

AVIS / CONTRIBUTION LNPCA

Choix du Terminus à l'Ouest de TOULON

Je souhaite en préambule remercier les organisateurs et les participants des débats publics des 02 et 03 décembre dernier axés sur le choix de l'implantation du terminus ouest de la navette toulonnaise.

Je soumetts à votre analyse quelques réflexions.

1. Une seconde phase de concertation en cohérence avec les avis collectés lors de la première phase

La présente phase de concertation est née des enseignements d'une première phase au cours de laquelle la population s'était déjà prononcée pour un positionnement du Terminus « le plus à l'Ouest de TOULON, afin de rabattre vers le mode ferroviaire le plus grand nombre de communes ».

Je me satisfais ainsi des prises de paroles lors des débats publics, des avis déposés sur le sujet et autres délibérations de conseils municipaux (Saint Cyr, Bandol, Le Beausset) qui confortent les conclusions de la première phase à savoir de soutenir l'implantation d'une gare sur SAINT CYR SUR MER autorisant l'accès au service au plus grand nombre.

2. Respect des objectifs de la lettre de mission

Il est convenu, au travers de la lettre de mission confiée à la SNCF, que « en planifiant la navette toulonnaise dès la phase 1 du projet, l'Etat traduit la priorité nationale donnée au développement des transports du quotidien, levier pour diminuer la congestion routière et promouvoir le développement durable ».

Pour que cette navette toulonnaise puisse efficacement faire concurrence au transport par voiture, il s'agit donc d'offrir une alternative compétitive en tout point.

→ Satisfaction des objectifs de service - Qualité de service :

L'analyse comparative des deux sites fait état d'un potentiel cadencement dégradé si le Terminus venait à s'implanter sur ST CYR.

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
ATTEINTE DES OBJECTIFS DE CADENCEMENT ET ROBUSTESSE EN PHASE 1 DU PROJET LNPCA	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 16'/14'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 15'/15'
ATTEINTE DES OBJECTIFS DE CADENCEMENT ET ROBUSTESSE EN PHASE 2 DU PROJET LNPCA	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 12'/18'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 15'/15'
DESSERTE GLOBALE DE L'OUEST TOULONNAIS	Couverture large de l'ouest toulonnais, au-delà même de la zone d'influence de Toulon	Desserte efficace de l'ouest Toulonnais avec rabattement grâce au nouvel échangeur autoroutier
DESSERTE DE L'EST TOULONNAIS	Desserte alternée de 2 gares sur 4 entre Carnoules et les Arcs	Desserte alternée de 3 gares sur 4 entre Carnoules et Les Arcs

Au-delà du cadencement des trains, ce qui me paraît souverain pour fidéliser les usagers, c'est le respect des horaires.

Quoi de plus frustrant et décourageant pour un usager d'attendre un train un matin sur deux alors que sur le « papier », il est pourtant fait état d'un parfait cadencement.

- La consolidation de la ponctualité me paraît être un argument plus important que le cadencement. Les deux sites ne se départagent donc pas à mon sens sur ce critère, tant que la ponctualité ne sera pas consolidée.

S'agissant du critère de l'impact du choix du Terminus Ouest sur la « desserte de l'Est Toulonnais », son analyse ne devrait-elle pas davantage se consacrer au temps de parcourt entre TOULON, CARNOULES et les ARCS que de la distance qui partage ST CYR à SANARY ?

- La disproportion des distances à parcourir à l'Est et à l'Ouest ne doit pas se faire au détriment de la couverture du service à l'Ouest. Il s'agirait là d'une double peine ... la dégradation de la desserte à l'Est est d'abord dû au linéaire des tronçons ferroviaires à l'Est de Toulon.
A-t-on de la même façon convenu de la position du Terminus Est eu égard à l'impact qu'il aurait sur le cadencement à l'Ouest ?

→ Incidences pérennes sur le territoire

La note comparative de la SNCF confiée à la concertation fait état d'un certain nombre de critères relevant des incidences sur le territoire, dont certains me paraissent discutables voire contestables.

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
IMPACTS SUR LE BÂTI	5 à 8 maisons	Pas d'impact au sud. Impact limité au périmètre de la ZAD : 2 maisons + bâti économique

- L'impact de l'opération sur le bâti se limite aux seules infrastructures liées à la gare et ses équipements associés (parking, esplanade)
Le Terminus ne pouvant être réalisé sans création ou réorganisation des voies de desserte, le comparatif est grandement tronqué quant à l'impact de l'opération sur les environnants et notamment le bâti.
S'agissant du site de Sanary, l'étude de la SNCF ne peut par exemple pas s'appuyer sur l'opportunité d'une potentielle trame routière sans prendre en considération l'impact dudit projet sur le bâti. Ainsi, l'impact d'une desserte routière telle que proposée sur l'étude (qui nécessiterait une DUP préalable) est bien plus importante qu'annoncée et mérite d'être relevée, estimée et intégrée.

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
ÉCOSYSTÈMES ET BIODIVERSITÉ	Incidences faibles	Incidences faibles

- S'agissant d'un projet d'envergure, il ne manquera pas d'être associé à une étude d'impact faune flore. Le jugement de l'impact du projet (où qu'il se situe) sur l'écosystème et la biodiversité me paraît prématuré.

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
RESSOURCE EN EAU	Non concerné	Périmètre éloigné de captage

- A l'heure où la préservation des ressources en eau me semble être objectif primordial, je ne comprends pas que l'on classe le projet de SANARY « variante favorable » au titre qu'il se positionnerait sur le périmètre de protection éloigné du champ captant de la BAOU qui représente 75% de la ressource de la commune ???!!! (cf. PLU)

Reprenant les termes de l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les forages de la BAOU, il y est écrit que « l'éventuelle implantation d'activités polluantes devra faire l'objet d'une attention particulière à la bonne application de la réglementation en vigueur, et devront faire l'objet d'une étude technique justifiant de leur non impact sur la nappe sous-jacente », s'agissant notamment « des infrastructures routières et ferroviaires ».

Par ailleurs, le fonctionnement du Terminus de Sanary serait nécessairement associé à la construction de voies qui parcourraient, elles, le périmètre de protection rapproché.

Le projet de Terminus à Sanary conduirait donc inévitablement à drainer vers le périmètre de protection rapproché nombre de véhicules (voitures, bus, ...) alors que l'hydrogéologue agréé désigné pour la définition des périmètres de protection évoquait déjà à l'époque (sans même prendre en considération les flux projetés par la construction du terminus sur Sanary) l'impérieuse nécessité de préserver la nappe de risque de pollutions accidentelles (fuites d'essence, huile, ...) par étanchéification des parkings, fossés, ... avec rejets à l'aval des captages.

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
ACCÈS ET CIRCULATION LOCALE	Incidences sur la circulation à prendre en compte. Opportunité de réorganisation en lien avec le projet urbain	Très bon accès, intermodalité à développer. Opportunité de réorganisation en lien avec projet urbain

- L'étude comparative fait état, pour SANARY, d'un très bon accès depuis l'A50. Rappelons que la capacité de l'échangeur 12.1 d'ESCOTA a été calculée bien avant que l'opportunité de la création d'une gare Terminus soit avancée. Dès lors, il me semble plus qu'optimiste que d'avancer que la configuration et la capacité de l'échangeur puisse, sans encombre, permettre une desserte fluide du Terminus. Les voies de ralentissement sont courtes et aboutissent sur des giratoires ; il ne s'agirait pas que l'échangeur 12.1 vienne faire concurrence à celui de la Seyne aux heures de pointe ... (sans compter les mercredis matin de marché)
- S'agissant du site de SAINT CYR, la desserte paraît en l'état complexe, mais les voies de sortie et d'accès à l'A50 sont suffisamment longues pour permettre, moyennant quelques aménagements d'assurer une fluidité de circulation.
Que le site retenu soit celui des Pradeaux ou celui proposé à la concertation par le collectif « St Cyr sur Mer citoyenne, écologique et sociale » (à mon sens plus opportun car permettant de mutualiser les parkings en silos avec Aqualand et évitant l'impact sur l'agriculture), un aménagement de la sortie de l'A50 devrait être associé au projet de Terminus afin de ne pas engorger le giratoire.
La proposition serait, par exemple, de créer une voie de desserte dédiée pour accéder à la zone terminus et de l'associer à un « shunt » vers l'50 pour en sortir.



→ Enjeux de réalisation

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
INCIDENCES DES TRAVAUX POUR LES RIVERAINS	Travaux proches de maisons	Zone peu habitée au nord

- L'étude comparative fait précédemment état, sur Sanary, de l'opportunité de l'articulation du projet de Terminus avec la ZAD de la Baou. Dès lors, que cette opportunité fait l'objet d'un critère favorable par ailleurs, il s'agit ici de prendre en considération que la zone d'activité tertiaire et d'habitat sera potentiellement occupée / habitée. Ainsi, il peut paraître abusif de prendre tantôt en considération l'état futur pour juger de la desserte du site aux termes des aménagements et tantôt l'état actuel pour juger de l'incidence des travaux sur les riverains (a priori encore trop peu nombreux pour faire l'objet d'une attention particulière ...). Il en va de même au titre de l'estimation des coûts d'investissement de prévoir les protections sonores pour préserver cette future zone d'activité.

→ Socio économiques

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
COÛT (CE JANVIER 2019)	163 M€	79 M€

- La SNCF précise que les coûts annoncés ne prennent pas en considération les frais associés. Je suis surpris de constater qu'un projet de cette envergure ne soit pas l'objet d'un chiffrage exhaustif. Il ne s'agit pas là de la création d'une gare en plaine Picarde, mais de l'intégration d'un Terminus complètement opérationnel en zone urbaine. Et ce Terminus ne fonctionnera pas si certains travaux annexes ne sont pas réalisés, notamment les voies de desserte.

Un juste comparatif socio économique devrait a minima intégrer :

- Les coûts de construction des voies de desserte et éventuelles acquisitions foncières
 - Les surcoûts liés à la préservation de l'environnement (périmètre de la Baou)
 - Le renforcement des écrans acoustiques, notamment ceux oubliés sur les faces nord du Terminus de Sanary, au balcon de la future zone d'activité ...
- Au regard des aménagements des deux sites, la différence de coûts d'investissement paraît disproportionnée. A cette question soulevée lors des débats, M. ILLES (SNCF) avait répondu que le chiffrage avait été réalisé par SYSTRA et vérifié par SNCF (cf. Verbatim 02.12.2020). Sachant que SNCF détient plus de 40% de l'actionariat de SYSTRA, il me paraît opportun (et mettrait sans doute fin aux débats sur le sujet) que les estimations détaillées soient offertes à la concertation (et complétées des coûts associés à la création des voies de desserte)
- Si tenté que la disproportion de coût demeure entre les deux sites, il est à rapporter à l'efficacité de l'opération, sachant que :
- la fréquentation du site de SANARY semble en perpétuelle baisse et que celle de ST CYR en perpétuelle hausse
 - Les perspectives prévoient une fréquentation de la ligne supérieure si elle devait s'imposer à ST CYR (+35% par rapport à SANARY)

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
VOYAGEURS ANNUELS SUPPLÉMENTAIRES À L'OUEST DE TOULON / SITUATION ACTUELLE	+ 460 000	+ 340 000

- Sans même prendre en considération les surcoûts non intégrés sur le site de SANARY (cf. ci-avant), l'opération semble financièrement plus intéressante. Néanmoins, rapporté au nombre de voyageurs supplémentaires accueillis (ce qui est l'objectif premier de l'opération), l'écart entre les deux solutions s'amenuise grandement. Et sur le long terme, la solution de ST CYR, bien que plus onéreuse (en l'état) deviendra plus rentable économiquement (par le nombre d'usagers et le prix du billet pour un trajet évidemment plus long) et plus efficace pour la lutte visant à réduire le bilan carbone.
- Enfin, ces investissements, bien que conséquents, sont à mettre à l'échelle de leur durée d'amortissement (100 ans ?) et peuvent sans doute se nourrir du tout récent programme de recapitalisation de la SNCF par l'Etat à hauteur de 4.7 milliards d'euros dont la moitié est destinée à poursuivre les travaux programmés.
- S'agissant de l'étude de zone de « chalandise », ayant sans doute conduit aux perspectives de voyageurs supplémentaires avancées, a-t-elle :
- Pour ST CYR : pris en considération le bassin d'emploi que représente les zones ATHELIA de la Ciotat, aux portes de l'A50 et dont les usagers auront plus vite fait de rejoindre la future gare de ST CYR que la gare de La Ciotat d'accès difficile.
 - Pour SANARY : pris en considération qu'un usager sur l'A50 au droit de la sortie sur 12.1 mettra 10 minutes en voiture pour rejoindre TOULON (hors heures de pointe), à comparer au temps qu'il mettra à sortir de l'autoroute, rejoindre les zones de stationnement, se rendre à pied sur les quais, attendre le train et rallier TOULON ... ?

Si l'affluence actuelle de la gare d'Ollioules – Sanary stagne voire régresse, c'est preuve qu'hormis les usagers de proximité, elle offre peu d'avantage face à la voiture pour des trajets vers TOULON.

Et de noter que l'échangeur autoroutier 12.1 systématiquement considéré dans l'étude comme un atout pour le fonctionnement de la gare, sera sans doute davantage à considérer comme un sérieux concurrent au mode de transport ferroviaire ; TOULON est maintenant à la porte de SANARY. Les automobilistes n'ayant plus à subir les bouchons sur la RD11 avant de rejoindre l'échangeur de la Seyne, il est à craindre que la fréquentation de la gare baisse perpétuellement.