

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE LOCALE TOULON SECTEUR LA PAULINE,

12 SEPTEMBRE 2019

VERBATIM

VERSION finale

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES
PAR :



DATE ET LIEU

12 septembre 2019, à 19 heures	TOULON, Maison des services publics de Sainte-Musse
--------------------------------	---

PARTICIPANTS

Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Jean-Marc ILLES	Chef de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)
Alain PREA	Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)
Stéphane SAINT-PIERRE	AMO Concertation (Cabinet Nicaya)
Damien TOMASI	Responsable environnement et développement durable (SNCF Réseau)

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	5
LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	5
LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	8
L'OPÉRATION SUR LE SECTEUR DE LA PAULINE (PHASE 1)	9
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	18

La réunion s'ouvre à 19 heures 00.

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

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il est 19 heures 02. Je propose aux dernières personnes debout de s'installer. Avant toute chose, je vais proposer à Monsieur Chenevard, adjoint au Maire de Toulon et vice-président de Toulon-Provence-Méditerranée de dire un mot d'accueil.

Yannick CHENEVARD, Adjoint au Maire de Toulon et Vice-président de Toulon-Provence-Méditerranée

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je voudrais évidemment vous souhaiter la bienvenue dans cette Maison des services publics en y associant mon collègue Jean-Louis Di Giorgio, adjoint au Maire et vice-président du Département, et en saluant mes collègues : ma collègue conseillère régionale et mon collègue adjoint de la commune d'Ollioules.

Je voudrais simplement vous dire que, ce soir, comme la fois précédente, nous sommes tous ensemble dans une logique d'écoute, de partage, et surtout, je crois que nous avons une responsabilité. Notre responsabilité est celle de citoyens responsables qui ont tous conscience – et je crois que c'est le cas dans cette salle – qu'il y a un certain nombre de modifications climatiques qui imposent des modifications de nos pratiques de mobilité et de déplacement.

C'est la raison pour laquelle les projets (projet veut dire réflexion) qui sont à l'étude en concertation (concertation veut dire échange) sont évidemment des projets dans lesquels, à la fois le Conseil régional, à la fois le Conseil départemental et à la fois la métropole de Toulon sont totalement investis dans l'idée qu'il faut absolument désaturer les métropoles de Provence-Côte d'Azur. Pour désaturer ces métropoles, nous avons de la chance puisque, dans l'ensemble des projets nationaux qui ont été balayés, la ministre Borne, au moment où elle a fait le choix des projets à conserver, a supprimé tous les projets « grandes lignes » de l'ensemble du territoire national pour ne conserver que les projets concernant l'amélioration des trains du quotidien.

Cela veut dire que ce que les collectivités ont souhaité faire, à savoir désaturer en automobile et modifier les pratiques de déplacement sur le territoire, est en train de gagner. C'est évidemment notre responsabilité. Mon propos s'arrête là puisque nous rentrons ensuite dans une étape de concertation.

Je vous remercie.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci, Monsieur Chenevard. Je vais vous donner quelques éléments sur l'organisation des interventions et de ce qui va vous être présenté ce soir.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je me présente : je suis Stéphane Saint-Pierre du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau sur cette démarche de concertation depuis le 12 juin dernier jusqu'au 18 octobre prochain.

Concernant les intervenants de SNCF Réseau, je vous présente :

- Jean-Marc Illes qui est ici présent, et qui est directeur territorial adjoint et chef de mission « Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur » ;
- Alain Préa à sa gauche (à votre droite) qui est responsable territorial pour les Bouches-du-Rhône et pour le Var ;
- Damien Tomasi qui est en charge du pôle environnemental.

Il y a également d'autres personnes de SNCF Réseau dans la salle, notamment Nicolas Guyot, qui pourra intervenir le cas échéant suivant les questions.

Nous avons également Philippe Quévremont qui est mandaté par la Commission nationale du débat public, qui est le garant de cette concertation et auquel je passe la parole sans plus tarder puisqu'il va vous dire également un mot d'introduction.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

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

Bonjour à tous. Je m'appelle effectivement Philippe Quévremont. Je suis garant nommé par l'organisme national indépendant qu'est la Commission nationale du débat public. Mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. C'est un rôle qui est défini par la Loi dans ses principes. Je n'appartiens pas aux équipes de SNCF Réseau. Je suis indépendant, et je ne dois pas prendre position sur le fond du sujet. Si vous me demandez ce que je pense de telle ou telle solution, je ne vous répondrai pas sur ce point.

Pour que vous puissiez exercer votre droit à l'information, et le droit à la participation qui est le vôtre – le public a ce droit, c'est inscrit dans la constitution –, j'ai demandé au maître d'ouvrage de respecter quelques dispositions. D'abord de ne pas avoir d'introduction trop longue pour que vous ne « décrochiez » pas par manque d'attention. J'ai demandé une demi-heure d'exposé d'origine pour que vous compreniez quel est ce projet, et nous passerons après à des questions/réponses ou à des avis pour approfondir tel ou tel point si c'est nécessaire.

Il y a un autre point – mais cela a déjà été dit –, il faut une courtoisie et un respect dans les échanges.

Je voudrais maintenant aborder une toute petite question de vocabulaire, ou de grammaire plutôt. Le projet n'est pas décidé. Monsieur Illes le dira tout à l'heure puisque je l'entends le dire régulièrement : la décision formelle et juridique est une éventuelle déclaration d'utilité publique (DUP) après enquête publique. J'ai donc demandé au maître d'ouvrage de SNCF Réseau de respecter le temps traditionnel de la langue française dans ce cas-là qui est le conditionnel. Il y en a de plus en plus dans les écrits, mais je constate au fur et à mesure des réunions que le futur prend le dessus. Je ne leur ferai pas la guerre en les arrêtant chaque fois qu'ils emploient le futur parce que cela nuirait à l'information du public, mais gardez bien en tête que, quand vous avez le futur, il faut mentalement compléter le début de la phrase par : « *Si le projet se réalise, ceci ou cela arrivera* ».

Merci de votre attention. Je n'interviens que si c'est nécessaire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vais vous donner quelques éléments sur le déroulement que nous avons prévu. Dans un premier temps, je vais vous présenter très rapidement le dispositif de concertation et ce qui est ressorti de la première phase de juin-juillet dernier. Quelques lignes de force sont ressorties des premiers échanges et des questions qui ont été posées sur internet, et je vous en donnerai un aperçu.

Ensuite, Jean-Marc Illes vous présentera des éléments de cadrage général sur le projet, et les plannings qui sont liés à la décision ministérielle (DM) concernant les phases 1 et 2 sur lesquelles il reviendra.

Puis, puisque nous sommes ce soir dans le cadre d'une réunion publique locale sur le secteur de La Pauline, Jean-Marc Illes et son équipe vous présenteront les principales opérations prévues sur ce secteur, à savoir le dénivellement de la bifurcation de La Pauline et les aménagements de la gare avec les différentes variantes qui sont proposées et que vous retrouvez également dans le livret qui est mis à votre disposition à l'accueil.

Nous les laisserons présenter ces éléments dans le temps qui a été précisé par Monsieur le garant, et nous aurons ensuite le temps qu'il faut pour vos questions, vos interventions, et les différents échanges en lien avec les éléments qui vous auront été présentés.

Très rapidement, concernant le dispositif de concertation, nous avons zoomé dans le Var. Il y a un dispositif de même nature dans les Bouches-du-Rhône et dans les Alpes-Maritimes. Une réunion a été mise en place le 17 juin dernier en ouverture, ici même, ainsi que des permanences qui s'adressaient en particulier aux riverains sur les différents aménagements et sur les secteurs d'intervention dans le Var. Nous avons la réunion publique locale ce soir pour le secteur de La Pauline et, le 7 octobre prochain, à 17 heures 30, en mairie de La Seyne-sur-Mer, il y aura une réunion qui concernera plus spécifiquement la navette toulonnaise et la circulation entre l'est et l'ouest de Toulon. Il y aura ensuite des ateliers thématiques qui auront lieu à l'échelon régional sur les trois thèmes que sont l'environnement, le développement durable, la socioéconomie et la saturation ferroviaire respectivement à Toulon le 27 septembre, à Marseille pour le second le 2 octobre et à Nice le 3 octobre prochain.

Pour bénéficier d'un transport en commun, compte tenu d'un certain éloignement des distances, il est nécessaire, pour que SNCF Réseau puisse organiser ces déplacements en transport en commun, que vous vous inscriviez – si vous souhaitez en bénéficier – sur le site internet. La réunion de clôture aura lieu à Toulon le 15 octobre prochain. Voilà pour le dispositif de concertation.

Je vais vous donner quelques éléments issus des premiers échanges, des premières questions, des premières interventions, et qui concernent les aménagements et le projet, plus spécifiquement dans le Var :

- Un intérêt assez fort est marqué pour la navette toulonnaise. Les usagers ont exprimé leur point de vue sur ce plan-là.
- Il y a eu des réflexions et des interpellations sur l'importance de la cohérence des aménagements des différentes gares et, le cas échéant, de celles qui pourraient jouer le rôle de pôle d'échange dans l'est de l'agglomération toulonnaise : quelle est la hiérarchie et quel est le rôle des différentes gares existantes ?
- Il serait important d'éviter qu'il y ait des appels d'air de voitures et que cela crée des surcharges ou des éléments de saturation routière.
- Toutes les indications en termes de rabattement et de réorganisation des bus ont également été évoquées par des interventions.
- À noter également l'intérêt sur les aménagements de ce secteur – puisqu'il s'agit de la concertation sur le secteur – concernant la desserte de la zone industrielle qui se trouve à proximité de la gare de La Pauline, l'importance de redéfinir les circulations routières, notamment liées à la gare sur la commune de La Crau, et l'intermodalité (ou la multimodalité) des modes d'accès à la gare d'autres transports en commun et aussi, bien entendu des voitures.
- A également été évoqué le caractère important – voire très important pour certains – des aménagements qui sont projetés. Pourquoi leur accorder autant d'importance ?
- À noter également l'importance de prendre en compte les activités agricoles parce que vous allez voir – cela va vous être rappelé – que les variantes qui sont proposées, pour certaines, concernent des propriétés agricoles, avec l'idée de limiter au maximum les impacts ou de les compenser.
- Pour les variantes avec des créations ou des aménagements de voies et des installations ferroviaires qui sont liées, il semble important d'éviter au maximum les habitations.
- Les variantes qui vous sont proposées – vous le verrez – ont des spécificités et des singularités. Celle qui prévoit de dévoyer la voie existante a fait l'objet d'un certain intérêt de certaines personnes quant à la création d'une piste cyclable à la place de la voie dévoyée.

- L'importance de rétablir les accès routiers aux propriétés, aux parcelles, ainsi que l'ensemble des cheminements a été évoqué.
- Il serait également important de prendre en considération l'existence d'établissements industriels, notamment sur la gare et sur le secteur.
- En phase travaux, une importance est attendue quant au fait de limiter les nuisances au maximum pour les riverains et pour les usagers des secteurs concernés par les travaux.

Voilà donc de manière très synthétique – et forcément incomplète – les éléments qui sont ressortis des premières phases de concertation qui se sont déroulées sur les mois de juin, juillet et – pour certaines interventions – en août dernier.

Je passe maintenant la parole à Jean-Marc Illes qui va vous présenter les grandes phases de réalisation du projet.

LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Bonjour à tous. Je m'appelle Jean-Marc Illes. Je suis chef de mission du projet et je suis aussi directeur territorial adjoint SNCF Réseau, la partie de la SNCF qui s'occupe des infrastructures.

Nous avons déjà fait la réunion d'ouverture ici. Peut-être que tout le monde n'était pas là. Je fais donc un bref rappel du projet dans son ensemble pour le resituer par rapport aux derniers éléments qui se sont passés en 2018/2019. Ensuite, nous passerons vraiment à l'objet de la réunion sur La Pauline.

Je rappelle que le Gouvernement avait mandaté un Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) en 2017/2018. Ce Conseil – ce qui signifie que ce n'est pas lui qui décide – a préconisé de phaser le projet en quatre parties, et il a fait apparaître dans une première partie – ce qu'il n'y avait pas avant -, dans la zone du Var, des aménagements pour créer cette logique de RER, de trains du quotidien, de navettes, pour augmenter la capacité des TER et améliorer la régularité. C'est un élément qui n'était pas dans la phase précédente, mais sur le Var, cet aménagement était bien en phase 1.

Il reste bien sûr, dans les autres zones, des aménagements de phase 1 : sur Marseille, la reconfiguration du nœud, la gare sur Nice-Aéroport et, si nous revenons sur le Var, il faut être en phase 4 pour voir apparaître les lignes nouvelles Aubagne-Toulon et Les Arcs-Cannes qui sont donc bien en phase 4. Au passage, comme je l'ai dit la dernière fois, vous voyez, que dans ce phasage, il n'y a plus la partie qui a été évoquée à une époque entre Toulon et Les Arcs. C'est un sujet qui n'est plus dans une idée du projet puisqu'elle n'apparaît même plus dans le découpage du COI. C'est un premier point.

Nous passons à la diapositive suivante. L'élément important dans ce projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui n'a toujours pas été promulguée, compte tenu des éléments qui figurent dans ce projet de loi, est que les phases 1 et 2 du projet conduisent à une enquête publique avant 2022 (au plus tard en 2022) d'une part, et que les premiers travaux de la phase 1 – le Var est donc concerné – aient lieu également avant 2022. C'est assez tendu. Nous savons que ce sera un peu juste, mais nous voyons que c'est assez volontariste dans le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Pour tenir ce planning et pour être en cohérence avec ces objectifs, il est important d'avoir une décision ministérielle avant la Loi. Nous avons eu cette décision pour tenir un planning. Nous sommes le seul grand projet à avoir eu une décision ministérielle aussi tôt. Nous l'avons eue en mars 2019, et ils nous demandent donc de concerter sur les phases 1 et 2.

Dans ce planning, quels sont les éléments importants ? Comme nous l'avons dit, ce sont des travaux de phase 1 qui pourraient concerner le Var dès 2023. C'est bien sûr une DUP que nous visons pour fin 2022-début 2023. C'est dans la Loi. L'enquête publique pourrait avoir lieu au cours du deuxième semestre 2021 (à partir de mi 2021) – il y a toujours des risques de dérapages dans un planning –, et un autre moment important sera la mission de financement que vous voyez en 2020. Nous sommes donc dans la concertation. Effectivement, comme l'a rappelé Monsieur le garant, avant la DUP, le projet n'est pas le projet, mais des études. Quand nous commencerons à concrétiser les choses, ces missions de financement seront très importantes. La dernière date importante sera celle de la DM2, que vous voyez.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Une DM est une décision ministérielle.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est une décision ministérielle. Elle est là. J'ai parlé des travaux, de la DUP, de l'enquête publique qui portera sur le périmètre que la DM indiquera (probablement 1 et 2). Il y aura ensuite la mission de financement pour voir si nous avons assez d'argent pour faire tout cela, puis cette fameuse décision qui interviendra après vous avoir écoutés, après avoir concerté avec vous, et qui dira : « *Voilà le périmètre sur lequel vous lancez la déclaration d'utilité publique* ».

Voilà donc un peu notre « feuille de route » pour essayer de tenir ce planning.

L'OPÉRATION SUR LE SECTEUR DE LA PAULINE (PHASE 1)

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous allons maintenant entrer un peu plus dans le détail. Aujourd'hui, nous avons fait le choix – bien qu'il y ait une cohérence de système entre l'opération dont nous allons parler aujourd'hui et la navette toulonnaise, c'est-à-dire les gares « origine terminus » de part et d'autre – de faire deux secteurs dans le Var et, par conséquent, de faire un zoom sur La Pauline qui est un ouvrage important avec des coûts tout de même assez importants parce qu'elle aura d'autres fonctions que la capacité TER.

L'objet d'aujourd'hui est donc le traitement de la bifurcation de La Pauline qui est une sorte d'aiguillon dans la ligne Marseille-Vintimille. Je prends toujours l'exemple d'une autoroute. Lorsque vous voulez aller sur une route qui est de l'autre côté, vous évitez en général de traverser le terre-plein central. Cela n'existe pas sur les autoroutes. Il y a une bretelle qui passe par-dessus. Avec le chemin de fer, pour l'instant, on traverse le terre-plein central pour aller de l'autre côté, et c'est ce qui se passe à La Pauline. Nous voulons éviter cela. Nous voulons également éviter le rattrapage de TER par les TGV. Pour ce faire, nous créons une dénivellation et des voies supplémentaires en gare.

Vous avez un point important en dessous : vous allez voir que le projet a bien évolué en termes de coût – à la baisse – grâce à un élément important. Notre opération qui est une opération « Grand Projet », financée par les partenaires, sera synchronisée avec un projet de remise à niveau de la signalisation en grande partie financé par SNCF Réseau, qui s'appelle l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Nous changeons complètement la signalisation en supprimant les panneaux (signalisation latérale), et la faisabilité de notre projet qui serait donc réalisé en phase 1 est largement déterminée par le déploiement de cette signalisation et la coordination avec ce que nous appelons l'ERTMS qui se fera en même temps. Nous avons donc un enjeu de coordination de ces deux projets : le projet de la navette toulonnaise du Var et le projet ERTMS.

Comme il a été dit par Monsieur Chenevard en introduction, il y a eu un changement de pied. La planification dès la phase 1 donne la priorité aux trains du quotidien en visant la décongestion routière et le développement durable qui est totalement central dans ces choix, et cela se traduit complètement dans les aménagements du Var. Sur le Var, le premier objectif est donc la décongestion routière et la diminution de la pollution.

Comment nous y prenons-nous ? Il y a finalement deux objectifs plus ferroviaires – là, il s'agissait d'objectifs généraux – le premier étant un objectif de régularité. Nous souhaitons améliorer la robustesse du système sur tout l'axe Marseille-Vintimille en supprimant le croisement des voies à plat au niveau de La Pauline et en créant – c'est un terme un peu technique – ce que nous appelons un « alternat en gare », c'est-à-dire que les trains peuvent se rattraper en gare (il peut y avoir deux trains à quai dans le même sens), et cela permet de résoudre un problème technique que nous avons, c'est que les TGV ont tendance à rattraper les TER au niveau de La Pauline. Nous avons donc besoin de plusieurs voies pour que les trains se rattrapent à quai. C'est ce que nous voulons faire, et ces deux éléments sont très importants pour la régularité.

Le deuxième objectif est la capacité, la fréquence des TER, le nombre de trains. Nous souhaitons en fait avoir des trains diamétraux avec un train toutes les dix minutes côté est, avec des trains qui traversent Toulon en s'arrêtant à Toulon, mais sans correspondance et, pour cela, il faut que nous créions des gares de « retournement » avec des voies centrales – ce que nous appelons des origines terminus – pour repartir dans l'autre sens et faire des navettes.

Nous avons aussi bien sûr, comme fonctionnalité, comme service, des trains directs entre Toulon et le nord de Marseille, et nous aurons techniquement, à la fois avec des aménagements du Var en phase 2 et avec la gare souterraine, des sillons possibles pour les trains rapides supplémentaires. Cela va bien évidemment bénéficier au Var, mais c'est plutôt dans la phase 2 avec la gare souterraine de Marseille qui, au passage, fait gagner 15 minutes aux trains qui viennent du nord (Lyon, Paris, etc.).

Concernant la régularité, c'est le saut-de-mouton. Pour la robustesse et la capacité, ce sont plutôt les gares de part et d'autre de Toulon.

Vous avez là ce que nous souhaitons faire, et les infrastructures qui correspondent. Vous allez me dire : « *Une fois que nous avons fait cela, cela fonctionne-t-il ?* » Dans ces cas-là, nous faisons des études socio-économiques, c'est-à-dire que nous faisons une infrastructure qui permet de répondre à un nombre de trains par heure – l'infrastructure permet de définir combien nous passons de trains en heure de pointe – et, une fois que nous avons fait cela, nous regardons la demande, et nous regardons combien de trains nous pouvons à la fois mettre techniquement et qui répondent à un intérêt socio-économique. En gros, il s'agit de savoir s'ils sont rentables. Dans ces cas-là, nous voyons que l'infrastructure que nous faisons et la demande permettent, en gros – comme vous le voyez –, de doubler le nombre de TER en remplissant les trains (de 32 aujourd'hui à 72 dès la phase 1) et c'est pareil pour la phase 2. De part et d'autre, nous passerions de 7 à 24, et nous avons à peu près le même chiffre. Cela va jusqu'aux Alpes-Maritimes, et vous voyez qu'il y a la même logique de navette azurienne et que nous avons aussi un « plus que doublement » du côté Côte d'Azur.

Nous voyons, avec le bleu qui augmente très clairement, cette volonté d'afficher cette logique de RER, de service express métropolitain – c'est le terme un peu à la mode pour éviter de dire RER comme à Paris – qui est en fait un train tous les quarts d'heure ou toutes les 10 minutes autour des grandes métropoles. Cela veut dire que ce que nous prévoyons, au-delà de l'aspect technique, c'est de mettre des trains dessus et de les rendre performants et remplis. Et ce – j'allais dire – au-delà de l'heure de pointe puisque ce qui est intéressant dans les RER, c'est d'augmenter l'heure de pointe et d'avoir plus de trains en dehors de l'heure de pointe.

Nous sommes partis du besoin, et nous avons fait une infrastructure qui permet d'augmenter le nombre de trains en heure de pointe. Nous avons vu que nous pouvions mettre des trains à la journée qui étaient remplis. Que se passe-t-il dans les gares ? Nous avons effectivement une progression des voyageurs dans les

gares. Dans la gare de Toulon, nous voyons que nous avons une progression entre la situation d'aujourd'hui et la situation en phase 1. Ce sont à la fois la demande et l'infrastructure qui le permettent. Nous passons de 1,8 million de voyageurs à environ 3 millions, et nous voyons que toutes les gares de l'Ouest toulonnais bénéficient de cette augmentation de voyageurs qui à la fois correspond à une demande, et est permise par l'infrastructure.

Nous rentrons maintenant un peu dans le dur. Comme nous l'avons dit, nous voulons supprimer ces fameux cisaillements entre les deux lignes. Nous voulons éviter le rattrapage. Nous voulons une fréquence au quart d'heure et, il y a un autre point important également qui justifie aussi grandement le saut-de-mouton – tout à l'heure, quelqu'un me parlait d'un arrêt possible ici ou là –, c'est que le fait de dissocier les deux sens en faisant un pont permet en fait de résister à des changements d'horaires et à des modifications d'horaires parisiens parce qu'il y a tout de même des TGV qui vont jusqu'à Toulon et qui vont jusqu'à Nice. Le fait de créer ces infrastructures permet que les horaires fonctionnent toujours, même s'il y a des services qui changent et des attaches horaires nationales qui changent. C'est aussi très important. Cela préserve donc l'avenir.

Nous avons là la situation fonctionnelle aujourd'hui. Vous avez deux voies. Ici, évidemment, on traverse. Là, nous créons donc une voie supplémentaire pour les trains qui viennent de Hyères, et ceux qui sont sur la voie 1 passent par-dessus – ou par-dessous, nous allons y revenir – la ligne Marseille-Vintimille.

Comment faisons-nous cela ? C'est de la dénivellation. Vous allez peut-être être un peu surpris parce que nous avons commencé les études de recalages l'année dernière, mais nous avons eu la DM assez tard en mars dernier, et nous avons un peu peaufiné des variantes jusqu'au bout.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Une DM est une décision ministérielle.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Une variante est apparue un peu tard. Elle est liée à quelques détails dans les études qui n'avaient pas forcément été abordés en début de concertation.

Les variantes historiques sont les variantes saut-de-mouton avec deux variantes principales. Le but est de doubler le début de la ligne de Hyères avec la voie qui va vers Hyères qui passe par-dessus la ligne Marseille-Vintimille. Soit nous ne faisons que cela, c'est-à-dire que nous faisons passer la voie qui va vers Hyères par-dessus, soit nous dévions également l'autre voie, c'est-à-dire que nous libérons la plateforme actuelle et que nous la collons à l'autre voie. Il s'agit de la variante saut-de-mouton avec dévoiement. Vous avez ici soit la variante saut-de-mouton (et nous ne faisons que cela), soit la voie qui est là : au lieu de la débrancher à cet endroit, nous allons la débrancher là pour la coller à l'autre. Ce sont deux variantes

identiques. Dans les deux cas, il y a un ouvrage qui passe par-dessus, mais quand nous dévoyons les deux, nous collons les deux voies et nous avons une plateforme à deux voies au lieu d'avoir deux voies séparées.

Une troisième variante est donc apparue un peu tardivement, mais il nous a tout de même semblé important de la mettre « sur le tapis » parce que vous allez voir qu'elle a beaucoup moins d'impacts. Nous avons quelques doutes sur le tracé, sur les profils en long et, finalement, elle marche, ce qui n'était pas forcément évident au départ. Il s'agirait donc de passer par-dessous. Dans ces cas-là, nous conservons évidemment la voie existante, mais la voie qui va vers Hyères, elle, passerait sous la ligne Marseille-Vintimille. C'est ce que nous appelons, dans notre jargon, un terrier.

Alain Préa va vous présenter des plans qui montrent le détail de ce que nous ferons comme travaux et, finalement, les emprises ferroviaires et les emprises nécessaires.

Alain PREA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Bonjour. Je suis Alain Préa. Je suis donc le responsable territorial Var et Bouches-du-Rhône. Concernant l'ensemble de ces variantes, tout d'abord, je vais vous donner une légende explicative sur les différentes couleurs. En jaune, nous avons représenté ce qui appartient au domaine ferroviaire, c'est-à-dire à la SNCF. En orange, nous avons représenté les acquisitions complémentaires définitives qui seraient nécessaires pour faire le projet. En bleu, nous voyons les quais. En noir, nous avons la ligne et les voies existantes et en pointillés bleus, nous avons les voies nouvelles.

Le projet prévoit une chose qui est à peu près commune à l'ensemble des variantes : c'est le réaménagement de la gare de La Pauline que nous passons à 4 voies à quai contre 2 voies actuellement. L'aménagement peut se faire entre les deux ouvrages routiers importants : la route de Hyères et l'autoroute qui va également vers Hyères. Nous voyons ici les 4 voies et, ici, les 2 voies existantes.

Là, nous avons la variante saut-de-mouton sans dévoiement et ensuite, nous voyons ici la voie qui passe sous l'autoroute. Sans détruire l'ouvrage, nous arrivons à passer une voie supplémentaire et après, nous commençons à monter pour franchir les voies existantes.

Nous voyons ici la voie nouvelle qui monte et après, on passe au-dessus la ligne Marseille-Vintimille existante par un saut-de-mouton, et nous voyons également ici en jaune la ligne existante La Pauline-Hyères qui, elle, reste inchangée. Là, nous sommes dans le secteur du bois des Tourraches que nous voyons ici et, pour vous situer, nous avons ici Pétrogarde.

La troisième planche concerne le secteur de La Crau. À l'extrémité de la planche, nous retrouvons l'ouvrage saut-de-mouton. Nous avons une courbe pour ensuite nous brancher sur la ligne existante, ici, au niveau du ruisseau. Là, nous avons un bassin de rétention et un accès au rétablissement routier. Vous avez toujours la même légende avec, en jaune, nos emprises, et en orange les acquisitions supplémentaires nécessaires. Là, c'est donc la solution saut-de-mouton sans dévoiement.

Sur les planches suivantes, nous avons la solution saut-de-mouton avec dévoiement. Nous retrouvons le secteur de la gare, mais je passe rapidement parce que, globalement, cela ne change pas en termes d'infrastructure ou en termes de position des quais. La différence commence à ce niveau-là où nous déposons la ligne existante qui est ici, nous la prolongeons le long de la voie ferrée Marseille-Vintimille pour venir la rapprocher de la voie nouvelle qui franchit les voies existantes ici. Nous nous retrouvons donc à ce niveau-là avec une plateforme un peu plus large et à deux voies. En revanche, la plateforme existante ici et dont nous voyons qu'elle nous appartenait dans le domaine ferroviaire, serait entièrement déposée.

Nous retrouvons ici les deux lignes qui se rejoignent et, après, nous venons nous raccorder globalement au même endroit. Vous avez toujours le bassin de rétention, et la ligne existante est déposée à partir de là. Toute cette voie-là est déposée. Là, nous retrouvons bien sûr la voie unique La Pauline-Hyères qui, elle, reste.

Nous avons ensuite quelques vues 3D qui représentent ce que pourrait être la solution saut-de-mouton avec dévoiement. Nous regardons là vers le nord. Pour vous situer, là, nous allons vers Les Arcs, nous avons la ligne Marseille-Vintimille, nous avons la ligne existante La Pauline-Hyères avec le pont qui franchit le chemin des Tourraches, et nous retrouvons ici la voie qui monte, la voie existante déviée et les deux voies qui se rejoignent avec l'ouvrage qui franchit les voies ferrées Marseille-Vintimille. Là, nous voyons le remblai, et nous devinons ici l'ouvrage de rétablissement des accès agricoles.

La diapositive suivante est une vue de l'autre côté, en regardant plutôt vers Toulon. Nous retrouvons la branche des deux lignes nouvelles qui viennent se raccorder sur l'existante ici, le bassin de rétention, et cette partie de la ligne existante qui est déposée. L'ouvrage de franchissement se trouve ici.

De la même façon, vous avez là une vue où nous voyons plutôt en allant vers la gare de La Pauline (la ligne La Pauline-Hyères) et le départ de la voie nouvelle avec la courbe ici pour venir franchir la ligne Marseille-Vintimille et là, nous avons un zoom sur ce que peut être un ouvrage en saut-de-mouton. Nous voyons bien la voie ferrée qui passe au-dessus, ici, de la ligne Marseille-Vintimille existante. La gare de La Pauline est par là. Là, nous allons vers Les Arcs et, par là, nous allons vers Hyères.

Concernant la variante terrier, comme le disait Jean-Marc Illes, c'est une solution que nous avons étudiée assez récemment. Nous retrouvons la même configuration ici de la gare avec des acquisitions en fonction des variantes supplémentaires pour aménager la gare et les parkings. Je vais faire une remarque qui est valable aussi pour toutes les solutions : comme nous élargissons la plateforme, puisque nous passons de 2 voies à quai à 4 voies à quai, nous venons toucher l'avenue Eugène Augias que nous sommes obligés de décaler pour la rétablir, d'où la nécessité d'avoir une petite bande d'acquisitions, ici, le long de la voie ferrée pour le rétablissement de l'avenue Eugène Augias qui se raccorde après sur l'existant sous l'autoroute.

Dans la solution terrier, près du bois des Tourraches, nous commençons à plonger ici, et là, nous avons le terrier. Ensuite, ici, nous remontons, et nous venons nous raccorder sur la ligne existante à ce niveau-là, c'est-à-dire beaucoup plus près que les solutions saut-de-mouton puisque là, nous sortons à peine du bois

des Tourraches. Nous voyons ici l'ouvrage d'art du chemin des Tourraches que nous sommes obligés de refaire et de prolonger pour franchir les deux voies. Et nous maintenons bien sûr cette portion de ligne existante.

Vous avez ici également une perspective de la solution terrier. Nous retrouvons ici l'autoroute, la ligne existante qui est là, qui va vers Hyères, La Pauline qui est à droite et Les Arcs qui sont à gauche, et nous voyons ici la voie nouvelle que nous faisons qui plonge, et le terrier qui commence ici. Là, nous sommes en souterrain. Nous passons sous la ligne existante et, après, nous remontons. Là, nous sommes en talus de déblai puisque nous sommes sous le terrain naturel et qu'à ce niveau-là, nous avons une butte. Puis nous remontons pour nous raccorder sur l'existant à ce niveau-là, et nous retrouvons ici l'ouvrage d'art du chemin des Tourraches de franchissement des voies ferrées.

Vous avez une dernière perspective pour montrer la vue en allant vers La Pauline. Nous voyons que nous commençons à nous débrancher à partir de là. Vous avez la ligne existante ici, et là, nous commençons à plonger. Nous venons donc, quelque part, creuser un peu dans le talus existant. Nous passons sous la voie ferrée, et nous retournons après sur la gare de La Pauline.

S'agissant des enjeux agricoles, j'ai représenté là l'ensemble des surfaces agricoles. Vous avez ici différents domaines viticoles. Dans les solutions saut-de-mouton avec dévoiement, nous avons un tracé qui permet de passer globalement entre les deux domaines, en tout cas de ne pas couper vraiment un domaine en deux. Nous arrivons à nous insérer à la limite entre le domaine qui est au nord et le domaine au sud. Après, nous avons la zone de raccordement.

S'agissant de l'enjeu de rétablissement routier, je vous ai montré l'ouvrage d'art ici. Nous avons un rétablissement d'accès aux parcelles agricoles qui passe sous le remblai de la voie ferrée. Pour le chemin des Tourraches, nous avons globalement deux options qui peuvent être retravaillées. Dans la solution sans dévoiement, nous faisons longer le chemin des Tourraches la voie ferrée qui est dévoyée ici, et nous créons un ouvrage pour retrouver l'existant. Pour information, dans cette solution sans dévoiement, nous faisons cela notamment parce que la voie ferrée ici n'est pas déposée.

Dans la solution avec dévoiement, cette portion de voie ferrée étant déposée, nous rétablissons le chemin des Tourraches en passant sous l'ouvrage existant par la route qui passe sous la voie ferrée existante. Après, nous repartons ici, nous traversons ici, mais il n'y a pas de problème parce qu'il n'y a plus de voie ferrée, et nous rejoignons le chemin existant à ce niveau-là. Cela reste une proposition de rétablissement routier du chemin des Tourraches.

Dans la solution saut-de-mouton, vous avez là un accès chantier qui est une question sortie lors de la concertation. Un des accès possibles pour accéder notamment au chantier de construction de l'ouvrage en saut-de-mouton serait de longer la voie ferrée ici, de prendre le chemin des Tourraches, et de créer une piste

d'accès dans le bois pour ensuite se retrouver contre la plateforme. Cela éviterait en fait aux engins de chantier, notamment aux camions, de prendre le chemin des Tourraches en venant de La Crau.

Pour la solution terrier, toujours pour le rétablissement du chemin des Tourraches, nous viendrions refaire et prolonger l'ouvrage existant pour ensuite nous rebrancher avec un petit bout de voirie nouvelle sur le chemin des Tourraches qui part vers La Crau.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Côté gare, nous avons mis à 4 voies à quai la gare de La Pauline avec – comme cela a été dit – un décalage des quais vers le nord. Nous avons donc deux voies nouvelles pour des TER en usité multiple (220 mètres), et nous allons avoir plusieurs variantes de reconstruction de bâtiment « voyageurs », c'est-à-dire que le bâtiment « voyageurs » ne peut pas être laissé à l'endroit où il est. Nous allons voir qu'il y a deux possibilités d'implantation du site – suivant les scénarios – qui seront à voir avec la commune et la Métropole en fonction des libérations d'emprises qui pourront se faire.

L'idée est d'avoir une gare biface avec une ouverture à l'est et à l'ouest, des deux côtés de la voie ferrée, pour faciliter l'accès. C'est quelque chose de beaucoup plus attractif. Il y aura bien sûr des espaces intermodaux c'est-à-dire à la fois des parkings voitures et des dépose-minutes qui seront aménagés de part et d'autre des voies et – il s'agit d'un retour de la concertation –, des places de parking pour les véhicules particuliers, mais, par rapport à la précédente concertation, nous avons limité le nombre de places autour de 200. C'est la proposition que nous faisons en accord – je crois – avec le Maire, pour effectivement favoriser plutôt les transports en commun et limiter l'aspirateur à voitures qu'il pourrait y avoir si nous faisons des parkings un peu trop grands comme nous les avons prévus initialement. Il y aura donc plutôt des parkings transports en commun, et une limitation autour de 200 places des parkings pour les véhicules particuliers.

Il y a donc deux scénarios possibles d'aménagement, les deux scénarios étant ouverts. Nous allons les voir. Le premier dépend un peu des libérations. Un scénario serait sur le site dit « Fabemi ». Le besoin ferroviaire s'appliquerait à tout le site. Dans ces cas-là, nous implanterions la gare en face des futurs quais, plutôt côté sud, et, comme la gare serait biface, nous aurions ici l'implantation des parkings qui seraient accessibles des deux côtés.

La deuxième solution serait de positionner plutôt la gare au niveau de l'avenue de Draguignan. Cela dépend un peu de l'évolution de ce site qui n'est pas totalement définie aujourd'hui. Nous aurions donc toujours une gare biface, mais avec un décalage de la gare côté nord. C'est une autre implantation possible.

Voilà donc ce que cela pourrait donner. Là, nous n'avons pas précisé le bâtiment « voyageurs », mais nous voyons là la zone de Fabemi. Là, nous sommes côté Marseille et là, nous sommes côté Nice. Vous avez là la gare actuelle, ici, les 4 voies à quai. Il y aurait donc la suite derrière, avec des passerelles qui permettraient d'aller de part et d'autre du quai assez facilement.

Nous avons ensuite une vue un peu plus proche avec, bien sûr, des passerelles qui enjamberaient les 4 voies avec des accès ici et là. Il y aurait soit des parkings, soit la gare à cet endroit-là. C'est quelque chose qui doit encore être affiné avec la Métropole et avec le Maire pour voir quels sont les possibilités et les sites qui se libéreront à cette échéance-là.

Au niveau des coûts, nous partons de La Pauline. Par conséquent, la solution à 118 millions d'euros est la solution la plus chère. Ce doit être la bifurcation dénivelée sans dévoiement de la ligne existante.

Nous allons peut-être revenir sur ce que nous avons dit tout à l'heure si vous avez des questions là-dessus : nous avons une petite incertitude sur l'étude de danger pour Pétrogarde. Nous avons donc mis les provisions pour risque au cas où l'étude de danger prévoie quelque chose en termes de protection là-dessus puisque la ligne Marseille-Vintimille est déjà dans la zone. D'ailleurs, la solution saut-de-mouton y serait aussi.

L'ensemble des aménagements du Var représente 184 millions d'euros avec, bien sûr, les deux terminus qui compléteraient. Pour 184 millions d'euros, nous doublons le trafic TER et nous améliorons grandement la régularité dans la zone toulonnaise et même au-delà, vers Nice et Vintimille.

Voilà. La parole est au public !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour ces éléments de présentation. Je pense que nous avons à peu près respecté les éléments de timing.

Je vais vous donner quelques consignes : certains téléphones ont sonné. Si vous pouviez les mettre en mode vibreur, cela pourrait être bien.

Nous allons vous passer la parole et le micro. Il y aura peut-être des points de vue différents ou divergents entre vous ou par rapport aux propositions qui sont formulées par le maître d'ouvrage. Nous attendons donc de vous que vous puissiez bien sûr écouter respectueusement ce que les autres participants ont à dire. Nous sommes là pour écouter. Tout ce que vous avez à dire nous intéresse. Essayez donc de le faire également les uns vis-à-vis des autres.

Les échanges sont enregistrés. Nous allons donc vous passer un micro, et nous vous demanderons de vous présenter parce que vous l'aurez ensuite à disposition sur le site internet, mais également sous forme de compte rendu. Nous mettrons *in extenso* les verbatim des réunions. S'il vous plaît, attendez donc d'avoir le micro pour parler, présentez-vous, posez vos questions ou formulez votre intervention.

Nous prendrons quelques photos pour le bilan de la concertation. Par conséquent, si vous ne voulez pas être dans le champ des photos, dites-le-nous.

Sollicitez donc la prise de parole, comme Madame le fait maintenant et, par respect pour les autres participants, essayez de le faire de manière assez concise de façon à ce que chacun puisse exprimer le point de vue qui est le sien.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, vous avez levé la main. Nous allons donc vous passer un micro. Présentez-vous, et formulez votre question ou votre intervention.

Madame Nadyne CHEVRET, Présidente de l'association « Stop nuisances Cuers »

Bonsoir à tous. Je suis Madame Chevret de l'association « Stop nuisances Cuers ». J'aurais deux questions, s'il vous plaît. En 2016, on nous avait parlé, lors de ce projet de La Pauline, d'un doublement de la voie La Crau-Hyères. Est-ce toujours d'actualité ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Non. La réponse est « non ». Ce n'est pas d'actualité. Le nombre de TER restera à 2 entre La Pauline et Hyères (entre Toulon et Hyères). Il y aura donc un TER toutes les demi-heures, ce qui ne change pas. Le doublement de la ligne aurait été lié à des augmentations de service. Or il n'y a pas d'augmentation de service prévu dans le projet vers Hyères. Il n'y a donc pas de doublement de la ligne vers Hyères.

Madame Nadyne CHEVRET, Présidente de l'association « Stop nuisances Cuers »

D'accord. Cela est regrettable parce que le bouchon, côté est, arrive justement de Hyères, de la circulation de Hyères. C'est pour cela que je voudrais – si cela est possible – que vous refassiez passer, s'il vous plaît, le « Bénéfice des phases 1 et 2 », car il n'y en a pas pour Hyères.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Si, il y en a. Cela dépend du sujet. Nous pouvons effectivement remettre la diapositive.

Madame Nadyne CHEVRET, Présidente de l'association « Stop nuisances Cuers »

Je n'ai pas trop compris. Je voudrais revoir « Bénéfices des phases 1 et 2 », s'il vous plaît.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous pouvons la remettre. En fait, il y a deux types d'intérêts. Il y a vraiment un intérêt de régularité lié au saut-de-mouton, c'est-à-dire qu'actuellement, dès que vous avez un problème de régularité. Vous avez un sujet de régularité et un sujet de capacité.

Madame Nadyne CHEVRET, Présidente de l'association « Stop nuisances Cuers »

Ce qui m'interpellait – excusez-moi – c'est : « 2 vers Hyères aujourd'hui ». Nous restons donc à l'identique.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui. Au niveau capacité, c'est pareil, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de fréquence supplémentaire sur Hyères. Nous allons mettre le schéma sur le fonctionnement de la ligne. Il s'agit d'une diapositive « joker » qui montre la circulation des trains pour montrer ce qui se passe en cas de problème d'un train de Hyères.

Madame Nadyne CHEVRET, Présidente de l'association « Stop nuisances Cuers »

D'accord. Je comprends.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est celle-là. Actuellement, ce qu'il se passe, c'est que dès que vous avez un retard d'un train qui vient de Nice, vous avez évidemment un blocage ici. Comme nous avons une voie unique – justement la voie n'est pas doublée – celui-là se retrouve bloqué, celui qui est derrière arrive évidemment en retard, celui-là ne peut pas dégager et, comme nous avons une voie unique, nous avons un phénomène d'écho, c'est-à-dire que, toute la journée, vous avez le retard qui se propage et qui se re répercute sur la ligne Marseille-Vintimille. Effectivement, vous avez raison de dire qu'il n'y a pas d'augmentation de fréquence pour Hyères. En revanche, il y aura une amélioration de la régularité de Marseille-Vintimille, mais aussi des trains de Hyères parce qu'en faisant le saut-de-mouton, nous permettrons de déconnecter ces deux sujets. Il y aura donc un « gain de régularité » pour les gens qui viennent de Hyères, mais pas un gain de capacité.

Madame Nadyne CHEVRET, Présidente de l'association « Stop nuisances Cuers »

Je vous remercie. Maintenant, mon dernier point concerne la mission de financement. Lors de cette dernière, le coût sera-t-il actualisé et non pas calculé selon les conditions économiques de 2015 comme c'est le cas dans le dépliant ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui. Quand on est en phase – là, le conditionnel s'impose – amont (avant les projets), on compare des variantes, et on compare des variantes dans le temps. Le projet date d'un certain temps et, pour pouvoir comparer des variantes pareilles, nous prenons des conditions économiques au même moment. En revanche, quand nous ferons ensuite un échelonnement financier, un échancier, vous avez vu tout à l'heure lorsque j'ai montré la mission de financement que les coûts seraient mis en courant et seraient réactualisés, mais il est impossible aujourd'hui de dire quand puisque cela dépend du moment où se fera la phase 2, etc. Les coûts courants dépendront du moment auquel le projet se fera.

Madame Nadyne CHEVRET, Présidente de l'association « Stop nuisances Cuers »

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une question de Monsieur, au fond.

Michel BILLOTTE, association « Toulon @ Venir »

Bonjour. Je suis Michel BILLOTTE, et j'appartiens à l'association « Toulon @ Venir », association citoyenne de l'aire toulonnaise. Je voulais vous poser une question concernant la gare de La Pauline. Vous nous avez exposé le besoin de faire 2 fois 2 voies sur la gare de La Pauline pour des raisons de fonctionnement du réseau ferroviaire. Je voudrais savoir ce que vous attendez de la gare de La Pauline en termes de fonctionnement sur le système urbain. Quels sont les voyageurs qui vont venir là ?

J'ai été frappé par le fait que, dans le diagramme où vous nous montriez l'évolution des passagers dans les différentes gares, la gare de La Pauline bénéficiait d'un très grand accroissement de ce trafic et qu'en revanche, la halte de Sainte-Musse se trouvait réduite à la portion congrue. Je connais vos modèles de trafic, et je considère que ceci est dû au fait que vous n'avez pas du tout tenu compte du caractère intermodal de Sainte-Musse et que vous l'avez peut-être exagéré sur la gare de La Pauline.

Nous avons eu l'occasion de poser cette question à plusieurs reprises à vos collègues de la SNCF, et je considère que la gare de Sainte-Musse mérite un traitement de type multimodal qui n'est jamais envisagé. Vous n'en parlez pas du tout dans ce programme et je suppose que c'est le fonctionnement de l'administration de la SNCF dans laquelle on traite des projets de façon complètement séparée sans les mettre en relation. En tout cas, j'avais un doute sur ces résultats.

Puisque j'en suis là, je voulais vous demander autre chose : à l'issue de la concertation qui avait eu lieu autour de la halte de Sainte-Musse, une décision du Préfet avait été prise concernant la mise en place d'un comité de pilotage (COFIL) qui devait associer à SNCF Réseau le maître d'ouvrage de l'élargissement de l'A57 – en l'occurrence ESCOTA – et la Métropole pour ce qui concernait le passage du TCSP (Transport Collectif en Site Propre) ou du tramway. Je voudrais savoir ce qu'il en est de ce comité de pilotage.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

S'agissant des modèles socio-économiques, nous en faisons effectivement, et ils donnent ces résultats-là. La halte de Sainte-Musse est un projet CPER (Contrat Plan État/Région) qui est en cours et qui est en train de se dérouler. Il y a eu une concertation récemment. C'est le collègue qui s'en occupe. Nous sommes totalement coordonnés avec cela.

Dans les études d'exploitation qui conduisent à la navette toulonnaise, nous avons prévu l'arrêt à Sainte-Musse, c'est-à-dire que les trains s'arrêtent à Sainte-Musse et qu'à l'échéance 2027, ils seront là. Nous verrons bien le trafic qu'il y aura. Les modèles – j'entends ce que vous dites – peuvent effectivement évoluer, mais de toute façon, notre modèle de navette toulonnaise prévoit l'arrêt à Sainte-Musse. Nous prévoyons donc bien que ce projet se fasse. Il ne se fait pas dans le cadre d'un Grand Projet, mais il se fait dans le cadre du contrat-plan.

S'agissant de votre question précise sur le comité de pilotage, je ne peux pas vous répondre. Nous allons la noter et nous vous répondrons sur internet, peut-être. Nous mettrons la question sur internet et nous ferons une réponse. Je ne sais pas si c'est possible. Nous notons donc la question sur le devenir du comité de pilotage de Sainte-Musse. C'était la deuxième question. Quelle était la troisième ?

Michel BILLOTTE, association Toulon @ Venir

Il n'y en avait pas. Simplement, je m'interroge pour savoir comment, compte tenu de sa position dans une zone qui est essentiellement une zone d'activité, la gare de La Pauline pourra fonctionner d'une manière particulière. Je m'étonne de l'abondance du trafic que vous envisagez sur cette gare.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Les modèles confirment effectivement qu'elle est très bien située à l'entrée de la zone toulonnaise. Il est clair que nous avons encore un travail à faire pour l'accessibilité de la gare en termes de circulation routière. Nous l'avons dit. Nous voyons que nous avons tout de même un petit sujet sur les congestions. Nous avons peut-être aussi un sujet d'équilibre avec les zones qui sont plus à l'est, et celles qui sont du côté de Solliès-Pont, etc. Il y a encore des choses à caler à ce niveau-là. Là où vous avez raison, c'est que nous sommes rentrés par le modèle technique pour permettre cette navette TER, cette fréquence et cette régularité, mais il faut absolument que nous traitions également – et là, c'est forcément avec la Métropole et les communes – l'accessibilité routière, la congestion et la répartition des flux avec les gares qui sont plus vers l'ouest (vers Solliès-Pont). Il peut peut-être y avoir un équilibre à faire, en fonction des aménagements qui seront faits dans les gares, de répartition entre La Pauline.

Ces modèles socio-économiques ne sont pas une boule de cristal. Ce n'est peut-être pas cela qui se passera, mais ils permettent de valider le fait que le projet est intéressant. Après, la répartition entre les gares – vous avez raison – peut changer, mais ce n'est pas parce que nous écrivons que nous pouvons faire cela, qu'il faut que vous pensiez que c'est cela qui fera abandonner tel ou tel projet. En effet, peut-être même que si nous ne faisons pas l'arrêt, cela marcherait moins bien.

Tout cela est prévu, tout cela est coordonné. Les modèles de trafic sont ce qu'ils sont. Ce sont des hypothèses, mais je prends note de vos remarques et c'est le collègue qui répondra directement à votre question sur le comité de pilotage de Sainte-Musse.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Un complément de réponse de Monsieur Chenevard.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, Monsieur Chenevard va peut-être compléter.

Yannick Chenevard, adjoint au Maire de Toulon et vice-président de Toulon-Provence-Méditerranée

Merci d'avoir évoqué ce sujet, car il est vraiment fondamental. Vous avez évoqué deux points, le premier concerne la halte de Sainte-Musse et le deuxième concerne le paramétrage de La Pauline.

S'agissant du premier point, l'interconnexion est évidemment fondamentale, c'est la clé du succès. Sur l'A57, vous savez que nous donnons la priorité aux transports en commun avec une voie qui leur est réservée. Cette voie réservée aux transports en commun va avoir une halte sur l'autoroute, en connexion avec la gare de Sainte-Musse.

Le deuxième élément – ce que vous avez d'ailleurs rappelé – est qu'il faut absolument faire en sorte que le secteur de La Pauline soit un secteur où il n'y a pas de congestion. Pour éviter cette congestion, d'abord il ne faut pas que ce soit la gare qui récupère tout ce qui arrive de la vallée du Gapeau ou d'ailleurs. C'est la raison pour laquelle, si nous n'arrêtons pas le trafic avant, nous n'y arriverons pas. Et pour arrêter le trafic avant – c'est tout ce qui a été rappelé –, l'idée est d'avoir tout ce qui descend sur la vallée du Gapeau et qui veut prendre le train, qui le prend à partir de Solliès-Pont ou de Cuers – c'est en tout cas ce sur quoi vous travaillez – pour qu'à un moment donné, la voiture reste pour le moment, puisque nous ne connaissons pas les périmètres, bien en amont de la métropole. Ensuite, les gens rentrent dans la métropole, mais en utilisant le RER métropolitain.

Quelle est l'idée ? C'est qu'à l'intérieur de la métropole, les 7 gares actuelles plus la huitième dont nous venons de parler, et probablement une neuvième qui est à l'étude puisqu'elle est dans le contrat de plan État/Région, soient des gares où on arrive en train, on descend, on rentre sur le réseau de transports métropolitains ou on descend avec son vélo, on récupère une piste cyclable, ou on est à pieds et, à ce moment-là, on chemine. C'est tout l'intérêt de ces opérations.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Olivier LESAGE, Président de l'association « Stop TGV Coudon »

Bonjour. Je suis Olivier Lesage de l'association « Stop TGV Coudon ». Je vais devoir vous répéter inlassablement, Monsieur Illes, ce que nous vous proposons depuis un certain nombre d'années. Je suis d'abord assez inquiet au sujet des nuisances pour La Pauline puisque vous présentez quelque chose en aérien. Il serait tout de même intéressant pour les gens de La Pauline de savoir les hauteurs. Nous savons que plus on est haut plus le son monte. Vous avez une belle photo d'illustration, mais je crois qu'il faudra vraiment rentrer dans le détail. Comme vous le savez, c'est assez cher si nous voulons faire le terrier. Je suis plutôt très favorable à une solution souterraine ou au sol plutôt qu'en hauteur.

Nous rebondissons sur les finances, et je suis obligé de vous rappeler ce soir que, pour ce fameux RER toulonnais – tout au moins ce que vous, vous appelez un RER toulonnais –, d'après votre dossier, vous avez

184 ou 185 millions d'euros, puisque j'ai vu les deux chiffres. Je rappelle tout de même ici que ce sont 589 millions d'euros pour les Alpes-Maritimes, et 2,3 milliards d'euros pour les Bouches-du-Rhône. Nous voyons donc bien que le Var est vraiment le parent pauvre, et je ne veux pas que le fait que ce soit le parent pauvre amène plus de nuisance aux populations en raison de cela.

Je me suis aussi appuyé sur le rapport de la Chambre régionale des comptes de mai 2019. Je l'ai amené là. Il dénonce effectivement pas mal de choses. Je suis inquiet. Je ne vois rien pour Toulon-centre. Certes, ce n'est pas le sujet de ce soir puisque nous parlons de Toulon-est. Mais enfin, comprenons bien que si nous mettons des nuisances à Toulon-est en justifiant d'un vrai RER, il faut qu'il y ait un vrai RER. La demande est donc vraiment de dire : « *Vous allez impacter des territoires, il ne faut pas le faire pour rien* ». Je suis un peu gêné parce qu'en fait, à la fin de votre présentation, vous avez dit vous-même : « *La Pauline, c'est assez gros, c'est impactant* », mais vous avez parlé d'horaires pour les Parisiens. Tout cela me laisse à penser que ce n'est pas du RER, tout cela, mais que c'est pour ce que nous dénonçons depuis toujours, c'est-à-dire la Nouvelle Ligne PCA. Sous couvert de ce projet de Nouvelle Ligne PCA, vous nous donnez un peu de RER, mais ce n'est pas assez.

Je veux vous le dire ce soir : ce n'est pas assez. Il y a des élus toulonnais qui crient victoire pour le RER. La dernière fois, en réunion, vous nous avez dit que la mise en service était de l'ordre de 2030. C'est trop tard ! Ce n'est pas assez. S'agissant de l'argent, 180 millions d'euros, ce n'est pas assez pour éviter les nuisances aux populations. Pour Toulon-centre, nous ne voyons rien du tout : ce n'est pas assez !

Et nous venons d'aborder le point qui est fondamental et qui est dénoncé par la Chambre régionale des comptes, c'est l'intermodalité. Tout de même, Monsieur Illes, la zone est hyper saturée. C'est la plus grande ZI d'Europe, et vous allez mettre une gare immense dans cette ZI-là, et vous nous parlez d'y arriver à pied ou à vélo ! Je n'ai jamais vu une piste cyclable dans la ZI. Il est complètement aberrant de mettre une gare à cet endroit-là s'il n'y a pas un tramway. Peut-être ai-je mal compris et y a-t-il un tramway à Toulon qui va se faire dans pas longtemps.

Solennellement, je vous demande donc de réinvestir plus d'argent et peut-être – pourquoi pas ? – d'aider le tramway à Toulon, de faire un « tram-train » qui irait jusqu'à l'aéroport.

Mon dernier point – après je ne vous embête plus, mais je vous taquine dans le bon sens, pour le bien-être de nos citoyens et pour nos finances –, c'est qu'en 2001, SNCF Réseau a sorti un rapport qui s'intitulait : « *Vers un réseau de desserte ferroviaire de type RER pour l'aire toulonnaise* ». C'était en 2001. J'aurais donc pensé que ce que nous faisons en 2020 était tout de même mieux que ce que nous faisons en 2001 ! Eh bien, en 2001, il y avait un terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer, c'est-à-dire beaucoup plus loin que ce que nous prévoyons actuellement. Cela aurait été un vrai réseau. Il y avait la création d'une troisième voie partout où c'était réalisable. Il y avait la réouverture de Carnoules-Gardanne. Il y avait la réouverture de la gare de la

Farlède, et j'aimerais bien avoir votre avis sur la gare de la Farlède puisque vous venez de dire qu'il fallait des gares tampons. Est-ce que, dans le projet, vous rouvrez la gare de la Farlède ? Oui ou non, s'il vous plaît ?

Il y avait un tram-train entre Hyères, l'aéroport et Les Salins. Pour nous, il est tout de même assez fondamental de relier l'aéroport. Je ne le vois pas dans ce projet et cela rejoint un peu l'intervention de Madame Chevret qui vous disait : « *Vous avez amené une immense gare et deux voies et, ainsi, impacté les populations, et derrière, vous retrouvez la petite voie qui va jusqu'à Hyères sans rien faire dessus* ». Voilà. Je vous remercie donc de réinvestir plus d'argent dans le Var. Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il y a beaucoup de questions. Concernant la question technique de la hauteur, elle sera de 6 mètres au-dessus de la caténaire, plus 6 mètres de caténaire, la voie sera donc à 6 ou 7 mètres à peu près au-dessus du terrain naturel. Après, il y a la caténaire qui est à 5 ou 6 mètres au-dessus.

Tu compléteras, Stéphane, si j'oublie des sujets, mais vous avez parlé de « vrai » RER. Dans la zone métropolitaine, avoir un train toutes les 10 minutes côté ouest et un train tous les quarts d'heure côté est, c'est quand même être dans une logique qui se rapproche de celle d'un service express métropolitain pour une ville comme Toulon. Cela correspond aux objectifs que la Région, avec la Métropole, avaient fixés.

Olivier LESAGE, Président de l'association « Stop TGV Coudon »

Jusqu'à Bandol, ou pas ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous y reviendrons le 7 octobre prochain lorsque nous parlerons de la gare de l'Ouest toulonnais, mais cette logique de RER est tout de même existante. Je considère qu'un train toutes les 10 minutes sur la Côte d'Azur qui est si densément peuplée entre Cannes et Menton, c'est une logique RER. C'est le cas à l'ouest de Toulon, et c'est un quart d'heure de l'autre côté, et nous avons des trains diamétraux, c'est-à-dire que la logique RER, c'est aussi, si possible, que les trains permettent d'éviter les correspondances dans la gare centre. C'est le cas, c'est-à-dire que nous avons vraiment des trains qui traversent. Je considère donc bien que nous sommes dans une logique RER. C'est le terme parisien, et nous disons plutôt « service express métropolitain ». Mais il n'y a pas que cela.

Vous comparez les « euros », mais l'ERTMS a permis cette navette ce qui n'était pas forcément possible à ce petit prix-là. Il est vrai que le coût n'est pas très cher – je suis d'accord –, et merci de reconnaître que SNCF Réseau fait des efforts dans les coûts ferroviaires qui nous sont souvent reprochés. C'est aussi grâce à l'ERTMS que nous avons permis de diminuer les coûts puisque nous sommes passés d'environ 300 millions d'euros avec une gare beaucoup plus grande qui impactait les ouvrages d'art avec des profils en long beaucoup plus grands, à une gare de La Pauline avec un saut-de-mouton à 110 millions d'euros. L'origine terminus, aussi bien à Carnoules que de l'autre côté, ne sera possible à ce prix-là que grâce également à

l'ERTMS. Il y a donc vraiment un accompagnement technologique qui permet aussi de faire baisser les coûts. Ce qui compte, c'est le service. Ce n'est pas l'investissement.

En ce qui concerne les investissements sur Marseille, la gare souterraine de Marseille bénéficiera à Toulon et au Var puisque cela fera gagner 15 minutes pour les trains qui traversent Marseille. Cet investissement-là bénéficiera donc presque plus aux habitants qui sont vers l'est de Marseille qu'aux Marseillais eux-mêmes. C'est pour l'axe Marseille-Vintimille que nous créons la gare souterraine de Marseille. Il y a donc un intérêt aussi dans ce sens-là.

S'agissant de la mise en service en 2030, non. Techniquement, nous pouvons faire avant. Nous pouvons faire 2027 ou 2028. Il y a un sujet de coordination avec l'ERTMS qu'il faut que nous fassions. Il faut que nous fassions cela en même temps. Il faut que l'ERTMS arrive là, entre 2026 et 2028. Voilà les ordres de grandeur de ce qui est faisable pour la mise en service.

S'agissant des sujets de la gare de La Pauline, comme nous l'avons dit, il y a encore effectivement des choses à faire sur l'intermodalité. C'est quelque chose qui doit être approfondi avec la Métropole. Là, nous voyons que nous avons deux variantes. Il y a encore, avant l'enquête publique, ce que nous appelons « l'étape 3 », dans notre jargon, c'est-à-dire le dossier d'enquête à faire. Je compte bien que nous continuions à travailler avec la Métropole sur ces sujets d'intermodalité et d'accessibilité des gares. En effet, il est certain que les éléments socio-économiques de fréquentation que nous vous donnons – et je pense que Monsieur Chenevard sera d'accord – sont totalement liés à la desserte des transports en commun et au travail que nous ferons ensemble pour l'accessibilité. Si nous ne faisons que du ferroviaire, cela ne marche pas. Je crois qu'autour de la table, tout le monde est d'accord là-dessus.

Je persiste à dire qu'au-delà du coût, avoir ce service-là, doubler possiblement le nombre de TER et améliorer la régularité sur l'axe pour, effectivement, ce prix-là, toutes les configurations en France ne s'y prêtent pas. Là, il se trouve que nous avons une configuration qui s'y prête. Alors, pourquoi dépenser plus quand on peut doubler le nombre de TER à ce prix-là ?

Après, il y a des phases que le COI a laissées en perspective. Vous les connaissez. Ce sont les phases 4 et les LGV, mais à ce stade, clairement, nous voulons renforcer la ligne classique, et nous la renforçons. Il y a aussi des renforcements à faire avec l'interurbain en intermodal. Bien entendu, il n'y a pas que du ferroviaire.

Olivier LESAGE, Président de l'association « Stop TGV Coudon »

Et pour l'aéroport ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

S'agissant de l'aéroport d'Hyères, la desserte de Hyères reste à deux TER par heure. Il n'y a donc effectivement pas d'augmentation de fréquence sur ce plan-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je fais un peu dans l'ordre des sollicitations. Madame, puis Madame. D'abord la dame qui est devant, ici. Excusez-moi, car cela fait un moment que vous demandiez la parole. Allez-y. Nous aurons Madame ensuite.

Sabine GOTTI, secrétaire générale et Serge TERNOIR, président de l'AFUZI

Bonsoir. Je représente l'AFUZI. Je suis Sabine Gotti, la secrétaire générale, et je suis accompagnée de Serge TERNOIR, le président. Ma première remarque porte sur la participation au comité. Nous vous avons rencontré, Monsieur Illes, avec Monsieur Garcia qui était, à l'époque, vice-président. Nous avons fait tous les courriers (préfet, préfet de région, etc.), et nous n'avons jamais eu de réponse pour participer, en tant qu'acteurs économiques, au comité. Nous vous sollicitons donc ce soir pour nous faire rentrer dans le projet et dans le comité de travail.

Nous représentons aujourd'hui la zone industrielle qui porte 10 000 salariés qui viennent de tous horizons (est et ouest y compris), les centres commerciaux, l'université, soit un total d'à peu près 15 000 personnes. Aujourd'hui, les photos et les plans que vous montrez ne font pas rêver. Ils ne sont pas du tout visionnaires pour les 30 ou 40 ans à venir. Investir plus de 118 millions d'euros pour que, dans 10 ans, la zone soit à nouveau congestionnée, nous n'en voyons pas l'intérêt. Il est important aujourd'hui de considérer que les zones commerciales et la zone industrielle sont fortement congestionnées en l'absence de transports en commun, en l'absence de cheminements piétonniers.

Aujourd'hui, implanter une gare, nous sommes pour, mais implanter une gare qui est déconnectée de son environnement proche, et qui ne permet effectivement pas de descendre de la gare pour rejoindre à pied la zone industrielle, pour prendre un bus, ou pour aller en vélo, nous n'en voyons pas l'intérêt. Vous parlez d'aspirateur à voitures. Ne rêvons pas. Même si, aujourd'hui, la tendance est de diminuer de 50 % l'usage de la voiture, la population progresse, et je ne vois avec effarement aucune prévision, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, effectivement, ce sera un aspirateur à voitures, d'ici 10 ou 15 ans. En effet, le train attire de plus en plus parce que les étudiants sont de plus en plus pauvres et qu'ils ont de plus en plus besoin d'utiliser les transports en commun. Les salariés le réclament aussi. Les usagers des grands commerces et des centres commerciaux le réclament.

Aujourd'hui, nous ne parlons plus de confort et de sécurité de l'utilisateur qui est un client *lambda*. Nous ne parlons pas non plus du développement économique des sociétés. Aujourd'hui, nous avons des sociétés qui partent parce qu'elles ne peuvent plus se développer sereinement, tranquillement. Il y a donc effectivement un facteur économique et social qui est très important. Sur la zone de La Garde, ce sont 35 % des emplois de la Commune de La Garde. Il y a donc des impacts économiques et sociaux qui sont importants. Nous allons certainement voir arriver l'ouverture de Décathlon, et nous espérons que le site d'Antargaz perde sa spécificité de Seveso 2. TPM (Toulon-Provence-Méditerranée) est bien au courant puisqu'une convention a été signée avec Décathlon. Cela va donc encore effectivement générer du transport.

C'est le bonheur, une gare à La Pauline ! Tout le monde va y aller ! Tout le monde va vouloir l'utiliser, et nous ne pourrions pas les en empêcher. Nous ne pourrions pas leur dire de ne pas venir. Aujourd'hui, entre ce que nous vivons, et ce que j'ai vu, moi, il n'y a pas de différence, c'est-à-dire qu'en 2014, quand je suis arrivée dans la zone, je ne savais pas qu'il y avait une gare. Je ne savais pas qu'il y avait un appel-bus. En fait, vous avez multiplié – et c'est génial –, les arrêts puisque de 12 vous êtes passés à 32 ou à 36. Nous avons vu multiplier les étudiants, nous avons vu multiplier les salariés, nous avons vu multiplier un cheminement qui s'est fait par la force sans aucune sécurité et sans aucune protection. Pourquoi cela s'arrêterait-il demain ? C'est impossible !

À un moment donné, vous parlez de l'emprise de la société Fabemi. Vous avez deux photos : l'emprise de Fabemi totale qui va du rond-point de Castorama jusqu'à l'A570. C'est important parce que cela fait une unité, une uniformité de terrain. Et puis vous avez une deuxième option qui, là, ne touche pas cette partie de terrain qui est une cimenterie. Comment peut-on considérer une activité polluante proche d'une gare ? Savez-vous que, dans la rue Becquerel – qui n'est même pas une rue, mais une impasse – avec des entreprises et un caractère commercial qui ne cesse de se développer puisque nous avons aujourd'hui un nouveau restaurant qui vient de s'implanter et que, demain, nous allons en avoir un deuxième, il n'y a pas de retournement possible ? Il n'y a pas d'accessibilité piétonnière. Nous manquons de passages piétons.

Par conséquent, aujourd'hui, sur les photos que vous nous avez montrées – entre parenthèses, j'ai bien vu qu'il n'y avait pas de simulation de la gare –, nous avons l'impression que vous ne savez pas si vous allez la retourner ou pas. Si vous la retournez, nous ne savons pas comment vous allez la retourner et comment elle va s'ouvrir sur le territoire.

Sincèrement, aujourd'hui, nous nous inquiétons pour les entreprises, pour les commerces et pour le développement économique de territoire, de ce projet de gare qui va effectivement coûter 118 millions d'euros, qui va arriver au-delà de 2030, mais entre-temps, combien d'années cela fera-t-il ? 12 ans ? 15 ans ? Et la population va progresser. Les voitures vont progresser, et le territoire va rester à l'étroit. Nous allons donc rester sur une situation très heureuse pour le réseau SNCF et pour Marseille et Toulon, mais pour le reste du territoire, il va justement se produire ce que les communes ne veulent pas, c'est-à-dire étouffer sous la pollution du transport parce qu'aujourd'hui, nous sommes congestionnés par l'automobile, et que vous devez aussi vous intéresser à décongestionner à partir de la gare de La Farlède dont tout le monde attend qu'elle devienne une halte pour les gens de Cuers et, en amont, de TPM bien sûr. Même si ce n'est pas le territoire de TPM, c'est un futur territoire, et c'est le territoire qui est concerné par la ligne.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Si vous avez autre chose à dire, je vous demanderais de bien vouloir le dire de manière concise.

Sabine GOTTI, secrétaire générale de l'AFUZI

Je parlais de la mise en service. Une mise en service aussi tôt nous fait peur aussi, c'est-à-dire qu'une mise en service à échéance 2027 suppose déjà un gros travail en amont de la part de TPM et des communes pour préparer cette mise en service pour ne pas justement asphyxier encore ce territoire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il y avait une question sur ce que vous appelez le « comité ». Je suppose que ce sont les comités territoriaux (COTER). Je suppose que c'est ce dont vous parlez. Certaines associations ont effectivement demandé la réactivation des comités territoriaux. Le Préfet du Var va définir les participants à ces comités territoriaux. Certaines associations recevront donc une invitation, non pas de la part du maître d'ouvrage, mais de la part du Préfet, et cela devrait se dérouler pendant la deuxième quinzaine d'octobre. Je ne peux donc pas encore vous dire aujourd'hui quelle sera la décision du Préfet, mais cela relève bien du Préfet. C'est une instance qui n'est pas une instance de concertation, mais une instance de gouvernance au niveau du Préfet. Effectivement, vous avez écrit au Préfet, et c'est bien là qu'il fallait écrire. Pour l'instant, je pense qu'il n'y a pas eu de COTER depuis que vous avez écrit. Cela va se décider sous peu. Je pense qu'il va définir l'association avec la Métropole et la Région. Des gens seront réunis durant la deuxième quinzaine d'octobre prochain.

Vous avez ensuite beaucoup de questions qui tournent autour du fait que notre projet est trop technique et qu'il n'y a pas de réflexion sur l'intermodalité, l'accessibilité, etc. Il est vrai que nous avons proposé deux solutions et qu'il y a un travail à faire là-dessus. J'aurais tendance à dire : « *Est-ce que le projet que nous proposons empêche la réflexion sur l'intermodalité et l'accessibilité ?* » Cela ne l'empêche pas, c'est-à-dire qu'il faut absolument que nous créions cette zone technique pour pouvoir effectivement permettre cette réflexion. Je suis d'accord avec vous sur le fait que le travail n'est pas fini. La concertation sert à faire remonter ce que vous dites. Il faut que nous définissions l'endroit de la gare, car le sujet de l'emplacement peut changer la donne en termes d'accessibilité.

Dans ce que nous avons dit, je confirme que nous aurons des parkings pour l'intermodalité, pour les bus, pour les modes doux. Tout cela va être prévu. Nous avons prévu une gare biface alors qu'actuellement, la gare ne s'ouvre que sur un côté. Nous sommes donc bien dans une logique consistant à ouvrir la gare des deux côtés, comme nous disons, à 360°. S'agissant de l'aspect accessibilité, comme je l'ai dit et comme je le répète, il y a un travail à faire avec la Métropole. Nous ne pouvons pas le faire seuls. Nous sommes les maîtres d'ouvrage du ferroviaire. Effectivement, le projet est global. C'est ce qui a été dit tout à l'heure. Il y a un problème de congestion routière dont nous sommes tout à fait conscients. Nous avons encore un an pour travailler cela. Vous nous le rappelez, vous nous dites que c'est insuffisant sur cet aspect-là – c'est vrai –, mais la volonté de créer cette gare ouverte est présente.

Il y a ce problème d'équilibre avec les gares plus à l'ouest qu'il faut aussi que nous gérons. Nous ne voulons pas faire un aspirateur à voitures, mais nous ne prévoyons pas des zones de parking énormes au niveau des particuliers. Nous prévoyons plutôt des zones d'intermodalité. Il y a un travail à faire là-dessus. Je le confirme. Vous avez raison, mais au moment de l'enquête publique, il faudra que nous ayons avancé sur le sujet. C'est ce que je vous dis, et c'est un travail qu'il faut forcément faire avec les élus. Nous ne pouvons pas le faire seuls, et le projet n'est pas uniquement un projet ferroviaire. Je suis d'accord avec votre analyse, mais j'aurais tendance à dire : « *Est-ce que ce que nous faisons là empêche ce que vous dites ?* » J'aurais tendance à dire « *non* ». Ce que nous faisons là est un préalable absolument nécessaire à ce qu'il y ait une gare importante à La Pauline qui soit privilégiée pour les transports en commun et pour les modes doux. Vous êtes d'accord pour dire qu'il faut bien que nous fassions 4 voies à quai, qu'il faut que nous déconnexions les deux sens de circulation. Par conséquent, tout ce que nous faisons là est nécessaire et préalable à une gare intermodale totalement accessible au public.

Vous avez ensuite parlé des arrêts. Je n'ai pas très bien compris la problématique de La Garde entre la zone de la cimenterie et Fabemi. Il faudrait que vous précisiez. Quel est l'endroit que vous préféreriez, vous ? Quel est votre avis ?

Sabine GOTTI, secrétaire générale de l'AFUZI

C'est une uniformité d'activité. C'est soit la première option qui est très bien parce que vous uniformisez le terrain et que vous prenez l'emprise totale pour la gare jusqu'à l'autoroute, soit la deuxième option. Mais la deuxième option pour laquelle vous gardez cette partie de cimenterie n'est pas cohérente avec tout ce que cela draine comme activité puisque déjà, actuellement, il y a énormément de perturbations en termes de poussière et en termes d'aller-retour de camions à grande vitesse, chargé, etc.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Vous faites donc un choix sur l'une des deux variantes.

Sabine GOTTI, secrétaire générale de l'AFUZI

Tout à fait.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

S'agissant des arrêts intermédiaires, je confirme que le projet intègre l'arrêt à Sainte-Musse. Les arrêts supplémentaires sont du ressort de la Région. Là aussi, j'ai tendance à dire que quand nous rajoutons des voies en gare et quand nous créons des ouvrages dénivelés, c'est pour donner de la souplesse aux horaires, et pour permettre de modifier des horaires. Je ne vous dis pas que tel et tels arrêts ne sont pas possibles parce que plus vous mettez d'arrêts, plus vous agrandissez les temps de parcours ce qui génère après des problèmes d'exploitation ou même des problèmes de remplissage pour ceux qui habitent plus loin. Actuellement, le financement de ces haltes est prévu dans les CPER plutôt que dans les Grands Projets. Notre

rôle, dans les Grands Projets, c'est que ce que nous faisons ne soit pas antithétique, c'est-à-dire que nous n'empêchions pas ces sujets-là. Quand nous déconnectons les sens de circulation, nous ouvrons les sujets pour qu'il y ait des horaires différents. Après, la décision d'arrêt et de création de haltes est un travail entre la Métropole, le Département et le Conseil régional qui sont les autorités décisionnaires en matière de transport. C'est entre ces trois entités que cela se décide et nous, notre travail consiste à faire en sorte que les infrastructures que nous créons n'empêchent pas cela. Après, il y a un choix qui est fait, il y a des équilibres de fréquentation et de haltes. Il faut que je voie le Maire de La Farlède qui m'a demandé un rendez-vous. Nous irons le voir également pour qu'il nous donne son point de vue sur cette concertation.

Y avait-il d'autres questions auxquelles je n'aurais pas répondu ? S'agissant de La Farlède, je devrais aller voir le Maire. Nous allons nous rencontrer si possible avant le 7 octobre prochain. C'est ce que nous avons dit tout à l'heure. Nous verrons donc un peu la problématique de La Farlède.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame ?

Muriel FIOL, conseillère régionale

Je vous remercie. Je suis Muriel Fiol, conseillère régionale. Je vais essayer de faire au conditionnel, ce qui ne serait pas mal, n'est-ce pas, Monsieur ? Si ce projet devait de faire, je me rends tout de même compte que, quelque part, vous nous avez « un peu menti » par rapport à l'emprise sur les zones agricoles. Vous nous avez dit que cela n'impactait pas les domaines viticoles (deux domaines viticoles), mais en fait, cela coupe carrément les vignes, cela coupe carrément des parcelles. Vous installez même un bassin de rétention qui annule carrément une parcelle. Vous savez que les zones viticoles sont tout de même assez sensibles, dans le Var. Elles sont peut-être beaucoup plus sensibles dans l'Ouest varois, mais je suis un peu étonnée que personne n'en parle ici. Je trouve quand même qu'un hectare et demi de vigne, ce n'est pas rien !

Avez-vous prévu des mesures compensatoires ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Effectivement, c'est entre 1.5 et 2 hectares suivant la variante de saut-de-mouton, mais si c'est la variante terrier, c'est 0 hectare. Vous avez bien noté qu'il y avait une variante où il y avait 0 hectare. Nous verrons donc le choix qui sera fait en comité de pilotage. Bien sûr que des mesures compensatoires seront prévues ainsi que des appropriations. Tout cela sera prévu. Si nous faisons le *ratio* entre ce que ce projet impacterait en zone agricole par rapport à l'ensemble des zones agricoles qui sont impactées dans le Var à l'année, je pense qu'il serait à moins de 1/1000.

Muriel FIOL, Conseillère régionale

Ne jouez pas ce refrain-là. Non, non !

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est juste un *ratio*, et il y a même une solution qui impacte 0 hectare. Je ne peux pas vous dire mieux. Je propose une solution dans laquelle il y en a 0, et qui fonctionne au niveau ferroviaire. Une des variantes permet d'éviter cela, mais de toute façon, même si la variante saut-de-mouton est choisie – parce que c'est une variante qui tient la route aussi –, la solution avec dévoiement, notamment, permet aussi de récupérer la plateforme pour faire une zone cyclable. Cela peut donc avoir un intérêt plus large que le ferroviaire, mais même dans ces cas-là, nous prévoirions effectivement des mesures compensatoires. Tout cela sera regardé ultérieurement, mais tout cela est bien entendu prévu avec les agriculteurs dans ce cadre-là. Ce sera prévu, mais nous ne pouvons pas faire mieux. Nous arrivons même à créer une infrastructure qui n'impacte ni bâtiment ni zone agricole. Il est tout de même un peu difficile de faire mieux pour 110 millions d'euros !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame ?

Christiane GRANDCHAMP, présidente de l'association de Défense du Plan de La Garde

Bonjour, je suis Christiane Grandchamp, présidente de l'association de Défense du Plan de La Garde. Je voulais intervenir sur plusieurs points : d'abord au sujet du contrat de partenariat État/Région qui ne dispose pas de crédits extraordinaires. Ils n'utilisent pas toujours tout l'argent qui a été prévu puisqu'en 2017 – je crois –, ils n'ont utilisé que 50 % et, en 2018, 60 %. Ma première question est : où est passé le reste de l'argent ? Nous avons une petite idée : nous savons que, pour la ligne nouvelle, de l'argent est pompé sur le CPER pour faire des études, ou pour faire je ne sais trop quoi. Je rappelle que les structures les plus importantes ont été faites sur cet argent-là, par exemple la ligne La Pauline-Hyères, et je m'inquiète au sujet de la somme énorme consacrée au problème du cisaillement de La Pauline.

Je constate tout de même que, chaque fois que nous en parlons, les trois quarts du temps, nous parlons du saut-de-mouton. Vous avez parlé du terrier au dernier moment puisque la dame posait la question des terres agricoles qui sont consommées. Il est évident que le terrier est beaucoup plus intéressant – pour le même prix – qu'un saut-de-mouton. J'aimerais savoir pourquoi vous parlez si souvent du saut-de-mouton. Je pose la question. Derrière ce problème, n'y aurait-il pas quelque chose que l'on nous cache parce que le saut-de-mouton pourrait servir – je ne sais pas – à un accès futur vers la zone industrielle ou que sais-je ?

Deuxièmement, je m'interroge sur le prix. Il s'agit tout de même de 117 millions d'euros alors que nous avons complètement mis de côté la gare de Hyères, par exemple. Nous ne changeons rien à cette gare. Or nous parlons d'un RER toulonnais. Je ne vois donc pas comment les gens de Hyères pourraient se servir de ce RER toulonnais – en admettant qu'il y en ait un peu plus en heure de pointe –, s'ils ne peuvent pas garer leurs voitures. Il faut bien qu'ils garent leurs voitures ! Je ne sais pas s'il est si facile que cela de partir du centre de Hyères ou de je ne sais pas quel endroit pour venir prendre le train.

Il y a donc des incohérences totales dans cette histoire de RER. J'ai l'impression que c'est plutôt un argument pour faire passer des structures qui serviront après pour la future ligne LGV (Ligne Grande Vitesse). En effet, à Hyères, nous ne changeons rien, mais si nous faisons un RER toulonnais, il faut bien sûr penser à aller jusqu'à l'aéroport ! Il faut penser à La Farlède, il faut penser à la manière dont nous arrêterons les voitures à Solliès-Pont. Peut-être pouvons-nous améliorer aussi la gare de Solliès-Pont. On nous dit que c'est de l'aménagement et que ce sera le CPER, mais le CPER n'a presque pas d'argent, et en plus, on lui enlève de l'argent ! Je pose donc vraiment des questions sur la façon dont on essaie de nous appâter. On nous cite des chiffres, on nous dit que cet ouvrage (le saut-de-mouton) est absolument nécessaire, etc. C'est lui qui prend tout l'argent, et moi, je pense que cet argent-là peut être utilisé pour autre chose.

D'autre part, on nous parle d'un terrier ce qui est tout récent parce que l'on ne nous en parlait pas. Pourquoi parle-t-on très peu de ce terrier ? Pourquoi nous parle-t-on toujours du saut-de-mouton ?

J'ai une dernière question.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais juste vous demander d'être un peu plus concise. Je vous laisse la parole, mais je vous demande d'être concise.

Christiane GRANDCHAMP, présidente de l'association de Défense du Plan de La Garde

Je pense que j'essaie d'être concise au mieux. S'agissant de la halte de Sainte-Musse, c'est aussi le CPER qui va s'en occuper, mais tout de même ! Les trains vont s'arrêter. Vous nous parlez du fait que la bifurcation de La Pauline est très importante pour le rythme des trains, mais cette halte de Sainte-Musse, que va-t-elle être si un train tombe en panne et s'arrête ? Que se passera-t-il ? Je ne sais pas, mais il est tout de même curieux que nous ne sachions pas comment les choses vont se passer au niveau de cette halte de Sainte-Musse alors qu'elle est en plein sur la ligne qui va jusqu'à Vintimille.

Il y a donc des incohérences et des questions que je me pose sur le but poursuivi dans tout cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

S'agissant du CPER, actuellement, la convention de financement de la ligne est déjà sur les fonds CPER. Le CPER est le Contrat de Plan État/Région. Il y a d'autres financeurs, en général, qui s'associent au contrat de plan État/Région. C'est le cas pour la Ligne Nouvelle. Les fonds d'études de la Ligne Nouvelle sont donc déjà sur les fonds CPER. Il n'y a donc pas tellement de nouveauté là-dessus. La différence, c'est que lorsque le projet sera en mode « financement de projet », il y aura des fonds nationaux Laffitte qui interviendront. C'est ce qui a été décidé par le COI et, par conséquent, nous aurons un complément de financement de ces fonds nationaux pour faire les Grands Projets. Actuellement, même pour la Ligne Nouvelle, aujourd'hui, ce sont des

fonds qui sont issus d'une programmation CPER, mais avec des financeurs autres que le contrat plan puisqu'il y a la Métropole et le Département du Var qui en font partie.

Nous avons donc une multitude de fonds et, en fait, la réorientation du projet vers les trains du quotidien veut bien dire, au contraire, qu'il ne s'agit pas de la LGV. Le projet s'est réorienté vers des objectifs « de nature » CPER, « de nature » régionale, de nature à améliorer les trains du quotidien. Peu importe le nom du projet, ce qui compte, c'est ce qu'il fait.

Vous avez parlé du saut-de-mouton/terrier. Je vous confirme que les trois solutions sont équivalentes pour SNCF Réseau et là, pour le coup, c'est vraiment la concertation avec le public, l'avis des élus et des partenaires financiers, ainsi que le Préfet qui décideront parmi les orientations que nous avons proposées. Si le terrier est choisi, ce sera le terrier. Il n'y a aucun complot caché pour faire un saut-de-mouton. Il n'y a pas de sujet là-dessus.

Concernant le prix, je vous trouve assez dure parce que le prix de 118 millions d'euros ne comprend pas que le saut-de-mouton. Il comprend la mise à 4 voie à quai de la gare et il comprend la création d'un poste d'aiguillage neuf. Il faut aussi prendre en compte la reconfiguration de toute la signalisation. En général, pour ces prix-là, avec le travail d'optimisation que nous avons fait, nous sommes plutôt dans les 200 ou 300 millions d'euros que cela.

Je reconnais que les prix ferroviaires sont un peu chers, mais croyez-moi. Je vais vous donner un ordre de grandeur : pour régénérer une portion de voie complète, il faut compter 2 millions d'euros à peu près par kilomètre, ce qui veut dire que cela équivaut à changer une voie tous les 20 ans sans aucune fonctionnalité supplémentaire. Je trouve donc que le prix – que nous avons baissé d'ailleurs parce qu'il y avait un prix beaucoup plus élevé antérieurement, de l'ordre de 300 millions d'euros – est intéressant. Nous avons optimisé les profils en long et nous avons recentré les fonctionnalités sur les trains du quotidien avec des pentes de 35/1000. L'ERTMS nous a permis d'éviter de casser deux ouvrages d'art, et je trouve qu'il y a eu pas mal d'optimisation de coûts. Vous trouverez assez peu d'endroits en France avec toutes ces fonctionnalités pour ce prix-là en plus avec un pont-rail ou un terrier possible qu'il faudra certainement faire en cuvelage étanche vu les sujets d'inondation.

Qu'y avait-il d'autre ? S'agissant de Sainte-Musse, le projet RER concerne des trains omnibus qui s'arrêtent donc dans toutes les gares existantes. La création d'arrêts supplémentaires est une autre affaire qui n'est effectivement pas dans le projet. Il n'y a pas de desserte supplémentaire à Hyères. C'était le projet qui a été mis en service en juin 2015, me semble-t-il. Ce projet a augmenté la vitesse de La Pauline-Hyères et nous avons effectivement doublé déjà la fréquence à la demi-heure des trains de Hyères. Ce projet-là – je le répète – renforcera en revanche la régularité des trains de La Pauline-Hyères.

S'agissant de Sainte-Musse, cela continuera à fonctionner, l'arrêt de Sainte-Musse est prévu. Il n'y a pas de difficulté technique majeure en cas d'incident ni à Sainte-Musse, ni à Toulon, ni à La Seyne-sur-Mer. Disons qu'il n'y a pas de rapport entre le projet et des problèmes techniques du matériel roulant.

Je confirme que le saut-de-mouton est essentiel pour déverrouiller l'axe. De deux choses l'une : nous ne pouvons pas dire à la fois : « *Je ne veux pas de ligne nouvelle* », et dire : « *Je ne veux pas renforcer la ligne classique* ». Cela « ne tient pas la route ». Si nous voulons renforcer la ligne classique, il faut déverrouiller la ville de Grasse, il faut créer la gare souterraine à Marseille, et il faut créer la bifurcation à La Pauline. Sinon, il n'y aura plus de train en PACA, à un moment donné, parce qu'il y aura ces verrous qui continueront à « foutre en l'air » les graphiques et les horaires, et il n'y aura aucun développement du trafic possible.

Je vous confirme donc que ces investissements vont dans l'intérêt général du ferroviaire dans les 50 ans et plus à venir. Il y aura peut-être une ligne nouvelle – nous verrons, cela dépendra du Gouvernement –, mais ce n'est pas l'objet de la concertation aujourd'hui. Il s'agit de renforcer la ligne classique en termes de régularité et de capacité, et les objectifs que nous présentons répondent à cela.

J'ai également entendu qu'il y avait des sujets à compléter avec la Métropole sur l'intermodalité et sur l'accessibilité. C'est vrai. Cela manque un petit peu dans le projet. Nous le ferons dans l'année 2020, mais sur le projet que nous présentons, en termes de rapport coût/qualité, je peux vous garantir que c'est un projet qui a un très bon rapport qualité/coût, aussi bien au niveau de la régularité que de la fréquence des TER.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je voudrais faire une clarification pour la dame : ce n'est pas le saut-de-mouton qui est indispensable, c'est le dénivellement. Le dénivellement peut se faire par saut-de-mouton ou par un terrier.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui. Ce qui est important, c'est effectivement la dénivellation. J'ai peut-être été incomplet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a eu un abus de langage.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

J'ai fait un abus de langage. Le terrier ou le saut-de-mouton ont la même fonctionnalité ferroviaire, et le terrier a beaucoup moins d'impacts que le saut-de-mouton. Par conséquent, si les retours de la concertation – comme ce que j'entends ici – sont plutôt favorables au terrier, nous irons préférentiellement vers le terrier, mais nous ne sommes pas au bout de la concertation. Nous allons finir d'écouter tout le monde avant d'orienter le sujet avec le Préfet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur Chenevard, vous aviez des éléments de réponse par rapport à TPM.

Yannick CHENEVARD, Adjoint au Maire de Toulon et Vice-président de Toulon-Provence-Méditerranée

Oui, tout à fait. Je serai très bref. Il y a eu plusieurs interventions. Il y en a eu une sur la connexion entre la gare et l'aéroport. Je voulais rappeler – mais je crois que je l'avais dit la dernière fois – que la Métropole a sollicité SNCF Réseau pour se voir affecter ce tronçon de voie de sorte que nous puissions ensuite mettre en place, justement, une connexion entre la gare et l'aéroport. En réalité, pour le moment, ce n'est pas une propriété de la Métropole et, lorsque ce sera une propriété de la Métropole, lorsque SNCF Réseau aura cédé ou donné une autorisation d'occupation temporaire, nous mettrons évidemment en place une connexion (une navette) entre la gare de Hyères et l'aéroport.

Nous avons fait, avec l'ADETO (Association de Développement des Entreprises de Toulon-Ouest), un travail remarquable. Je m'adresse au Président de l'AFUZI. Nous avons fait un travail remarquable avec l'ADETO de manière apaisée, tranquille. Toutes les équipes ont beaucoup travaillé. Tout le monde a apporté sa contribution et, l'année dernière, nous avons fait une augmentation de 13 % de la fréquentation sur le réseau de transport en commun sur le secteur de l'ADETO.

Depuis seulement quelques mois, les voiries sont une compétence de la Métropole. Compte tenu de ce qui a été dit par votre secrétaire générale, Monsieur le Président, je vous propose que nous fassions le même travail, que nous ayons la même démarche et qu'ensemble, nous préparions tranquillement l'avenir. En effet, il y a évidemment des millions d'euros à investir en termes d'infrastructure et de voirie. Il faut repenser le fonctionnement, mais nous ne pouvons pas repenser le fonctionnement si nous ne le faisons pas tous ensemble. Dans 7 ou 8 ans, nous aurons un projet, nous aurons un certain nombre de trains qui arriveront à la gare de La Pauline. Nous aurons un certain nombre de trains qui prendront les voyageurs à Solliès-Pont, etc., comme nous l'avons expliqué tout à l'heure, et nous aurons une activité à maintenir parce que, finalement, les flux dans les zones d'activité sont les flux liés à l'activité de la zone. Par conséquent, s'il n'y a pas d'activité dans la zone, il n'y a pas de flux. Ce que je vous propose, c'est donc exactement la même main tendue que ce que nous avons fait avec l'ADETO. Je vous propose de travailler exactement dans les mêmes conditions puisque, désormais, la Métropole est compétente sur les voiries et qu'elle a sa compétence en matière de transport et d'intermodalité. Ce que je vous propose donc – et que j'ai d'ailleurs évoqué avec Madame le secrétaire générale il y a quelque temps lorsque nous étions à l'université –, c'est ce travail collectif avec les équipes et les ingénieurs de la Métropole pour que nous puissions avancer et faire en sorte, *in fine*, que cette connexion avec la gare de La Pauline dans cet ensemble métropolitain toulonnais soit la plus performante possible et que, finalement, tout le monde y gagne parce que nous aurons travaillé ensemble et que nous aurons mobilisé financièrement ce qui nous permettra d'atteindre nos objectifs.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ? Levez bien la main parce que, de derrière, nous ne vous voyons pas. Merci.

Georges BEAUJEU, Association de Défense des Sanaryens

Bonjour, Messieurs-dames. Je suis Georges Beaujeux de l'ADS Sanary. Je vais reparler du problème de la gare d'Ollioules. Il y a des expropriations, certes, mais vont-elles avoir lieu et comment allons-nous pouvoir reclasser ces entreprises ? Faudra-t-il avoir recours à TPM ? C'est tout. C'est clair, je ne vais pas plus loin.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Vous parlez de la Gare d'Ollioules. Nous faisons la réunion à La Seyne-sur-Mer sur la gare de l'Ouest toulonnais. Nous avons noté votre question. Vous reviendrez à La Seyne-sur-Mer et vous reposerez la question. Nous y répondrons.

Georges BEAUJEU, Association de Défense des Sanaryens

Pas de problème. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, donc ? Levez la main.

Maurice FRANCESCHI, Président de « Toulon Var Déplacements »

Bonsoir. Je suis Maurice Franceschi pour l'association « Toulon Var déplacements ». Ce projet, au niveau de La Pauline est une condition nécessaire pour améliorer le RER toulonnais et le rendre vraiment efficace, mais ce n'est pas suffisant. Ce n'est absolument pas suffisant. Pourquoi ? Parce que, dans ce projet, il n'y a déjà pas l'intermodalité qui va autour. L'intermodalité n'est pas décrite, et nous n'avons pas les moyens financiers de l'intermodalité qui n'apparaissent pas. Il est nécessaire, en particulier, d'avoir un TCSP qui arrive jusqu'à cet endroit-là. Nous n'avons pas vu, jusqu'à maintenant, de projet sérieux de TCSP qui arriverait avec le tracé exact et les réservations foncières pour avoir un TCSP qui arriverait jusque-là. Au niveau des pistes cyclables, nous n'avons pas non plus de projet de pistes cyclables dans toute cette zone-là.

Au niveau de la gare, nous nous posons de graves questions. En effet, si vous allez à la gare de La Pauline, vous observez que l'ouverture, depuis le 1er septembre dernier, n'est que de 6 heures par semaine. Il y a eu une réduction très importante de l'ouverture de cette gare. Cela veut donc dire que ça devient pratiquement une halte. Ce n'est plus une gare ! C'est devenu une halte. Si nous faisons un projet d'intermodalité, et que nous avons des augmentations de personnes qui utilisent le train depuis quelques années, nous ne voyons pas pourquoi nous diminuons les horaires, et pourquoi cette gare devient une halte.

Dans votre projet, nous ne savons même pas où seront les bâtiments de la gare ! S'il y a du vent, s'il y a du Mistral, s'il pleut, et que les gens doivent attendre un long moment, où seront-ils ? Sur des quais balayés par le vent et par les intempéries ou par le soleil ? La gare doit être explicitée dans votre projet. Elle ne l'est pas !

Disons donc que ce projet est insuffisant. Nous allons beaucoup investir pour pas grand-chose. Je pense qu'il faut investir plus pour que cela devienne un projet efficace. Si nous regardons dans les Bouches-du-Rhône et

dans les Alpes-Maritimes, sur les phases 1 et 2, nous avons des investissements – je les avais tout à l'heure sous les yeux – de 2,7 milliards d'euros dans les Bouches-du-Rhône et, dans les Alpes-Maritimes, d'à peu près 600 millions d'euros. Pour les phases 1 et 2, dans le Var, nous aurons 184 millions d'euros. C'est donc ridicule alors que le Var est en retard au niveau du RER. Nice s'est bien développé, Marseille s'est relativement bien développé aussi, mais Toulon est en très grave retard et vous mettez des moyens qui sont insuffisants.

Il y a toutes les gares que nous avons décrites tout à l'heure, et qu'il faut mettre aux normes. La gare de Hyères a un franchissement routier très pénalisant. Tous les liens de transport en commun qu'il faudrait mettre en place demandent des investissements et, dans tout cela, nous ne voyons pas tous ces investissements prévus. Ce sera donc insuffisant et, finalement, malgré cet investissement, si nous en restons là, nous n'améliorerons pas vraiment le report modal, ni la facilité et le confort pour les usagers. Le confort est très important parce que si nous n'avons pas un confort supérieur à la voiture, les gens resteront tranquillement dans leurs voitures. S'il pleut ou s'il vente, ils sont tranquilles. Nous ne voyons pas, là, le projet d'intermodalité, le report intermodal. Il n'y est pas. Par conséquent, votre projet est insuffisant, les moyens financiers pour le Var sont insuffisants.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je prends note de la remarque sur l'intermodalité. Je partage le fait qu'il y ait un travail à faire là-dessus, mais c'est une appréciation. Nous avons dit qu'il y avait un travail à faire avec la Métropole. C'est quelque chose qui sera dans le coût du projet et cela portera bien sur l'intermodalité, les parkings et l'accessibilité routière qui devront également être pris en charge par le projet. Mais je suis d'accord avec vous sur le fait qu'il y a un travail à faire là-dessus.

Je vous confirme qu'il y aura bien un bâtiment «voyageurs» du style de celui que nous construisons à Cannes-Marchandises – si nous faisons la comparaison avec les Alpes-Maritimes –, c'est-à-dire que c'est un bâtiment qui accueillera des billettiques et tout ce qui est nécessaire dans un bâtiment «voyageurs». Ce ne sera pas une halte avec un auvent. Il y aura bien un bâtiment «voyageurs». Si nous ne l'avons pas dessiné aujourd'hui, c'est parce que nous n'avons pas encore défini le problème des emprises. Il sera du côté nord des voies, et il faut effectivement traiter tout le sujet de l'accessibilité. Nous prenons donc note de votre remarque sur la nécessité de compléter le projet, mais je vous confirme qu'il y aura bien un bâtiment «voyageurs» exactement du même style que celui que nous créerons à Cannes-Marchandises puisque nous créerons une gare TER à Cannes-Marchandises. Il y aura à peu près la même nature de gare à La Pauline, et ce ne sera pas une halte. Ce sera bien une gare avec un bâtiment «voyageurs». De toute façon quand il y a 4 voies à quai, ce n'est déjà plus une halte. C'est forcément une gare.

Nous avons symbolisé des passerelles parce que ce sera une gare TER complète et sans aucune ambiguïté.

Je répète que ce n'est pas le prix qui fait le sujet, mais c'est bien le service. Le service, ce sont bien des TER en plus. Cela me paraît plus important que l'aspect « coût ».

S'agissant du sujet d'ouverture de haltes, la politique d'ouverture de haltes, ce sont les collègues de « Mobilité » qui s'en occupent avec les sujets « d'entreprise commerciale ». En revanche, effectivement, la logique de RER conduit à agrandir l'heure de pointe. Par définition, l'ouverture de la gare devra donc être adaptée à cette logique de service express métropolitain. Il y aura des horaires d'ouvertures en relation avec cela. Ceci sera donc adapté.

Je reconnais que ces phases amont sont parfois un peu frustrantes parce que nous sommes au conditionnel puisque le projet n'est pas encore sur la table. Nous sommes en train d'essayer d'obtenir une déclaration d'utilité publique sur un projet d'infrastructure. Il est bien normal que, vous et nous, nous nous projetions sur des services, mais notre premier objectif est d'avoir une DUP sur des infrastructures. Il faut juste que nous convainquions tout le monde qu'elles répondent à des services.

Je vous dis « oui », il faudra travailler sur l'intermodalité. Nous ne pouvons pas le faire seuls. Cela manque un peu dans le projet. Ce travail est à faire. Nous prenons note de notre manque de concertation sur cet aspect qui est à compléter dans le projet. Pour l'enquête publique, je prends donc l'engagement que l'intermodalité et le bâtiment « voyageurs » seront bien définis. Vous aurez des plans qui montreront cela avant l'enquête publique. Lors de la concertation, vous nous rappelez ce sujet – c'est important –, Madame en parlait aussi. Nous avons pris note de ce que vous appelez cette « insuffisance » et que j'appellerai, moi, « projet à compléter et à renforcer ».

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Monsieur LOCATELLI, usager de La Pauline

Bonjour. Je suis Monsieur Locatelli, et je ne représente rien d'autre que moi-même. Je suis un simple usager de La Pauline en particulier. Je n'ai pas toutes les compétences des intervenants qui m'ont précédé. Je voudrais faire trois remarques.

Premièrement, je tenais tout de même à remercier Monsieur Lesage de l'association « Stop TGV Coudon » grâce auquel nous sommes aujourd'hui avec un projet à peu près censé par rapport au projet précédent qui était complètement aberrant avec des sommes astronomiques. Si vous l'aviez écouté dès le début, nous aurions évité des millions et des millions d'euros pour des études qui n'ont rien donné. Je tenais quand même à le faire.

Je voudrais faire deux observations en tant qu'usager. Vous avez parlé de saut-de-mouton et de terrier. Apparemment, tel que vous l'avez présenté, il paraît que le terrier offre tous les avantages. Je ne comprends donc pas pourquoi il y a encore une possibilité de saut-de-mouton d'autant plus qu'il y a une moindre emprise

au sol c'est-à-dire moins de terres agricoles prises et, surtout, une moindre nuisance sonore qui, dans le temps, deviendra quelque chose d'insupportable puisque ce coin-là est destiné à se développer et à se densifier. Par conséquent, dans peu de temps, vous aurez des problèmes de nuisances. Autant les éviter dès à présent et ne pas les affronter dans 10, 20 ou 30 ans.

Deuxièmement, vous avez parlé de 200 places. Cela me paraît totalement dérisoire puisque, si j'ai bien compris, il y aurait quelques milliers de passagers sur La Pauline. Nous habitons la campagne, et il n'y a pas de service de cars pour aller à La Pauline. Par conséquent, nous viendrons pratiquement tous en voiture. Cela va donc faire un embouteillage terrible. Il y a déjà des embouteillages à La Pauline. Je ne sais pas combien il y a de places actuellement, mais il est très difficile de trouver une place vers 10 ou 11 heures du matin pour se garer si on veut prendre le train. Ces 200 places me paraissent donc totalement dérisoires dans les deux décennies qui viennent.

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je crois que nous avons répondu à toutes vos questions. Nous prenons note de vos observations lors de la concertation. Dont acte.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame ? Nous allons vous donner un micro. Levez la main parce qu'elle ne vous voit pas, de derrière. Merci.

Marie-Anne SAURIN, association « la vallée du Gapeau en transition »

Bonjour. Je suis Marie-Anne Saurin, et je fais partie de l'association « la vallée du Gapeau en transition ». Je voulais savoir si, dans les coûts que vous définissiez, vous preniez en compte la remise « aux normes » de la gare de Solliès-Pont, et peut-être de celle de Cuers parce qu'actuellement, lorsque nous prenons le train, nous sommes obligés de franchir une marche de 50 ou 60 centimètres. Il y a tout de même un gros travail à faire là-dessus. Peut-être faudrait-il aussi envisager des passerelles pour passer d'un côté à l'autre parce qu'actuellement, nous passons sur la voie.

Il y a un autre gros problème : si nous voulons y aller à vélo, nous n'avons pas de garage à vélo. Lorsque nous laissons nos vélos, nous revenons, et il manque une selle et des choses comme cela.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Parlez-vous bien de Solliès-Pont ?

Marie-Anne SAURIN, association « la vallée du Gapeau en transition »

Oui. Je parle de Solliès-Pont, et même de Cuers parce que la gare de Pierrefeu est du même acabit.

De la salle

Les quais ne sont tout simplement pas adaptés aux rames.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il y a un projet, qui n'est pas un projet LNPCA, qui est effectivement un projet de mise aux normes et au financement duquel participe SNCF Réseau en tant que financeur principal, mais il y a aussi des partenaires financiers qui visent effectivement à remettre les quais à niveau – ce que nous appelons la mise aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite) – pour toute la région. Nous avons là une obligation légale. Nous sommes tenus de le faire. Le projet a commencé. Il continue, et il faut que nous ayons fini avant 5 ou 6 ans, je crois. Nous avons une *deadline*, sinon, nous avons des pénalités. C'est donc bien prévu, mais ce n'est pas dans le projet LNPCA, c'est prévu dans un projet que nous appelons « ADAPT » et qui est le projet de mise aux normes PMR des gares en France, et en particulier en PACA.

S'agissant de votre question sur les garages à vélo, c'est également prévu dans le projet de gare de La Pauline, mais les sujets d'adaptation d'installations complémentaires de ce type-là dans les gares pourront être des produits de la concertation, et être intégrés au projet des aménagements de complémentarité dans les gares où il n'y a pas d'infrastructure ferroviaire, mais où il pourrait y avoir ce type d'aménagement. Pourquoi pas ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, et ensuite, Monsieur.

Olivier LESAGE, Président de l'association « Stop TGV Coudon »

C'est à nouveau Monsieur Lesage. Je vais faire très court pour amener un petit complément à ce qui vient d'être dit sur l'intermodalité. J'ai lu, toujours dans le rapport final de la Chambre régionale de la Cour des comptes, que la ligne 11 (Marseille-Toulon vers Les Arcs), par exemple, qui est tout de même une ligne très fréquentée, représentait 27 % de remplissage, ou 27.2, mais nous n'allons pas « chipoter » sur les chiffres. Cela vous laisse donc, en gros, 70 % de marge, actuellement, sur les TER. C'est tout de même peut-être à méditer. Quand on y réfléchit un peu, on peut se dire : « *vous allez nous en proposez plus* », mais vous avez aussi une marge de 70 %. Pourquoi cette marge existe-t-elle ? Quand nous regardons les études, nous nous apercevons que c'est essentiellement un problème d'intermodalité, que nous ne prenons pas le train parce que nous n'avons pas de tramway à Toulon, parce que nous n'avons pas de TCSP, parce que nous n'avons pas de piste cyclable *ad hoc*, etc. Il y a donc un gros point. Vous avez beau jeu de me dire : « *Ce n'est pas moi, c'est la personne en face* », mais peu importe. Nous sommes là ce soir, et nous parlons d'un projet global, il faut donc absolument que ce sujet soit extrêmement développé.

Il y a un deuxième point qui me « chiffonne » un peu. Vous parlez de l'ERTMS, c'est-à-dire l'*European Rail Traffic Management System*. Effectivement, cela arrive en 2026 et sera en concomitance avec le projet. La Chambre régionale de la Cour des comptes toujours – je suis désolé, mais c'est un peu ma référence – nous dit que cela va nous permettre de passer à 16 trains par heure. Si je fais le calcul, cela fait donc un train toutes les 4 minutes. En tant que citoyen, j'aimerais donc bien savoir ce qu'apporte votre projet par rapport à l'ERTMS parce que s'il permet déjà un train toutes les 4 minutes... Vous mélangez les deux pour nous dire que nous allons arriver à cela, mais finalement, y a-t-il vraiment besoin de faire tout ce que vous faites ? Que nous vous demandions encore plus d'argent pour le faire, d'accord, mais pourrions-nous avoir, dans le projet, le *distinguo* entre ce qu'amène l'ERTMS et ce que vous, vous allez amener par le projet ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous avons déjà parlé de l'intermodalité. S'agissant du remplissage des TER et du fait de connaître la capacité pour les remplir, je suis d'accord. Ces potentialités existent. Concernant l'ERTMS, je ne savais pas que la Cour des comptes était un cabinet d'ingénierie et d'exploitation, mais je pense que nous allons les embaucher.

Olivier LESAGE, Président de l'association « Stop TGV Coudon »

C'est vous qui leur avez écrit et qui leur avez donné l'information. Ils vous citent. Ils citent la SNCF.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Non, non. Il est impossible de faire passer 16 trains par heure, ni même la moitié sans faire d'infrastructure complémentaire.

Olivier LESAGE, Président de l'association « Stop TGV Coudon »

C'est à la page 23.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est totalement impossible, même avec l'ERTMS qui permet beaucoup de choses, mais cela, ce n'est pas possible. Il faut absolument des infrastructures. Il faut combiner les deux : ERTMS + infrastructure. 16 trains par heure, je vous confirme que ce n'est pas possible sauf, effectivement, à faire des nez à nez entre les trains, ce qui n'est pas très bon pour la sécurité.

Vous aviez une autre question au sujet de l'intermodalité, mais je crois que le débat a eu lieu, là-dessus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Alain SEGUIN

Bonjour. Je suis Alain Seguin. Je voudrais revenir sur le saut-de-mouton. Ce saut-de-mouton va avoir deux fonctionnalités : une fonctionnalité de croisement, mais également une fonctionnalité d'alternat. S'agissant de l'alternat, vous avez identifié des problèmes de rattrapage à l'est de Toulon.

Pour le saut-de-mouton, il y a une deuxième question : vous réalisez un saut-de-mouton avec 4 voies. Anciennement, il y avait 5 voies. La halte de Sainte-Musse est réalisée sur les 2 voies existantes ce qui veut dire, en gros, que vous abandonnez la réalisation de la troisième voie entre Toulon et La Pauline puisque vous nous avez également dit qu'il ne se passait plus rien entre La Pauline et les Arcs. Ce qui est un peu surprenant, c'est que nous ne pouvons pas discuter uniquement d'une ligne de La Pauline sans discuter également des trains qui vont circuler entre Marseille et Toulon et en particulier, d'un des tronçons les plus chargés entre Aubagne et Toulon.

Le phénomène de rattrapage est très important entre Aubagne et Toulon. Nous ne voyons aucune installation qui permette de régler ce type de problème. Nous n'avons pas de voie en alternat, et même les voies que vous faites au niveau du retournement sont en impasse. Nous pourrions les faire déboucher de l'autre côté, et admettre qu'elles aient aussi une deuxième fonction d'alternat. Peut-être en faisant cela, et en particulier en faisant un alternat du côté de Saint-Cyr-sur-Mer, en utilisant des voies d'évitement et en amenant peut-être des quais au droit de ces voies d'évitement, arriverions-nous à faire passer plus de trains ou tout au moins à les cadencer un peu mieux ? Vous arrivez à faire passer beaucoup de trains. Vous arrivez à faire passer 4 trains, mais ces 4 trains sont loin d'être cadencés.

Je suis donc un peu surpris par le fait qu'il ne se passe rien entre Aubagne et Toulon en termes de modernisation des voies.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ce sont des questions très techniques. S'agissant de la troisième voie, elle était en phase priorité 2, et elle était liée à la ligne à grande vitesse qui arrivait à Toulon avec un trafic de TGV supplémentaire. Là, nous n'avons pas besoin, pour faire la fréquence TER, de faire une troisième voie. En revanche, la réduction de l'emprise de La Pauline avec l'alternat de La Pauline a été rendu possible – c'est un sujet technique – du fait des glissements ERTMS ce qui fait que nous n'avons pas de problème d'allongement des voies, et que nous n'avons pas besoin d'anticiper la troisième voie côté Toulon. En revanche, le jour J, s'il faut la faire, nous pourrions la faire sans fausse manœuvre.

Actuellement nous n'en avons pas besoin, et nous fonctionnons sans.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Que signifie l'expression « fausse manœuvre » ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Cela signifie que le jour où il faudra faire une troisième voie – s'il y a plus de trains ou s'il y a la ligne à grande vitesse qui se branche à Toulon –, nous pourrons la faire sans dépenser plus d'argent et sans casser puisque nous ne cassons pas les ouvrages d'art. Nous le ferons sans casser puisqu'en fait, nous ne touchons pas aux ouvrages d'art. À ce moment-là, nous les toucherons, mais nous n'aurons pas de fausse manœuvre. Voilà la réponse sur cet aspect-là.

L'autre sujet était la possibilité, lorsque nous faisons des origines terminus, de les transformer en alternat. Oui, c'est possible, c'est vrai. Il y a certains endroits où ce sera plus facile. Nous en parlerons peut-être à la réunion de La Seyne-sur-Mer. Les trois variantes ne sont pas équivalentes là-dessus en termes d'impacts, mais c'est un sujet un peu technique sur lequel nous reviendrons. C'est vrai que ce que vous dites est mieux si nous prolongeons les origines terminus en alternat.

S'agissant de Saint-Cyr-sur-Mer – nous y reviendrons également à La Seyne-sur-Mer –, nous avons le problème des rattrapages de train. À Saint-Cyr-sur-Mer, nous pouvons faire des installations de régularité, mais cela ne sert à rien de faire des investissements de capacité.

Alain SEGUIN

Peut-être faudrait-il reporter la gare au droit des voies d'évitement. Nous avons déjà évoqué ce sujet-là, et il est très difficile de faire arrêter un train de voyageurs s'il n'y a pas un quai pour descendre. En revanche, nous pouvons peut-être envisager de reporter la gare de Saint-Cyr-sur-Mer qui serait d'ailleurs mieux positionnée qu'aujourd'hui en termes d'accessibilité au niveau du train.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

J'ai noté cette question importante. Je ne sais pas si vous serez à la réunion de La Seyne-sur-Mer, mais nous répondrons à cette question lors de la réunion sur la gare de l'Ouest toulonnais.

Alain SEGUIN

D'accord.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vois qu'il y a des personnes qui s'en vont. Monsieur ? Nous allons prendre les dernières questions.

Monsieur LORGNET, usager TER

Bonsoir. Je suis Monsieur Lorgnet, usager TER. Ma question est un peu technique. Elle porte sur le chiffrage de la provision de 7 millions d'euros pour Seveso dans les 118 millions d'euros. J'aurais voulu savoir de quel modèle français vous vous êtes inspirés et notamment si vous vous étiez inspiré de celui qui se situe à Donges dans les Pays de la Loire.

Alain PREA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Vous évoquez la provision par rapport au risque Seveso. Nous avons chiffré un mur de soutènement le long de la voie ferrée dans la zone d'exposition uniquement, bien sûr.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Après, nous avons bon espoir que l'étude de danger nous montre – si la solution saut-de-mouton est choisie, parce que si c'est la solution terrier, nous n'aurons besoin de rien – que nous n'avons besoin de rien non plus, mais nous avons pris cette précaution.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ? Levez la main, comme cela, nous vous voyons. Merci.

Maurice FRANCESCH, usager

Bonsoir, je suis Maurice Francesch et je suis un simple usager. Pour revenir à La Pauline, pour moi, il n'y a que le terrier qui soit valable. Le saut-de-mouton, pour moi, il ne faut plus en parler.

Je suis du côté est, à Cuers exactement. Mon problème est que, dans votre projet, on ne parle pas de gare qui se trouverait côté est comme à La Farlède, à Solliès-Pont, ou à Carnoules en termes de rénovation. S'agissant spécialement de Cuers, au niveau des parkings, personnellement, je n'ai aucun problème pour aller aux gares, mais je ne peux pas me garer parce qu'il n'y a pas d'emplacement. À Solliès-Pont, il y a des parkings, mais si vous voulez augmenter par 10 le nombre de voyageurs – comme je l'ai vu, là –, nous ne pourrions pas nous garer. Je n'ai pas de problème pour aller à la gare, mais je ne peux pas me garer. Sur toutes ces gares-là, côté est – puisque, chaque fois que je viens, on n'en parle pas –, des rénovations sont-elles prévues ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur la fréquence, nous avons un train toutes les demi-heures après La Pauline, cadencés, diamétralisés, c'est-à-dire qui permettent de traverser Toulon ce qui n'est pas le cas actuellement. Si vous venez des gares qui sont à l'est, vous êtes obligés de changer de train à Toulon. Là, vous pourrez traverser Toulon avec le même train à raison d'un train toutes les demi-heures.

Sur l'intermodalité et les parkings, c'est le même sujet. Effectivement, il y a quelque chose à regarder dans ces gares-là. Nous l'avons bien noté comme remontée de la concertation. Cela concerne à la fois La Pauline – nous l'avons dit –, mais cela concernera certainement aussi les gares de l'Ouest toulonnais. Il y a quelque chose à préciser – du fait de l'augmentation de fréquence et de capacité – sur l'intermodalité et donc, sur les parkings de toutes les gares jusqu'à Carnoules.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a -t-il d'autres questions ? Je vous remercie.

Je vais vous donner quelques éléments d'information puisque nous mettons en ligne les supports qui vous sont présentés, mais nous mettons également en ligne les notes de synthèse et les *verbatim* des réunions au fur et à mesure qu'elles se déroulent.

Je vous remets ici le planning des prochaines séances de concertation qui sont prévues dans le Var, ou des ateliers régionaux qui auront lieu à la fin du mois et début octobre prochain, avec la réunion de clôture qui aura lieu également ici le 15 octobre prochain et au cours de laquelle nous ferons une synthèse de l'ensemble des contributions qui auront eu lieu pendant la concertation.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vous remercie. Je voudrais juste vous dire que nous sommes vraiment en phase de concertation. J'ai essayé de répondre à tout ce que vous avez dit avec les éléments que nous avons aujourd'hui, mais je considère qu'un certain nombre d'alertes que vous nous avez faites, notamment sur l'intermodalité, n'auront pas uniquement les réponses d'aujourd'hui. C'est-à-dire qu'il y a un travail à faire derrière. Même avec les décisions de variantes que la ministre prendra dans la DM, il y a clairement un travail sur lequel vous nous avez éclairé qui est à faire en 2020 avant l'enquête publique. Je vous remercie donc des apports que vous avez faits et qui vont nous permettre d'enrichir le projet pour la présentation au COPIL, et même au-delà. Merci beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci, et bonne soirée !

La réunion se termine à 21 heures 05.