de partager ces études pour positionner la gare, soit à Saint-Cyr-sur-Mer, soit à Sanary-sur-Mer. Finalement quels sont les objectifs de service que l'on a redéfinis à la

demande de la Région et des partenaires, quels sont-ils ? Les infrastructures, les coûts, les incidences. Comme ce sont des gares nouvelles, on a eu pas mal de temps – et je pense que certains d'entre vous y reviendront – à regarder l'insertion urbaine de ces gares. Ce sont des gares différentes, avec des zones urbaines différentes. Ces insertions, ce n'est pas un sujet SNCF, c'est un sujet territoire, qui se fait avec les élus et la population des territoires, qui ont encore plus leur mot à dire sur ce sujet que pour la partie ferroviaire, où là aussi l'avis de la population est important. On va essayer de comparer chaque variante en vue de dialoguer avec vous, de voir quels sont les arguments pour l'un ou pour l'autre de ces deux sites.

Je reviens sur le sujet du planning – c'est l'intérêt de tous. L'idée, c'est de tenir un peu le rythme. Le Var était l'endroit où il y avait un écart de programme important. Où est la gare, c'est extrêmement dimensionnant sur le Var, mais aussi sur les graphiques d'exploitation de la Côte d'Azur, et même de Marseille pour ses phases 1 et 2. Il faut que ces installations soient résilientes. Il était donc urgent, pour tout l'équilibre du projet, de décider plus rapidement sur le Var qu'ailleurs, parce que l'élément indécis était plus fort qu'ailleurs. On a mis cette concertation un peu avant les autres, avec également Cannes-La-Bocca, où on était prêts, où il y avait les moyens nécessaires. Cette date du 7 janvier, pour le COPIL, est vraiment très importante pour décider.

On a eu un débat sur les conditions de réalisation de concertation. Je voulais juste dire qu'on est plus de soixante-dix. Je crois que, par rapport à la première réunion sur la navette toulonnaise – je crois que c'était à Sainte-Musse de mémoire, je crois que c'est à peu près le même ordre de grandeur. Malgré les conditions sanitaires qui sont ce qu'elles sont, la participation est à peu près du même ordre qu'à la première réunion qui a eu lieu. Je crois que c'était à Sainte-Musse.

Donc, réunions publiques à Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary-sur-Mer. Il y a des registres en Mairie pour les deux gares, pour ceux qui n'ont pas internet, mais aussi pour pouvoir marquer leurs observations, même ceux qui ont internet. Stéphane l'a dit, c'est très important. Il y a des échanges, même dans ce format-là, en deux heures, qui doivent rentrer dans des sujets techniques très importants, et donc la possibilité de poser des contributions plus approfondies, plus techniques sur le site. Certains l'ont déjà fait. Évidemment, on y répondra de manière plus fouillée que ce que l'on peut faire dans un échange oral, qui est toujours un peu plus sommaire, parce qu'il faut que tout le monde prenne la parole, mais on pourra l'aborder.

Et puis ce que l'on vous propose, ce sont des permanences locales. Comme on a fait le choix, finalement, de décaler un peu ces réunions publiques, on fait le pari de pouvoir les tenir [les

permanences] en présentiel à Saint-Cyr-sur-Mer le 8 décembre et à Sanary-sur-Mer le 9 décembre, avec des personnes de mon équipe qui pourront répondre à des questions, soit de personnes qui ont internet, soit de personnes qui n'ont pas internet. Il est possible aussi d'envoyer des courriers, avec des contributions, des demandes, des questions par courrier à l'adresse qui est indiquée.

## LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE TOULONNAISE CONFIRMÉS PAR LA RÉGION ET LES PARTENAIRES

### Jean-Marc ILLES

On va rentrer dans le « dur, enfin l'explication du projet.

Comme il y a eu des débats sur le service, on a demandé de reconfirmer auprès de l'autorité organisatrice qu'est la Région le service qui était souhaité. Il s'agit bien de créer une navette de type Réseau Express Métropolitain entre une gare à l'ouest de Toulon et deux gares à l'est, avec 6 TER/heure/sens omnibus :

- 2 TER/h/s semi-directs Marseille – Toulon desservant le terminus ouest – c'est la situation actuelle.
- 2 TER/h/s omnibus traversant Toulon : gare ouest toulonnais - Carnoules/Les Arcs – C'est nouveau, parce que l'on n'a pas cette diamétralisation dans le service actuel.
- 2 TER/h/s omnibus traversant Toulon : Marseille - Hyères.

Un point important qui a été réaffirmé – on y reviendra, on sait que ce n'est pas équivalent là-dessus – les personnes ont réaffirmé l'importance du cadencement au quart d'heure. On sait que c'est un élément qui est important pour le report modal. Tendre vers cet objectif, se rapprocher de cet objectif a été réaffirmé comme un objectif central.

Bien sûr, il y a aussi ce que l'on propose, et c'est aussi un objectif intrinsèque à notre travail – vous savez que là, on fait un travail d'aménagement du territoire, il n'y a pas d'objectif SNCF Réseau spécifique sur ce projet, on est au service du territoire – on est tenus par notre responsabilité de gestion de l'infrastructure de proposer des choses qui fonctionnent, que ces services soient quand même garants d'un niveau de régularité au moins équivalent à celui d'aujourd'hui, si ce n'est mieux, même en l'améliorant. L'intensification du nombre de trains ne doit pas perturber le niveau de

régularité, il doit même l'améliorer. C'est un point régalien, de notre point de vue. C'est nous qui en sommes garants.

Là, quelque chose qui est aussi très important, c'est de permettre la coexistence des trains lents, omnibus, et des trains plus rapides et du fret, qui est également important, en maintenant la performance de chacun. Je le redis, et je l'avais déjà dit l'année dernière, on n'a pas à courte ou moyenne échéance de ligne nouvelle. C'est quelque chose qui est dans un autre scénario de projet. Il est donc important que ces scénarios soient robustes. Tous les trains circuleront sur cet axe, donc il faut qu'ils soient compatibles entre eux. On ne peut pas proposer des choses qui, finalement, privilégient Paul plutôt que Jacques. Il faut que tout fonctionne.

Cela, c'est dès la phase 1. Il faut aussi que le projet soit résilient, c'est-à-dire qu'il fonctionne en phase 2. On fait un projet pour cinquante ou cent ans. Il faut qu'en phase 2, quand il y aura la gare souterraine qui change les attaches horaires, qui change le fonctionnement de la Région PACA au niveau des horaires de train, il faut que cela marche. Il faut que l'on continue à avoir la navette toulonnaise qui fonctionne.

Je vais passer assez vite. C'est ce que permettraient les infrastructures que l'on va vous proposer. En gros, cela permet de doubler le trafic TER à peu près sur tous les axes. Ce sont des scénarios que l'on a fait avec la Région pour voir comment, à partir de nos infrastructures, les heures de pointe sont occupées au maximum et les heures creuses de manière un peu différenciée. Ce scénario de doublement, à peu près, du TER dans la zone de Toulon est tout à fait vraisemblable au niveau socio-économique. C'est quelque chose qui tient la route, mais pas seulement au niveau technique, au niveau aussi de la vraisemblance d'intérêt général.

## LA GARE ORIGINE-TERMINUS A SAINT-CYR

Techniquement, on sait que, pour permettre de dissocier les trains lents et les trains rapides, on n'a pas besoin de voies traversantes et de quais. Si on acte le scénario de gauche, les trains s'arrêtent. On a déjà des problèmes de capacité, et on les aggrave. Les trains lents s'arrêtent devant les trains rapides. Donc il faut des voies au milieu. Il en faut deux, pour que les deux sens soient indépendants, ne dépendent pas l'un de l'autre. On a besoin de voies où les trains qui se retournent en omnibus vont pendant que les trains qui traversent vers Marseille ou vers Toulon sont sur les

voies extérieures. Rapides ou non, il faut qu'ils passent de l'autre côté. C'est le schéma de principe de ce que l'on appelle les gares origine terminus.

En ce qui concerne Saint-Cyr-sur-Mer, il y a une particularité, c'est qu'en plus de ce scénario-là, on a également à maintenir la fonctionnalité des trains de fret. Ils font 750 mètres. Ils existent déjà. On a un schéma de développement du fret important. Là-dessus, on s'est calés avec la Direction clients et la Direction de l'exploitation. Ils ont confirmé avec les clients que l'évitement fret d'un kilomètre au milieu, bien placé entre les deux gares, non seulement il faut le maintenir, mais, probablement, dans un petit développement, il faudra peut-être en rajouter d'autres ailleurs. Celui-là est totalement stratégique pour que les sillons fret aient un niveau de vitesse correct vers l'est.

Cette contrainte, c'est qu'il faut aussi maintenir des voies dédiées au fret qui ne soient pas des voies qui servent aussi à d'autres, parce que sinon, comme on augmente le trafic TER, le fret serait péjoré par l'occupation de voies, si elles étaient en mixité. On a donc besoin de maintenir ces voies fret.

Le scénario que l'on vous propose, c'est de les mettre en prolongement des voies existantes, pour une question d'évitement d'impact. On a regardé en les mettant en largeur, et l'impact est plus fort. Le scénario le plus léger en termes d'impacts sur le territoire, c'est le scénario en prolongement, tel qu'il est décrit ici. Ceci est le schéma de Saint-Cyr-sur-Mer. Il est plus complexe que celui de Sanary-sur-Mer.

Les gens connaissent les lieux, je pense. Vous avez la gare actuelle qui est en jaune, et le positionnement des quais ou du pôle d'échange qui serait décalé vers la zone dite des Pradeaux ou du chemin de la Bourrasque – cela dépend si on regarde *via* le nord ou *via* le sud. En jaune, la gare actuelle et, en orange, le projet de gare future.

On a une vision de la gare actuelle. On est allés voir les élus, notamment Monsieur le Maire, et il nous a fait part d'un projet d'urbanisme qui s'appellerait « Projet gare », qui serait situé à cet endroit. Il est symbolisé par les aménagements sur la gauche, en vert et en marron, avec des trames circulatoires. Là, vous avez la situation de la gare existante, avec le projet territorial de la commune qui s'appelle « Pradeaux gare ». Voilà ce que cela donnerait sans déplacer la gare de Saint-Cyr-sur-Mer.

Vous avez le scénario qui est proposé. L'idée qui a été majeure, c'était de positionner le pôle d'échange multimodal en interface, en coexistence. C'est un point très fort sur Marseille, sur toutes les zones, c'est que l'on essaie de faire dialoguer le projet d'urbanisme avec les projets ferroviaires,

avec les pôles d'échange ferroviaires. Tout cela doit être assez mixte, il doit y avoir une continuité urbaine et ferroviaire aisée. D'où l'idée de positionner ce pôle d'échange multimodal là.

La demande qui a été faite, c'était la demande du territoire, c'était à la fois de positionner ce pôle d'échange en coexistence avec le projet Pradeaux gare, mais aussi que les quais soient les plus proches possible de l'actuel, par rapport au centre-ville, qui est au nord-est. En bas à gauche, au sud-ouest, vous avez la zone des Lecques, vers la mer. Le centre-ville est plutôt au nord-est. La demande, c'était de ne pas trop éloigner la gare, projeter la gare actuelle, pour garder cette proximité au centre-ville. On a essayé techniquement de coller les quais les plus à droite possible compte tenu des contraintes techniques d'aiguillages qui sont dans une zone que l'on appelle de « raccordement parabolique ». Bref, on ne pouvait pas les mettre plus à droite. C'est le scénario le plus à droite possible, compatible avec le projet d'urbanisme de la commune.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Je fais juste une intervention. Il y a des personnes qui demandent la parole. Simplement pour préciser la règle dont on a convenu. Jean-Marc ILLES va vous présenter l'ensemble des éléments, pour que vous les ayez à l'esprit. On aura une phase de questions-réponses ensuite. On ouvrira les échanges à ce moment-là.

C'est aussi pour rappeler à Jean-Marc ILLES qu'il est 18 heures 36, en termes de durée de la présentation. Merci beaucoup.

### **Jean-Marc ILLES**

Le déplacement de la gare est d'environ 350 mètres. Peux-tu revenir à la *slide* d'avant ? C'est pour expliquer que le coût est très important. Vous vous rappelez que l'ancien coût de la gare à Ollioules était de 63 millions d'euros. Là, on a un surcoût. Le principal surcoût vient évidemment de la nécessité de maintenir les voies fret, dont j'ai parlé, mais aussi du fait que l'on crée une gare nouvelle avec un parking. On a aussi plus d'itinéraires signalisation du fait du montage de l'association fret plus gare origine terminus. La gare est beaucoup plus longue. C'est l'ensemble de ces coûts qui créent l'écart très important entre le chiffre que l'on avait imaginé pour une gare que l'on ne créait pas, puisqu'elle existait déjà à Ollioules, et ces coûts-là. Ollioules, c'est fini, on n'en parle plus. Évidemment, ce n'est pas le même prix, et on sait pourquoi. Cela s'explique tout à fait. Après, cela reste un prix pour une gare très performante qui est aussi à examiner. Le prix n'est pas un élément de rejet *a priori*. Tu peux avancer.

Là, vous allez avoir des vues 3D. Vous avez la gare existante et l'ancienne zone. Là, vous avez en vue 3D ce que donnerait la future gare, avec un parking de 300 places. Vous avez sur la gauche l'accès aux quais avec le bâtiment voyageurs, donc avec le passage souterrain et les ascenseurs pour la partie PMR. Vous avez sur la droite des voies piétons et cyclistes qui rejoignent l'avenue des Lecques, sur la droite. La dépose-minute, vous l'avez devant le PEM. Vous avez une possibilité pour les voitures de se déporter de l'avenue et d'avoir une dépose-minute.

Ce que l'on a imaginé, on y reviendra, c'est un scénario où vous avez pour les bus des voies à double sens. Les bus passeraient par l'avenue de Tacone. C'est une proposition, puisque là, c'est en dehors de notre périmètre de maîtrise d'ouvrage. L'étude d'impact va nous obliger à montrer qu'il y a une cohérence entre l'urbanisme et notre projet. J'allais dire que c'est une proposition. Cela peut changer. Il peut y avoir d'autres propositions. La proposition de schéma routier que l'on fait, c'est celle-là, mais d'autres peuvent exister, c'est d'avoir des lignes de bus qui passent là. En ce qui concerne les voitures, on maintiendrait le sens unique pour l'avenue des Lecques en remontant. Les voitures ne seraient qu'en sens unique devant l'avenue de Tacone. C'est un scénario possible.

Nous sommes tenus de montrer qu'il y a une compatibilité, mais il peut y avoir d'autres projets qui ne sont pas celui-là. C'est un exemple, comme tout, mais c'est particulièrement discutable.

Alors, voilà une autre vue. C'est une vue par-dessus. On voit le chemin de Tacone, le chemin des Pradeaux, qui passe sous les voies et qui donne accès au chemin de la Bourrasque. On peut passer, on y reviendra éventuellement. Tu peux passer, c'est la voie existante. Une autre vue. Là, vous voyez la dépose-minute, vous voyez l'arrêt des bus dans les deux sens. Il y a quatre places de bus. C'est une capacité supérieure. Le parking, qu'on a mis en long pour prendre le moins de place, sur trois niveaux. Les 300 places, ce sont nos études socio-économiques qui l'ont déterminé. La voie piétonne à droite, et l'accès en bout de quai à gauche.

Nos amis de Gares et Connexions, qui sont maîtres d'ouvrage pour cette partie, ont estimé que l'accès déporté à quai restait acceptable par rapport à l'excentricité du PEM. Cela n'empêche pas le fonctionnement de la gare. C'est tout à fait jouable.

En trame, vous avez la situation du haut. C'est surtout celui du bas qui est important. Vous avez en gros une échelle. La plate-forme fait à peu près 30 mètres. Vous voyez que l'extension du PEM est importante, avec le parking, le bâtiment voyageurs, l'abri à vélos, la dépose-minute, les abris d'attente des bus et les deux zones de bus de part et d'autre. Dans l'ordre de grandeur, cela fait à

peu près une centaine de mètres de largeur de PEMS. C'est assez important. C'est vraiment un espace de vie qui change tout. C'est assez confortable pour dialoguer avec la ville.

Ce serait les itinéraires piétons et modes actifs. Vous avez les cheminements possibles, les cheminements piétons le long. Là, vous avez la partie transports en commun et véhicules particuliers. Les transports en commun seraient dans les deux sens possibles. La partie véhicules particuliers, avec la dépose-minute et l'accès parking.

C'est le plan qui montre les acquisitions foncières. Ce qui est en jaune, c'est déjà la propriété de SNCF Réseau ou de SNCF Gares et Connexions. Là, c'est plutôt Réseau [SNCF Réseau], puisqu'on est en pleine ligne. Ce qui est en orange est indicatif, parce qu'on a un niveau d'études APS, mais on vous donne quand même des éléments d'impact pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Ce qui est en orange, ce serait des zones à acquérir du fait de l'élargissement de la plate-forme. On voit que, dans cette zone, il y en a au nord des voies, principalement, et un peu au sud, mais de manière marginale. C'est principalement au nord, et quelques maisons qui sont dans le chemin. Je ne sais plus le nom du chemin.

Là, vous avez également des acquisitions, légèrement au nord, dans des zones de bois ou de vignes. Elles sont assez légères. Alain GUYOT vous précisera un peu les largeurs. Vous avez également un bassin de rétention dans une zone où il n'y a ni bâti ni zone agricole au sud.

Au nord, vous avez une zone où il a quelques maisons. Il y a des zones de terrain qui seraient concernées, et vous avez une petite zone à acquérir au nord. On y reviendra si vous le souhaitez. On va avancer.

Là, vous avez toujours une zone le long des vignes. Vous avez le pôle d'échange multimodal, évidemment, qui est une zone à acquérir. C'est sûr. Il est dans une zone qui est en relation avec le projet urbain. Là, vous avez très peu d'impact dans la zone urbaine. Le choix de la mettre plutôt à gauche limite l'impact dans la zone urbaine au niveau de la gare. Il n'y a plus d'impact, si ce n'est à la sortie de la gare côté Marseille. Vous les avez sur les plans.

## LA GARE ORIGINE-TERMINUS A SANARY

### Jean-Marc ILLES

Un petit point sur Sanary. La situation actuelle, c'est la gare d'Ollioules qui est à droite. L'idée, c'est de décaler la gare d'Ollioules-Sanary, qui deviendrait Sanary-Ollioules. C'est à peu près pareil en

termes de fonctionnalités et d'emplacement, mais c'est dans la zone de la Baou, de l'autre côté de la route départementale qui relie les deux communes. Vous la voyez en gros, avec le pôle d'échange au nord de la plate-forme ferroviaire que l'on élargirait à cet endroit.

Le projet est de 79 millions d'euros. Là, évidemment, vous n'avez pas les voies fret à gérer. Par contre, vous avez quand même le pôle d'échange à créer, ce qui n'était pas le cas antérieurement.

Vous avez aussi un écart de coûts dû à la création du pôle d'échange et des parkings.

Voilà ce que cela donnerait. Là, on est dans une zone qui a un peu été réservée par le Maire avec l'Établissement Public Foncier. Il y a des maisons, mais c'est une urbanisation un peu moins forte.

Là, ce que vous voyez en marron, c'est la plate-forme. En jaune clair, ce sont les quais. Ceci est obligatoire, c'est le fonctionnement technique.

Le pôle d'échange, c'est une zone qui est projetée par SNCF Gares et Connexions. Évidemment, c'est discutable. En places de parking, il faut 400 places. Il faut un peu plus de places de parking, sur deux niveaux. Vous avez aussi une dépose-minute sous forme de raquette sur la gauche vous avez également l'arrêt pour les bus, des zones piétonnes. Et puis vous avez un schéma possible d'aménagement routier, qui sera aussi à discuter avec la Mairie dans le détail.

Voilà ce que cela donnerait en vue imagée.

## COMPARAISON DES VARIANTES DE GARES

### Jean-Marc ILLES

Voilà les comparaisons des variantes. Nous avons fait des comparaisons sur des études de trafic, de la fréquentation des gares entre aujourd'hui, la situation avec le terminus à Sanary et la situation à Saint-Cyr-sur-Mer.

Vous avez la situation des gares et leur augmentation de fréquence, pour toutes les gares de l'Ouest toulonnais. Là, on est sur l'Ouest toulonnais, on n'est pas sur toutes les gares du projet. E sont quatre gares de l'ouest de Toulon. On voit que toutes les gares augmentent. Elles augmentent plus à Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary, puisque Saint-Cyr-sur-Mer est plus à l'ouest. Elle draine donc un peu plus de monde. On voit que le seuil principal se fait de la situation actuelle à Sanary, mais il y a un deuxième seuil, qui n'est pas négligeable, entre Sanary et Saint-Cyr-sur-Mer, d'augmentation de fréquence. Vous avez des chiffres, + 460 000, + 340 000 par an.

On va passer vite. On pourra y revenir si vous le voulez. C'est le nombre de TER pour les gares de l'Ouest toulonnais – cela ne montre pas les gares à l'est – en fonction des variantes d'origine terminus. C'est où on peut aller avant et après à partir de ces gares et combien de TER permettent d'aller dans les autres gares de la zone toulonnaise à partir des gares de l'Ouest toulonnais. On voit un écart, évidemment. Dans le scénario Saint-Cyr-sur-Mer, les gares qui sont au-delà de Sanary ont des possibilités d'aller dans les autres gares supérieures dans la variante Saint-Cyr-sur-Mer, où il n'y a pas d'évolution par définition.

Ce que l'on remarque et qui est peut-être à noter, c'est que dans la variante du terminus à Saint-Cyr-sur-Mer, le repositionnement du semi-direct – on y reviendra – fait qu'en direction de Marseille, il y a une baisse du nombre de TER de la gare d'Ollioules-Sanary.

C'est un sujet un peu compliqué, on pourra y revenir. C'est qu'en fait, malgré les investissements que l'on fait, on sait qu'on est en situation très, très limitée en termes de capacité. On ne fait pas ce que l'on veut. On a bien regardé les graphiques d'exploitation. On ne vous les montre pas dans le détail, mais il y a beaucoup d'études d'exploitation derrière. On a comparé les deux variantes, en phase 1 et en phase 2. Ce que l'on peut dire, c'est qu'en phase 1, le cadencement est à peu près assuré pour les deux scénarios, parfaitement sur Sanary, mais de manière acceptable sur Saint-Cyr-sur-Mer. Sur Sanary, il n'y a pas de problème. On a une desserte omnibus complète. Sur Saint-Cyr-sur-Mer, on a une petite difficulté à desservir toutes les gares au-delà de Carnoules. Comme les omnibus, dans le scénario le plus long, prennent beaucoup plus de temps que les trains rapides, on a un phénomène de rattrapage en bout de parcours et donc, pour ne pas se faire rattraper, on aura à choisir des dessertes alternées dès la phase 1 sur les gares de Pignans, Gonfaron, Le Luc et Vidauban. Trois sur quatre, cela nous paraît encore acceptable en phase 1. Je pense que c'est gérable.

En phase 2, on a la même chose. On a toujours le cadencement qui est parfait pour Sanary, et on a le même phénomène qu'il y a sur Saint-Cyr-sur-Mer en phase 1, mais uniquement au moment où on a le plus de trains rapides. C'est-à-dire que, si on avait moins de trains rapides dans les heures creuses, on pourrait avoir quatre gares desservies. Dans les heures où il y aurait les trois fameux sillons rapides, on serait obligés, comme on dit, de « clignoter » sur les gares à l'est de Carnoules. En revanche, en phase 2 à Saint-Cyr-sur-Mer, c'est plus problématique, parce que le cadencement se dégrade plus fortement. Il y a deux gares sur quatre qui doivent clignoter à l'est de Carnoules. Là, c'est un peu plus gênant. Ce que l'on peut dire, c'est que c'est au moment de la circulation des

trains rapides. Il y a peut-être des attaches horaires qui permettront un peu de s'adapter, ce n'est pas tout de suite, on est quand même en phase 2. Mais on a dit qu'on voulait une installation résiliente dans l'avenir. On voit que, quand on augmente le nombre de trains rapides, la difficulté intervient.

Elle intervient plus à Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary. Ce n'est pas une surprise. Saint-Cyr-sur-Mer est plus loin de Toulon. On a cette coexistence qui est plus compliquée. Pour maintenir cette coexistence, il faut alléger certaines dessertes et en desservir alternativement une sur deux dans le cas de Saint-Cyr-sur-Mer et trois sur quatre dans le cas de Sanary.

Donc, c'est la comparaison des variantes. Je ne vais pas rentrer dans le détail, mais, en gros, ce sont les sujets d'exploitation ferroviaire. Au niveau de la robustesse, on a présenté quelque chose qui tient la route dans les deux cas. On ne présente pas des choses qui ne marchent pas en termes de robustesse. On a des taux très importants. On est en ERTMS, et en ERTMS on peut accepter des taux supérieurs aux blocs. C'est pour cela que cela marche. Si on avait le bloc, cela ne marcherait pas, ni à Sanary ni à Saint-Cyr-sur-Mer, d'ailleurs.

Sur le cadencement, il y a une différence en phase 2, on vous l'a dit. Sur la couverture des gares, sans regarder le nombre de voyageurs dans le détail, mais juste le nombre de gares desservies, c'est avantage Saint-Cyr-sur-Mer, par définition, puisque c'est plus à l'ouest. Ça dessert plus de gares. Sur l'Est toulonnais, c'est l'inverse. Il y a une difficulté en phase 2 pour Saint-Cyr-sur-Mer qui est moindre pour Sanary. Globalement, il y a une difficulté pour Saint-Cyr-sur-Mer, surtout dans la pérennisation de la navette.

Dans les deux cas, on est bien en cohérence avec le SRADDET, avec les objectifs de décarbonation, d'amélioration de la qualité de l'air. On est vraiment dans le cœur des investissements d'avenir que ces schémas donnent.

L'impact sur le bâti, on pourra y revenir. Il n'y a rien de dramatique, mais bon, pour ceux qui sont concernés, cela l'est quand même. Il y en a quand même un peu plus à Saint-Cyr-sur-Mer. Le vignoble, c'est assez marginal, même si c'est un peu plus à Saint-Cyr-sur-Mer. À mon avis, on n'est pas dans les chiffres des phases 3 et 4, qui avaient suscité beaucoup d'émoi. Là, on est sur des choses plus marginales. L'inondation, c'est à peu près équivalent. Pour les ressources en eau, il y a un petit sujet à Sanary, mais on est en dehors du périmètre. Il n'y a pas de difficulté.

Sur l'accès à la circulation locale, dans la zone des Pradeaux, il y aura peut-être à compléter, si Saint-Cyr-sur-Mer était choisie, par une étude de circulation routière. Il y a quand même une

difficulté à regarder au niveau de la circulation dans la zone et de l'accessibilité. C'est moins le cas à Sanary. Dans les deux cas, on a un projet urbain qui s'articule avec, donc c'est parfait.

On regarde le dernier. La perturbation dans les travaux, ce n'est pas énorme non plus. Il y a un peu plus de travaux à Saint-Cyr-sur-Mer. Il y en a un peu plus, mais cela reste gérable. Les travaux, c'est du même ordre. Par contre, comme il y a une longueur plus grande de toucher, il y aura des travaux et il y aura quand même des nuisances plus fortes sur Saint-Cyr-sur-Mer que sur Sanary.

Le coût, j'en ai déjà parlé. Les voyageurs, il y en a plus à Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary. Les coûts, il faut aussi les mettre en fonction des coûts d'exploitation. Les TER doivent être payés pour aller plus loin. Il y a des schémas de desserte, de scénarios, de roulement de TER et de mécaniciens qui, évidemment, sont plus chers dans le scénario Saint-Cyr-sur-Mer. Ils doivent être mis en relation et en proportionnalité avec les recettes. Est-ce que c'est du même ordre ou pas ? De toute manière, ce qu'il faut voir, c'est que ce sont des scénarios subventionnés. Tous ces scénarios, que ce soit Sanary ou Saint-Cyr-sur-Mer, nécessitent de l'apport d'argent public dans le système d'exploitation, indépendamment de l'investissement. Ce sont des scénarios subventionnés de développement de l'intérêt public. Forcément, ce sont des scénarios qui n'ont pas de rentabilité commerciale propre. Il faut un scénario de subventions, et ce n'est pas une surprise.

Voilà, je ne dois pas être loin de la fin.

# ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

## **Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur ILLES, merci. On va passer dans la séquence d'échanges avec les participants. Je reformule très rapidement mes consignes :

- Essayez d'être concis.
- Sollicitez la parole à travers la main levée si vous le pouvez.
- Présentez-vous au début de votre intervention.
- Si vous avez une question, essayez qu'elle soit sur une minute. Si vous avez une intervention avec un avis à donner, deux minutes.

Encore une fois, on prendra le temps d'adresser et de répondre à toutes les demandes. Il y a, je crois, Monsieur ZACCHEO qui demande la parole depuis un petit moment. Je vous propose de commencer par votre intervention, si vous en êtes d'accord. J'active votre micro. Allez-y, on devrait vous entendre.

## **Monsieur ZACCHEO**

Bonjour. J'avais l'impression que Saint-Cyr-sur-Mer faisait plutôt partie de la zone économique de Marseille, plutôt que de celle de Toulon. La question, c'est : « Est-ce que cet argent ne serait pas plus utile pour un raccordement vers Aubagne, plutôt que vers Toulon ? ». Merci.

## **Jean-Marc ILLES**

Les schémas actuels montrent que les déplacements des Saint-Cyriens – si je ne me trompe pas, j'espère que je ne fais pas d'erreur – sont vraiment orientés vers le bassin marseillais. C'est tout à fait vrai. Que ce soit en voiture ou même en train, c'est très majoritairement vers Marseille dans le bassin.

Clairement, je pense qu'il y a un enjeu politique, si cette gare était choisie, à rééquilibrer la gare vers Toulon. Ce peut être un des objectifs du projet. Je pense que, si Saint-Cyr-sur-Mer est choisie, ce n'est pas à moi de le dire, mais cela va avec. Il y a une idée de rééquilibrage qui n'est pas la pente naturelle aujourd'hui. C'est ma première réponse.

Après, sur le problème de la technicité vers Marseille, on a un problème technique qui ne marche pas. C'est-à-dire qu'entre Aubagne et Toulon, on a énormément de problèmes de capacité. Rajouter un RER du côté de Marseille poserait des problèmes encore plus compliqués et aurait des

conséquences sur le noeud marseillais en phase 1, et même en phase 2 sur la gare souterraine, parce qu'on n'a que deux voies.

Pour les sujets vers Marseille, la solution, c'est la ligne nouvelle. Comme ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui, il n'y a pas vraiment de solution pour améliorer de ce côté-là. On a vraiment des phénomènes de rattrapage qui jouent à plein. On a regardé. On a regardé tous ces scénarios d'arrêt avec les gares intermédiaires. C'est une zone où cela ne marche pas. Il y a un problème technique d'exploitation. Ces scénarios ont été regardés.

Sur le fond, ce serait bien, vous avez raison. Malheureusement, les graphiques d'exploitation ne le permettent pas, parce que l'on a ces phénomènes de rattrapage qu'on arrive à gérer autour de Toulon, mais que l'on n'arrive pas à gérer entre Marseille et cette partie.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Monsieur PAMELLE ? Allez-y. On vous voit et on vous entend.

### **Yohan PAMELLE**

Merci beaucoup. Yohan PAMELLE, élu à Saint-Cyr-sur-Mer. Je ne vais pas revenir sur le détail du tableau comparatif, qui me paraît toujours – on a déjà eu des échanges à ce sujet-là – partial, malheureusement. Pour moi, pour être bref, le cœur du sujet, c'est quand même le principe d'avoir une gare la plus à l'ouest possible, qui permet de toucher l'ensemble de la population de l'agglomération. C'est-à-dire que la question, ce n'est pas Saint-Cyr-sur-Mer ou Sanary. C'est Sanary ou Saint-Cyr-sur-Mer et toute l'agglomération, avec La Cadière, Le Beausset, Bandol, bien sûr, mais aussi Sanary, qui conservera quand même la gare, qui n'est pas très loin. On peut - pourquoi pas ? - aussi imaginer, comme à l'heure actuelle, on a des gens de Saint-Cyr-sur-Mer qui vont vers La Ciotat, qu'on ait des gens de La Ciotat qui viennent prendre le train à Saint-Cyr-sur-Mer si on a un service performant vers Toulon.

Je pense qu'il faut vraiment insister, y compris dans le comparatif des évolutions de voyageurs – cela ne me satisfait pas tout à fait, on peut toujours discuter les chiffres. Par contre, je pense qu'il y aura une augmentation et une baisse, contrairement à ce qui est évoqué sur le projet de Sanary, il y aura une baisse à Bandol et une baisse à Saint-Cyr-sur-Mer si le projet se fait à Sanary. Je pense qu'il faut quand même bien voir l'intérêt, et le premier objectif, c'est vraiment d'être le plus à l'ouest pour toucher toute l'agglomération et tous les habitants. Il y a quand même 50 000 habitants qui seraient pénalisés si on mettait le projet trop à l'est. C'est important de le signaler.

**Jean-Marc ILLES**

Vous avez raison, puisqu'effectivement, vous voyez au troisième alinéa ce que vous dites en termes de couverture. On aurait pu mettre Sanary en jaune, pourquoi pas, dans l'autre sens. On a bien indiqué qu'en termes de couverture globale à l'ouest de Toulon, évidemment, il n'y a pas photo, c'est Saint-Cyr-sur-Mer. On aurait pu mettre Sanary en jaune, je vous le concède, dans cet endroit-là. On a bien pris en compte cet aspect-là dans le tableau. Après, un tableau n'est pas là pour pondérer les avantages. On a mis un certain nombre de critères, et il n'y a pas de pondération entre ces différents critères. Il y a forcément une part de subjectivité à travers le nombre de critères que l'on met. C'est vrai.

Je voulais vous montrer que l'on avait bien pris en compte que la partie Saint-Cyr-sur-Mer draine plus de gares. C'est clair. Dans le tableau que je vous ai montré tout à l'heure, on le voit aussi.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. On continue à prendre une ou deux questions orales, et ensuite on passera aux questions qui ont pu être posées par écrit. Monsieur Philippe SERRE ? On va vous libérer le micro. Allez-y. On vous entend très bien.

**Philippe SERRE**

J'interviens comme représentant de l'Association Saint-Cyr Citoyenne Ecologique et Sociale, qui est l'association qui a pris la suite de Saint-Cyr 2020, qui porte depuis près de dix ans maintenant le projet d'un pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer.

Je suis donc très, très, très heureux de pouvoir participer à une concertation autour de ce sujet. C'est un peu l'issue, même si ce n'est pas terminé, d'un combat d'une dizaine d'années. Pour être totalement complet, j'ai un passé SNCF, notamment pendant quelques années en étant maître d'ouvrage pour la création de pôles d'échange multimodaux sur la région Sud PACA et puis, jusqu'à ces derniers mois, comme Directeur du TER Côte d'Azur.

Je voudrais juste donner la position de l'association. C'est une décision politique que nous avons à prendre, et je suis toujours un peu peiné de voir que l'on rentre par le prisme du technique. Le technique doit suivre la politique. La décision politique est à mon sens, à notre sens, de répondre à trois questions.

La première, vous l'avez abordée, c'est que les communes de l'Est varois sont aujourd'hui sur une ligne de crête, avec un bassin versant soit vers Toulon, soit vers Marseille. La question à laquelle on

doit répondre, c'est : « Est-ce que l'on veut, dans les décennies à venir, que ces communes de l'Ouest varois – et la gare de Saint-Cyr-sur-Mer n'est pas la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, c'est une gare communautaire, c'est la gare de la Calière, c'est la gare du Beausset, c'est la gare du Castellet, c'est un peu la gare de La Ciotat quand on va vers l'est... Est-ce que l'on veut, dans les prochaines décennies, que ces communes-là participent au développement économique de TPM ou de MPM ? »

Le choix que l'on a à faire, c'est quand même celui-là. La première question à laquelle on doit répondre, qui est une question politique, c'est celle-là. On sait que l'urbanisation et le développement économique et social du 20<sup>e</sup> siècle ont été faits autour des lignes du 19<sup>e</sup>. Ce que nous sommes en train de construire, c'est le 21<sup>e</sup> siècle et l'orientation de ce territoire pour les prochaines décennies.

Territoire dans lequel je précise qu'il n'y a pas énormément d'emplois. Ce n'est pas vraiment un bassin d'emploi. Il n'y a pas de lycée. Il n'y a pas d'établissement pour des études supérieures. Et donc, pour travailler, mais au moins pour étudier, les habitants de ce territoire partent soit vers Toulon, soit vers La Ciotat et Marseille. Le choix politique qui est à faire, c'est en premier lieu celui-là.

La deuxième question à laquelle on doit répondre, c'est celle du développement durable. On donne le chiffre de 460 000 voyageurs par an avec une hypothèse Saint-Cyr-sur-Mer. Je pense très sincèrement que ces chiffres sont sous-estimés, parce qu'ils sont le reflet d'une règle de trois, mais pas d'une ambition. Mais prenons ces chiffres-là. 460 000 voyageurs par an, cela fait 1 300 par jour. 1 300 voyageurs par jour qui choisiraient le train plutôt que la voiture, cela fait 1 000 voitures de moins tous les jours sur nos routes, sur nos autoroutes et dans nos centres-villes. Voilà la question à laquelle on doit répondre. Est-ce que l'on veut avoir ces 1 000 voitures en moins ou est-ce que l'on veut les conserver ? On sait que la démographie sur la région est plus que galopante, et que ces 1 000 voitures par jour, si on les laisse, seront vite 1 500 et vite 2 000. C'est la deuxième question à laquelle on doit répondre.

La troisième question, c'est celle de la desserte. Aujourd'hui, en termes de desserte, pour avoir plus de trains et « mieux » de trains, la question n'est pas de dire s'il faut que ce soit à Sanary ou s'il faut que ce soit à Saint-Cyr-sur-Mer, on n'oppose pas l'un à l'autre, ce n'est pas un jeu à somme nulle, c'est soit La Seyne et Sanary, soit La Seyne, Sanary, Bandol et Saint-Cyr-sur-Mer. C'est-à-dire

que le choix de Saint-Cyr-sur-Mer n'enlèverait pratiquement rien à Sanary, peut-être quelques semi-directs. Le choix de Sanary condamnerait Bandol et Saint-Cyr-sur-Mer.

Une petite réflexion aussi. Lorsque je vois dans la présentation que l'on met en balance des arrêts à l'est de Carnoule avec une desserte de Bandol et Saint-Cyr-sur-Mer, juste pour information, Bandol et Saint-Cyr-sur-Mer, c'est entre 350 000 et 400 000 voyageurs par an aujourd'hui. Pignans, Gonfaron et Vidauban, c'est 20 000 voyageurs par an. C'est-à-dire que, d'un côté, il y a 1 000 voyages par jour, et de l'autre il y en a 60. On ne peut pas les mettre sur un pied d'égalité. C'est mieux de desservir toutes les gares, mais elles n'ont pas le même poids en termes d'intérêt et de service.

Je parlais de l'approche technique. Aujourd'hui, je pense que ce n'est pas vraiment le sujet. Lorsque, je l'espère, Saint-Cyr-sur-Mer sera choisie, je pense que la poursuite des études arrivera à faire émerger des solutions qui permettront de jouer sur les contraintes qui ont été exposées. Des contraintes de coût, des contraintes de cadencement. Je pense aussi que, si on étudie des grilles qui ne sont pas simplement une prolongation des grilles d'Ollioules et de Sanary, on peut arriver à trouver une solution. Pour cela, je fais confiance à l'expertise de SNCF Réseau, je fais confiance à la connaissance fine du territoire et à la sagesse publiques des habitants des communes de l'Est varois, et au sens de l'intérêt général des élus, qu'ils soient de TPM, qu'ils soient de la Communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume, qu'ils soient du Département ou de la Région, je n'en doute pas.

Au nom de cette association, j'exprime vraiment notre soutien ferme et enthousiaste pour une solution Saint-Cyr-sur-Mer, qui serait une solution communautaire.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour cette intervention. Merci beaucoup. Je ne sais pas si cela appelle des éléments de Jean-Marc ILLES.

### **Jean-Marc ILLES**

Non, pas énormément, puisque c'est une prise de position tout à fait cohérente. Je n'ai pas grand-chose à dire. Je confirme que c'est bien un choix politique qui sera fait avec les éléments qui ont été rappelés, très clairement. Ils sont justes. Tout ce qui a été dit sur l'extension à l'ouest, je ne peux que partager. C'est une évidence.

Juste un petit point sur le problème des gares. C'est exact, les chiffres qui ont été donnés sont évidemment exacts. Monsieur SERRE les connaît mieux que moi, évidemment. Juste pour dire que, comme ces gares sont assez éloignées de Toulon, il y a effectivement beaucoup moins de voyageurs que dans les gares de l'Ouest toulonnais. C'est exact. Mais ce sont des gens qui font beaucoup de kilomètres. Le report modal des gens de ces gares-là à Toulon, en kilomètres, en bilan carbone, pèserait de manière assez lourde par rapport aux autres gares de l'ouest, qui sont plus proches. Donc, oui, sur les voyageurs, un peu moins sur les kilomètres voyageurs. Il y a quand même un écart qui pèse à la fois en socio-économique et en bilan carbone.

Sur l'ensemble je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce qui a été dit, ni à retrancher, ni à commenter. C'est une prise de position, et elle est évidemment tout à fait légitime.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Excusez-moi, mon micro était coupé. Je disais : « On prend une dernière intervention orale et, ensuite, on passera à un retour du chat par Blandine ». On propose d'intervenir à Dominique OLIVIER et, ensuite, on prendra les questions ici du chat.

### **Dominique OLIVIER, Conseiller municipal**

Merci de me passer la parole. Je suis Conseiller municipal à Saint-Cyr-sur-Mer. Je voudrais d'abord dire que je suis à 300 % d'accord avec ce qu'on dit avant moi Yohan PAMELLE et Philippe SERRE. Avec Alain PATOUILLARD, qui assiste aussi à la réunion, qui était avant avec moi au Conseil municipal, depuis plus d'un an, nous nous sommes très fortement impliqués dans le dossier du terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer, depuis d'ailleurs la première réunion de concertation qui a eu lieu le 7 octobre à La Seyne. Nous sommes intervenus sur le sujet, et nous avons très largement diffusé après cette réunion un dossier sur le sujet auprès de tous les acteurs institutionnels.

Je ne vais pas revenir sur tous les arguments qui ont été avancés. Je voudrais juste commenter une remarque qu'a faite Jean-Marc ILLES – et je comprends qu'il la fasse lui – en disant que un... D'abord, il a reconnu que c'était un choix politique. Et puis il a dit : « Le tableau des comparaisons n'est pas pondéré ».

Il se trouve que j'ai une certaine pratique de ce que l'on appelle la sémiologie graphique, qui permet de travestir complètement des messages à l'aide de couleurs ou de graphiques – je n'ai pas dit qu'ils étaient travestis. Ce que je voulais souligner, c'est que le jeu des couleurs peut tromper

et qu'il faudra que l'on revienne sur ce problème des pondérations des critères parce que, précisément, je pense que ceux qui feront le choix politique auront à pondérer les critères.

Dans ce domaine, il y a deux éléments ou deux critères qui sont, à mon avis, mal pris en compte ou insuffisamment. Le premier, c'est le long terme – on en a parlé – mais en particulier sur un point, qui est la demande de trafic ferroviaire. Je pense que, vu la nécessité ou le caractère impératif de la transition écologique et les efforts faits par tous les pouvoirs publics pour développer les transports publics plus que la voiture, je pense que les chiffres qui sont donnés en matière d'évaluation des passagers supplémentaires, à mon avis, sont sous-estimés. C'est pour le long terme. Je ne parlerai pas, en termes de stratégie de développement, de Sud Sainte-Baume. C'est un projet extrêmement structurant.

Le deuxième point qui me paraît devoir être pris en compte, c'est le service rendu aux usagers et, disons, les critères sociaux, qui doivent prendre le pas, à mon avis, dans une décision comme celle-là, sur les caractères économiques.

En tout cas, nous avons fait et nous ferons une contribution écrite qui reprend et qui développe ces arguments. Comme je l'ai dit initialement, nous sommes complètement d'accord avec tout ce qu'ont dit Yohan PAMELLE et Philippe SERRE.

Merci.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre intervention.

### **Jean-Marc ILLES**

Je n'ai pas non plus de commentaire à faire, si ce n'est que je suis, à titre personnel, assez d'accord avec le fait que la vision doit être à long terme. On doit peut-être regarder ce que donneraient des mesures très contraignantes sur les voitures que l'on n'imagine pas aujourd'hui dans tel ou tel scénario. C'est bien un scénario à long terme, avec peut-être des ruptures, qu'il faut imaginer. Je suis assez d'accord avec cela.

Le projet, de manière globale, a du sens si on envisage des choses à long terme, des choses qui peuvent être contraignantes sur les voitures, voire sur les avions pour Nice – c'est un peu le même sujet – qui rendent encore plus performant le projet.

**Dominique OLIVIER, Conseiller municipal**

Si je peux me permettre de rebondir, sur le problème des critères long terme, ce que je pense, c'est qu'en termes de procédure ou de conduite de la procédure, il est dommage – et vous nous l'avez d'ailleurs dit à la réunion privée du Conseil municipal de Saint-Cyr-sur-Mer, le 13 octobre – les études, entre guillemets, « environnementales » ou d'impact sur le développement durable, vous nous avez dit qu'il y en aurait, notamment par quelqu'un que j'ai très bien connu, qui est Jean-Marc JANCOVICI. Je pense qu'il est un peu dommage que, ces études, on n'ait pas un peu plus avancé dessus avant que le choix ne soit fait.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour cette précision. Je vais proposer à Blandine, qui suit les questions qui sont formulées sur le chat de les poser. J'attire l'attention de Jean-Marc sur le fait de pouvoir les noter. Blandine va en formuler deux, trois ou quatre d'affilée, à sa convenance. Vous pourrez y répondre, pour SNCF Réseau, les unes après les autres. Elle va en formuler deux ou trois d'un coup. Blandine ?

**Blandine PERICHON**

Il y a un certain nombre de questions qui ont été posées. Il y a en a pour lesquelles il y a déjà eu des réponses apportées dans les réponses apportées par SNCF, notamment concernant les critères de choix pour la gare de Saint-Cyr-sur-Mer ou Sanary, par exemple, ou les différences de fréquence sur ces gares.

Il y a une demande de précision concernant les emprises foncières, notamment le positionnement de la gare : « Est-ce qu'il y a des emprises côté terres agricoles ? ». C'était pour avoir des précisions là-dessus.

Également sur Saint-Cyr-sur-Mer, concernant le parking : « Est-ce que le parking aura deux étages ? Quelle intégration paysagère est-elle prévue dessus ? ». Également des précisions sur la fréquence des trains – qui a pu être évoquée – à partir des différentes gares sur l'ensemble du tracé de la ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon.

Ensuite, des questions beaucoup plus spécifiques ont pu être posées : « Qu'est-ce que l'impact au niveau de Carnoule ? La desserte, le nombre de trains, etc. »

Il y aura peut-être des points qui pourront être précisés par les personnes qui ont posé ces questions, qui ont demandé la parole par ailleurs et que l'on pourra écouter par la suite.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Sur les questions un peu précises de foncier ?

**Jean-Marc ILLES**

Sur le foncier, je vais donner la parole à Alain PREA. Il peut préciser les sujets fonciers, notamment, si j'ai bien compris, agricoles.

**Alain PREA, Responsable territorial Var, SNCF Réseau**

Bonsoir. En termes de foncier, c'est la question de l'élargissement. C'est un élargissement symétrique.

**Jean-Marc ILLES**

Est-ce que tu veux que l'on mette le schéma ?

**Alain PREA**

Oui, on peut mettre le plan foncier.

On est plutôt en élargissement symétrique à partir de la plate-forme existante. On voit bien que, les emprises en jaune sont nos emprises et, en orange, cela représente les acquisitions complémentaires.

Il y a une planche avant, qui est le démarrage de la zone des voies d'évitement fret. Il y a un élargissement au nord, mais on voit quand même qu'il y a une petite bande qui est au sud. On a un élargissement de part et d'autre. On n'a pas calé un élargissement tout au nord ou tout au sud, parce que les impacts auraient été, sur un des deux côtés choisis, beaucoup trop importants. Après, il y a aussi les contraintes de tracé, parce qu'on est quand même dans une zone de courbe, contre-courbe, que ce soit ici ou que ce soit au niveau de la gare. C'est assez difficile de placer des appareils de voie pour passer d'un système de deux voies à quatre voies pour les évitements fret, et puis après à quatre voies lorsque l'on est en zone de gare.

Ici, on voit bien qu'on a un élargissement un peu au sud, mais également au nord, avec un enjeu sur les terrains de tennis, dans le rétablissement du chemin. Après, on a aussi un élargissement au nord – si on peut passer à la planche suivante – par le rétablissement du chemin de la Bourrasque. C'est une des questions qu'avait soulevées Blandine. On a aussi un enjeu sur le domaine viticole au Nord. Il est impacté par le rétablissement du chemin de la Bourrasque, que l'on ne peut pas

supprimer. On élargit sur le chemin, mais il faut bien le rétablir pour ne pas enclaver les habitations et les différentes propriétés.

On a un bassin de rétention au sud. C'est la zone hachurée bleue. Après, quand on s'approche de la zone de gare, on voit que, finalement, on est quand même globalement plutôt au nord. On a le centre aquatique au sud. On est au nord, mais, au sud, on a quand la zone du pôle d'échange.

Alice, si on peut prendre la planche suivante ? Élargissement au nord, avec le chemin de la Bourrasque qui est rétabli, élargissement de la plate-forme pour passer les quatre voies à quai. Le pôle d'échange, qui est au sud, on le voit, c'est la surface qui est en orange. Il s'inscrit dans le projet Pradeaux gare que l'on a évoquée précédemment.

**Jean-Marc ILLES**

Si tu peux quand même donner un ordre de grandeur de l'élargissement au nord ? J'avais une question un peu précise sur la partie agricole. Même si c'est à la marge, il faut quand même un ordre de grandeur de ce que cela toucherait. C'était cela, la question.

**Alain PREA**

Sur la partie agricole, on était à 0,4 hectare. En fait, on a une bande qui fait au maximum une dizaine de mètres. Cela dépend des secteurs, mais, dans ce secteur, on est à peu près à une dizaine de mètres. On est à 6 ou 7 mètres sur les terrains agricoles ou viticoles situés à l'ouest.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour cette première réponse. Il y avait une deuxième question, que Blandine a formulée.

**Jean-Marc ILLES**

Il y avait une autre question sur le parking, mais je passerai la parole à Philippe HOSTEIN, sur la partie du pôle d'échange et le fonctionnement du parking.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

On n'entend pas Philippe. On va activer son micro.

**Jean-Marc ILLES**

Il a un problème de connexion, je pense.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Philippe, on ne vous entend pas. Jean-Marc, peut-être ?

**Jean-Marc ILLES**

Redis-moi la question, du coup. C'était sur les parkings ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Sur le dimensionnement et l'intégration. À la fois le nombre de places et l'intégration urbaine, paysagère. Ont été évoqués le nombre d'étages et l'insertion.

**Jean-Marc ILLES**

Remets le schéma en 3D. Il faut aller à Saint-Cyr-sur-Mer.

On a trois niveaux. Là aussi, c'est indicatif, c'est-à-dire qu'il peut être envisagé de faire une couverture avec un système arboré par-dessus, qui permet d'améliorer la vision paysagère du parking. Là, ce n'est pas ce que l'on a mis. On a mis trois niveaux, c'est-à-dire un rez-de-chaussée et deux niveaux. Les coûts sont indiqués comme cela, mais là on est aussi dans les choses qui sont discutables pour améliorer l'insertion paysagère du parking.

On l'a prolongé le long des voies pour, justement, diminuer son impact en hauteur. Mais, effectivement, l'insertion paysagère du parking est extrêmement importante, et c'est quelque chose qui peut peut-être faire partie d'une amélioration possible du schéma que l'on a conçu.

Je ne sais pas si Philippe veut compléter.

**Philippe HOLSTEIN, Direction des Grands projets, SNCF Gares et Connexions**

Est-ce que l'on peut passer à la diapositive 71, s'il vous plaît ?

C'est déjà pour vous dire que le sujet de l'insertion paysagère et dans le territoire du projet, c'est une préoccupation majeure dans la conception de ce projet. L'idée, c'était déjà de s'intégrer, comme vous l'avez tous dit, dans le projet Pradeaux gare, dans un espace qui était déjà prévu ou réservé pour du stationnement paysager.

L'idée, c'est bien sûr d'organiser toutes les fonctionnalités, toutes les fonctions d'intermodalité de la façon la plus concentrée possible, pour faciliter les usages, mais c'est aussi d'avoir le moins d'impact possible sur le territoire et l'environnement. L'idée du parking est de le faire en élévation.

Ce ne sont pas deux niveaux, mais trois niveaux que l'on propose pour le moment pour pouvoir répondre à ce besoin de 300 places qui a été évalué dans des études socio-économiques.

On a choisi justement de faire un parking en élévation pour donner beaucoup de place aux piétons, créer des espaces urbains qui soient de qualité, qui soient aussi le plus possible paysagers, de façon à donner de la qualité à ces nouveaux espaces concrets.

Le parking lui-même pourra être travaillé pour une bonne insertion paysagère. Aujourd'hui, il est quand même déjà assez bas. Trois niveaux, ce n'est pas énorme. C'est une dizaine de mètres de hauteur, et vous voyez que la plate-forme ferroviaire est déjà à quelque chose comme cinq ou six mètres.

L'idée est aussi de travailler sa couverture. On proposera très probablement dans la poursuite des études une couverture avec des ombrières qui pourraient recevoir des panneaux photovoltaïques, dans l'idée d'abaisser l'empreinte carbone du projet et, peut-être, pourquoi pas, la végétalisation de la toiture.

Le sujet de l'intégration sera vu dans le détail, en particulier architectural, de façon très soignée, dans la poursuite des études.

Je ne sais pas si cela répond suffisamment à la personne qui avait posé cette question. L'idée est vraiment d'essayer de donner beaucoup place aux piétons. On le voit dans cette zone un peu beige du projet, on a des espaces généreux pour faire aussi quelque part, non pas seulement un outil de mobilité, mais aussi un équipement de quartier. On pourra aussi trouver des services qui seront à destination des habitants, au-delà des usagers du transport.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci, Philippe.

Il y avait une dernière question. Elle renvoie peut-être au tableau que Jean-Marc n'a pas forcément pris le temps de commenter en détail, qui était sur les dessertes des différentes gares de l'est et de l'ouest selon les deux scénarios. Il y avait un tableau qui rappelait l'évolution du nombre de TER sur l'un et sur l'autre.

### **Jean-Marc ILLES**

Je vais là aussi donner la parole à un ami, en l'occurrence à mon adjoint, Nicolas. Il va soit utiliser ce tableau soit en concocter un de sa confection pour expliciter les fréquences de trains vers toutes les gares dans la navette toulonnaise. Nicolas, es-tu là ?

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Si c'est ce tableau-là, je formulerai la demande, avant de rentrer dans ses contenus, du mode d'emploi. Il y a une certaine complexité.

### **Jean-Marc ILLES**

Il est compliqué à lire, mais je ne suis pas sûr qu'il présente celui-là. Regardons ce qu'il veut présenter.

### **Nicolas GUYOT, Directeur des études Mission LNPCA, SNCF Réseau**

Ce que je vous propose, si vous m'entendez, c'est de commencer par autre chose et de revenir ensuite sur ce tableau. Si on peut passer sur les *slides* 74 à 76, on est passés un peu vite tout à l'heure dans l'exposé sur les services, qui sont ceux que l'on envisage dans le cadre de la navette toulonnaise. On les a décrits, mais littéralement. Je vais essayer de vous présenter ces schémas qui sont, certes, un peu compliqués, mais qui sont ceux qui sont représentés en général. Vous les retrouvez dans les livrets, dans différents documents et, pour ceux qui sont habitués aux réunions de concertation, dans différents PowerPoint.

Un peu de pédagogie, et j'essaierai de ne pas être trop long. Pour décoder, pour lire ces schémas, j'ai mis un exemple là. On a des traits, différentes représentations. Ils ont différentes couleurs, et ils peuvent être continus ou en pointillés. Un trait continu représente en fait un train par heure et par sens en heure de pointe, parce que ce schéma représente l'heure de pointe. Ensuite, on a un code couleur qui, comme vous le voyez dans la légende, peut caractériser des trains TER – on les trace en bleu quand ils sont des omnibus, en jaune quand ils sont semi-directs, c'est-à-dire qu'ils ne s'arrêtent par partout, ou en violet quand ce sont des interilles, c'est-à-dire que ce sont des trains qui font, sur cet axe-là, Marseille, Toulon, Les Arcs, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes-Nice. Ce peuvent être des couleurs rouge, rose ou mauve pâle quand ce sont des TGV. La couleur varie selon s'ils permettent d'aller à Paris ou dans d'autres régions françaises.

Je l'ai dit, quand c'est un trait continu, c'est un train par heure et par sens. Quand le trait est discontinu, si le pointillé est long, c'est un train toutes les deux heures. Si le pointillé est court, c'est qu'il n'est pas cadencé actuellement. Cela veut dire qu'il y a quelques trains dans la journée.

Voilà, c'est le mode d'emploi de ces schémas. Encore une fois, ils représentent l'heure de pointe, finalement le service maximal que l'on attend.

Dans la *slide* suivante, on commence par décrire l'état actuel de ce que permet l'infrastructure, en haut. Comment lire cela ? Vous voyez Toulon à peu près au milieu. Si on se place par exemple sur

la gare de Sanary, qui est un peu à gauche de Toulon – il y a La Seyne entre les deux – on voit que l'on a des petits points à chaque fois que les trains s'arrêtent. On n'en a pas si les trains ne s'arrêtent pas. À Sanary aujourd'hui, en heure de pointe, on peut avoir un train par heure et par sens qui va ou qui vient de Hyères – entre Marseille et Hyères, ce sont les trains bleus. On peut avoir des trains qui circulent entre Marseille et Toulon et qui ne s'arrêtent pas à tous les arrêts.

Si on se place à Toulon, on voit que l'on a également ces deux types de train. On a en plus des trains qui vont de Toulon à Carnoules ou de Toulon aux Arcs. Ce sont les traits bleus.

L'ambition de la navette, c'est justement de prolonger ces services, qui aujourd'hui vont de Toulon à Carnoules ou de Toulon aux Arcs à l'ouest. Soit jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer, c'est le graphique en bas à gauche, soit jusqu'à Sanary, c'est le graphique en bas à droite. Il y a une subtilité ici, qui est que les trains jaunes, les TER semi-directs qui circulent entre Marseille et Toulon et qui ne s'arrêtent pas partout, du fait des problématiques de rattrapage de temps de parcours différents et de capacité offerte par l'infrastructure, avec deux voies qui doivent supporter les circulations de trains plus ou moins rapides, on ne peut pas les ralentir trop. Du coup, on n'a le droit « que », entre guillemets, à deux arrêts entre Aubagne et Toulon. Il y en a un à La Ciotat, qui est la gare la plus fréquentée de la section. L'autre, aujourd'hui, c'est Ollioules. On envisage, pour l'instant, dans les réflexions que l'on a, de le maintenir à Ollioules si le terminus est à Sanary-Ollioules, mais éventuellement de le déplacer à Saint-Cyr-sur-Mer si on a un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer. Pourquoi ? Parce que, du coup, il permettrait à des gens de l'Ouest toulonnais d'aller récupérer cette navette et de la prendre vers Marseille.

C'est un point un peu sensible, en tout cas qui offre un service vers Marseille et vers Toulon. C'est le service jaune. Les deux possibilités sont offertes, c'est-à-dire que ces arrêts, sur les trains semi-directs, peuvent être à Saint-Cyr-sur-Mer ou peuvent être à Sanary, dans les différents scénarios. Pour l'instant, on les a considérés, pour les raisons que je vous ai données, comme déplacés à Saint-Cyr-sur-Mer.

Les schémas ici représentent le service en phase 1. En phase 2, c'est identique pour le service TER, donc je ne le présente pas. Par contre, du coup, on peut revenir sur le tableau qui décrit, qui a été passé tout à l'heure dans la présentation de Jean-Marc ILLES. Il découle de cela, puisqu'on caractérise aussi les liaisons directes en heure de pointe. C'est une autre lecture, en quelque sorte, de ces graphiques.

En haut, c'est toujours le nombre de trains directs en heure de pointe, selon d'où on vient et où on va. Le tableau du haut, c'est dans le cas d'un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer, le tableau du bas dans le cas d'un terminus à Ollioules. On est dans une réunion à Saint-Cyr-sur-Mer, la plupart des gens sont intéressés par l'offre de Saint-Cyr-sur-Mer. C'est la première ligne. Si on est dans l'option terminus Saint-Cyr-sur-Mer, on est sur la ligne du haut du tableau du haut. De Saint-Cyr-sur-Mer, aujourd'hui, on a deux trains par heure et par sens de Marseille et vers Marseille. On en aurait quatre dans l'avenir. Si on veut aller vers Toulon, on en a deux par sens aujourd'hui, on en aurait six. Il n'y aurait pas de changement pour aller à Hyères, c'est toujours deux par sens. Par contre, il y aurait une augmentation pour aller, si on le souhaite, vers les gares qui se trouvent entre Toulon et La Pauline, de deux à quatre. Au-delà de Carnoules, on en aurait désormais deux, alors qu'on n'a pas de direct aujourd'hui.

Si, par contre, on a un terminus à Sanary, on voit que l'offre à Saint-Cyr-sur-Mer est inchangée pour toutes les gares qui sont indiquées là.

### **Jean-Marc ILLES**

Ce n'est l'analyse que pour les gares de l'Ouest toulonnais.

Juste un point sur le fait qu'à Saint-Cyr-sur-Mer, on passe de deux à quatre vers Marseille. Cela peut paraître contradictoire avec ce que j'ai dit tout à l'heure sur l'impossibilité de rajouter des trains entre Saint-Cyr-sur-Mer et Aubagne – on va dire. En fait, ce n'est pas que l'on rajoute des trains. On a déplacé l'arrêt du semi-direct sur le site de l'origine terminus. S'il est à Sanary, il s'arrête à Sanary. S'il est à Saint-Cyr-sur-Mer, il s'arrête à Saint-Cyr-sur-Mer. Il n'y a pas un train de plus vers Marseille. L'arrêt permet de mieux desservir Saint-Cyr-sur-Mer vers Marseille sans rajouter de train, en fait.

### **Nicolas GUYOT**

Absolument. Cette précision se lit aussi dans le tableau du haut, dans la case rouge. Dans le cas du terminus Saint-Cyr-sur-Mer, avec cette hypothèse que l'on déplace certains arrêts sur les TER rapides semi-directs d'Ollioules à Saint-Cyr-sur-Mer. Du coup, vu d'Ollioules, on perd des services vers Marseille. Ceux que l'on gagne à Saint-Cyr-sur-Mer, on les perd à Ollioules.

Il y aura peut-être un compromis à trouver de ce point de vue. Quelque part, on va dire que cela peut faire partie, si on est optimistes, des optimisations dont quelques intervenants ont parlé plus tôt. On constate quand même dans les études des limites capacitaires. Ça peut être une répartition,

en quelque sorte, des avantages, ou de la misère – cela dépend comment on le considère – de la répartition de ces arrêts entre les deux gares, éventuellement.

**Jean-Marc ILLES**

Peut-être, Stéphane, qu'il faut donner la parole en direct. Je ne sais pas. Je te laisse animer.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Très bien. Merci de ces éclairages. Il y avait des questions qui avaient été formulées sur le chat. Monsieur CADE avait commencé par en poser une. Je vous propose, Monsieur CADE, de compléter ce que vous avez posé, qui a déjà été pour partie répondu. On ne revient pas sur ce qui a déjà été adressé, mais complétez votre question. Allez-y, votre micro est activé.

**Didier CADE**

Bonsoir. Je ne sais pas à quelle question vous faisiez référence.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Vous avez posé une question sur les terres agricoles sur le chat qui, je pense, a trouvé des éléments de réponse. Si vous en avez d'autres ?

**Didier CADE**

Oui, les éléments de réponse, je les ai.

Je regrette une fois encore que l'on considère qu'un demi-hectare de vignes, ce n'est pas grand-chose. C'est pour nous in déplaçable et inattaquable. Je tiens à le dire et que ce soit pris en compte. Il y a avec nous le Président de l'appellation Bandol, qui pourra ajouter un mot.

Je suis président du collectif Stop LGV Sud Sainte-Baume, et je tiens à rajouter un point qui n'est jamais précisé dans vos *slides*, c'est le financement. Nous, on s'oppose à ce que de l'argent public national vienne financer ce projet de gare, qui incombe à la Région. C'est la Région qui est l'organisatrice des transports. C'est à la Région de faire ce TER et de financer les trains du TER. Vous nous dites en plus qu'il y aura quatre trains par heure, mais les trains, je crois qu'on ne les a pas. Je voudrais bien que vous me répondiez à cela, savoir quelle quantité de trains on a, parce que vous nous parlez de lignes saturées pour des trains qui n'existent pas. Est-ce qu'on les a, ces trains ?

Ensuite, il y a eu une enquête d'utilité publique, je crois, en 2009, si je me rappelle bien, pour nous dire qu'il fallait déplacer la gare de Saint-Cyr-sur-Mer de 500 mètres à peu près. Je pense que c'est ce qui est fait maintenant. Cela permettait de laisser le TER en gare et de laisser passer le TGV. Comme cela, j'imagine qu'à l'époque, on avait imaginé ne pas faire de ligne nouvelle dans notre secteur qui, je le rappelle, est très accidenté, par rapport à la ligne TGV qui était prévue, ex-Nice, et que l'on ne remet jamais en cause. Le ministre ne répond à aucune de nos demandes. Il décide tout seul. On se demande à quel moment on peut s'exprimer pour être écouté, pas pour pouvoir juste parler. On a fait des manifestations, mais, apparemment, ça ne sert à rien.

Ensuite, je voulais vous parler de notre problème particulier, qui est cette gare à Saint-Cyr-sur-Mer. Je suis Président d'un collectif qui souhaiterait aussi qu'elle se passe à Saint-Cyr-sur-Mer, parce que les habitants du Beausset pourraient avoir besoin d'aller à Toulon en train. Mais le problème de notre territoire, c'est qu'il est très agricole et que rien n'est fait pour défendre nos terres, qui servent souvent de réserve foncière, comme cela a été le cas au Plan du Castellet. On nous a déplacé un collège dans les vignes. Depuis, on nous a construit des logements sociaux entre le village et le collège, toujours dans des zones agricoles. S'il n'y a pas de décision forte prise par les politiques pour défendre ces terres, on se retrouvera toujours en opposition sur ces projets-là. On n'est pas là pour favoriser du train s'il favorise encore des constructions dans nos vignes.

J'ai un peu une double casquette qui me met mal à l'aise, mais je vous le dis.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Avez-vous encore des choses à ajouter ? Du coup, je vous demanderai un peu de concision pour la fin, s'il y a des éclairages qui peuvent être apportés.

### **Didier CADE**

Je fais aussi vite que les trois personnes qui viennent de parler de Saint-Cyr-sur-Mer et qui étaient favorables au projet à Saint-Cyr-sur-Mer.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Je vous en prie. Allez-y.

### **Didier CADE**

Ensuite, il y a Monsieur SERRE qui nous a dit : « Si on fait la gare à Sanary, on condamne Saint-Cyr-sur-Mer ». Je lui rappelle qu'il y a actuellement deux trains par heure à Saint-Cyr-sur-Mer et qu'il y

en aura toujours deux. Donc Saint-Cyr-sur-Mer ne sera pas condamnée, comme cela a été dit. Voilà. J'ai terminé.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. SNCF Réseau, est-ce que cela appelle des éclairages complémentaires ?

### **Jean-Marc ILLES**

Oui, quand même, sur quelques points.

Les terres agricoles, on les a bien mises dans les éléments comparatifs. On l'a mis comme un élément un peu défavorable à Saint-Cyr-sur-Mer, de manière très claire, donc voilà. Monsieur CADE, on connaît votre sensibilité, elle est bien légitime. Il y a une différence entre les deux gares qui est indiscutable, même si on pourrait revenir sur ce qu'a dit Monsieur OLIVIER sur les problèmes de pondération des enjeux. Chacun pourrait avoir un avis différent là-dessus, mais on l'a bien mis sur ce point.

Sur le problème du financement, juste pour avoir une information pour tout le monde, actuellement il y a un groupe de travail pour regarder le fonctionnement du financement général du projet. On ne pourra pas aller à l'enquête publique sans protocole de financement, donc il faudra que l'on ait les éléments financiers.

Quand vous dites : « C'est à la Région de payer plutôt qu'au public », la Région, ce sont aussi des deniers publics. Dans les recettes de la Région, il y a effectivement des recettes *via* le TER, mais il y a aussi des recettes d'impôts. Tout cela, c'est de l'argent public, que ce soit la Région ou d'autres. Cela ne change rien dans le raisonnement que ce soit la Région. Cela peut être plutôt une différence entre les collectivités, mais, dans tous les cas, c'est le prélèvement de l'impôt. Vous êtes aussi, comme moi, un habitant de la Région, donc vous payez l'impôt *via* la Région. Cet argument est donc à prendre avec...

Sur les quatre TER par heure – je voulais répondre – vous avez raison. Ce que l'on a mis là, pour être tout à fait honnête, c'est ce que permet l'infrastructure. Ce n'est pas forcément le service qu'il y a aujourd'hui, pour des raisons de fréquence, de politique régionale, mais c'est ce que permet l'infrastructure. L'infrastructure permet aujourd'hui les graphiques que l'on vous a mis. Par honnêteté, on dit : « Le projet ne permet que cela en plus ». L'infrastructure permettrait aujourd'hui deux TER par heure, etc. Est-ce qu'il y en a à toutes les heures, pas forcément. Cela dépend des heures de pointe et des heures creuses. Ce que l'on compare, c'est ce que l'infrastructure

d'aujourd'hui permettrait et ce que l'infrastructure de demain permettrait, indépendamment du service qu'il y a aujourd'hui.

Si on ne regardait que les trains, on serait de mauvaise foi, puisqu'on dirait que l'infrastructure permettrait plus. C'est une obligation que l'on a vis-à-vis des agences d'État, de dire ce que permet l'infrastructure, indépendamment de la politique de remplissage les trains, etc., et de remplir les lignes, surtout.

Je voulais dire cela. Sur Saint-Cyr-sur-Mer, OK, je vois que vous êtes partagé, je l'ai bien compris. Je n'ai rien de plus à dire dans mon intervention. C'est ce point que je voulais compléter.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Madame Muriel FIOL, allez-y, on vous entend.

### **Muriel FIOL, Conseillère régionale**

Merci de me passer la parole.

Je suis assez mitigée, à vrai dire. Comme je suis Conseillère régionale, je connais le SRADDET. Je pense que le SRADDET aurait certainement choisi le terminus qui amènerait le plus de voyageurs, puisqu'on est dans un report modal, on essaie de faire de l'intermodalité, on essaie de faire le maximum d'évitement de routes. Je pense que, si on suit le SRADDET, si on suit les consignes régionales, si on suit les volontés de tous les Conseillers régionaux, quels qu'ils soient, c'est effectivement d'augmenter le transport par rail. Si je suis cela, la gare de Saint-Cyr-sur-Mer est très largement bénéficiaire de nos suffrages. Bien évidemment, 120 000 voyageurs de plus par an, cela fait quand même un paquet de gens qui ne prennent pas leur voiture. J'ai entendu Monsieur SERRE qui avait fait le calcul de 1 300 personnes par jour. C'est quand même énorme. Je pense qu'il faut vraiment avoir cela en tête.

Évidemment, je suis très embêtée par le foncier agricole que nécessite la gare de Saint-Cyr-sur-Mer. C'est vraiment le gros bémol noir.

Je suis un peu surprise – et j'aimerais avoir une réponse à ce sujet-là – par rapport à ce qui nous a été très bien vendu commercialement, je dirais, en tant qu'élu, sur l'ERTMS 2, qui devait résoudre quasiment, pas tous les problèmes, mais en tout cas résoudre énormément de problèmes de circulation et permettre d'augmenter les circulations et la robustesse du système.

Or je lis dans le dossier de concertation que, si on passe en phase 2 de ce que vous continuez à appeler la « ligne nouvelle » – moi, aujourd'hui, je parle du RER toulonnais – si c'est la ligne nouvelle,

c'est « niet », si c'est le RER toulonnais, je veux bien en discuter. Je veux bien en discuter parce que c'est quelque chose qui est intelligent, à mon avis.

Mais quid de l'ERTMS ? Cela coûte un bras au contribuable. Vous avez de l'argent qui vient d'un peu partout, notamment européen. J'ai vu, simplement pour les études ERTMS, 12 millions d'euros. J'aimerais savoir ce que cela va nous apporter exactement.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Très bien. Merci.

### **Muriel FIOL, Conseillère régionale**

J'ai d'autres questions, mais je les ferai par chat.

### **Jean-Marc ILLES**

Sur votre prise de position, je n'ai pas de remarque, évidemment.

Le projet tel qu'on l'a conçu là est conçu avec le nouveau système de signalisation continue par radio. C'est cela, l'intérêt de l'ERTMS, c'est l'information continue par radio, et non pas un système de cantonnement par bloc automatique lumineux avec contrôle de vitesse par balises. Le système que l'on conçoit est aussi rendu possible par l'ERTMS. Si on n'avait pas l'ERTMS qui se faisait avant – vous avez vu que j'ai mis un certain nombre de difficultés d'exploitation en avant pour les deux gares, avec des différences entre les deux gares – ces difficultés seraient telles que même la faisabilité de la navette serait compliquée. Je ne vais pas rentrer dans la technique, mais il faudrait probablement redécouper le bloc existant et changer les postes d'aiguillage. Il y aurait des surcoûts pour la navette qui, en fait, sont pris en charge par l'ERTMS. C'est-à-dire que la navette est un peu allégée des investissements de l'ERTMS.

L'ERTMS, pourquoi le fait-on ? La ligne est extrêmement vieille à tous points de vue, y compris en signalisation. On a des technologies de poste qui datent de cinquante ou de soixante ans, juste après la guerre. La deuxième, quand même. Il faut donc régénérer ces postes d'aiguillage. On a énormément d'incidents de signalisation et, comme on a une seule ligne, on a de plus mauvais résultats. De toute façon, on doit remettre à niveau la signalisation, quelle qu'elle soit, et on en profite pour mettre un système plus performant qui permet de rapprocher les trains entre eux, puisqu'on a une signalisation continue, pour améliorer la robustesse des trains et le fait qu'un retard

ne génère pas une cascade de retards. L'ERTMS permet de gérer les rattrapages, alors que le bloc est un système beaucoup plus rigide.

L'ERTMS met une base de régularité et de robustesse. Sur cette base, on rajoute de la fréquence, qui ne fonctionne que parce que la base de robustesse de l'ERTMS a été acquise. Voilà ce que je peux dire. On pourrait rentrer dans le détail technique, mais je ne crois pas que ce soit le sens de votre intervention. On a besoin de l'ERTMS. Sans cela, on n'arriverait pas à faire totalement ces augmentations de fréquence et, surtout, cette diamétralisation. On voit qu'elle a ses limites, on vous l'a dit, plus on va loin, plus on a de mal. Mais il faut les deux. Si l'ERTMS n'était pas là, il faudrait que l'on complète la navette avec des investissements de ce que l'on appelle des « découpages de canton ». Ils marcheraient, mais avec certainement des surcoûts très importants et moins de performance que l'ERTMS.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Monsieur CHOREL, je vous propose de prendre la parole.

### **Jean-Pierre CHOREL, Adjoint au maire de Bandol**

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis adjoint au Maire de Bandol.

Monsieur SERRE a un peu vidé le sens de mes questionnements, puisque je partage beaucoup de points qu'il a évoqués. Effectivement, c'est une décision politique qui est à prendre, au-delà des implications budgétaires. C'est un bassin d'habitants qui concerne l'ensemble de la Communauté d'agglomération de Sud Sainte-Baume.

Si la décision finale se portait sur Sanary, cela aurait un impact non négligeable sur l'ensemble de la Communauté d'agglomération. Vous évoquiez dans votre présentation le besoin de subventions. Je trouverais, en tant que résident de la Communauté d'agglomération de Sud Sainte-Baume, dommageable que l'on exclue les villes de Saint-Cyr-sur-Mer, La Cadière, Le Castellet, Le Beausset, Bandol de ce projet, dans la mesure où il y aurait certainement une subvention qui serait portée par la Communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume, et au seul profit de la ville de Sanary, ce qui me paraîtrait quand même un peu honteux pour l'ensemble de la Communauté.

Le comparatif que vous avez présenté me semble effectivement, comme l'a dit Monsieur SERRE, biaisé par certains aspects. Manifestement, on a la sensation que le choix se porterait d'ores et déjà sur la gare de Sanary.

Je suis surpris par le nombre de places de parking qui sont évoquées. 300 à Saint-Cyr-sur-Mer, avec 120 000 voyageurs de plus qu'à Sanary, et 400 à Sanary. Est-ce qu'à Sanary nous ne faisons pas un parking mixte gare et ville de Sanary ? On peut se poser la question vis-à-vis du nombre de passagers que vous avez évoqué.

Je n'ai pas bien compris la nécessité des voies d'attente pour le fret à Saint-Cyr-sur-Mer. Pour quelles raisons ces voies seraient-elles nécessaires dans l'hypothèse d'une gare à Saint-Cyr-sur-Mer, à proximité de cette gare, alors que sur le projet de gare à Sanary on ne parle pas du tout de ces voies de fret. Entre les deux, je ne comprends pas bien quelle est la logique en termes de circulation SNCF. Mais c'est normal, je ne suis pas agent SNCF. J'ai certainement des points qui m'ont échappé dans votre présentation.

Après, je ne peux que déplorer, bien évidemment, la perte d'un demi-hectare de terres agricoles, qui sont effectivement classées en appellation Bandol. C'est fort dommageable. Je pense que l'on peut affiner les études afin de ménager ces terres agricoles qui nous sont si chères.

Voilà, j'en ai fini et je vous remercie.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre intervention.

### **Jean-Marc ILLES**

Merci beaucoup pour votre intervention.

Je vais commencer par le fret. En fait, la différence, c'est qu'elles existent déjà. La fonctionnalité existe, on ne fait que la maintenir. On la maintient seulement. À Sanary, il n'y a pas de voie d'évitement. Cette voie d'évitement est absolument essentielle, parce qu'elle permet aussi au fret de faire 25 kilomètres en se faisant doubler par des trains TGV sans aller jusqu'à Toulon.

Si l'on supprime ces voies d'évitement, ce serait une baisse de la capacité des sillons fret, ce serait encore une perte de vitesse des sillons fret, qui sont à moins de 30 kilomètres/heure sur le territoire. C'est une véritable catastrophe. C'est ce qui empêche le report modal.

On ne fait, en fait, que maintenir. On ne crée pas de fonctionnalité fret. Elles existent à Saint-Cyr-sur-Mer. On les laisse, on les reconstitue et on rajoute des fonctionnalités TER.

**Jean-Pierre CHOREL**

Puis-je intervenir, s'il vous plaît ? Si ces voies existent, qu'en est-il du devenir de la gare actuelle de Saint-Cyr-sur-Mer, dans l'hypothèse où la future gare terminale du TER toulonnais serait à Saint-Cyr-sur-Mer ? Qu'en est-il du devenir de l'ancienne gare ?

**Jean-Marc ILLES**

La gare resterait avec ses voies fret aussi, à l'identique.

**Jean-Pierre CHOREL**

Pourquoi ne pas utiliser ces voies fret, qui ont le mérite d'exister ? Pourquoi procéder à un investissement ?

**Jean-Marc ILLES**

Les voies fret sont pour le fret. Les voies que l'on crée, c'est pour créer des retournements TER. Si vous utilisez les deux, vous n'arrivez pas à faire les deux en même temps. Vous n'arrivez pas à faire passer le même nombre de trains.

**Jean-Pierre CHOREL**

Vous venez de me dire qu'il y a des voies fret qui existent déjà en gare de Saint-Cyr-sur-Mer.

**Jean-Marc ILLES**

Oui. On les maintient, on les reconstitue.

**Jean-Pierre CHOREL**

Vous en créez de nouvelles.

**Jean-Marc ILLES**

Non, pas du tout. Elles existent déjà.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

On gagnerait à voir une visualisation de la situation existante pour illustrer ton propos.

**Jean-Pierre CHOREL**

Ce que je veux vous dire, c'est que les voies fret actuelles, qui existent en gare de Saint-Cyr-sur-Mer... Dans l'hypothèse d'une nouvelle gare à Saint-Cyr-sur-Mer, ces voies sont-elles appelées à être supprimées ?

**Jean-Marc ILLES**

Non.

**Jean-Pierre CHOREL**

Vous avez déjà des voies fret qui existent en gare de Saint-Cyr-sur-Mer.

**Jean-Marc ILLES**

Oui, mais pas au bon endroit. Là, en fait, techniquement, on est obligés de déplacer la gare. Vous voyez le fonctionnement. C'est ce que l'on veut obtenir. Attendez, je vais vous expliquer. Montre une vue avec la situation existante, avec les vues en rouge. Voilà. Vous avez la gare existante qui est ici. Suite à l'entente avec le territoire, on veut déplacer la gare où il y a la partie Pradeaux. Or ces voies fret sont à cet endroit-là. Comme on ne veut pas non plus détruire du terrain agricole, on repousse les voies fret plus à gauche. On les maintient, mais elles ne sont plus au même endroit, parce qu'on a la gare à cet endroit-là. On met les voies fret un peu plus à gauche, pour justement éviter des impacts sur les terres agricoles ou sur le bâti qui seraient encore plus grands si on les laissait au même endroit. Donc, pour éviter l'impact, on les déplace sur la gauche.

On a donc à la fois, à l'endroit où vous avez le trait rouge, la gare actuelle, avec les quatre voies, deux voies pour le TER et deux voies pour les trains rapides, et les voies fret que l'on déplace sur la gauche. C'est ce déplacement-là qui est nécessaire pour les maintenir. Si on utilise les voies fret en même temps que les autres, cela revient à les supprimer.

En fait, on les maintient, mais, en les déplaçant, on déplace la gare et on déplace aussi les voies fret. Voilà ce qu'il se passe. À Sanary, elles n'existent pas.

**Jean-Pierre CHOREL**

J'irai voir sur place, pour me rendre compte où sont ces voies fret.

**Jean-Marc ILLES**

Elles sont là. Vous voyez le chemin de la Bourrasque ? Elles sont là. Elles sont à l'endroit où on veut faire la nouvelle gare. On est obligés de les déplacer.

**Jean-Pierre CHOREL**

D'accord. Elles ne sont pas au niveau de la gare actuelle.

**Jean-Marc ILLES**

Non, elles sont après. Elles sont à l'endroit où on veut faire la gare.

Il y avait d'autres questions. Il y avait le financement. Juste pour votre information, la Communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume ne finance pas les études actuelles. La question pourra se poser, mais on verra le moment venu, sur le financement du projet. Actuellement, il n'y a pas de financement, mais je pense que la question pourra se poser. On aura l'occasion d'en discuter avec les personnes concernées.

Sur le parking, peut-être, si Philippe est là, il peut expliquer pourquoi le parking de Sanary est plus gros que celui de Saint-Cyr-sur-Mer. C'est lié aux transports en commun et aux gens qui viennent à pied à la gare. Je pense que Philippe pourra compléter mon propos.

**Philippe HOLSTEIN**

Le dimensionnement des parkings vient d'un raisonnement et d'une analyse assez poussés de la zone de chalandise de chacune des gares. Il a par exemple montré qu'à Saint-Cyr-sur-Mer, on a un rayonnement, une chalandise qui est assez proche de la gare. On a aussi une typologie des gens qui prennent le train et qui continuent de le prendre à cette gare-là qui est une typologie de résidents, essentiellement, à 80 % au moins, de gens qui sont résidents et qui sont souvent à distance assez courte. Du coup, on s'est rendu compte qu'à Saint-Cyr-sur-Mer, dans la situation actuelle comme dans la situation future, beaucoup de gens viennent en mode doux, sans forcément utiliser beaucoup la voiture.

C'est une des raisons pour lesquelles, finalement, le besoin de stationnement n'est pas si énorme que cela, contrairement à Sanary, qui a une zone de chalandise beaucoup plus élargie, avec une part modale pour la voiture qui est aujourd'hui, déjà, plus importante, et qui le sera d'autant plus dans le futur.

Je n'ai pas de support. Nicolas, si tu veux montrer des éléments illustrant ou complétant ce que je viens de dire ? C'est le principe. Cela conduit à un dimensionnement de parking à Sanary qui est plus important, alors qu'effectivement le nombre de voyageurs n'est pas plus important.

**Nicolas GUYOT**

Je confirme. Ce n'est peut-être pas la peine de montrer d'autres *slides* mais, pour donner des chiffres, on a ce que l'on appelle la part modale, c'est-à-dire la proportion de gens qui viennent en voiture en tant que conducteurs – puisque ce sont évidemment eux qui vont garer leur voiture –

qui est aujourd'hui presque du double à Sanary par rapport à Saint-Cyr-sur-Mer. On peut penser que cela peut évoluer et se rapprocher, mais c'est une différence majeure.

En effet, la provenance des gens est beaucoup plus concentrée autour de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary, ce qui est tout à fait en cohérence avec une part modale d'accès à pied ou en bicyclette plus importante.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour ces précisions. On va poursuivre les prises de parole. Jean-Paul ROCHE, allez-y.

**Jean-Paul ROCHE**

Oui, volontiers. Moi, ce sera beaucoup moins technique. Je suis élu, mais surtout habitant de Saint-Cyr-sur-Mer. Je me pose la question de la tranquillité des Saint-Cyriens. Plus de 1 300 véhicules par jour dans notre ville, cela va devenir un bonheur de vivre à Saint-Cyr-sur-Mer.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Merci beaucoup. Alors, le flux de véhicules et l'évolution des flux de véhicules qui seraient générés par la création de ce pôle d'échange, par rapport à la situation actuelle.

**Jean-Marc ILLES**

Je ne sais pas si je donne la parole à Nicolas ou à Philippe là-dessus. Nicolas, peut-être ? Je n'ai en fait pas entendu qu'il y avait une question. J'ai compris qu'il y avait une affirmation, que ce serait le bonheur, mais je n'ai pas compris la question.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Quelle est l'évolution des flux de véhicules pour venir se garer à proximité de la gare par rapport à la situation actuelle et au projet ?

**Jean-Marc ILLES**

Je ne sais pas si on a le calcul exact. Je ne sais pas si la réponse, on l'a et si on peut vous donner un chiffre. Sinon, on sera plus précis sur le site, si on ne l'a pas.

**Nicolas GUYOT**

L'intervenant a raison de souligner que, si on prévoit une augmentation des capacités de stationnement, c'est qu'on prévoit qu'il y a plus de gens qui vont venir garer leur voiture, et donc qui vont induire des flux de voyageurs. Ce n'est pas tout à fait aussi simple que cela par rapport

aux conséquences en nombre de véhicules sur la voirie à deux titres. D'une part, cela dépend d'où l'on se place, puisqu'un certain nombre de voyageurs supplémentaires, ce sont des gens qui font aujourd'hui le trajet par l'autoroute pour aller à Marseille et qui vont prendre le train. Certes, ils ont un trajet de rabattement, mais ailleurs ils ne se retrouvent pas sur la route dans leur voiture. Cela dépend d'où l'on considère les impacts.

D'autre part, il y a un autre facteur qui est qu'un certain nombre de gens qui viennent à la gare en se faisant déposer, et ce n'est pas négligeable en proportion. Ceux-là, selon où se trouve la gare et l'évolution des trafics, ils induisent deux mouvements de véhicule, puisqu'il faut les déposer et, ensuite, le véhicule repart. C'est deux fois plus pénalisant, en quelque sorte, que les gens qui conduisent leur voiture pour aller la mettre au parking.

Globalement, c'est vrai que du fait qu'à Saint-Cyr-sur-Mer, par exemple, il y a environ 35 % de gens qui arrivent en voiture conducteurs et que l'on prévoit que ces flux augmentent, cela va faire des augmentations de flux. Sur quelle voirie exactement, d'où ils viennent, ce sont des études très fines que l'on n'a pas faites pour l'instant. D'autre part, pour les raisons que je vous ai données, ce n'est pas si évident que les augmentations soient directement proportionnelles à ce qu'il y a en gare en termes de volume de parking.

Voilà ce que l'on peut dire à ce stade. Qu'il y ait une réflexion à mener avec la collectivité pour que les flux de véhicules que draine la gare soient orientés correctement et qu'ils ne viennent pas principalement par le centre-ville, c'est sûr que c'est aussi un enjeu.

### **Jean-Paul ROCHE**

Je vous remercie. Je me pose quand même la question de l'intérêt pour les Saint-Cyriens. Pour l'agglomération, oui, d'une manière technique, oui, c'est l'évolution. Mais le Saint-Cyrien, aujourd'hui, économiquement, cela ne va rien lui apporter, parce que le voyageur ne va pas faire ses courses dans Saint-Cyr-sur-Mer. En dehors du trafic supplémentaire, qu'est-ce que cela va nous apporter ?

### **Nicolas GUYOT**

Quand on regarde les provenances des gens, il y a un certain nombre de gens qui vont gagner en accessibilité et d'autres qui vont y perdre. Quand on déplace la gare, c'est sûr qu'il y a des gagnants et des perdants. Au global, on voit que l'attractivité augmente.

**Jean-Paul ROCHE**

C'était une réflexion. Je vous remercie.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour cette question. Blandine, est-ce qu'il y a un retour particulier à faire sur le chat ?

**Blandine PERICHON**

Il y a une demande de précision : « Est-ce que l'ancienne gare sera conservée ? ». C'est par rapport au cachet qu'elle peut avoir. Et un autre point sur l'accessibilité de la gare : « On a parlé d'un sens unique sur l'avenue des Lecques en remontant. Quel est le trajet descendant ? », pour bien préciser ces éléments.

**Jean-Marc ILLES**

Pour le premier, je vais donner la parole à Alain PREA, sur le maintien de la gare au niveau du tracé de voies que l'on prévoit.

**Alain PREA**

On a cherché à rapprocher le plus possible les quais de la nouvelle gare du centre-ville. Le tracé de voies de raccordement ne permet pas de conserver le bâtiment voyageurs actuel.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

D'accord. Merci. Donc, le deuxième point sur l'accès à la nouvelle gare et les sens de circulation.

**Jean-Marc ILLES,**

C'est l'accès piétons ? C'est cela ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Je crois que l'on parle de sens uniques.

**Jean-Marc ILLES**

Là, je vais peut-être donner la parole à Philippe, s'il veut bien.

**Philippe HOLSTEIN**

Si on peut présenter la *slide* 24 pour illustrer ?

Deux choses pour compléter ce que disait Alain PREA. Effectivement, le bâtiment voyageurs historique sera impacté par l'élargissement du plan de voies. On le voit sur cette vue-là, justement.

Finalement, on va dégager des emprises, dont celle de la gare existante, qui sont très proches du centre-ville et qui pourront tout à fait faire l'objet d'un projet de requalification urbaine, dans ce secteur-là. C'est toute la zone verte que l'on voit sur ce plan. Il montre que c'est peut-être une opportunité pour la ville que de réorganiser, requalifier ce secteur-là, finalement très au contact du centre-ville.

Vous savez bien que le positionnement de la gare résulte de compromis, d'un compromis qui prend en compte beaucoup de paramètres. Si on avait pu épargner ce bâtiment historique, on l'aurait fait parce que c'est une trace du patrimoine. De façon générale, on essaie de préserver ce genre de patrimoine historique.

Pour revenir sur le complément de question, qui était sur le sens de circulation, le principe d'inscrire le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) dans le projet Pradeaux gare, c'est bien sûr de respecter le plan de circulation qui est envisagé par la municipalité, qui veut qu'on forme une sorte de boucle. En venant du nord, en ayant franchi les voies ferrées dans le secteur de la gare existante, cette boucle tourne à droite par le chemin de Tacone, qui existe aujourd'hui, mais qui serait complètement requalifié et redimensionné pour pouvoir desservir la totalité du projet urbain et desservir la gare, bien sûr. Cela, à sens unique pour les véhicules particuliers, qui redescendraient vers la gauche pour finalement redescendre par le chemin des Pradeaux. Et la boucle se finit, si je remonte en continuant dans le sens antihoraire, par l'avenue des Lecques qui elle, du coup, devient à simple sens. Elle est aujourd'hui à double sens, mais elle devient à simple sens. C'est le projet de la municipalité, auquel on s'adapte. Ce qui permet évidemment d'embarquer avec cela, dans le projet de la municipalité, une requalification complète de l'avenue des Lecques, avec la possibilité de rendre agréable, confortable, et surtout sécuritaire le cheminement des piétons et du vélo.

La proposition que l'on fait dans cette projection de PEM, on l'a dit au tout début par Jean-Marc ILLES, c'est d'ajouter une voie de bus – si on peut la montrer – qui va dans le sens ouest-est. Elle est à contresens sur le chemin de Tacone, venant de la gare pour aller vers l'avenue des Lecques. C'est entre la gare nouvelle et l'avenue des Lecques. On a une voie de bus en site propre qui est à contresens du chemin de Tacone par rapport à ce qui serait envisagé par la Mairie et qui permettrait aux bus de desservir la gare dans les deux directions et d'amener, du coup, les arrêts de bus face à la gare, face au parvis, qu'ils viennent de l'ouest ou qu'ils viennent de l'est, qu'ils viennent du nord ou du sud. Voilà le schéma de circulation.

**Jean-Marc ILLES,**

Je voudrais juste dire un point sur le fonctionnement. En fait, la partie qui est vraiment propre au projet, ce sont les quais et les voies. Le fonctionnement du pôle d'échange est aussi un élément du projet, mais il doit être discuté avec les collectivités et en concertation.

Pour le cheminement routier, l'accessibilité routière, notre responsabilité est de montrer qu'il y a un projet qui marche avec un autre. Ce n'est évidemment pas SNCF Réseau qui décide de la trame routière, ni même de l'accès détaillé au PEM. Par contre, notre responsabilité est de montrer que le projet connexe, sous une autre maîtrise d'ouvrage, en l'occurrence la Ville, est compatible avec le nôtre. Mais il peut y avoir un autre schéma que celui-là pour l'accès à la gare en voiture, et le projet s'y adaptera si Saint-Cyr-sur-Mer est choisie.

Là, il y a un schéma dans la situation actuelle qui est coordonné avec le projet, les groupes de travail des services techniques de la Mairie et, aussi, du Département, et des partenaires. Ces points-là ne sont pas en dur. Ces points-là sont liés à l'autre projet, qui vit sa vie propre aussi.

Notre obligation juridique, c'est de montrer que cela matcherait ensemble, mais ce n'est pas la décision de SNCF Réseau de faire cette trame routière, évidemment. Si la trame routière est autre, on adaptera le PEM. Par contre, on a une *deadline*, c'est qu'à l'enquête publique, il faut que l'on ait quelque chose qui fonctionne. Cela peut peut-être changer après, mais il faut au moins que l'on présente un projet cohérent ensemble à l'enquête publique, pour que les deux projets aient une chance d'aboutir. C'est cela notre responsabilité.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je propose à Monsieur Cédric GRAVIER d'intervenir. Normalement, votre micro devrait s'activer. Je vais faire une demande à Élise. Techniquement, est-ce que tu peux activer ce micro ? Voilà, merci. On vous entend.

**Cédric GRAVIER**

Je suis Président de l'Association des Vins de Bandol. Du coup, je veux intervenir au sujet des terres agricoles. Je remercie les personnes qui sont intervenues avant moi et qui vont dans le sens de la défense de ces terres, dont Didier CADÉ qui a bien expliqué la problématique de l'énorme pression foncière que nous avons sur tout notre territoire. On est une Appellation d'Origine Contrôlée (AOC), ce qui veut dire qu'on a une zone définie dans notre AOC et que toute perte de cette zone est une perte sèche et irrémédiable, que l'on ne récupérera jamais. Ce sont des petits bouts qui

peuvent paraître minimes, mais, des petits bouts, plus des petits bouts, plus des petits bouts, cela fait de gros bouts. Encore une fois, c'est un patrimoine que l'on ne retrouvera pas.

Tout le monde sait la pression foncière qu'il y a sur notre territoire. Il faut vraiment que l'on se batte pour le préserver. Sur Saint-Cyr-sur-Mer, en plus, cela touche malheureusement un domaine historique sur l'appellation. C'est très compliqué.

Je voulais intervenir à ce sujet. On se battra jusqu'au bout pour préserver toutes ces terres. Voilà, je vous remercie.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre intervention.

### **Jean-Marc ILLES**

Je voulais juste dire que j'entends évidemment tout à fait ce discours. On en était bien conscients et bien sensibilisés à essayer de réduire l'impact au maximum.

Je vais vous dire que, dans le choix de la variante proposée, avec la gare en longueur – vous avez vu qu'il y a une très grande longueur – un des critères de choix de cette variante, et non pas d'une autre variante qui consistait à mettre toutes les voies en parallèle, cela a été l'impact sur la partie des terres agricoles. Il n'y avait pas que de l'agricole, il y avait aussi du bâti. Le choix de cette gare en fuseau est un des critères que l'on a pris pour limiter l'impact. Il reste un impact, on ne le cache pas. On a peut-être pris une enveloppe supérieure, un majorant supérieur pour qu'il n'y ait pas de surprise. On essaiera, si Saint-Cyr-sur-Mer est choisie, de limiter encore cet impact par des mesures techniques de détail. On a plutôt pris un majorant de ce que ce serait. On a mis 0,4 hectare pour ne pas qu'il y ait de faux-semblants.

Sachez que, dans les études de conception que l'on fait, ce n'est pas quelque chose que l'on prend comme secondaire. C'est quelque chose que l'on intègre, même dans notre conception technique des tracés de voie.

### **Cédric GRAVIER**

Je le sais bien, mais le problème reste entier. Il n'y a pas de possibilité de décaler plus au sud ? C'est vrai que c'est aussi des contraintes s'il y a des maisons, s'il y a des habitations. Un vignoble, on ne peut pas le transposer ailleurs. C'est notre problème à chaque fois. Une maison, on peut la

déplacer. C'est compliqué, cela gêne les personnes, on en est tous conscients, mais on peut la transposer ailleurs. Notre vignoble, on ne peut pas. C'est l'éternel problème.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Très bien. Merci. Après, il y a Monsieur LIEUTAUD et Monsieur QUINTON qui ont demandé la parole depuis un moment. Je vais proposer Monsieur LIEUTAUD et, ensuite, Monsieur QUINTON. Élise, je vais te demander de m'aider à activer le micro de Monsieur LIEUTAUD.

### **Élise RIBARDIERE**

Je demande la réactivation du micro à Monsieur LIEUTAUD, qui peut activer son micro en bas à gauche.

### **Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur LIEUTAUD, nous entendez-vous ? Est-ce que vous arrivez à réactiver votre micro ? Vous cliquez sur l'écran et, normalement, en bas à gauche, à côté de « Vidéo », vous avez le micro avec « Muet » ou « Activé ». Voilà, c'est parfait. Cela devrait marcher.

### **Michel LIEUTAUD**

Je suis Michel LIEUTAUD, Stop LGV Sanary. D'abord, je vais quand même passer sur la difficulté de l'exercice de cette concertation. Dans ces conditions-là, ce n'est pas simple, ce n'est pas facile. Il manque la convivialité, la collectivité des échanges. Je vais passer rapidement là-dessus.

Je voudrais surtout parler, en premier lieu, de la présentation inexacte qui a été faite dans le préambule du document de la concertation. Nous sommes intervenus auprès du garant, qui a fait modifier ce préambule. Il était dit dans le préambule que la précédente concertation avait donné comme résultat la gare de Sanary et la gare de Saint-Cyr-sur-Mer. Or cela est inexact, pour utiliser le terme de Monsieur le garant. C'est faux, en réalité. C'est une erreur, volontaire ou pas, je ne sais pas.

En tout cas, cela avait une incidence dans le fait que cette concertation actuelle donnait l'impression d'être dans le droit fil de la précédente concertation. Or ce n'est absolument pas le cas. La précédente concertation, que ce soit au niveau de tous les intervenants que des élus, au COPIL, au COTER, a véritablement demandé que la gare de Saint-Cyr-sur-Mer soit la gare terminus *a minima*. Il est même dit dans le COPIL : « Le plus à l'ouest possible ». Dans le COTER, auquel nous avons

participé, notre association a participé au COTER, il y a unanimité pour la gare de Saint-Cyr-sur-Mer.

Il y a ensuite eu la décision ministérielle de juin dernier, qui a introduit la gare de Sanary. On se demande pourquoi. Ce n'est absolument pas dans ce qui a été dit dans la précédente concertation. On peut donc se poser la question : « A quoi sert la concertation ? », si ensuite le ministre ne suit pas les décisions, aussi bien des élus que des participants de cette concertation.

Donc actuellement, nous sommes en train de discuter pour savoir si on va faire la gare terminus à Saint-Cyr-sur-Mer ou à Sanary. Si c'était Sanary, on serait absolument dans le contraire de la concertation de 2019.

Maintenant, sur le problème du choix de la gare. Je crois qu'il faut rester dans les résultats de la concertation de 2019. La concertation de 2019, c'est Saint-Cyr-sur-Mer, parce que Saint-Cyr-sur-Mer, c'est le plus à l'ouest possible.

Tout à l'heure, il a été dit que Saint-Cyr-sur-Mer était dans l'attractivité de Marseille. Il me semble qu'à l'occasion d'une précédente réunion, la limite entre l'attractivité de Marseille et celle de Toulon se situait entre Saint-Cyr-sur-Mer et La Ciotat. C'est une petite parenthèse pour éclaircir.

Je vais aller à l'essentiel, je ne vais pas trop monopoliser. Dans le tableau comparatif qui a été montré, au regard de l'objectif, on s'aperçoit que la fréquentation – cela a déjà été dit, mais nous le répétons – de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer est 35 % supérieure à celle de Sanary. Donc, si on veut rester dans les objectifs qui sont donnés, il faut que ce soit Saint-Cyr-sur-Mer.

En plus, si vous voulez, il y a quand même des conséquences. Il y a beaucoup plus de report sur le ferroviaire à Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary. Le territoire desservi est beaucoup plus étendu. Il y aura cinq gares de desserte alors qu'il n'y en a que trois qui sont desservies par ce TER toulonnais si l'on choisit Sanary.

En même temps, on nous parle du cadencement. Nous l'avons déjà dit dans le cadre de la première concertation, il doit y avoir une priorité aux trains du quotidien. Je ne crois pas me tromper en disant que les TGV, ce sont 10 % des passagers de la SNCF. Les autres trains, c'est 90 %. Donc, pour nous, il n'y a pas photo. Si on a un problème de cadencement, il faut choisir les trains du quotidien. Si le TGV met 2, 3, 4 ou 5 minutes de plus, ce n'est pas un problème pour nous. Il n'y a que 10 % des passagers qui prennent le TGV. Il faut penser aux gens qui prennent le train tous les jours.

Ensuite, on nous a aussi parlé du problème du coût. À partir du moment où on aura beaucoup plus de passagers à Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary, il y a un calcul à faire pour savoir si cette différence de passagers ne va pas compenser le coût supplémentaire. En même temps, on se retrouve devant un investissement – cela a été dit – pour cinquante ou cent ans. Je pense que, dans ces conditions, le coût est un peu secondaire.

Ensuite, on a aussi parlé des problèmes d'accès. Il ne faut pas rêver. Les gens qui connaissent Sanary savent bien que les accès à Sanary font partie de la thrombose toulonnaise dont un Préfet de Région avait parlé il y a quelques années, y compris même de la thrombose sanaryenne. Il suffit de s'en rendre compte le mercredi. Le mercredi, jour de marché à Sanary, l'accès à Sanary est quasiment impossible. Je ne vois donc pas comment on va pouvoir accéder à cette gare.

Je pense donc que tous les éléments convergent pour que ce soit la gare de Saint-Cyr-sur-Mer qui soit choisie comme gare terminus. Bien entendu, nous allons intervenir dans le cadre de la concertation par écrit pour donner notre point de vue là-dessus. Voilà ce que je voulais dire par rapport à cette concertation, qui paraît être une perte de temps et une perte d'argent. On est en train d'étudier, et on a étudié avec un coût conséquent, sans doute – d'ailleurs, on n'a pas de détail, tout à l'heure, Monsieur ILLES a parlé de financement, pas celui de Sainte-Baume. Est-ce que l'on a besoin de financer des études pour une gare de Sanary que personne n'a souhaité ? On a rejeté la gare d'Ollioules-Sanary dans la première concertation, ce n'est pas pour étudier une nouvelle gare 300 mètres plus loin. C'est un non-sens absolu.

Je vous remercie.

### **Jean-Marc ILLES**

Je ne relancerai pas sur l'avis de Monsieur LIEUTAUD. Il n'y a pas de difficulté. Tu peux remonter le COPIL, la *slide* sur la décision ministérielle ? Pour éviter toute discussion, on a essayé d'être exhaustifs sur ce qu'a écrit le compte rendu du COPIL qui a été validé par le Préfet et par tous les partenaires.

Ce que dit le COPIL, il dit de poursuivre la variante sur La Seyne, gare actuelle, pour mettre en place la navette en phase 1 avec cohérence avec l'ERTMS. C'est ce que dit le COPIL. Il dit de confirmer un programme de desserte, de la fréquence et du cadencement par la Région et TPM pour une extension à l'ouest du RER toulonnais, c'est-à-dire par rapport à la gare qui était étudiée,

c'est-à-dire Ollioules, une extension à l'ouest, et des études complémentaires. C'est ce que dit le COPIL.

La décision ministérielle, vous l'avez dit, reprécise Sanary et Saint-Cyr-sur-Mer. Ce que dit le COPIL n'excluait ni Saint-Cyr-sur-Mer ni Sanary. Il disait de faire une extension à l'ouest du RER toulonnais par rapport à la situation de référence. Vous aurez le droit de relance, Monsieur LIEUTAUD. On va vous le donner.

Le deuxième point c'est que, le ministre demande de concerter sur Sanary et pas qu'à Saint-Cyr-sur-Mer. C'est juste une possibilité qui est ouverte au public de décider pour l'une ou l'autre. Voilà, c'est le deuxième point.

Le troisième, c'est que j'entends bien votre position. Elle est tout à fait respectable, mais il faut quand même prendre en compte l'avis de la Région, qui est l'autorité organisatrice. Le public doit être entendu, mais celui qui organise les TER a aussi son avis à donner sur la desserte et sur les conditions de desserte.

Pour finir, notre rôle, ce n'est pas de prendre parti pour Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary, Ollioules ou La Seyne. Ce n'est pas notre rôle. Notre rôle, c'est de dire : « Si vous choisissez telle gare, voilà comment cela fonctionne ». On est tenus de le faire et je le ferai toujours, c'est-à-dire : « Voilà comment cela fonctionne » et ne pas faire de fausse promesse sur le fonctionnement. On a beaucoup reproché à SNCF Réseau, et peut-être à juste titre – c'était RFF à l'époque – de ne pas tenir les promesses sur les troisièmes voies, etc. C'est de l'argent public, donc on a la responsabilité de dire : « Si vous choisissez cela, voilà comment cela marche ». Le choix doit être fait politiquement, vous l'avez dit et on est entièrement d'accord là-dessus, avec le public, politiquement.

Je vous l'ai dit, SNCF Réseau est plutôt sur la régénération, et Gares et Connexions aussi. C'est financé par les territoires, c'est donc aux territoires de choisir, mais avec tous les éléments techniques, d'exploitation, socio-économiques, et à la fin il y a un choix politique, on est d'accord. Mais il ne faut pas laisser penser que l'on oriente le choix. Par contre, ce que l'on ne veut pas, c'est que l'on nous reproche dans vingt ans : « Vous nous aviez promis cela, et ce n'est pas possible ». C'est notre responsabilité, et ce n'est que celle-là. C'est la seule chose que l'on veut faire.

Pour le reste, juste, Sud Sainte-Baume ne participe pas aux études. Je dis que, peut-être, il y aura un sujet sur le projet, ou pas, je n'en sais rien. Mais au jour d'aujourd'hui, Sud Sainte-Baume ne participe pas aux études. Voilà ce que je voulais dire en complément.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur LIEUTAUD, souhaitez-vous relancer, repréciser des éléments ?

**Michel LIEUTAUD**

Non, non.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Parlez peut-être un peu plus près du micro, on ne vous entend pas très bien.

**Michel LIEUTAUD**

Je respecte la position de Monsieur ILLES, mais je ne suis pas d'accord.

**Jean-Marc ILLES**

Ce n'est pas une position, c'est expliciter les sujets. La décision sera politique, on est d'accord.

**Michel LIEUTAUD**

Bien sûr. De toute manière, je ne vais pas le répéter, mais c'est une concertation et j'ai l'impression que l'on fait un discours.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je propose que l'on passe la parole à Monsieur QUINTON. Merci d'avoir patienté. Monsieur QUINTON, vous m'entendez ? Allez-Y.

**Rémi QUINTON**

Est-ce que je peux avoir le support que je vous avais envoyé ?

**Stéphane SAINT-PIERRE**

On essaie d'avoir une intervention concise, qui va en tout cas assez vite sur là où vous voulez interpellier SNCF Réseau. Vous nous donnez des instructions pour passer les *slides*.

**Rémi QUINTON**

Je fais de mon mieux. Je pense que cette concertation est très importante. Il faut que l'on arrive à un consensus sur ce terminus de la navette qui permette d'aller rapidement à une enquête publique. Comme cela a été dit, pour l'instant, il y a un consensus qui se dessine sur Saint-Cyr-sur-Mer, mais il se trouve que, pour l'instant, la solution de basse, c'est La Seyne-sur-Mer. Tout le monde était d'accord pour dire que c'était catastrophique. Il y aurait même encore une autre

solution, c'est qu'il n'y ait pas de projet du tout. Dans ce cas-là, cela voudrait dire que le terminus, c'est Toulon. Ce serait encore plus catastrophique. Il faut donc impérativement parvenir à ce qu'il y ait un consensus. Comme cela a été rappelé par tout le monde, le consensus, en 2019, c'était que le terminus doit être le plu à l'ouest possible. Maintenant, on sait que cela pose des soucis si ce terminus est à Saint-Cyr-sur-Mer.

Si on peut aller à la *slide* suivante. D'après moi, il y a trois sujets à distinguer. Il y a d'une part le fait que l'on fasse des pôles d'échange multimodaux. Tous ceux qui sont proposés dans les livrets sont tous très intéressants. Il y a la desserte ferroviaire de ces pôles d'échange multimodaux. Ce qu'il faut quand même rappeler, c'est que, dans aucun cas, quelle que soit la solution que l'on choisit, il n'y a pas de gare supprimée. Il y a des gares qui sont éventuellement déplacées, mais il n'y a pas de gare qui est supprimée. Il y a toujours *a minima* deux TER par heure dans toutes les gares. Pour information, c'est ce que connaît la Côte d'Azur dans la plupart de ses gares. Il y a deux TER par heure.

Pour rappel, un RER, ce n'est pas forcément un train toutes les cinq minutes. C'est d'abord d'avoir des trains qui soient toute la journée, qui commencent tôt le matin, qui finissent tard le soir, et qu'il n'y ait pas de trou de desserte. C'est avant tout cela, la définition d'un RER.

Ce sont ces deux sujets qui concernent réellement les usagers. Le fait de savoir, ensuite, qu'il va y avoir un terminus ouest Var, finalement, c'est une nécessité technique pour l'exploitation ferroviaire, mais, d'un certain point de vue, les usagers, ce n'est pas vraiment leur sujet.

Donc, la question que je voudrais poser, c'est : « Oui, il va y avoir un terminus, mais est-ce qu'il va falloir choisir un seul pôle d'échange multimodal dans l'ouest Var ? ». À l'évidence, la réponse est non. Il va falloir qu'il y ait plusieurs pôles d'échange multimodaux.

Les difficultés du terminus à Saint-Cyr-sur-Mer ont été rappelées. Il y a l'impact sur les vignes, on peut comprendre que ce soit un sujet. Il y a le fait qu'il y a une zone d'évitement fret qui doit être reconstituée. Il y a aussi – je vais peut-être insister là-dessus – que, quand on va avoir à la fois une navette Saint-Cyr-sur-Mer – Toulon – Carnoules et des TER Marseille – Toulon – Hyères, si on veut que l'ensemble de ces trains soient bien cadencés entre eux, c'est-à-dire qu'ils soient espacés de 15 minutes entre eux, sachant qu'en même temps il doit circuler des trains rapides entre Marseille

et Nice qui ne sont pas que des TGV, il y a aussi des TER, et manifestement ils sont quand même appelés à augmenter en très grand nombre, les TER entre Marseille et Nice, cela pose des soucis tant que l'on n'a pas de ligne nouvelle.

Cela pose forcément des soucis de cadencer correctement des TER toutes les 15 minutes quand, toutes les demi-heures, il doit passer un train rapide entre Marseille et Nice. Fort malheureusement, ce qui est indiqué dans le livret, et je pense que cela doit pouvoir se discuter, c'est que cela impliquerait, si le terminus est à Saint-Cyr-sur-Mer, de supprimer des arrêts entre Carnoules et Les Arcs. Ce qui fait que dans ces gares-là, qui certes sont des petites gares, elles n'ont pas du tout l'envergure des gares de l'ouest Var, supprimer des gares entre Carnoules et Les Arcs, cela voudrait dire que certaines gares ne verraient pas passer de train pendant deux heures. À un moment donné, on est quand même responsables d'un certain aménagement du territoire. On ne peut pas exclure des gares, aussi petites soient-elles, de la desserte.

Ce à quoi il faut parvenir, c'est trouver un chemin pour faire ce pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer. On voit ce soir qu'il a quand même été fortement demandé. La question, c'est : « Est-ce que le fait de vouloir le terminus à Saint-Cyr-sur-Mer n'est pas ce qui complique les choses ? ». La proposition que je fais n'est pas liée précisément à l'emplacement exact où il faudrait faire ce pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer. J'ai vu qu'il y a des contributions qui proposent de le faire ailleurs, plutôt vers le centre aquatique. Je me suis basé sur ce qui était dans le livret, mais, l'idée, ce serait de faire un pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer qui soit plus simple. Pour qu'il soit plus simple, l'idée pourrait être qu'il n'ait qu'un seul quai central, donc au milieu de voies qui permettraient de desservir ce quai. Autour de cela, on garderait les voies fret existantes, ce qui permettrait toujours aux trains de fret de s'arrêter. Ce ne seraient pas les mêmes voies que les voies des voyageurs, ce qui signifie que, du coup, on réduit quasiment à néant l'impact sur les vignes – les voies de fret, elles existent, elles resteraient. Si on ne mettait qu'un seul quai au lieu de deux, cela réduirait aussi la largeur, donc cela réduirait aussi les impacts.

Quand, dans le livret il est indiqué que le pôle d'échange multimodal est de 163 millions d'euros pour Saint-Cyr-sur-Mer, comment se ventilent ses différents points ? Qu'est-ce qui concerne le pôle d'échange multimodal lui-même ? Qu'est-ce qui concerne les aménagements ferroviaires ? Qu'est-ce qui concerne les quais ? Qu'est-ce qui concerne la reconstitution des voies fret ? Le sentiment

que l'on peut avoir, c'est que reconstituer les voies fret, c'est un poste qui doit quand même être assez lourd dans cette solution.

L'autre question que je posais en début d'intervention, c'est par rapport à la desserte du pôle d'échange multimodal de Saint-Cyr-sur-Mer. Si on n'en fait pas le terminus, cela veut dire que la navette de Carnoules-Toulon ne va pas jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer. Elle va jusqu'à Sanary. Par contre, il y aurait une possibilité pour augmenter la desserte de Saint-Cyr-sur-Mer, et cela a été évoqué. Ce serait de reporter les arrêts des TER semi-directs. Si on fait cela, je pense que cela peut présenter beaucoup d'avantages.

D'une part, cela veut dire que l'on répartit correctement la desserte sur deux nouveaux pôles d'échange multimodaux de Sud Sainte-Baume. C'est-à-dire qu'à Saint-Cyr-sur-Mer, on aurait bien quatre arrêts par heure, qui concerneraient autant Marseille que Toulon – et il y a eu plusieurs interventions qui ont bien dit qu'à Saint-Cyr-sur-Mer, les gens étaient autant intéressés par Marseille que par Toulon. Je comprends bien la question politique de dire que Saint-Cyr-sur-Mer est dans le Var, mais il y a quand même des gens qui vont à Marseille. On ne peut pas le leur reprocher. À Sanary, on aurait un strict cadencement à cinq minutes, ce qui est un des objectifs recherchés à la fois par la SNCF et par la Région.

Je propose aussi une autre modification des dessertes qui sont proposées. C'est que, puisque SNCF nous dit qu'avec un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer, les navettes, quand elles vont jusqu'aux Arcs, sont trop longues, c'est peut-être que ce n'est pas l'objectif des navettes entre l'ouest Var et Carnoules, peut-être que ce ne devrait pas être leur objectif que d'essayer de desservir aussi toutes les gares entre Carnoules et Saint-Raphaël. À ce moment-là, elles en arrivent à devoir desservir quinze arrêts. Quinze arrêts entre deux trains qui ne vont s'arrêter qu'une seule fois, chacun comprend bien que c'est compliqué.

Une solution qui permettrait sans doute de satisfaire tout le monde, c'est que la desserte des gares au nord-est de Carnoules–Pignans, Gonfaron, Le Luc, Le Cannet, Vidauban, qui sont des petites gares, mais qui doivent quand même être desservies une fois par heure – ce serait que ces gares-là soient desservies par un service différent de celui de la navette. Ceci aurait un avantage, c'est que d'une part ces gares-là seraient bien desservies une fois par heure. L'autre avantage, c'est que pour ces gares-là, par exemple, quelqu'un qui fait le trajet Vidauban – Toulon pourrait avoir un train qui serait plus rapide entre Vidauban et Toulon. Comme il vient d'assez loin, c'est quand même quelque chose qui peut être important. Il y a un autre avantage, c'est que du coup, cela permettrait

même de pousser le service jusqu'à Saint-Raphaël, de desservir à la fois Fréjus et Saint-Raphaël. Autant on a dit que le problème est que Saint-Cyr-sur-Mer tend à être rattaché à Marseille, et ce n'est pas très bien, mais dans la configuration actuelle des dessertes SNCF, on a presque l'impression que Fréjus et Saint-Raphaël appartiennent aux Alpes-Maritimes, parce que finalement elles sont très peu reliées à leur préfecture de Département, qui est Toulon. On peut aller à la diapositive suivante.

Par rapport à cette solution que je propose, qui est finalement une espèce de compromis entre le terminus à Sanary et le terminus à Saint-Cyr-sur-Mer, en termes de fréquentation, on aurait une fréquentation qui serait aussi intermédiaire entre les deux. À Saint-Cyr-sur-Mer, sans avoir le terminus, on aurait quand même tous les avantages d'avoir les quatre trains par heure, tant vers Marseille que vers Toulon. On peut aller à la diapositive suivante.

Ensuite, beaucoup l'ont dit ce soir, et cela doit effectivement faire l'objet d'une décision politique l'enjeu est de réfléchir à comment cette navette pourra ultérieurement aller jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer. Il faut d'abord qu'il y ait la décision politique, parce que, si on étudie les choses, cela va demander des infrastructures. Cela ne va pas seulement demander de faire des infrastructures à Saint-Cyr-sur-Mer, cela va probablement demander de faire d'autres infrastructures ailleurs dans le Var pour que tous les trains puissent circuler correctement. C'est là qu'il y a quand même une petite difficulté à savoir si tous ces sujets-là pourront être discutés correctement avant la fin de l'année, pour qu'il y ait une enquête publique, alors que le temps presse.

Parmi ces infrastructures qui seraient nécessaires dans ce cas-là, si on devait pousser le terminus de la navette à Saint-Cyr-sur-Mer, c'est que, dans ce cas-là, à Saint-Cyr-sur-Mer, il faudra probablement reconstituer les voies de fret, ou en tout cas discuter s'il y a besoin de les reconstituer.

Si on veut qu'il y ait un cadencement strict entre Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline, entre les services qui vont à Hyères et les services qui vont à Carnoules, il va y avoir un rattrapage des trains entre La Garde et La Pauline. Cela signifie qu'il faudrait faire une troisième voie au moins entre La Garde et La Pauline. On ne peut pas dire que c'est un sujet totalement impossible parce que, dans le projet de ligne nouvelle, c'était quand même un investissement qui était prévu. Il faudra peut-être même aussi des investissements sur la ligne qui va vers Hyères, parce que c'est une ligne à voie unique. Quand on modifie un peu les horaires, sur une ligne à voie unique, c'est toujours très contraint. Voilà, si on peut aller à la diapositive suivante.

Le résumé de la proposition que je fais, ce serait de réaliser dès la phase 1 les pôles d'échange multimodaux de Sanary et de Saint-Cyr-sur-Mer. Ce soir, on a beaucoup entendu des gens qui soutenaient Saint-Cyr-sur-Mer, et c'est normal pour une réunion à Saint-Cyr-sur-Mer, mais je ne pense pas que la proposition d'un pôle d'échange multimodal à Sanary soit tombée du ciel. Elle doit aussi avoir des intérêts. À Sanary, il pourrait y avoir quatre voies à quai, dont deux en impasse pour le terminus de la navette. À Saint-Cyr-sur-Mer, il y aurait le nouveau pôle d'échange multimodal, mais qui pourrait être simplifié pour limiter ses impacts, c'est-à-dire avec deux voies à quai, encadrées par les voies de fret, qui puissent être desservies par les semi-directs. On aurait ainsi quatre TER par heure vers Toulon à Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary et La Seyne-sur-Mer.

L'autre proposition, c'est de reconfigurer au nord de Carnoules la desserte des trains, pur que l'ensemble des gares puissent être desservies au moins une fois par heure, et d'enlever la contrainte d'un long parcours de la navette.

À plus long terme, l'idée serait d'étudier comment on prolonge la navette à Saint-Cyr-sur-Mer en prévoyant de nouvelles infrastructures ferroviaires qui le permettent.

Je vous remercie.

### **Jean-Marc ILLES**

Bien. Là, c'est du lourd, évidemment. De manière globale, je dirais que la contribution est très technique et très longue. On répondra donc par écrit à cette contribution. Je donne quand même quelques éléments.

Si je résume la proposition, c'est la solution Sanary. La seule différence avec la solution Sanary, c'est qu'il y a un déplacement du semi-direct à Saint-Cyr-sur-Mer. On déplace la gare de Saint-Cyr-sur-Mer. Je vais juste dire que l'arrêt du semi-direct, on peut d'ores et déjà le faire aujourd'hui, avec la gare actuelle, sans peine, à Saint-Cyr-sur-Mer. La création du PEM à Saint-Cyr-sur-Mer est une anticipation de la phase suivante, mais elle ne paraît pas être une nécessité technique. Il peut politiquement être décidé de le faire, mais il n'y a pas de nécessité d'exploitation. Le déplacement du semi-direct peut déjà être fait avec la gare actuelle sans la déplacer et en laissant les voies fret. Le fait de mettre la gare au milieu des voies fret n'apporte rien en exploitation, mais est une anticipation de la phase suivante, je l'ai bien compris.

### **Rémi QUINTON**

C'est une demande récurrente, pour être mieux placés.

**Jean-Marc ILLES,**

Cela la déplace sur Pradeaux gare, en lien avec l'urbanisme, mais il n'y a pas d'élément d'exploitation. Par contre, on anticipe la coexistence urbanisme Pradeaux. Voilà ce que j'ai compris. En fait, c'est un scénario Sanary avec PEM en plus à Saint-Cyr-sur-Mer. OK.

Sur la liaison Toulon-Les Arcs, qui compléterait les gares de l'est toulonnais, cela nécessiterait des investissements à Toulon et à Carnoules. Ce sont des choses qui peuvent se faire. Cela fait partie des sujets où la Région doit avoir un avis sur l'existence de ce type de train en parallèle, qui doublerait un peu les services actuels. Cela peut se regarder. On répondra précisément sur ce point. J'ai bien compris l'intérêt, c'est pour éviter le clignotement des gares après Puget. C'est pour doubler la ligne. Le commentaire que je fais, c'est qu'il faut prévoir des investissements à Toulon, il faut des voies supplémentaires en impasse à Toulon et à Carnoules pour répondre à cela, pour donner quelques éléments.

Sur la fréquentation qui serait intermédiaire, ce n'est pas vraiment un calcul, c'est une règle de trois. Il faudrait regarder cela.

Après, sur les phases ultérieures 3 et 4, j'allais dire : « Pourquoi pas ? ». Les phases 3 et 4 ne sont pas examinées aujourd'hui. Les cartes peuvent être rebattues. Examiner à plus long terme un schéma avec l'extension à Saint-Cyr-sur-Mer, avec des aménagements plus lourds, peut effectivement faire partie du travail de plus long terme. Cela reste totalement ouvert, puisqu'on ne concerte pas au-delà des phases 1 et 2. On concerte bien sûr ces phases-là.

À plus long terme, ces schémas peuvent être envisagés, c'est certain, avec ou sans la ligne nouvelle, d'ailleurs. Sur le schéma à long terme, je n'ai pas grand-chose à dire. Cela peut s'envisager. Sur le court terme, on va répondre précisément. Ce que je comprends, c'est que c'est une solution Sanary avec, quand même, cette desserte Toulon – Carnoules qui nécessite des investissements. Cela mérite une réponse argumentée et précise. On a bien compris la proposition de Rémi QUINTON.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Rémi, aviez-vous un retour à faire ?

**Rémi QUINTON**

C'était juste pour dire que, dans toute mon intervention, je n'avais volontairement pas parlé de la ligne nouvelle, y compris pour ce que j'explique dans les deux dernières diapositives. C'est sans la ligne nouvelle.

**Jean-Marc ILLES**

D'accord. Ce peut être en phases 3 et 4 sans la ligne nouvelle. On ne sait pas.

**Rémi QUINTON**

Sans la ligne nouvelle dans le Var. Que tout le monde soit rassuré.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. Je vais passer la parole à Monsieur LERAT et, ensuite, à Blandine, parce qu'il y avait une question sur le chat. Monsieur LERAT ? On vous entend.

**Pierre LERAT**

Très bien. Je voulais intervenir tout à l'heure au sujet du parking, du taux de places de stationnement sur la ville de Sanary. Cela va rejoindre un peu ce qui a été dit par Monsieur QUINTON, parce que je vois qu'il est un peu plus favorable pour la commune de Sanary que pour Saint-Cyr-sur-Mer. S'il ne parle pas de la ligne nouvelle, il n'a pas non plus parlé de la ville de Bandol. Les lignes directes sur Saint-Cyr-sur-Mer, c'est très bien, mais n'oublions pas la gare de Bandol.

Pour revenir sur ce qui a été dit par Monsieur LIEUTAUD sur les concertations, je suis heureux que la concertation ait lieu. Elle a permis à Monsieur GRAVIER de prendre la parole tout à l'heure, et je le salue, car effectivement notre terroir est important. Comme le choix va être politique et comme nous avons la chance d'avoir des élus connectés ce soir, il leur appartiendra de faire le maximum, et même au-delà, pour préserver les terres agricoles et l'AOC Bandol. C'est le premier point.

J'ai constaté qu'à la gare de Bandol, les usagers avaient été interrogés sur le fait qu'ils soient favorables ou non à se déplacer jusqu'à la gare de Sanary pour se rendre ensuite à Toulon. C'est déjà un signe, quelque part. Prendre sa voiture pour aller à Sanary pour prendre ensuite un TER pour aller à Toulon, je pense qu'en prenant l'autoroute à Bandol, on va aussi rapidement à Toulon, depuis que le tunnel a été créé. C'est un des points importants que je voulais signaler aussi.

Le choix est politique. La Communauté d'agglomération n'est pas encore intégrée, je pense, à ces concertations. C'est ce qui a été dit tout à l'heure, pour Sud Sainte-Baume. Je pense évidemment que ce sera le cas. La Communauté d'agglomération ne s'arrête à pas à Sanary-sur-Mer. Il y a toutes les communes qui vont derrière, Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer, le Beausset, etc. Il ne faut pas oublier ce territoire, ce bassin de vie. Ces gens se déplacent effectivement sur Toulon et sur Marseille. Ne

fermons pas la porte à Toulon, puisque le choix est politique. Il y a un serpent de mer, on sait que les communes seront rattachées aux Métropoles, puisqu'on parle de projets à vingt ans ou à cinquante ans. Il y aura un choix à faire dans l'avenir, ou il sera fait par les politiques, de rattachement de ces communes. Ne fermons pas la porte à l'agglomération Sud Sainte-Baume et ne forçons pas à plus ou moins longue échéance ce bassin de vie à se retourner vers la métropole marseillaise, par exemple. C'est le point que je voulais souligner ce soir.

Sinon, la discussion et les arguments qui ont été présentés sont très intéressants. La discussion est faite pour cela. Je tiens à dire que l'Agglomération Sud Sainte-Baume doit être partie intégrante de ce projet dans son ensemble. Voilà, c'est ce que je tenais à dire ce soir.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre contribution. Est-ce que, pour Jean-Marc, cela appelle des éléments en retour ?

**Jean-Marc ILLES,**

Non, pas particulièrement. J'ai bien noté la position de Monsieur LERAT.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Blandine, il y avait une question ou un complément de réponse qui est sollicité sur le chat. Il faut que tu actives ton micro.

**Blandine PERICHON**

Un point auquel il n'avait pas complètement été répondu sur le fait que la gare de Saint-Cyr-sur-Mer permettait de laisser passer le TGV et de lui permettre de gagner du temps. Combien ?

**Jean-Marc ILLES**

Je vais donner la parole à Nicolas, mais, en fait, ce n'est pas pour faire gagner du temps au TGV. C'est juste pour qu'il fasse son temps de parcours habituel. Nicolas va le confirmer.

**Nicolas GUYOT**

Oui, c'est exactement cela. L'aménagement à Saint-Cyr-sur-Mer, quand on prévoit de créer le terminus à Saint-Cyr-sur-Mer, c'est pour permettre aux TER de se « mettre à l'abri », en quelque sorte, et de laisser passer les trains rapides sur les voies extérieures, comme vous l'avez vu sur les plans. Mais cela ne fait pas gagner de temps aux TGV.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

OK. Merci pour cette précision. Monsieur SERRE, vous demandez la parole. Allez-y. Attendez, on va activer votre micro. Voilà. On vous entend très bien.

**Philippe SERRE**

Je voudrais amener quelques éléments à tout ce que j'ai entendu.

Le premier, pour répondre un peu à Didier CADE et Jean-Paul ROCHE sur les impacts à Saint-Cyr-sur-Mer de ce projet, c'est dire qu'un projet de pôle d'échange multimodal, par définition, ce n'est pas qu'un projet ferroviaire. Un pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer, cela sous-entend derrière de la multimodalité, cela sous-entend un véritable réseau de transports en commun, cela sous-entend des modes doux aménagés avec des itinéraires piétonniers, avec des pistes cyclables, qui font cruellement défaut à Saint-Cyr-sur-Mer aujourd'hui, le réseau de transport en commun communautaire que l'on attend depuis maintenant six ou sept ans, des aires de covoiturage et tout un tas d'éléments qui font le mieux-vivre à Saint-Cyr-sur-Mer et dans son environnement proche au-delà de la simple desserte ferroviaire.

En ce qui concerne la desserte ferroviaire, lorsque Rémi QUINTON propose l'arrêt d'un semi-direct à Saint-Cyr-sur-Mer et la création d'un pôle d'échange à Saint-Cyr-sur-Mer en complément d'une implantation à Sanary, cela éveille chez moi quelques réserves. Deux, en particulier.

La première, c'est qu'il n'y aura pas de pôle d'échange et de financement s'il n'y a pas d'impact direct sur ce projet-là. Une insertion en phase 2 ne suffira pas à faire un pôle d'échange, donc au détriment de toute la multimodalité dont j'ai parlé précédemment.

La deuxième, c'est que l'on oublie totalement Bandol. Effectivement, il a une desserte supplémentaire à Saint-Cyr-sur-Mer, mais il n'y en a pas sur Bandol.

Sur tout ce que j'ai entendu d'autre sur l'impact sur les zones agricoles et sur le vin de Bandol, l'impact sur la gare actuelle, les réserves qui peuvent être exprimées sur les places de parking, je ne sais pas d'où sortent les chiffres de 35 % de gens qui viennent en voiture et le reste à pied, mais ce n'est pas le reflet de ce que nous vivons à Saint-Cyr-sur-Mer.

Toutes ces réserves, je pense qu'elles doivent être prises en compte. Elles sont importantes, elles sont prépondérantes. Mais en aucun cas elles ne doivent être rédhibitoires pour le choix d'un projet Saint-Cyr-sur-Mer. Là encore, je le répète, on fait confiance aux études, et il y a des solutions, elles existent, pour répondre à toutes ces interrogations, qui sont fondées et qui sont légitimes. Voilà,

qu'elles ne soient surtout pas rédhibitoires pour le choix Saint-Cyr-sur-Mer. Choisir Saint-Cyr-sur-Mer, c'est arriver à continuer les études, à les affiner, à prendre en compte toutes ces remarques-là et à trouver des solutions. Je suis très confiant, parce que je sais que les solutions existent. Voilà.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci pour votre intervention. Est-ce que, pour Jean-Marc ILLES, cela appelle une réponse ?

**Jean-Marc ILLES**

Non, c'est bon.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Il est 20 heures 54. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui souhaitent intervenir ou qui ont formulé des commentaires que l'on n'aurait pas forcément remontés, ou des questions, plutôt, que l'on n'aurait pas forcément remontées et que l'on n'aurait pas partagées ?

Rémi QUINTON ? Oui, allez-y.

**Rémi QUINTON**

Je voudrais juste clarifier ma position, Monsieur SERRE. Je pense que l'on est d'accord. Mon choix à moi, c'est aussi en quelque sorte Saint-Cyr-sur-Mer. Ma préoccupation, c'est comment faire pour parvenir à ce qu'il y ait ce pôle d'échange multimodal complet, avec toutes les dessertes à Saint-Cyr-sur-Mer.

**Philippe SERRE**

C'est bien de le préciser. Ce n'était pas flagrant.

**Rémi QUINTON**

En trois minutes, c'était très compliqué, mais je vous enverrai le texte complet que j'aurais dû lire, si vous voulez.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci. De toute façon, si Jean-Marc ILLES en est d'accord, on pourra le mettre à disposition sur le site du projet, pour qu'il soit accessible à tous les participants.

**Jean-Marc ILLES**

Bien sûr, évidemment.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Avant qu'on mette en perspective cet échange, sachant qu'il y a une autre réunion demain soir spécifiquement sur Sanary, y a-t-il d'autres personnes qui souhaitent intervenir oralement ? Quelqu'un a demandé la parole ? On a permis à chacun d'exprimer leur point de vue, poser des questions ou formuler les contributions qu'ils souhaitaient ? J'attends encore quelques instants.

Philippe QUEVREMONT souhaitait intervenir, et Jean-Marc ILLES, ensuite, clôturera la séance. Monsieur QUEVREMONT, vous avez la parole.

**Philippe QUEVREMONT**

Je voudrais juste souligner que c'est la première réunion vidéo de cette concertation. Il y en aura d'autres derrière, à commencer par demain. C'est important de voir comment nous avons, ou pas, collectivement maîtrisé l'outil. Je trouve que la maîtrise de l'outil est correcte. On peut encore affiner le rapport entre le fil, ce que l'on appelle le « chat » et la partie orale, mais, collectivement, les interventions ont bien centré la discussion sur le sujet du jour, et c'est heureux. Il y a eu des demandes d'information sur ce qu'il se passe à Saint-Cyr-sur-Mer si on met le terminal de la navette à cet endroit-là. Il y a aussi eu des prises de position.

Peut-être faut-il encore un peu améliorer le fonctionnement de cette réunion, mais, par rapport à d'autres réunions du même type auxquelles j'ai eu l'occasion de participer ces derniers temps, on a quand même un niveau de maîtrise collective qui est tout à fait convenable.

Je voulais simplement indiquer que, jusqu'au 20 décembre, vous pouvez continuer de faire part de votre avis ou déposer vos contributions sur le site, puisque la concertation ne s'arrête pas ce soir. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Monsieur le garant, merci. Je laisse Jean-Marc ILLES clôturer cette première séance de concertation.

**Jean-Marc ILLES**

Je voulais vous remercier pour les échanges, la qualité de vos interventions, qui étaient vraiment à la fois politiques, stratégiques et techniques. C'était très intéressant de vous écouter et d'y répondre. Demain, il y a encore un point avec Sanary. Il y a aussi La Pauline qui fait partie de la navette toulonnaise.

Voilà, la décision sera prise avec tous les éléments. Sachez que le seul objet pour SNCF Réseau est de tenir la promesse que le politique et le public auront faite comme choix, et qu'il n'y ait pas d'autre promesse que celui-là. Une fois que le choix sera fait, on ira pour une solution. Je pense que l'on a tous intérêt à ce que ce projet arrive le plus vite possible, et donc que l'enquête publique soit lancée dès 2021. C'est, je crois, un enjeu pour tous ceux qui veulent développer le ferroviaire et diminuer la part des combustibles fossiles. Je pense qu'autour du micro, il y avait beaucoup de gens qui étaient dans cet état d'esprit. Cela me paraît une très bonne chose.

Merci beaucoup,

**Stéphane SAINT-PIERRE**

Merci à toutes et à tous. Vous avez l'adresse internet du site où vous pouvez déposer des contributions, des avis ou des questions en complément et à l'éclairage des échanges d'aujourd'hui ou, peut-être, de ceux de demain. En tout cas, merci beaucoup pour votre contribution, pour le respect des consignes. J'espère que chacun a pu exprimer le point de vue qui était le sien ou poser des questions.

Merci encore et, peut-être, à demain pour certains ou certaines d'entre vous. Bonsoir.

*La réunion se termine à 21 heures.*