

LN PCA - Contribution à la concertation Novembre-décembre 2020

1/ Sur le principe d'une concertation « publique » en plein confinement COVID

Dès la fin octobre nous avons attiré l'attention de SNCF R et du garant sur le fait qu'une concertation publique en plein confinement COVID nous paraissait inopportune :

- Elle n'a plus rien de « publique » puisqu'elle se tient essentiellement par visioconférence et par consultation-échange de fichiers internet,
- Elle limite de facto le nombre de participants, rend plus difficile les interventions des uns et des autres, supprime les interactions qui se créent dans une salle, laisse de côté toutes les personnes qui n'ont pas accès à Internet ou ne sont pas à l'aise avec cet outil (cela existe partout même en PACA)
- Dans la situation nationale et internationale actuelle, le public est préoccupé par autre chose qu'une concertation partielle sur le projet.

Considérant que la concertation proposée par SNCF R du 20.11 au 20.12.2020 n'était pas dans l'esprit de la réglementation gérant les grands projets nous avons demandé qu'elle soit reportée. Nous regrettons que notre demande n'ait pas été prise en compte, d'autant plus que le déroulement des deux réunions des 2 et 3 décembre concernant Saint Cyr et Sanary montrent la pertinence de nos inquiétudes. Néanmoins SNCF R pourra déclarer avoir satisfait à ses obligations de concertation.

2/ Sur le dossier de consultation

Il est important de rappeler que dans le dossier élaboré par SNCF R pour la concertation nov-déc 2020 concernant la gare terminus ouest de la navette toulonnaise, SNCF R écrivait en Préambule page 3

« A l'issue de la phase de concertation, le comité de pilotage du projet réuni le 22 novembre 2019 a proposé de retenir le site de la Seyne sur Mer comme solution de base et d'étudier des sites plus à l'ouest, à Sanary sur Mer ou à Saint Cyr-sur-Mer ».

Cette affirmation concernant Sanary gare terminus ouest était fautive et a été corrigée à la suite de notre demande auprès du Garant.

En effet, une analyse précise de la concertation 2019 mettait en lumière les points ci-après :

- dans aucune des réunions de concertation 2019 il n'a été question de Sanary gare terminus ouest du RER. Aucun des bilans de cette concertation (Garant le 22.12.2019, La Seyne ou Saint Cyr ; SNCF R déc. 2019) ne fait mention de Sanary. Bandol a été éliminée très rapidement, Ollioules a été « abandonnée » après de nombreux échanges et prises de position, Saint Cyr a fait l'objet d'un grand nombre de demandes, y compris de la part des élus,
- COTER du 24.10.2019 (CR du 10.12.2019) : aucune mention de Sanary, unanimité pour Saint Cyr,
- COFIL du 22.11.2019 (CR du 3.01.2020, page 4/8) : aucune mention de Sanary, confirmation d'un programme de desserte, de la fréquence et du cadencement par la Région et MTPM pour extension à l'ouest, études complémentaires de ce programme. Il n'y a aucune trace dans ce compte rendu du COFIL d'une décision de ne pas retenir Saint Cyr,
- Note SNCF R du 2.12.2019 V2 « note sur l'extension du RER Toulonnais à l'ouest », seule la commune de Saint Cyr est citée comme « un enseignement de la concertation 2019 » et SNCF R propose un « recalage des objectifs de service par les autorités en charge des transports » sans pour autant exclure Saint Cyr,
- COLAC du 11.12.2019 (CR du 17.12.2019), rien sur Sanary, uniquement Saint Cyr,
- Dossier ministériel à la suite de la concertation 2019, SNCF R janv. 2020 rev1 en page 57 « les demandes convergent pour souhaiter un terminus RER à l'ouest d'Ollioules, à Saint Cyr, voire au-delà ».

En conclusion, le terminus ouest envisagé à Sanary n'est pas issu de la concertation 2019, ni du COFIL du 22.11.2019, ni d'aucune des instances de gouvernance qui ont suivi. En conséquence, les bases de la concertation novembre-décembre 2020 ne sont pas, pour nous, acceptables et rien ne justifie la mise en compétition ou en concurrence des deux sites, Sanary et Saint Cyr.

Que s'est-il passé entre le dossier ministériel de SNCF R de janvier 2020 et la décision ministérielle du 23.06.2020 où, pour la première fois, on voit apparaître Sanary ? Pour mémoire, dans la décision ministérielle précédente (mars 2019, à l'origine de la concertation 2019), Bandol figurait et avait tout de suite été exclue par SNCF R.

Nos interrogations sont multiples : à quoi sert la concertation ? à quoi servent les COPIL, COTER et COLAC ? Pourquoi diffuser, dès le préambule, des informations erronées ?

La gare d'Ollioules-Sanary, qui auparavant était Sanary-Ollioules, a été « abandonnée » lors de la concertation précédente, fin 2019 ; comment peut-on alors en 2020 présenter à la concertation une gare sur Sanary certes mais à quelques centaines de mètres à peine de celle qui venait d'être abandonnée ?

En termes d'aménagement du territoire, un terminus à Ollioules ou un terminus à Sanary, c'est exactement la même chose. Seul un terminus à minima à Saint Cyr peut répondre à des objectifs d'aménagement à long terme, à l'horizon de plusieurs décennies.

2/ Sur le choix de la Gare

La concertation de 2019 a acté la pertinence d'une gare terminus le plus à l'ouest possible, Saint Cyr voire La Ciotat, et le non-sens d'un terminus à La Seyne. La décision ministérielle de mars 2019 proposait Bandol ou Sanary-Ollioules, deux gares qui pour des raisons diverses n'ont pas été retenues. C'est donc logiquement St Cyr qui a été le plus fréquemment cité et retenu comme unique alternative à La Seyne. Les comptes rendus des diverses instances de gouvernance et les documents de présentation de SNCF R l'attestent.

Dans le tableau comparatif page 28 du document de concertation et au regard de l'objectif, c'est évidemment St Cyr qui, géographiquement et avec une fréquentation estimée de plus de 35 % supérieure à celle de Sanary, est le meilleur choix, avec les conséquences qui vont avec : plus de voyageurs, c'est plus de report sur le ferroviaire, moins de pollution, une meilleure empreinte carbone et bien entendu un territoire desservi beaucoup plus étendu avec 5 gares desservies (au lieu de 3 pour l'option Sanary). Les territoires de Sud Sainte Baume ne peuvent pas être ignorés et laissés pour compte. Il est illusoire de penser que les habitants de ces territoires viendraient prendre le RER à Sanary par le réseau routier ou encore moins autoroutier.

Sur le cadencement, la priorité doit aller aux trains du quotidien; nous ne sommes pas les seuls à le dire, le gouvernement le dit aussi. Il faut rappeler qu'ils représentent 90 % du trafic des usagers et les TGV 10%. Si on doit arbitrer entre les deux, il faut donc le faire au profit des trains du quotidien en accord avec les orientations de la loi LOM.

De plus, il est complètement contradictoire de vouloir améliorer les trains du quotidien en créant un cadencement fixe entre les trains et en même temps proposer que certains trains ne s'arrêtent pas à certaines gares. Il faut à l'évidence que tous les trains de ce RER Toulonnais s'arrêtent à toutes les gares.

Sur les accès, Sanary se trouve beaucoup plus proche de l'agglomération toulonnaise et de sa thrombose, on peut même constater qu'à certaines heures et certains jours, il y a des embouteillages automobiles importants sur la route entre Ollioules et Sanary ou sur l'ancien chemin de Toulon.

Saint-Cyr est beaucoup plus éloigné de l'agglomération Toulonnaise et les accès à la future gare sont beaucoup moins encombrés.

Il faut avoir à l'esprit qu'il s'agit là d'un investissement pour des dizaines d'années, donc la différence de coût ne doit pas être un handicap d'autant que la fréquentation plus importante contribuera sans aucun doute à amortir la différence. Rappelons qu'il ne s'agit que d'un surcoût de 2,4 % des phases 1 et 2 du projet (84 millions base janvier 2019 sur 3481 millions base janvier 2015).

Concernant la disparition des terres agricoles plantées en vignes en appellation « Bandol » pour 4 000 m², il serait intéressant de connaître le bilan « mises en culture - abandons », sur les 10 dernières années par exemple, de ces parcelles pour en évaluer la perte. Certains terrains dans le périmètre de l'appellation Bandol n'étant pas exploités, on pourrait imaginer qu'ils soient acquis par une collectivité et mis à disposition d'exploitants (vignerons ou autres), à l'image de ce qui est déjà réalisé par les communes de Sanary et Ollioules.

En conclusion et nous ne cessons de le répéter depuis 2012, c'est au quotidien que les usagers ont une nécessité impérieuse d'un mode de déplacement rapide et fiable entre le Grand Est et le Grand Ouest toulonnais également en lien avec l'agglomération marseillaise. Les phases 1 et 2 du projet LNPCA et en particulier le RER toulonnais nous paraissent répondre à cet objectif dans la mesure où le Grand Ouest se dote à minima d'une gare terminus à Saint Cyr afin de prendre en compte le maximum de territoires, ceux de Sud Sainte Baume essentiellement. Pour cette raison nous accompagnerons ce projet dans ce sens autant que faire se peut.

Nous restons par contre totalement opposés à tout tronçon de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon (phases 3 et 4 du projet) au regard d'un coût pharaonique et d'une catastrophe environnementale pour un service rendu dérisoire.

Enfin, depuis des années, il est question d'une commission de financement (un serpent de mer) qui aurait dû se prononcer et proposer un schéma financier pour ce projet. Investissement ? par qui ? entretien-modernisation du réseau ? RER Toulonnais partie intégrante du projet LN PCA ou financé dans un autre cadre ? La réponse appartient aux acteurs de la gouvernance et à l'État mais, encore plus dans la situation actuelle, il nous paraît toujours impensable d'endetter les générations futures et nous le refusons. **Le point essentiel est que les trains du quotidien avancent enfin au bénéfice des territoires et du plus grand nombre d'utilisateurs et que l'on arrête de payer des études pour des projets pharaoniques dont personne n'envisage concrètement le financement.**

Michel LIEUTAUD
Président