

Ligne Nouvelle Provence-Côte d’Azur

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE D’OUVERTURE

TOULON, 17 JUIN 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 23/06/2019

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



DATE ET LIEU

17 juin 2019, à 19 heures	Toulon, Maison des services publics, Sainte-Musse
---------------------------	---

PARTICIPANTS

ANIMATION	
Stéphane SAINT-PIERRE	Cabinet Nicaya Conseil – AMO Concertation
SNCF Réseau	
Jean-Marc ILLES	Chef de la Mission LNPCA
Nicolas GUYOT	Directeur des études LNPCA
Alain PRÉA	Responsable zones 13 et 83
INTERVENANTS	
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Yannick CHENEVARD	Vice-président de la Région et de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	5
PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	7
PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS	14
ECHANGES	17

La réunion s'ouvre à 19 heures 10.

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

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à tout le monde pour cette réunion d'ouverture de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur. Il s'agit d'une concertation sur les phases 1 et 2 du projet. Merci de votre présence et de votre participation.

Je me présente : je suis Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour cette phase de concertation, et j'aurai en charge l'animation de cette séance d'échanges. Pour commencer, nous allons avoir une introduction réalisée par Monsieur Yannick CHENEVARD qui est vice-président de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée et du Conseil régional Provence Alpes-Côte d'Azur. Ensuite, je vous donnerai le détail du déroulement de la réunion telle que nous l'avons préparée.

INTRODUCTION

Monsieur CHENEVARD, Vice-président de la région PACA et de Toulon-Provence-Méditerranée

Bonsoir, Mesdames et Messieurs, mes chers collègues élus de la Région, de la Commune, de la Métropole, et des autres secteurs varois. Je voudrais évidemment vous souhaiter la bienvenue dans cette maison, au nom d'Hubert FALCO. Je voudrais vous souhaiter la bienvenue sur un territoire qui est évidemment très attentif au sujet évoqué ce soir. Pourquoi ? Parce que la vraie question en creux dans ce qui va nous être présenté, c'est la désaturation des métropoles, la désaturation automobile telle qu'elle est programmée au fil de l'eau, et une désaturation qui pourra se faire grâce à ce que nous appelons aujourd'hui, même si ce n'est pas l'appellation que nous voyons dans la présentation, en réalité, « la ligne des métropoles ». En réalité, c'est bien de cela qu'il s'agit. Cette « ligne des métropoles » existe parce que c'est finalement à peu près le seul projet qui ait été retenu par la ministre pour une seule raison : c'est que ce projet portait la désaturation automobile des trois métropoles.

À l'intérieur de cet ensemble, la Région a évidemment soutenu massivement l'idée qu'en désaturant les trois métropoles, on pouvait créer dans chacune d'entre elles – permettez-moi de faire une petite particularité sur la métropole toulonnaise – un RER métropolitain tel qu'il est inscrit dans le plan des déplacements urbains.

Il y a des rails existants. Il faut améliorer les infrastructures – vous le verrez –, notamment de part et d'autre de la Métropole, mais l'idée n'est plus de faire la ligne à grande vitesse dont nous avons tous débattu. Je reconnais un certain nombre de visages parmi les présents. L'idée n'est plus celle-là, c'est la raison pour laquelle la Région et la Métropole soutiennent aujourd'hui un projet dont le seul objectif est la désaturation automobile.

Je vous souhaite une bonne soirée de travaux et, naturellement, nous restons là, et s'il y a des questions, nous serons à même d'y répondre. Je vous remercie.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Monsieur CHENEVARD, merci pour cette introduction.

Je vais vous donner quelques éléments sur le déroulement de la séance que nous vous proposons. Je vais vous présenter les intervenants de SNCF Réseau et de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), et vous aurez ensuite une présentation à la fois de l'évolution du projet depuis la dernière concertation (2017) et de ce qui s'est passé entre-temps jusqu'à aujourd'hui. Vous aurez ensuite une présentation plus spécifique des aménagements prévus sur les phases 1 et 2 du projet Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur telle que la ministre a demandé à la SNCF Réseau de concerter le public sur la base de ces aménagements. Vous aurez ensuite des éléments sur les modalités de la concertation qui vous permettront à la fois de compléter votre information, et de prendre part et exprimer vos contributions lors de cette concertation publique. Ensuite, nous aurons des échanges avec vous. Dans ce cadre-là, nous avons prévu que SNCF Réseau puisse vous présenter l'ensemble de ses éléments. Ensuite, nous prendrons le temps d'écouter les questions, les remarques et les contributions que vous souhaitez formuler.

Je vous donne tout d'abord quelques éléments sur la présentation des intervenants. Vous avez Jean-Marc ILLES qui est responsable du projet Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur. À sa droite – donc à votre gauche –, vous avez Nicolas GUYOT qui est en charge des études sur le projet, et Alain PRÉA qui est plus spécifiquement en charge la responsabilité des secteurs des Bouches-du-Rhône et du Var. Vous avez également Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, nommé par la Commission nationale des débats publics, qui est indépendant du maître d'ouvrage, et qui nous dira quelques mots dans un instant. Monsieur CHENEVARD est celui qui a introduit la séance.

Je passe la parole à Monsieur QUEVREMONT qui va vous dire quelques mots.

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

Je m'appelle Philippe QUEVREMONT. Je suis garant de la concertation. Comme cela vient d'être dit, je suis indépendant de SNCF Réseau puisque je suis nommé par la Commission nationale du débat public. Je n'ai jamais travaillé dans le ferroviaire auparavant. Je suis garant depuis 2015 sur ce projet, et mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. C'est assez simple dans son principe, et cela peut prendre des modalités différentes. C'est un rôle complémentaire de celui du maître d'ouvrage de SNCF Réseau. Ils ont un double rôle c'est-à-dire qu'ils élaborent un projet, et ils organisent la concertation. Quant à moi, je viens m'insérer dans cet ensemble pour vérifier que les droits du public sont respectés. Si tout se passe bien, j'interviens peu. J'interviendrai en revanche en fin de concertation au mois d'octobre

prochain pour dire ce que j'ai entendu de la part du public. J'interviendrai en émettant un rapport qui sera adressé à la Commission nationale qui m'a nommé. Ce rapport sera lui aussi rendu public, et si ce projet va à son terme, ce rapport sera lui-même l'une des pièces de l'enquête publique. Je vous rappelle qu'une Commission d'enquête publique, en fin de parcours, émet un avis sur le projet qui est un avis de fond, d'opportunité (il faut le faire ou il ne faut pas le faire), alors que moi, je ne me prononce que sur les modalités de la concertation. Je ne me prononce pas sur le fond.

J'ai deux recommandations principales à faire. La première recommandation, c'est que les exposés introductifs soient brefs. Les élus nous ont montré le chemin. Merci. J'ai également demandé à SNCF Réseau de faire en sorte que la partie d'exposé d'origine ne dépasse par une demi-heure, de manière à ce que vous puissiez poser des questions. En une demi-heure, nous ne pouvons pas tout apprendre, mais ils pourront revenir sur des questions d'information qui n'auront pas été vues à ce moment-là.

La deuxième recommandation vous concerne en tant que public. Vous devez chercher à convaincre. Votre objectif est de faire en sorte que le maître d'ouvrage comprenne vos arguments, les écoute, et puisse les prendre en compte. Nous allons donc vous demander de respecter des règles de prise de parole (parler dans le micro, etc.). Monsieur SAINT-PIERRE va vous les rappeler.

Je voudrais apporter une dernière précision. Il s'agit d'un projet. Rien n'est donc décidé actuellement. La vraie décision publique ne peut intervenir qu'après l'enquête publique. Pour les amoureux de la langue française, il n'est donc pas interdit de s'exprimer au conditionnel. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci, Monsieur QUEVREMONT. Sans plus tarder, je propose à Jean-Marc ILLES de venir vous présenter les trois séquences : le projet, les aménagements des phases 1 et 2, et le dispositif de concertation qui est prévu avec le public.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

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 le chef de mission de la Ligne Nouvelle sur SNCF Réseau. J'ai un parcours assez classique à la SNCF, plutôt dans le domaine technique, les travaux, l'ingénierie et la maintenance. Le poste que j'ai pris il y a deux ans est un poste de maître d'ouvrage qui est un peu nouveau pour moi puisque j'étais plutôt au back-office de la SNCF, et que je suis là devant le public pour essayer de concerter et de prendre en considération vos remarques afin de proposer à la ministre un projet qui aura évolué.

Avant de commencer, je crois utile de nous mettre d'accord sur ce qu'est un projet, et ce que n'est pas un projet. Dans le Var, il y a en effet de nombreuses phases dans le projet, et il est important de bien clarifier où nous en sommes, et où nous n'en sommes pas. Comme l'a dit Monsieur QUEVREMONT, le garant, un projet n'est réellement décidé que lorsque nous avons une Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Cela sous-entend que tout ce qu'il y a avant ne sont que des phases d'exploration et de concertation qui peuvent donner lieu à une évolution, à un changement du projet, à la fois technique et fonctionnel. C'est ce qui est en train de se passer sur ce projet depuis longtemps, depuis peut-être 10 ans, voire plus.

Si nous regardons quels sont les éléments situés avant cette DUP qui serait le moment où le projet serait décidé, nous pouvons dire qu'il y a eu le débat public très ancien (2005). Il y a des avis du Gouvernement qui est celui qui décide, *in fine*, d'aménager le territoire. Il peut demander l'avis de commissions consultatives. Il y en a eu une récemment qui s'appelle de Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) pour éclairer les choix. Le « projet » – j'emploie ce terme entre guillemets puisqu'il n'est pas décidé – avance « à coup » de décisions ministérielles qui ordonne – nous pourrions dire « demande », mais c'est vraiment « ordonne » puisque le ministre ordonne cela à la SNCF qui est sous sa tutelle en tant que son maître d'ouvrage – de réaliser des études et de concerter sur un périmètre. Il s'agit donc de réaliser des études pour voir quel est le meilleur projet, et non pas pour décider. La concertation va contribuer à le faire changer.

Une fois que le périmètre est stabilisé, une enquête publique peut encore changer la donne puisque ce n'est plus le maître d'ouvrage qui la mène, mais c'est le commissaire-enquêteur, sur un périmètre que le Gouvernement aurait décidé de proposer à l'enquête publique en vue d'une DUP. Là, il faut également l'accord des cofinanceurs. Il y a, dans la salle, quelqu'un qui est l'un des cofinanceurs. L'État en est évidemment un majeur. Il y en a aussi avec la Région et d'autres collectivités. Par conséquent, ce sont les phases situées avant. Toutes ces phases situées avant la DUP constituent le moment où nous en sommes aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle nous disons qu'il est difficile de savoir s'il y a un projet ici parce que tant que nous ne sommes pas en DUP, et tant que nous n'avons pas certains éléments, le projet change.

Après la DUP, en revanche – et là, j'anticipe –, il y a effectivement des phases d'avant-projet techniques, de projet, puis de réalisation, et nous finissons par mettre en service le projet, et par faire circuler les trains pour lesquels tout cela a été fait.

Ce qui est important, dans ce message, c'est que le projet qui est soumis à l'enquête publique en vue d'une DUP doit forcément avoir fait l'objet d'études préalables, et de concertation à l'issue de ces dernières. Si tel n'est pas le cas, nous ne pouvons pas faire d'enquête publique, et nous ne pouvons pas réaliser un projet. Il s'agit d'une condition nécessaire. Il doit y avoir des études préalables et une concertation qui porte sur la partie du projet concerné.

Si nous regardons un peu ce qui s'est passé sur le Var, entre 2013 et 2016, le Var était – j'emploie l'imparfait parce que vous voyez vraiment que le projet n'arrête pas de changer – concerné par la priorité 1 de l'ancien phasage datant de la commission Duron. Il était donc très concrètement concerné par l'aménagement de la gare de La Pauline, par un saut-de-mouton sur la zone de La Pauline qui était déjà un ouvrage de désaturation du réseau en déconnectant les deux sens de circulation. C'était la priorité 1 jusqu'en 2016.

Il était également « concerné » par la priorité 2, c'est-à-dire des tronçons de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon, et les aménagements à l'arrivée à Toulon, par la Ligne Nouvelle entre le Muy et la vallée de la Siagne, les aménagements à l'arrivée à Toulon – comme nous l'avons déjà dit –, et le pôle d'échanges multimodal Est-Var qui pouvait être au Muy, à la gare 6 voies. C'était jusqu'en 2016, et c'était la priorité 2.

Nous en arrivons maintenant à 2018 et, en 2018, le COI a repris ces idées de projet. Il a abandonné la notion de priorité, et a fait quatre phases. Pour le Var, ces quatre phases sont en vert et en mauve. Il a introduit en phase 1 quelque chose qui n'existait pas avant jusqu'en 2016. C'est ce que vient de dire Monsieur CHENEVARD. C'est la « convergence » entre l'ancienne concertation qui avait dit : « *Nous voulons du TER, nous voulons de la proximité* » – et la Métropole le disait aussi –, et le Gouvernement qui a dit : « *Nous voulons aussi prioriser la désaturation des nœuds, l'amélioration de la régularité sur un axe très mauvais* – nous reviendrons sur le sujet de la régularité –, *et le développement du TER autour des métropoles* ». Le RER métropolitain est la priorité numéro 1 du Gouvernement. « *Par conséquent, je crée une phase nouvelle (la phase 1) qui n'existait pas, avec une navette toulonnaise, une navette RER* ». Cette navette réutilise d'ailleurs un objet qui était avant le saut-de-mouton de La Pauline, mais qui va être complété par des aménagements de part et d'autre de Toulon, pour permettre le développement du TER. La phase 1 est donc un élément nouveau.

Le COI a gardé, en phase 4, les tronçons de Ligne Nouvelle qui étaient antérieurement en priorité 2. Il les a cités, cela signifie qu'ils ne sont pas sortis du projet puisqu'ils ont été cités par le COI. Voilà le terme que je retiens : ils sont « cités ».

Maintenant, nous allons rentrer dans le détail du Var, pour bien clarifier ce qui se passe. Il y a un tronçon qui a été évoqué il y a très longtemps – ceux qui étaient là à l'époque le disent, cela s'est arrêté en 2011-2013 –, c'est le fameux tronçon entre Toulon et Le Muy. C'était un tronçon de Ligne Nouvelle et de doublement continu de la ligne, et il n'était déjà plus à l'ordre du jour lors de la décision ministérielle de 2013 qui

n'évoquait déjà plus que les priorités 1 et 2. En 2013, il n'était déjà plus évoqué. Cependant, depuis le 2 février 2018, il est explicitement sorti du projet puisque dans la description que le COI a faite du « projet » – entre guillemets parce que pour qu'il y ait projet, il faut une DUP, et que nous n'en sommes pas à la DUP –, cette idée de faire cette partie-là n'est plus citée ni dans la phase 1 ni dans la 2 ni dans la 3 ni dans la 4. Elle est donc abandonnée. La conséquence est qu'en tant que maître d'ouvrage, je demanderai aux services concernés des communes à ce que les mentions de Ligne Nouvelle soient retirées de ces communes puisque ce projet n'est plus cité par le COI. Et il faudra également que je m'en explique avec l'État, parce que je sais qu'il y a des endroits où cela crée des ambiguïtés, comme entre Toulon et le Muy, sachant que le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) est également en train d'être revu par la Région. Plus aucun document ne nécessite que cela soit mentionné. Il est clair que cette partie-là n'est plus dans aucun périmètre non plus, même s'il ne faut pas nier qu'elle a été évoquée avant. Cependant, elle n'a plus lieu d'être mentionnée. Nous ne parlons même pas d'être étudiée, nous parlons d'être mentionnée dans des documents, éventuellement de réservation indicative sans aucun élément juridique. Elle n'a même pas lieu d'être mentionnée ; je demanderai donc à ce qu'elle soit retirée.

Maintenant, il y a dans la phase 4 des tronçons de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon (des zones de tunnel, etc.), et entre le Muy et la vallée de la Siagne. Cela est cité en 2018 par le COI. Nous avons vu que ces tronçons sont évoqués, et sont inscrits en phase 4. Nous ne pouvons donc pas dire qu'ils sont abandonnés.

Le COI a proposé un phasage au Gouvernement. C'est un organisme indicatif. Ce n'est pas organisme qui décide. Le COI dit : *« Je le garde parce que c'était une priorité 1 et 2, et je propose de l'appeler phase 4, et si vous voulez le réaliser, ce sera après 2037 au minimum »*. Voilà ce qu'il dit. Ce que nous pouvons dire en plus, c'est que cette phase 4 n'a donné lieu à aucune décision ministérielle. Je vous ai dit que le projet, avant la DUP, avançait « à coup » de décisions ministérielles. Là, il n'y en a pas eu depuis – ceux qui étaient là peuvent le dire – 2014. C'est donc cité, mais il n'y a pas de décision ministérielle depuis très longtemps sur cette phase-là.

Mettons-nous dans l'hypothèse où elle soit réenclenchée, relancée, en cas de relance par une décision ministérielle, des études seraient à reprendre parce qu'en fait, les conditions de raccordement à Aubagne ont changé avec ou sans 4 voies. Ceux d'entre vous qui sont issus des Alpes-Maritimes savent qu'avant de se brancher vers Pégomas au niveau des bords de la Siagne, on serait plutôt du côté de Cannes, au niveau de la gare de Cannes. Le raccordement n'est plus au même endroit, ce qui veut dire qu'il faut une nouvelle phase d'étude pour revoir les tracés. Il faut donc une nouvelle concertation, sur cette phase 4, où les gens pourraient de nouveau s'exprimer, et éventuellement marquer leur accord ou leur désaccord sur cette phase 4 qui n'est pas la phase que nous traitons aujourd'hui. Cette phase n'est donc pas enclenchée et, si elle était réenclenchée, il y aurait une nouvelle concertation où les gens pourraient dire *« d'accord, pas d'accord »*. Il y a des gens qui diront *« d'accord »*, mais il y a aussi des gens qui diront *« pas d'accord »* sur cette phase 4. Cette phase 4 n'est donc pas à l'ordre du jour, mais elle est citée. Elle n'est pas abandonnée comme l'autre.

S'il faudrait la réétudier, c'est aussi parce que nous avons une nouvelle technologie de changement de signalisation qui s'appelle l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) qui permet de rapprocher les trains entre eux. Même les objectifs de service que nous avons étudiés il y a un an ne sont plus les mêmes. Il faut aussi les réétudier. Tout cela pour dire que – sans dire que nous revenons à zéro puisque des choses ont été faites – il y aurait vraiment de gros changements avant de concerter à nouveau.

Nous en arrivons donc à ce qui nous préoccupe aujourd'hui – à ce qui nous occupe seulement aujourd'hui – à savoir la phase 1. Il aurait pu y avoir une phase 2, mais il n'y en a pas. Il s'agit de la navette RER diamétrale toulonnaise qui a été rajoutée sur proposition du maître d'ouvrage, par le COI et les cofinanceurs du projet. Cette phase – cela a été dit par Yannick CHENEVARD – dans le cadre du développement des transports du quotidien et de la désaturation des nœuds ferroviaires, en tenant compte des demandes de la concertation précédente. Il y a donc une conjonction entre la demande du Gouvernement, les demandes des élus, et la demande du public qui est : « *Nous voulons du RER, nous voulons améliorer la régularité autour de la Métropole, nous voulons plus de RER* ». En phase 1, nous mettons donc cette priorité. C'est elle qui donne lieu à concertation – malgré tout, elle n'est toujours pas décidée non plus – pour l'engagement éventuel d'une enquête publique avec la phase 2. Même cette phase, qui est la priorité, peut aussi être adaptée, modifiée, pendant la phase de 3 ou 4 mois que nous avons devant nous. Elle n'est pas non plus décidée, mais elle est sur la table, et elle peut donner lieu – elle, et pas les autres – à une enquête publique et à une DUP. Il n'y a qu'elle qui puisse donner lieu à une enquête publique puisque nous allons concerter dessus.

Où nous situons-nous ? Je suis sur la phase 2, puisque c'est le sujet. Il y a eu la Ligne Nouvelle – je n'y reviens pas –, il y a eu la pause des grands projets pendant 2 ans. L'élément nouveau, c'est que la ministre a pris une décision ministérielle pour nous dire : « *Concertez sur ces phases 1 et 2 seulement* ». Il y a un phasage du projet. Nous sommes en train de concerter. Derrière, que faudra-t-il que nous fassions ? Il faudra que nous fassions une étude d'impacts – ce que nous appelons un « avant-projet sommaire » (APS) – pour le présenter à l'enquête publique qui interviendrait en 2021 avec un commissaire-enquêteur. De nouveau, vous serez consultés sur cette phase 1, puis il y aura une instruction en Conseil d'État qui est assez longue.

Les travaux de la phase 1 – très concrètement, de la navette toulonnaise –, et rien d'autre, ne commenceraient qu'à partir de 2023. Sur notre planning, il y a à peu près la même chose, et nous parlons bien des phases 1 et 2. Pour le Var, il s'agit de la phase 1. Vous voyez qu'il y a encore quelques éléments importants avant d'arriver au bout. Vous voyez la DUP, vous voyez les durées de Conseil d'État qui sont très longues (18 mois). Cela empêche effectivement un peu d'aller vite, il faut bien le dire. L'enquête publique serait pour le deuxième semestre 2021, mais avant d'en arriver là, il faut que nous ayons une mission financement qui dise si c'est finançable. Il faut que nous ayons l'instruction. Au passage, il faut faire payer un peu des études. J'ai donc des conventions d'études à lancer. Nous ne sommes pas au bout.

Nous nous situons donc dans le petit carré bleu qui est ici, et l'objet de cette concertation est de faire remonter à la ministre ce que nous nous serons dit – d'accord, pas d'accord, ce qu'il faut modifier dans le projet – pour qu'elle fasse une nouvelle décision ministérielle de manière à ce que, derrière, je fasse l'APS avec les équipes pour préparer l'enquête publique en fonction de ce qu'aura dit la concertation et de ce qu'en

aura dit la ministre. Dans ces cas-là, nous irons à l'enquête publique, à la DUP, et ce n'est que quand nous aurons la DUP que nous pourrons commencer les travaux. Le schéma que je propose là – mais ce n'est pas gagné non plus –, c'est que nous ayons des AVP anticipés pour ne pas perdre de temps, et que vous ayez rapidement des TER autour de Toulon. C'est pour cela que cette phase 1 mérite de passer à des phases « travaux », et de ne pas rester à des phases « études ».

Nous rentrons dans notre concertation de 4 mois. La réunion d'ouverture a lieu aujourd'hui. Il y a deux étapes. Nous allons faire une permanence locale pour SNCF Réseau du côté de La Crau, en ce qui concerne les gares de la navette, et un atelier « riverains » également. Cela, c'est jusqu'en juillet prochain. Ce que vous voyez là concerne tout le projet. Il y a aussi les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. Dans le Var, il y aura une réunion publique, et il y aura un atelier thématique qui – de mémoire – sera sur l'environnement, le 27 septembre prochain. Nous aurons aussi trois réunions publiques comme aujourd'hui, pour clôturer la concertation. À l'issue de cela, nous ferons le bilan de la concertation, et nous enverrons à la ministre l'expression de votre contribution pour voir en quoi il faut modifier le projet.

Sur l'objet du projet, je ne vais pas rentrer dans le détail, mais Toulon est bien placé pour savoir – c'est pareil pour Marseille et Nice – qu'il y a énormément de temps perdu dans la congestion avec des temps de travail perdu énorme par an, qui ne feront que croître dans les projections si nous ne faisons rien. Vous voyez l'évolution entre 2018 et 2025. Si nous regardons la pollution, c'est assez inquiétant parce que nous avons, sur l'ensemble de la Provence-Côte d'Azur, 900 000 personnes exposées à des dépassements de seuil. Dans le petit graphique d'à côté, il n'y a pas de surprise : le train est aujourd'hui – et sera encore demain – un des modes de transport les moins polluants avec le tramway et le RER – nonobstant les modes doux – par rapport aux modes motorisés.

Cela dit, il faut faire du train, mais le train a des problèmes. Nous sommes malheureusement une région qui est très « mauvaise » en régularité. Vous voyez les chiffres qui viennent de l'ARAFEF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières). Ce ne sont donc pas des chiffres de la SNCF. La Provence-Côte d'Azur est dans les dernières. Elle n'est pas dans les dernières, elle est la dernière. Les taux d'annulation et de retard sont très forts, et – nous allons y revenir – l'analyse de ces chiffres montre que ce n'est pas uniquement parce qu'il y a des gens du sud qui travaillent, c'est aussi parce que nous avons une seule infrastructure. Par un seul incident cela crée des effets « boule de neige » qui bloquent tous les trains sur l'axe Marseille-Vintimille. Nous le voyons avec la suppression des trains due à la régularité autour de Toulon qui sont maintenant de 133.

Face à ce constat d'irrégularité, le Gouvernement a décidé de prioriser le traitement des nœuds ferroviaires comme une étape indispensable pour améliorer la régularité – c'est le premier point – et la capacité des TER. Le Gouvernement nous demande donc de faire la phase 1 et la phase 2, la phase 1 étant la navette toulonnaise sans arrêt. Au passage, il nous demande de nous coordonner avec un projet que SNCF Réseau mène seul. C'est l'ERTMS qui va beaucoup nous aider à limiter les impacts fonciers parce que ce système-là permet de rapprocher les trains entre eux en supprimant les signaux. C'est un système radio. Nous allons

donc nous appuyer là-dessus pour améliorer la régularité. Il faudra tout de même des infrastructures – nous allons y revenir –, mais ce système permet d'améliorer la régularité de manière importante.

Le Gouvernement nous demande de finaliser nos études techniques – c'est fini –, de concerter sur la navette toulonnaise, et de rendre un dossier en fin d'année. En fin d'année, la ministre nous dira donc quel est le périmètre de l'enquête qui ne pourra être que sur cette phase-là. Ce que décidera la ministre en fin d'année ne pourra pas porter sur une phase que nous n'aurons pas concertée. Ce sera donc au maximum, sur le Var, le RER toulonnais ou rien, et j'espère que ce sera le RER toulonnais qui sera plébiscité par la ministre.

Pour montrer que tout cela est faisable, il faudra qu'elle lance une mission de financement parce que nous ne pouvons plus aller à la DUP sans avoir des idées de financements.

Qu'apporte la navette toulonnaise sur le Var ? Les deux sujets sont la régularité et le service TER. Nous sommes sûrs d'améliorer la fiabilité grâce à la suppression des croisements de voie au niveau de la bifurcation de La Pauline. Il y aura 4 voies à La Pauline. C'est ce que nous appelons « l'alternance » ce qui permettra de garer deux trains à quai qui pourront se rapprocher en gare sans être rattrapés, et sans perdre de temps. De part et d'autre, à l'ouest de Toulon et à Carnoules, nous mettrons des origines terminus centrales pour éviter de croiser les contresens qui permettront de faire des retournements de TER autour de Toulon sans croiser la voie de l'autre sens, avec 2 voies puisque 2 voies sont plus fortes qu'une voie. Ce sont des installations très puissantes qui permettent de fermer la voie. Voilà le projet de phases 1 et 2 sur la régularité.

Quels sont les services ? Derrière, ce que nous visons, c'est un train tous les quarts d'heure à l'est de Toulon, avec des trains diamétraux, c'est-à-dire qui traversent Toulon sans correspondance, et un train toutes les 10 minutes à l'ouest de Toulon dont 4 seront traversants autour de Toulon. Il y aura 4 trains traversants si nous sommes du côté ouest, et nous aurons un train toutes les 10 minutes.

De la salle

Excusez-moi, pour bien comprendre, vous venez de dire « phases 1 et 2 », alors que juste avant vous aviez dit que tout cela était en phase 1.

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

Oui, j'ai dit « phases 1 et 2 » parce que pour le projet, c'est phases 1 et 2, mais pour Toulon, ce n'est que la phase 1. Il n'y a pas d'investissement de phase 2 sur Toulon. Il y a les phases 1 et 2 sur le projet, et la phase 1 sur Toulon.

Il y aura aussi des services comme des services directs deux fois par heure qui permettront d'aller de Toulon directement à l'aéroport sans rebrousser et tomber dans le gouffre des trous noirs de la régularité à la gare Saint-Charles de surface, qui est un véritable problème. Nous passerons en diamétral. Nous gagnerons 15 minutes, et nous aurons moins de problèmes de régularité en gare. Nous aurons des services directs de Toulon à l'aéroport. Au passage, nous aurons aussi des services TER inter-villes qui augmenteront de 1 par heure et par sens entre Miramas et Istres.

Si nous restons vraiment sur la zone de Toulon, voilà la situation. C'est le système par heure. Nous dimensionnons les infrastructures en regardant ce qui se passe sur une heure. Sur une heure, vous aurez donc un train toutes les 10 minutes entre l'ouest de Toulon et Toulon, un train tous les quarts d'heure entre Toulon et La Pauline, puis cela se sépare en deux vers Carnoules et Hyères. Jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer, nous aurons un train tous les quarts d'heure. Ce sont les services à l'heure. En dessous, vous avez les augmentations de TER par jour :

- de Marseille à Toulon, nous passons de 32 à 48 ;
- de l'ouest de Toulon à Toulon nous passons de 32 à 72 ;
- de l'ouest de Toulon à Carnoules, nous passons de 4 à 48 ;
- de Toulon à Hyères, nous passons de 19 à 24 ;
- de Toulon aux Arcs, nous passons de 4 à 24.

Voilà les augmentations de trafic à la journée en TER. Nous y reviendrons.

Ce qui est important dans ce graphique, c'est un peu la même chose, mais cela démontre bien qu'il s'agit d'un projet TER, et non pas d'un projet TGV. Quand vous regardez ce qui augmente, c'est le bleu, et quand vous regardez ce qui est stable, c'est l'orange. Le bleu, c'est le TER, et l'orange, c'est le TGV. J'ai pris Ollioules, mais nous verrons où est la gare. Nous passons de 32 à 72. Les TER augmentent, mais les TGV restent à peu près identiques, ce qui montre bien que nous sommes sur un projet de transport de proximité, et pas sur un projet d'augmentation de trains à grande vitesse.

Un autre angle d'approche sur l'offre est constitué par les projections socio-économiques. Nous avons fait des projections et des études là-dessus. Cela montre l'évolution du nombre de voyageurs par gare à l'horizon de la mise en place de la navette RER toulonnaise. Vous voyez qu'il y a des augmentations prévisionnelles assez fortes. Vous avez là la fréquentation des gares, quelles que soient les origines. Vous avez un *nota bene* en dessous. Si nous regardons uniquement les voyageurs internes au Var, c'est-à-dire uniquement le violet, cela double. Là, c'est « toutes origines ». Il y a des trains qui viennent de l'extérieur du Var. Cela, c'est sur l'ensemble du projet, sur les deux phases (phases 1 et 2) toujours, avec la gare souterraine de Marseille, et des aménagements plus classiques dans les Alpes-Maritimes. Vous avez l'augmentation du nombre de voyageurs en 2017 en phase 1, et à la phase 2 qui ne vous concerne pas en infrastructure, mais qui vous concernera en termes d'évolution des voyageurs. Nous passons de 51 à 70, puis à 80 millions d'euros. Voilà donc la perspective : + 36 %.

PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS

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

Quels sont ces aménagements ? Nous allons dire qu'il y en a trois. Le premier existait déjà avant, et beaucoup d'entre vous le connaissent. Il est fondamental, et nous allons y revenir. L'ouvrage de La Pauline est ce qui déverrouille tout l'axe. C'est presque aussi important que la gare souterraine et la bifurcation de Grasse. Cela va permettre de donner beaucoup de liberté aux horaires. Il y aura donc un saut-de-mouton au niveau de La Pauline avec une gare 4 voies à quai à La Pauline.

À Carnoules, nous avons une origine terminus, mais dans nos emprises, puisque nous avons une voie de service assez importante de maintenance à Carnoules. Ce sont donc juste quelques aménagements de voie de service. Il n'y a pas beaucoup d'aménagements à faire, mais ce sera donc une gare de fin de parcours TER entre Toulon et Carnoules.

De l'autre côté, il faut que nous regardions parce que c'est un point qui nécessite de la concertation. Nous sommes là pour cela. Nous avons plusieurs sites possibles pour la gare de l'Ouest toulonnais. La concertation va donc nous aider à décider quel est le bon endroit où mettre la gare. Nous apporterons des éléments techniques parce que nous ne pouvons pas vous « vendre du vent ». Il faudra que les services que je vous ai proposés marchent, mais nous regarderons quel est le meilleur endroit compte tenu des impacts et de l'avis de la population et des élus. Il y a donc là une ouverture qui, j'espère, pourra peut-être être conclue à la fin de la concertation, sur le bon emplacement de la gare, toutes choses confondues : impacts, services, technicité, faisabilité, etc. Du coup, nous sommes restés très vagues.

Alors, s'agissant de La Pauline, vous voyez que nous avons un train de sens contraire. Si on est à plat, évidemment, ce train-là ne peut pas passer n'importe quand. Il faut le faire passer quand celui-là ne traverse pas. L'horaire de ces trains-là doit donc être connecté aux horaires de sens inverse. Si nous faisons un ouvrage dénivelé, par-dessus ou par-dessous, les deux trains se croisent sans être connectés l'un à l'autre. C'est ce que nous faisons à La Pauline.

Ce que nous appelons techniquement « l'origine terminus », c'est un peu le même principe, mais si vous n'avez pas d'origine terminus, quand le train s'arrête à quai, ceux qui sont derrière bouchonnent. Si vous mettez deux voies au milieu, le train qui voulait rebrousser derrière n'a pas le temps parce que l'autre est déjà derrière. Là, il se met à l'abri de la voie principale, et celui-là peut aussi se mettre sur une voie ce qui fait que celui-là peut partir, celui peut attendre, et l'autre passe. C'est le type d'installation que nous mettrons en ouest toulonnais. C'est une installation qui permet de rebrousser sans gêner les trains passant de part et d'autre. C'est cela la fonction de l'origine terminus.

Les trois zones concernées sont :

- Les travaux en gare de Carnoules où les emprises ferroviaires existent sans acquisition foncière.

- Le saut-de-mouton ou le terrier à La Pauline, qui sont des dénivelés. Il y a plusieurs variantes. L'objectif d'aujourd'hui n'est pas de vous présenter les variantes. Dans les permanences, nous rentrerons dans le détail des variantes. Il y en a trois ou quatre, en tout cas plusieurs. Suivant les variantes, nous aurions l'acquisition nécessaire de 3 hectares, dont 1,5 à 1,9 hectare agricole.
- L'aménagement dans l'Ouest toulonnais qui nécessiterait l'acquisition de l'ordre de 1,8 hectare, dont 1 hectare agricole.

Nous avons fait des études poussées concernant Ollioules, mais ce ne sera pas forcément la gare que nous retiendrons à la fin. Le cas que nous avons étudié à Ollioules représente 1 hectare agricole. Si c'est à un autre endroit (La Seyne-sur-Mer), ce ne sera quasiment rien puisqu'il n'y a pas de champ à La Seyne-sur-Mer. Si c'est ailleurs, nous verrons. Voilà les ordres de grandeur d'impacts agricoles. Je vois qu'il y a les jeunes agriculteurs au fond de la salle. Nous avons discuté tout à l'heure sur ces chiffres. La surface concernée par la Ligne Nouvelle pour les phases 1 et 2 est donc de l'ordre de 3 hectares pour les terres agricoles. Voilà l'impact foncier de notre projet de phases 1 et 2.

Vous avez vu que j'employais le terme de gare « d'ouest toulonnais ». Il y aura donc une concertation. Ceux qui ont lu la décision ministérielle ont vu que la ministre parle d'Ollioules et de Bandol. Nous avons regardé Bandol, mais Bandol pose un problème de technique de rattrapage des trains. Je vais l'expliquer. C'est un peu compliqué, je suis désolée. Ici, vous avez ce que nous appelons un « graphique espace/temps ». Là, vous avez les trains qui passent, et là – j'ai mis Ollioules, mais cela pourrait être une autre gare puisque nous pourrions avoir une gare plus près de Toulon –, ce que nous voyons ici c'est que les trains rapides, un TER rapide, par exemple, peut passer, avant que celui-là ne soit parti – parce que vous avez vu qu'ils sont sur plusieurs voies –, sans être gêné par celui-là qui est parti. Il passe à travers, et nous arrivons à fonctionner. En plus, vous voyez que nous avons un temps d'arrêt ici. Si vous avez une gare ici, ce temps d'arrêt est encore plus long, et le train rouge passe encore plus facilement, plus on est proche de Toulon.

En revanche, vous avez un autre schéma. C'est un peu compliqué, nous pourrions y revenir. J'avoue que j'essaie d'être pédagogique, mais que ce n'est pas très simple. L'autre schéma montre qu'en revanche, si nous nous éloignons d'Ollioules, en se rapprochant de Saint-Cyr-sur-Mer, ce chapeau est évidemment plus court, et les trains rapides heurtent les trains omnibus qui repartent dans l'autre sens. Nous avons donc un problème technique, c'est que plus nous nous éloignons de Toulon, moins cela marche. Cela veut donc dire que le débat que nous allons avoir entre nous pour choisir la bonne gare doit tenir compte de ce qui marche, mais il reste d'autres sites à étudier plus proches de Toulon.

Je voulais mettre ces éléments dans le débat d'aujourd'hui pour vous montrer que tout n'est pas possible, et pour que ce que nous voulons rendre comme services soit possible. C'est un débat que nous aurons à la réunion publique de septembre prochain, et pour ceux qui seront dans les permanences en mairie, nous pourrions regarder ces sujets dans le détail. Ceux qui sont intéressés par ces sujets de saturation, il y a une réunion thématique à Marseille. Ils pourront venir pour parler de ces sujets de saturation. Nous leur montrerons comment cela marche. Ce dernier schéma est un peu technique, mais c'est pour présenter un peu

dans quel sens nous pourrions étudier le bon endroit de la gare à l'ouest de Toulon, dont nous n'avons pas encore décidé.

Concernant les coûts, le nœud toulonnais, c'est donc 184 millions d'euros. Le terminus gare de l'ouest de Toulon, c'est 59 millions d'euros. Pour l'instant, nous l'avons étudié à Ollioules, mais comme je vous l'ai dit, cela peut-être ailleurs. À Carnoules, ce n'est pas grand-chose. C'est 7 millions d'euros. La bifurcation de La Pauline, c'est beaucoup plus important, puisque nous avons à la fois le saut-de-mouton et la mise à 4 voies de la gare avec à La Pauline – nous allons y revenir – une demande du maire qui est très importante, c'est de ne pas créer d'aspirateur à voitures, c'est-à-dire de bien doser les parkings pour ne pas que cela devienne une gare de report routier qui sera également un échec si nous reportons là tous les routiers. Nous aurons l'occasion de revenir là-dessus, mais il y aura l'installation technique permettant de mettre les trains et, malgré tout, les parkings nécessaires, mais sans être sur quelque chose d'un peu trop fort. Cela avait été vu à la phase d'après. Nous discuterons encore de cette demande du maire.

Si vous voyez le projet LNPCA dans son ensemble, vous voyez les chiffres : c'est 3 milliards ou 3,5 milliards d'euros si nous reprenons l'option du tunnel de Saint-Louis et de la vallée de l'Huveaune. Le projet représente ces coûts-là. C'est le projet qui est susceptible d'aller à l'enquête publique et d'avoir une DUP. Ce n'est que ce projet-là, pour l'instant. Si demain, il y a de nouvelles études, cela pourra changer, mais cela ne pourra changer qu'avec de nouvelles phases d'études. Le projet qui est sur la table aujourd'hui, c'est celui-là et rien d'autre que celui-là. C'est un projet de TER, de désaturation des nœuds marseillais, azuréens et toulonnais en augmentant les TER, et en augmentant la régularité.

Nous allons finir. Voilà les dates. Il y a donc la réunion d'ouverture, une permanence à La Garde le 26 juin prochain, le 12 juillet prochain à La Crau, le 28 juin prochain à Carnoules, le 25 juin prochain, il faudra que nous vous disions où, pour l'instant, nous n'avons pas encore décidé. C'est pour la gare Ouest Toulon. Les ateliers thématiques, je vous en ai parlé. Il y aura donc une réunion de clôture le 15 octobre prochain à Toulon. Il manque la réunion de secteur qui a été oubliée. C'est un oubli de notre part, désolé, excusez-nous. Il y a une réunion très importante qui est celle de septembre prochain. Je vous le dis oralement, mais j'espère qu'elle est sur le site. Il y a bien sûr une réunion de secteur très importante publique, où nous rentrerons dans le détail des variantes, en septembre. Nous allons vous donner la date.

Pour tout ce qui est changement de date, il faut regarder sur le site. Vous avez un film, vous avez le dossier support que nous vous avons donné, mais il est aussi sur le site. Dans les communes, nous aurons des expositions, et vous aurez aussi des registres avec les communes pour inscrire vos avis par rapport au projet, vos propositions, vos contributions au projet. Vous aurez des registres.

La réunion publique de la navette toulonnaise aura lieu le 12 septembre prochain – mettez-le dans vos agendas – au même horaire. Ce sera la réunion où nous aurons le détail des variantes et des tracés avec les impacts. Là, nous serons plus dans le détail, et nous ferons des zooms.

Je repasse la parole à Stéphane SAINT-PIERRE.

ECHANGES

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous allons donc passer à une phase d'échanges avec vous.

Je vais vous donner quelques éléments de règles de fonctionnement. Tout d'abord, nous enregistrons pour pouvoir faire à la fois un *verbatim* et une synthèse des réunions. Je vous remercie donc de bien vouloir solliciter le micro en levant la main. Nous prendrons le temps de répondre à tout le monde, mais nous ne pouvons pas prendre tout le monde en même temps, mais nous prendrons le temps de répondre à chaque question. Levez la main, et ensuite, éventuellement, levez-vous. Cela permettra aux autres participants de vous voir. Présentez-vous. Posez votre question, et nous prendrons la suite de chaque question ou de chaque remarque si elle appelle des éléments de réponse de la part de SNCF Réseau ou d'autres participants. Nous prendrons le temps de cela.

Que ce soit entre vous, selon les points de vue qui sont les vôtres, ou dans les échanges avec le maître d'ouvrage, le maître d'ouvrage vient vous présenter un projet, il vous écoute, et il attend que vous formuliez vos points de vue et vos contributions par rapport à ce projet. Écoutez-vous, ne vous jugez pas si vous n'avez pas les mêmes points de vue. Chacun a la liberté d'exprimer le sien et ses contributions.

Si vous ne voulez pas que des photos soient prises, signalez-le puisqu'il y a parfois des clichés de la réunion qui sont pris. Si possible, pour la bonne tenue des échanges, gardez votre téléphone en mode vibreur, ou si vous avez un appel urgent, prenez-le en dehors de la salle.

Voilà les quelques consignes que je voulais partager avec vous avant que nous passions à vos questions.

Je vais donc, en fonction de qui souhaite intervenir, passer la parole. Monsieur, présentez-vous.

Monsieur Thierry SAÏAS, président du CIL de la gare et des côtes du Plan

Bonsoir. Je suis Monsieur SAÏAS. Tout à l'heure, vous avez parlé de cadencement entre Carnoules et Toulon. Il y a une distance assez élevée entre Carnoules et Toulon. Tout à l'heure nous disions qu'entre Bandol ou Saint-Cyr-sur-Mer, il y avait un problème de cadencement, mais cette distance-là me paraît tout de même plus courte que de l'autre côté, tout de même.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais passer la parole à Nicolas GUYOT, mais votre question est tout à fait pertinente.

Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA

En fait, la dissymétrie vient aussi du fait que – peut-être pourrions-nous revoir la slide où nous voyons la structure des services – nous avons un côté où nous avons 6 TER qui courent tout le long de l'axe côté ouest. Entre le terminus intermédiaire à l'ouest de Toulon et Toulon, nous avons 6 TER alors que, de l'autre côté, nous voyons que nous en avons 4 jusqu'à La Pauline, puis 2 seulement jusqu'à Carnoules. Je comprends à

votre intervention que vous connaissez un peu les fondamentaux de la capacité de la structuration horaire, etc. Il y a donc la question de la distance, mais aussi la question de la densité de TER. C'est un peu le mélange des deux qui fait la difficulté.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur, ensuite Madame, puis Monsieur.

Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement »

Je suis Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement ». La gare de Toulon a une capacité qui arrive à saturation actuellement. Même pour amener les voyageurs, il y a actuellement de grandes difficultés par l'entrée sud de la gare. En 2013, Réseau Ferré de France ou SNCF – je ne sais plus exactement – avait prévu l'agrandissement de la gare de Toulon pour pouvoir atteindre jusqu'à 7 millions de voyageurs, ce qui est bien supérieur à ce qu'il y a actuellement. Nous ne pouvons pas arriver à 7 millions de voyageurs avec la gare actuelle. Il était donc prévu donc une extension de la gare de Toulon, au nord, et une entrée nord pour désaturer l'arrivée des voyageurs au sud qui ne peut plus se faire correctement déjà de nos jours.

Dans ce projet, je vois que nous n'en parlons pas du tout, et si ce projet existe, il est nécessaire de réserver des terrains au nord pour l'agrandissement de la gare et pour l'entrée de cette gare. Où en est-on de l'agrandissement de la gare de Toulon ?

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

Il faut ressortir la *slide* sur l'ERTMS. En fait, ce que je n'ai peut-être pas dit, mais c'est vrai que je l'ai un peu oublié dans ma présentation, c'est que toutes les études d'exploitation de système que nous faisons se font avec le nouveau système de signalisation. Ce système change complètement l'espacement entre les trains et les notions de saturation. C'est ce que nous appelons l'ERTMS. Vous voyez qu'en haut, vous avez le système actuel avec des signaux que vous connaissez bien le long de la voie, et vous voyez qu'en fait, le train fret qui est derrière (le train avec la locomotive 7000 qui est derrière) commence à ralentir quand elle voit un feu jaune clignotant – ou jaune dans ce cas-là –, et il n'a plus d'information. Il est obligé de freiner jusqu'au bout jusqu'à avoir le signal rouge.

Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement »

Je m'excuse. Je crois que vous n'avez pas bien compris ma question. Je vous parlais des voyageurs.

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

Je réponds à la question sur la saturation de la gare de Toulon.

Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement »

Je vous parlais de la saturation en voyageurs, pour arriver à 7 millions de voyageurs qui rentrent et qui sortent de la gare. Je recentre la question. Peut-être me suis-je mal exprimé.

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

Excusez-moi, c'est moi qui ai mal compris.

Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement »

Pour les voyageurs qui arrivent, je crois, c'est à peu près 4 millions, même pas, aujourd'hui. Nous devons arriver à 7 millions de voyageurs d'ici 2040. En 2013, il y avait un projet de RFF ou de la SNCF – je ne sais plus – qui prévoyait d'agrandir la gare de Toulon vers le nord pour que les espaces voyageurs soient plus grands, et de faire une entrée nord sur la gare de Toulon pour que les voitures puissent desservir plus facilement.

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

Un pôle d'échange au nord. Est-ce bien cela ?

Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement »

Voilà, un pôle d'échange. Où en est-on de ce projet ?

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

Ce projet ne fait pas partie du projet, vous l'avez bien détecté. Pour nous, nous n'avons pas détecté de problème de saturation de la gare, mais j'entends ce que vous dites, et nous le mettrons à l'analyse. Le projet que nous présentons paraît être absorbable par la gare de Toulon telle qu'elle est, sans aménagement. Je prends en compte ce que vous dites, mais actuellement, ce n'est pas l'analyse que nous avons faite. Nous allons regarder ce que vous dites au niveau du projet.

Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement »

C'est ce que vous disiez en 2013. Vous disiez que la gare de Toulon est insuffisante, d'où la nécessité de l'agrandir.

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

Je n'étais pas là en 2013. Nous allons peut-être donner la parole à ceux qui étaient là en 2013.

Bernard COUVERT

Vous faites référence à l'extension vers les Montéty qui, à l'époque, était liée au projet notamment de Ligne Nouvelle entre Marseille et Toulon avec toute l'augmentation de trafic qu'elle permettait. Aujourd'hui, dans les phases 1 et 2 où il n'y a pas cette Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon, nous n'avons pas les mêmes

augmentations de fréquentation puisque nous sommes plutôt sur l'augmentation de TER. Nous n'avons donc pas le même besoin d'extension de la gare.

Maurice FRANCESCHI, Président de l'association « Toulon Var Déplacement »

Oui, mais s'il y a une augmentation future, il faut réserver les terrains. Il est important de réserver ces terrains. Sinon, nous ne pourrons plus le faire.

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

D'accord, c'est bien noté. Je comprends mieux votre question. Effectivement, j'étais parti sur le trafic. C'est moi qui ai mal compris. Vous parlez des voyageurs en relation avec les phases ultérieures. Nous nous sommes compris, mais effectivement, quand j'ai mis qu'il y aurait des aménagements en gare de Toulon en phase 4, ce que vous disiez là devait en faire partie, mais il est vrai que pour le projet en phases 1 et 2, il n'y a pas ce besoin du TER. Si ces études sont relancées, en cas de relance de ces études, il faudra examiner ce que vous dites. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, et nous verrons le moment venu.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il y avait une dame. Nous allons venir vers vous. Madame, levez la main, comme cela, nous vous donnons le micro. Merci.

Christiane GRANDCHAMP, Présidente de l'association de Défense du Plan-de-la-Garde

Je suis Christiane GRANDCHAMPS, présidente de l'association de Défense du Plan-de-la-Garde. Nous sommes ravis d'entendre que vous voulez accentuer les lignes TER, etc. Nous nous battons depuis plus de 10 ans contre la grande vitesse, et nous demandions justement à ce qu'il y ait des TER, un RER toulonnais – c'est très bien –, mais je me pose tout de même une question sur ce fameux saut-de-mouton à La Pauline. On nous parle d'ERTMS qui permet *a priori* de faire des progrès extraordinaires puisque c'est un nouveau système de signalisation. Cela permet donc un cadencement différent, etc. Nous avons toujours besoin – si je comprends bien – de ce fameux saut-de-mouton de La Pauline alors que, si j'ai bien pris les chiffres tout à l'heure, il était marqué que, par jour, nous passerions de 19 à 24 trains de Toulon à Hyères. Nous en avons donc 19 en ce moment, et nous en aurions 24. C'est-à-dire que, pour 5 trains en plus par jour, il nous faut absolument un saut-de-mouton.

Je me pose une question : je ne comprends pas pourquoi nous avons besoin de cet ouvrage énorme. Il faut en effet savoir comment nous allons faire ce saut-de-mouton. On nous parle de souterrain, mais en réalité, le document parle de variante « terrier », puis on n'en parle plus après, et on parle de variante « saut-de-mouton ». Il faut savoir que pour le saut-de-mouton en question, il faut que la ligne monte, et cela, c'est dans le nord. Dans le Plan-de-la-Garde, il y a le parc nature. Nous allons faire une montée, c'est-à-dire que cela va être magnifique pour l'environnement. Nous allons faire une montée, après nous allons faire un grand virage – au passage, nous allons prendre des terrains agricoles –, tout cela pour faire un saut-de-mouton pour 5 trains en plus par jour. Là, il y a un gros souci. Ce n'est pas compréhensible.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous attendons donc des explications sur la justification de l'aménagement à La Pauline.

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

Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a le sujet de l'augmentation de TER, mais nous avons aussi des problèmes de régularité très graves aujourd'hui. Actuellement, les croisements à plat de trains posent des problèmes, et conduisent aux suppressions de trains que je vous ai montrées dans les schémas précédents. Il y a d'ores et déjà des problèmes de régularité aujourd'hui. Le projet est un projet de désaturation des nœuds d'aujourd'hui qui sera aggravé par des trains supplémentaires, mais il y a d'ores et déjà des problèmes aujourd'hui. Le fait que les deux sens soient liés empêche de modifier les horaires. Vous avez par exemple un projet qui va se faire à la halte de Sainte-Musse – qui n'y est pas aujourd'hui, mais qui sera là demain –, et ces horaires-là doivent être gardés comme ils sont dans l'autre sens avec des horaires de sens contraire. Avoir cet ouvrage à plat bloque en fait toutes les modifications d'horaires que nous pouvons faire dans un sens et dans l'autre.

Aujourd'hui, vous avez des effets de répercussion de régularité, dès que vous avez un retard sur la voie unique, pour rentrer sur la voie principale. En effet, si par exemple vous avez un retard initial qui vient de la voie unique, si je décide de le retarder – comme les trains se croisent au même endroit à Hyères, etc. –, ce retard se répercute toute la journée. Vous avez un effet d'écho parce que nous avons une voie unique à Hyères. Il y a donc certes peu d'augmentation des TER vers Hyères, mais il y a aussi des augmentations dans l'autre sens. Il faut aussi regarder les augmentations de trains qui cisailent la ligne. Si vous additionnez les trains qui augmentent sur Hyères, et les trains qui cisailent, vu ces problèmes de régularité aujourd'hui, cet ouvrage est absolument indispensable.

Christiane GRANDCHAMP, Présidente de l'association de Défense du Plan-de-la-Garde

Excusez-moi, mais on nous dit cela à chaque fois. « *C'est absolument indispensable* ». On nous disait qu'il fallait absolument faire la ligne à grande vitesse, et que c'était indispensable pour désaturer, etc. Chaque fois ce sont les mêmes arguments. Ce n'est absolument pas convaincant. Je suis désolée, mais pas du tout. Nous allons exprimer un avis dans nos associations concernées. Nous disons que nous sommes contre ce saut-de-mouton. Nous pensons qu'avec les progrès que nous faisons, pour quelques trains, cela n'est pas nécessaire. Nous faisons 4 voies à la gare de La Pauline, il y a donc toujours moyen de bloquer un train pendant quelques minutes.

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

Il faut aussi compter les trains dans l'autre sens.

Christiane GRANDCHAMP, Présidente de l'association de Défense du Plan-de-la-Garde

Je le sais. Nous avons vu qu'il y avait 2 trains par heure qui allaient à Carnoules, et 2 trains qui allaient à Hyères.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur.

Monsieur Gérard GENIN, ancien Directeur d'exploitation de l'aéroport de Toulon-Hyères

Messieurs-dames, bonsoir. Je suis Monsieur GENIN. J'habite à La Crau, et je suis l'ex-directeur d'exploitation de l'aéroport de Toulon-Hyères. Il y a 15 ans était « mis sur le tapis » un projet de continuation de la ligne depuis la gare d'Hyères jusqu'à l'aéroport. À l'époque on nous a dit : « *C'est une mission pharaonique* ». Quand on voit les prix que coûte effectivement déjà ce projet, je trouve que, là aussi, c'est peut-être un petit peu pharaonique, mais ce n'est pas le but de ma question, et je n'agis pas du tout en tant que représentant du gestionnaire actuel. C'est à titre privé. Ne pourrions-nous pas effectivement profiter de ce doublement – pas tout à fait – de train vers Hyères pour remettre sur la table le projet de continuation de la ligne jusqu'à l'aéroport ? Bien entendu, le Var est en effet toujours considéré comme le parent pauvre de cette histoire puisque l'aéroport de Marseille et l'aéroport de Nice sont privilégiés. J'attends une réponse et je vous en remercie.

Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA

Pour l'instant en tout cas, nous travaillons avec les différentes autorités qui sont responsables des offres ferroviaires, en particulier la Région pour les TER. Ce sujet a en effet été évoqué par diverses concertations. C'est un projet qui ressort périodiquement, mais dans les objectifs de services que l'on nous a fixés, et dans les responsabilités qui sont celles des collectivités, il n'y a pas ce projet-là pour l'instant. Il ne peut pas s'agir d'un projet uniquement porté par la SNCF. Je dirais donc que nous ne sommes pas en capacité de déclencher cela à nous seuls. Ce n'est pas encore sur la table des priorités des collectivités.

Monsieur CHENEVARD, Vice-président de la région PACA et de Toulon Provence Méditerranée

Je voudrais peut-être dire un mot puisque vous avez évoqué les collectivités. Je voudrais juste rappeler que la Métropole a saisi officiellement la SNCF pour demander à ce que nous puissions avoir l'usage de cette voie ferrée entre la gare et l'aéroport parce que, même si nous n'y mettons pas du ferroviaire, nous pouvons très bien imaginer utiliser cet espace comme un site propre, et mettre en place une navette électrique, hybride ou tout ce que nous voulons, pour faire la connexion entre l'aéroport et la gare. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Pour le coup, nous n'avons pas encore de réponse, mais en tout cas, nous avons fait la proposition.

Puisque j'ai le micro, j'en profite brièvement pour apporter une petite réponse sur ce qui a été évoqué quant à l'idée de gare au nord, etc. Vous avez répondu sur les besoins, les flux, etc. Je voudrais juste apporter un élément d'appréciation. Pour ceux qui ont connu les travaux du tunnel de Toulon, qui ne passe pas très loin de la gare, je fais un simple rappel au niveau de la qualité des sols. Nous avons eu un effondrement pendant la phase « tunnel ». Si vous voulez connecter une gare au nord et au sud, il faut forcément passer dessous, et pour passer dessous naturellement, je vous laisse imaginer la complexité de l'opération.

Pour ceux qui s'intéressent au site, concernant la démolition du site lui-même, lorsque nous parlons d'effondrement – n'est-ce pas – cela vous rappelle des souvenirs. Puisque nous parlons effectivement de cet ensemble-là, il me paraissait utile de préciser ce point technique, et de rappeler que la démolition de l'îlot Montéty est quasiment terminée, et qu'il y aura, sur la partie nord, un institut de formation des professions de santé accueillant 1 400 étudiants et, sur la partie sud, un projet qui a naturellement été présenté depuis maintenant un certain temps avec du *coworking*, un certain nombre de bureaux, de l'hôtellerie, etc.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Monsieur Michel LIEUTAUD, Président de l'association « Stop LGV PACA » de Sanary

Bonjour. Je suis Michel LIEUTAUD, de l'association « Stop LGV » à Sanary. Je reviens sur le problème du cadencement à l'ouest de Toulon, et sur le choix technique que vous avez présenté de choisir la gare d'Ollioules-Sanary au lieu de choisir celle de Bandol ou de Saint-Cyr-sur-Mer. En définitive, ce choix technique revient à privilégier la grande vitesse, en tout cas les trains rapides, au détriment des trains du quotidien. C'est exactement ce qui est indiqué dans le document que vous avez distribué à l'entrée. C'est la première des choses.

La deuxième chose est que j'ai entendu dire que le Maire d'Ollioules s'était montré opposé à la modification de la gare d'Ollioules comme terminus. Merci de votre réponse.

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

Je n'ai jamais dit que le choix de la gare d'Ollioules était fait. Au contraire, j'ai dit qu'il fallait que nous choissions la gare.

Monsieur Michel LIEUTAUD, Président de l'association « Stop LGV PACA » de Sanary

Vous avez dit que, techniquement, cela ne pouvait être qu'Ollioules plutôt que Bandol ou Saint-Cyr-sur-Mer.

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

Non. Excusez-moi, je me suis mal exprimé. La démonstration que j'ai faite pouvait montrer que cela ne pouvait pas être au-delà d'Ollioules, mais cela peut être ailleurs qu'à Ollioules, plus près de Toulon. J'ai dû mal m'exprimer. Le choix d'Ollioules n'est absolument pas fait, et il se peut qu'en fin de concertation, nous disions : « *Ce n'est pas Ollioules* ».

Monsieur Michel LIEUTAUD, Président de l'association « Stop LGV PACA » de Sanary

Le sens de ma question est : pourquoi pas Bandol ou Saint-Cyr-sur-Mer ?

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

C'est la démonstration que j'ai faite. Les TER semi-directs qui viennent de Marseille rattrapent les TER omnibus. Nous avons un problème technique entre les TER rapides, et les TER omnibus. Plus nous nous éloignons de Toulon, moins nous arrivons à les faire passer. Si nous retardons les trains, il y aura des points de conflit aux Arcs. C'est un problème assez compliqué à expliquer, mais nous pourrions y revenir – si vous voulez – dans les permanences ou à la réunion de saturation du mois de septembre prochain pour entrer dans ces sujets qui ne sont pas très faciles à expliquer en réunion publique, mais qui sont réels. Malgré l'ERTMS, nous avons ces phénomènes de rattrapage parce que ce projet-là n'est pas un projet de ligne à grande vitesse.

C'est un projet où nous ne gardons qu'une seule ligne, et que sur une seule ligne coexistent des omnibus et des TER plus rapides. Les TER plus rapides rattrapent les omnibus et, techniquement, nous avons ce problème de positionnement des gares par rapport à ce phénomène. Si vous voulez, nous pourrions l'expliquer un peu plus précisément lors des permanences ultérieurement, mais c'est un vrai problème, et l'ERTMS ne le résout qu'imparfaitement. Je n'ai donc absolument pas dit que la gare serait à Ollioules. J'ai dit qu'il fallait garder la gare, et qu'il fallait plutôt regarder les sites plus près de Toulon ou d'Ollioules, plutôt que plus loin. Vous avez raison de soulever ce point puisque je n'ai pas été clair, apparemment.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Monsieur Remi QUINTON, Association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Bonjour, je suis Rémi QUINTON, pour l'association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train). Je voudrais juste prendre un peu de hauteur dans la discussion. Pourquoi ? Comme vous l'aurez compris, l'association est largement pour le projet qui est concerté ici. Je voudrais tout de même rappeler des choses qui ont été rappelées en début de présentation : la France est tout de même signataire des Accords de Paris. La France a une stratégie nationale carbone qui lui dit que, pour respecter ses engagements vis-à-vis de la planète et de tous les autres pays du monde, il faut diviser par 4, 6 ou 8 les émissions de gaz à effet de serre. Diviser par 4, 6 ou 8 les émissions de gaz à effet de serre, cela s'applique aussi au secteur des transports. Tout à l'heure, nous avons eu une slide très intéressante qui a bien montré que, s'agissant de la moyenne distance ou la longue distance, il n'y a pas d'autre mode de transport que le train pour ne pas émettre beaucoup de carbone. Nous pouvons discuter de tous les détails, etc., mais à un moment donné, il faut donc tout de même que... Je ne vous ai pas coupé la parole.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît, s'il vous plaît ! Je vous ai proposé des règles de fonctionnement. Si vous avez besoin de prendre la parole, nous vous la donnerons. Je vous propose de laisser Monsieur exprimer son point de vue. Merci.

Monsieur Remi QUINTON, Association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Je reprends mon raisonnement : à un moment donné, il va tout de même falloir que nous envisagions, non pas d'augmenter de 10, 20 ou 30 % les trafics ferroviaires – comme vous nous le dites – puisque nous parlons de parts nouvelles de ferroviaire qui sont de 10 ou 15 %, et que sur certains trajets, il va falloir atteindre 100 %, cela veut dire que nous ferions bien de nous préparer à les multiplier plutôt par 3, 4, 6 ou 8. Avec le projet qui nous est présenté, je n'ai pas l'impression qu'avec la concertation sur les phases 1 et 2, nous puissions y arriver. Peut-être y arriverons-nous partiellement sur les Bouches-du-Rhône et dans le Var, mais il y a d'autres départements où, manifestement, nous allons en être très loin.

Je vais donc vous dire tout de suite la position de notre association dans ce débat : c'est que les phases 3 et 4 du projet ou, au minimum, les sections de Ligne Nouvelle entre Le Muy, Cannes et Sophia-Antipolis et Nice-Aéroport, nous paraissent tout à fait indispensables. Ces sections-là ont été chiffrées à 6 milliards d'euros. Nous ne sommes donc pas non plus dans des chiffrages aberrants. Parfois, je vois passer qu'une ligne directe va coûter 25 milliards d'euros. Non, c'est 6 milliards d'euros. C'est tout à fait réaliste.

Je voudrais ajouter qu'il y a tout de même un débat de société, en ce moment, vis-à-vis de l'aérien. Vous en avez tous entendu parler. Il y a des députés, en France, qui ont posé des amendements pour interdire les trajets en avion intérieurs quand il y a des alternatives ferroviaires efficaces. C'est ce qui me fait penser qu'il pourrait donc être intéressant que, sur des trajets en Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'alternative ferroviaire soit efficace. Je voudrais juste vous donner un chiffre : un avion Paris-Nice, quand il circule entre Paris et Nice ou entre Nice et Paris, relâche 25 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère. Il y en a 60 par jour. Cela veut dire que, tous les jours, il y a 1 500 tonnes de CO₂ qui sont relâchées dans l'atmosphère juste pour faire voler des avions entre Paris et Nice. 1 500 tonnes de CO₂, cela représente les émissions de tous les habitants de Toulon en une journée.

À un moment donné, il va donc peut-être falloir faire des choix. Soit, nous disons que les avions entre Paris et Nice, ou entre Paris et Toulon, il n'est peut-être pas prioritaire qu'ils continuent à voler, soit, à un moment donné, il faut que les Toulonnais se serrent tous la ceinture pour lutter contre les gaz à effet de serre. Cela va devenir un peu problématique. Je pense qu'ils auraient intérêt à s'orienter vers la première solution. La question que je pose donc à la SNCF est : comment vous préparez-vous à ces défis qui sont tout de même beaucoup plus importants que ce que vous avez présenté ?

Je vais terminer sur un point plus précis par rapport aux phases 1 et 2. Vous aurez compris que je trouve déjà assez scandaleux que nous en restions aux phases 1 et 2, mais je découvre dans le dossier de concertation que même la phase 2 est amputée c'est-à-dire qu'au nord de Marseille, il était jusque-là prévu dans ce qui s'appelle la priorité 1, de doubler les infrastructures au nord de Marseille, mais il n'en est plus question. Au nord de Marseille, nous resterons à 2 voies. Il était prévu de passer à 4 voies dans la vallée de l'Huveaune, et c'est pareil, cela devient une option du projet c'est-à-dire qu'un projet qui est déjà minimal est encore restreint. Cela ne nous paraît pas du tout acceptable.

Je vous propose donc les alternatives que propose notre association : c'est déjà de faire toutes les phases 1 et 2, et pas de les amputer, et de continuer la phase 2 par un *shunt* d'Aubagne qui pourrait donc être entre la Penne-sur-Huveaune et Cassis. Tout à l'heure, vous nous avez dit qu'il y avait une priorité entre les trains rapides et les trains lents, mais il ne faudrait tout de même pas oublier qu'ici, nous sommes à Toulon dans le Var, et que le Var se situe entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. Il y a aussi des trains qui circulent entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. Je suis désolé d'être un habitant des Alpes-Maritimes, mais les trains que je prends passent par ici, et ils ne sont pas plus méprisables que les trains du quotidien.

Il faut développer tous les trafics ferroviaires. Je pense que nous pouvons développer tous les trafics ferroviaires avec ce *shunt* d'Aubagne. Je pense aussi, par rapport au choix de l'origine terminus qui est proposé à Ollioules, qu'il faut faire plus qu'une origine terminus. Entre Ollioules et La Seyne-sur-Mer, pour quiconque regarde les terrains qu'il y a autour, il y aurait largement de quoi faire 4 voies au lieu des 2 voies actuelles. C'est une ligne droite, ce ne sont pas des habitations à côté, il y aurait la possibilité de faire 4 voies. Je pense aussi qu'il faudrait aussi, pour valider un vrai RER toulonnais bien plus ambitieux que ce qui est prévu actuellement, réintégrer le projet de troisième voie entre La Seyne-sur-Mer et Toulon. Là, nous pourrions faire circuler tous les trains rapides que nous voulons, et tous les trains omnibus que nous voulons. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Alors, il y a plusieurs questions dans une. Il a la question de l'ambition du projet par rapport aux enjeux de réduction des émissions et de la pollution. Il y a la question de l'amputation de la phase 2, tout au moins de certaines composantes qui étaient identifiées auparavant, et puis il y a des propositions complémentaires ou alternatives comme le *shunt* d'Aubagne, ou une troisième ou une quatrième voie selon les sections.

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

D'abord, pour commencer, je rappelle que nous sommes bien en concertation, et que toutes les propositions peuvent donc être faites et recensées sur le site, débattues, puis elles seront remontées à l'organisme décisionnaire qui est la ministre qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, produira une nouvelle décision ministérielle. Cela dit, comme je l'ai dit tout à l'heure, si nous relançons les phases 3 et 4, il faudrait une nouvelle phase d'études, une nouvelle concertation et, à ce moment-là, nous aurions de nouveau ce débat sur ces phases-là. Aujourd'hui, ce ne sont pas les phases que nous concertons. Je fais une réponse un peu « fermée », mais les phases 3 et 4, certes, sont plus ambitieuses en termes de temps de parcours et en termes de report modal, mais ce n'est pas le choix qui a été fait. Nous sommes sur les phases 1 et 2. Ce n'est pas SNCF Réseau qui oriente l'aménagement du Territoire, comme je l'ai dit tout à l'heure. Cela dit, cette demande sera également remontée à la ministre avec ces arguments, effectivement, d'effet carbone qui est plus fort s'il y a un report modal plus fort, y compris avec les TGV.

Sur la zone de Marseille, ce n'est pas vraiment l'objet de la réunion d'aujourd'hui, mais j'avais anticipé tout à l'heure en parlant notamment de l'ERTMS sur la vallée de l'Huveaune. C'est clairement l'élément qui a

fait basculer le sujet ; le nouveau système de signalisation fait que, dans les études que nous avons menées, nous répondons au niveau de service qui a été négocié par la Région. La Région est l'autorité organisatrice des TER. Nous répondons donc à un niveau de service. Le niveau de service qui nous a été demandé est possible sans quatrième voie : 3 TER dans la vallée de l'Huveaune. Ce qui nous a été demandé par les études de recalage, c'est 3 TER sans quatrième voie. Il nous a aussi été demandé d'examiner ce qu'il fallait faire pour 4 TER dans la vallée de l'Huveaune et là, il faut faire une quatrième voie. La quatrième voie est donc concertée. Après, c'est en option puisque le service initial n'était que de 3 voies, mais si la concertation dit qu'il y a un intérêt à faire un quatrième TER dans la vallée de l'Huveaune, parmi les variantes, ce sera la solution qui sera remontée à la ministre si c'est la solution qui émerge.

S'agissant du tunnel de Saint-Louis, c'est aussi un problème lié aux évolutions technologiques, et au fait qu'il y a une possibilité de reporter les trains sur le pôle du littoral. J'ai dit tout à l'heure que le projet – j'en reviens un peu à la question du dénivelé – est vraiment axé sur les ouvrages dénivelés. C'est lui qui structure la ligne. Si nous prenons le chemin de fer dans les années à venir – c'est ma conviction de maître d'ouvrage et de cheminot –, il faut faire la traversée de Marseille parce que si nous ne faisons pas cela, il n'y a aucune possibilité de développer le chemin de fer. Dans 40 ans, il faudra arrêter le chemin de fer. C'est un ouvrage essentiel. Il faut déverrouiller tous les ouvrages de voie unique à Grasse avec la bifurcation de Grasse, et à Hyères avec La Pauline. Ce sont des ouvrages qui sont structurants. Ceux-là ne sont pas justifiés que par les trains que nous mettons en service. Dans 50 ou 100 ans, nous pourrions modifier les services, il y aura de nouveaux trains, il y aura de nouveaux systèmes de signalisation, et ces ouvrages seront toujours utiles. Nous ne les justifions pas uniquement au moment de la mise en service.

En revanche, il y a des installations qui dépendent un peu du service que nous choisissons. Ceux que vous citez comme exemple (le doublement du tunnel de Saint-Louis et l'Huveaune) sont liés à des services particuliers. Si nous voulons ces services, il faut les faire. Avec d'autres services et d'autres manières de faire, nous pouvons faire autrement. Ils sont donc un peu moins importants que les ouvrages structurants. Quand nous avons conduit ces études, nous avons gardé l'ouvrage structurant (le tunnel de Marseille, l'ouvrage de La Pauline, la bifurcation de Grasse), et autour, nous avons mis ce qui était nécessaire pour un service particulier. C'est une conduite stratégique des études.

Le dernier sujet est la troisième voie. C'est un peu le même sujet que la phase 4. Cela fait partie de la phase 4. La troisième voie fait partie des aménagements autour de Toulon. Il y a une idée nouvelle – si j'ai bien compris –, c'est de doubler la voie autour d'Ollioules, ce qui n'était pas forcément dans la phase 4. Cela fait partie des sujets de concertation qui seront soumis, examinés. Est-ce que cela rentre dans le service ? Pourquoi ne pas le mettre sur la table ? Nous sommes là pour cela. Nous en débattons. Nous pouvons l'inscrire sur le site internet. Nous répondrons aux questions, et nous le proposerons peut-être comme variante. Sera-t-elle préférentielle, je ne sais pas, mais tout est sur la table, et ces sujets le sont. La limite, c'est les phases 3 et 4 parce que nous n'avons pas étudié les phases 3 et 4. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne peux donc pas répondre à des sujets sur les phases 3 et 4 qui demandent une phase d'études, et ce n'est

pas ce que la ministre nous a demandé, mais cela ne veut pas dire que, dans les années à venir, ces sujets ne reviendront pas sur la table. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Allez-y, Monsieur, vous aviez demandé la parole.

Monsieur Didier CADE, Président du collectif « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

Bonsoir, je suis Didier CADE, président du collectif « Stop LGV Sud Sainte-Baume ». Je remarque une évolution qui nous fait grand plaisir puisqu'en 2005, lors du débat public auquel j'avais participé au Beausset, la Ligne Nouvelle était indispensable pour améliorer le transport du quotidien. Nous nous rendons donc compte, déjà, que sans Ligne Nouvelle, nous y arrivons. Je ne vous ai pas coupé. Merci.

Ensuite, il y a des choses qui sont tout de même remarquables, c'est que vous venez d'expliquer que la stratégie est tout de même de faire la gare souterraine à Marseille qui est le moyen, à long terme, de faire cette ligne, mais nous n'en voudrions pas plus – et nos enfants n'en voudront pas plus – dans 20 ans. Elle est trop chère ! Nous faisons des tunnels dans des zones karstiques, dangereuses pour nos sous-sols et notre eau. De toute manière, le problème reste donc entier. Faire cette gare sous Marseille, cela veut dire qu'elle sera faite pour rien dans le sens où, à Marseille, nous pouvons faire des trains traversants. Un tunnel existe déjà, il y a une gare à la Blancarde qui peut être améliorée. Il y a peut-être des évolutions à faire moins chères que 10 kilomètres de tunnel dans un sol incertain lui aussi. Où allons-nous mettre les millions de mètres cubes que nous allons sortir de Marseille ? C'est la question. Vont-ils encore aller dans les collines du Var où allons-nous les enfouir dans les jardins de Monsieur CHENEVARD qui est venu nous dire, au Beausset, qu'il ne ferait pas la Ligne Nouvelle parce que c'était trop cher !

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Quelques éléments concernant la gare souterraine à Marseille ?

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

Je respecte votre avis. Effectivement, on peut aussi être contre la gare souterraine de Marseille. Je vais vous donner quelques éléments de réponse. Vous avez parlé de la zone traversante de La Blancarde et des Chartreux. Est-ce bien cela ? Quand on fait un projet comme celui-là, il faut regarder plusieurs choses. Il faut regarder effectivement l'aspect technique, mais aussi l'impact foncier. Dans l'état actuel des Chartreux, il y a des trains de fret qui passent. Si nous voulions faire des sauts-de-mouton, il faudrait à peu près 1,5 kilomètre de saut-de-mouton de part et d'autre puisque le principe, comme je vous l'ai expliqué, c'est un projet de régularité. Il faut que nous évitions les cisaillements. Si vous augmentez le trafic TER sur Aix-en-Provence, et que vous augmentez le trafic TER sur Miramas, et que vous gardez les trains qui se croisent, cela ne passe plus. La solution serait donc de faire des sauts-de-mouton. Si vous avez 3 kilomètres de saut-de-mouton –

parce qu'il faut en faire des deux côtés –, vous détruisez des maisons, vous avez un sujet foncier. C'est un premier élément, mais cela se discute.

Le deuxième élément, c'est que si vous faites une gare à la Blancarde, vous n'avez plus de correspondance avec la gare de Marseille. Ces choix ont été regardés. Ils ne sont pas aberrants – votre analyse ne l'est pas –, mais il y a eu des choix de fait entre l'impact foncier de l'ouvrage en surface, très long parce que les pentes du fret ne sont pas les pentes du TGV – et les cisaillements sont à éviter –, et le choix de faire un tunnel qui, lui, n'a pas d'impact foncier à Marseille. L'ensemble de tout cela fait que c'est plutôt le choix d'un tunnel traversant qui évite tous les cisaillements qui a été fait.

Par ailleurs, vous n'évitez pas non plus les aménagements de surface en phase 1 qui, en faisant des blocs à Marseille, évitent les cisaillements des trains qui arrivent en gare de Marseille. L'ensemble du projet paraît cohérent dans la phase 1 du fait des blocs et du tunnel qui évite les cisaillements dont vous parlez, même si votre solution n'est pas techniquement fausse, mais elle a d'autres impacts sur les habitants dont il faut aussi tenir compte. Un tunnel a moins d'impacts en zone urbaine qu'un saut-de-mouton de 3 kilomètres (1,5 kilomètre chacun).

Voilà donc le choix qui a été fait. Après, votre objection peut tout de même être faite sur nos solutions, mais c'est le choix qui a été fait avec ces arguments-là. Ils sont ce qu'ils sont. Je ne rejette pas votre solution de manière technique – elle est possible –, mais elle a aussi d'autres inconvénients. Il faut le dire. Là, en termes de coût, nous ne sommes pas dans les mêmes montants, mais vous savez, deux sauts-de-mouton de 1,5 kilomètre chacun, en zone urbaine, cela fait très cher aussi.

Monsieur Didier CADE, Président du collectif « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

J'avais une question qui portait sur les déblais du tunnel.

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

Oui. Pour les déblais, ce que nous avons prévu, c'est principalement de faire des départs ferroviaires, c'est-à-dire de créer des zones de voies de service, et de faire un maximum d'évacuation des trains, non pas par camion, mais par voie ferroviaire. Effectivement, il y aura également après des carrières en rocher qui devraient être créées. Il y en a qui sont à préciser, il y a des contrats à faire avec des carrières. Nous ne les mettrons pas dans les collines, mais dans des carrières qui sont à définir. Ce point n'a pas encore été vraiment contracté avec les carrières, mais l'idée est d'ouvrir des carrières, et d'ouvrir des embranchements pour déposer ces matériaux. Nous ne les jetterons pas dans les collines du Var, c'est sûr !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, s'il vous plaît ! Attendez. Monsieur avait demandé la parole. Nous vous la passerons après. Demandez-la, et nous vous la passerons.

Monsieur Georges BEAUJEUX, membre du conseil d'administration de l'Association de Défense des Sanaryens

Mesdames et Messieurs, bonjour. Je suis de l'Association de Défense des Sanaryens. Sur la gare d'Ollioules, j'ai le sentiment de revenir en arrière de 50 ans, Monsieur. Vous n'y êtes pour rien. Dans les années 1960, à peu près, à la gare d'Ollioules, il y avait 4 voies. Il y avait 4 voies, et nous les avons déferées pour faire des parkings. Ma question est donc la suivante : vous allez remettre les 2 voies en terminus. Nous sommes d'accord. Il va falloir trouver des terrains pour faire les parkings. J'ai posé la question à vos services. Je leur ai demandé quelles étaient les zones d'expropriation en sachant que vous avez un Intermarché, un Netto et un garage Ford. J'estime que vous avez à peu près 200 000 mètres carrés de commerces. Puisqu'en déferant les 2 voies qu'il y avait à la gare d'Ollioules, vous les avez transformées en parking, maintenant que vous allez remettre les 2 voies, il va falloir trouver des parkings.

Je vous pose donc la question : où allez-vous faire ces parkings ? Vous allez être dans l'obligation d'exproprier. Maintenant, dites-moi combien va coûter cette expropriation de magasins et de grandes surfaces. Voilà, c'est tout.

Par contre, il y a autre chose. Vous êtes dans l'impossibilité de faire une autre voie pour aller jusqu'à Ollioules puisque vous avez la Reppe (la rivière), et tout du long, si vous allez sur Six-Fours, vous avez la zone commerciale.

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

Je le répète, le choix de la gare d'Ollioules n'est non seulement pas un choix définitif, mais ce n'est qu'une option de concertation parmi d'autres. Comme je vous l'ai dit, il y aura d'autres sites à étudier plus près de Toulon. Il peut y avoir plusieurs variantes à La Seyne-sur-Mer. Le choix d'Ollioules n'est donc pas un choix fait. Il est vrai que nous l'avons étudié. Il est vrai qu'il y a des zones foncières à acquérir, comme vous l'avez dit. Dans les études que nous avons faites, il y a uniquement une maison concernée, pas plus. Il y avait une seule grande maison, mais ce n'était que des études. Le maire local n'est pas forcément favorable.

Nous avons donc l'obligation de regarder d'autres sites. Ollioules sera un choix parmi d'autres. Il y aura d'autres sites regardés, et je vous invite à donner vos propositions d'autres sites en tenant compte, peut-être, des éléments techniques que j'ai donnés, mais si vous avez d'autres idées de sites, vos propositions sont les bienvenues. Ollioules n'est absolument pas décidé. Nous sommes à la recherche d'autres sites, plutôt plus près de Toulon.

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

Dans l'hypothèse où ce serait Ollioules, *quid* des parkings ? C'est la question qui a été posée.

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

Il faudra effectivement reconstituer des parkings de part et d'autre de la gare. Les parkings seraient effectivement un peu plus loin, et il y aurait des zones à acquérir pour construire des parkings de part et d'autre de la gare. C'est exact.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

Merci. Je suis Olivier LESAGE de l'association « Stop LGV Coudon » et, ce soir, je voulais juste relever trois points. Tout d'abord, avant de venir, j'ai regardé les chiffres qui étaient sur le Comité des financeurs. C'est intéressant parce que vous ne dites pas forcément la même chose en fonction des publics que vous avez en face de vous, mais sur le Comité des financeurs (sur la planche 7) – je l'ai là, et les gens pourront le regarder –, je trouve que c'est une présentation très tendancieuse étant donné qu'il apparaît 7 milliards d'euros au lieu de 14 milliards d'euros, et qu'il y a un petit astérisque en bas qui dit que c'est uniquement la somme mise par l'État. Je vous laisse deviner qui va payer le reste, même si la part de l'État, c'est nous aussi.

Je vous demande vraiment tout de même de faire un effort. Vous êtes un organisme d'État, même si c'est une société nationale, et vous devez tout de même faire une présentation – un peu comme ce soir qui était déjà nettement mieux – qui soit assez sincère. C'est une demande « citoyenne », au-delà du monde associatif. Il ne faut nous piéger, voire piéger nos élus parce que cela, c'est très « piégeux ». Nous avons l'impression que c'est 7 milliards d'euros – la planche est disponible pour tout le monde – alors qu'en fait, c'est plus de 14 milliards d'euros. Pour finir sur la forme, évidemment, vos discours ne correspondent pas du tout – ce que vous nous dites là au sujet du transport quotidien – au discours que j'ai enregistré – et que je pourrai vous communiquer par mail – des élus niçois. Qui a raison ? Je ne sais pas.

Sur le fond, cela fait 15 ans que j'œuvre – et je ne suis vraiment pas le seul dans cette salle – pour lutter d'abord contre le projet fou de ligne à grande vitesse, puis maintenant de Ligne Nouvelle. Nous pourrions en discuter « temps de parcours », mais ce n'est pas si différent que cela, sinon nous pourrions toujours refaire un débat public, d'ailleurs. Je vous rappelle que vous avez justifié le fait de ne pas refaire un débat public total parce que c'était le même projet, et qu'il y avait donc beaucoup de ressemblances. Cela fait donc 15 ans que nous demandons le TER sans Ligne Nouvelle, et 15 ans que votre prédécesseur nous répondait : « *Non, ce n'est pas possible* ».

Ce soir, vous êtes magicien, et c'est très bien. Je suis très content qu'en 2019, enfin, je lise par exemple « *4 TER par heure au lieu de 2 actuellement* » si nous prenons le sens Toulon vers La Pauline, et cela effectivement, sans Ligne Nouvelle. Je tiens à le préciser parce que cela fait tout de même 15 ans. Vous avez donc enfin vu la lumière. Vous auriez gagné 15 ans si vous nous aviez écoutés dès le départ. Je souhaite que tout le monde le sache ici parce que nous sommes encore dans nos voitures, nous avons attendu 15 ans alors

que les associations vous avaient donné la solution. J'ignore ce qui vous a fait changer d'avis, mais c'est tant mieux.

Mon dernier point – je le garde pour la fin –, c'est donc toujours votre projet actuel. Honnêtement, c'est tout de même un immense gâchis parce que là, vous nous avez présenté une partie TER à quelques dizaines de millions d'euros, mais votre Ligne Nouvelle est à quelques dizaines de milliards. Nous n'allons pas nous battre sur les chiffres. Monsieur QUINTON va dire : « *Non, ce ne sont que 14, pas 20 milliards d'euros, etc.* », mais entre 200 millions d'euros, et 20 milliards d'euros, vous voyez un peu la différence.

Je prends un seul exemple. Pourquoi prévoir quelque chose d'aussi important à La Pauline si ce n'est pas, dans l'évolution future, pour faire passer la Ligne Nouvelle grande vitesse ? Vous l'avez d'ailleurs dit vous-même. Je vous remercie donc pour votre franchise.

Nous voyons donc bien qu'au lieu de nous payer des investissements dont nous avons besoin immédiatement, et qui sont de l'ordre de quelques dizaines de millions d'euros, vous voyez très grand. Vous avez encore malheureusement la folie des grandeurs comme vos prédécesseurs. Vous nous donnez des dates butoirs qui glissent énormément. Il a en effet tout de même quelque chose que je me permets de vous faire remarquer. Quand vous dites que le début des travaux pour le RER toulonnais est prévu pour 2023, nous savons très bien que cela ne sera pas forcément tenu – ce n'est pas uniquement de votre faute –, mais ce qui est intéressant pour les Toulonnais et pour ceux qui habitent autour, c'est la fin des travaux.

Prenons l'exemple de la L2 à Marseille. Cela a mis 30 ans de travaux. J'aimerais donc tout de même bien savoir quand nous aurons le RER toulonnais parce que nous dire que cela commencera peut-être en 2023 ou en 2024, cela ne nous aide pas. Je suis conscient que vous n'avez pas réponse à tout, mais ce chantage, je le dénonce ce soir, et je voudrais que cela soit inscrit au *verbatim*. Je dénonce le chantage que vous faites aux élus et aux citoyens en disant : « *Vous aurez votre amélioration de TER. Nous ne savons pas trop quand* – je ne reviens pas sur ce que je viens de dire –, *mais vous ne l'aurez qu'à condition de prévoir des ouvrages pharaoniques pour la suite* ». Ce n'est pas logique. Nous avons besoin de TER, nous n'avons pas besoin de votre Ligne Nouvelle.

En conclusion, ce soir, ma question est : vous rendez-vous compte du gouffre qui sépare nos besoins de celui dont vous êtes le promoteur ? Vous en rendez-vous compte ? Répondez-moi « oui » ou « non », c'est tout. Cela me servira en conclusion J'ai envie de lancer un appel. Alors, évidemment, ce n'est pas l'appel du 17 juin – je suis désolé, il y a un jour d'avance –, mais l'idée de résistance est tout de même présente, rassurez-vous ou inquiétez-vous. Construisez-nous notre train quotidien du futur, notre TER de proximité indispensable, et laissez tomber votre Ligne Nouvelle inutile, ruineuse, et qui représente aussi sur l'environnement – cela a été abordé – un véritable massacre. Nous n'allons pas développer, vous connaissez notre point de vue.

J'espère que, cette fois-ci, vous n'allez pas faire comme il y a 15 ans. J'insiste parce que c'est énorme, 15 ans ! Cela fait 15 ans que nous sommes là pour vous dire qu'il est possible de faire un TER, et vous nous dites : « *Oui, nous pouvons le faire* ». J'espère donc que vous m'avez entendu, et quand je dis « entendu », je

ne parle pas au nom d'Olivier LESAGE, mais au nom de toutes les associations citoyennes du Var. Nous n'avons pas envie de financer votre « folie des grandeurs » – je reprends ce terme – même si elle a un peu diminué. Nous sommes peut-être passés de 26 milliards à 17 milliards d'euros. D'accord, si c'est cela qui est bien. Prenez donc nos besoins réels en considération, et prenez en considération nos capacités de financement. Dans tous les cas, vous pouvez compter sur moi pour continuer à vous rappeler la réalité de terrain pour les Toulonnais et les Varois. Je vous remercie.

Applaudissements.

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

Nous allons reprendre avec la *slide* du COI puisque cela a été cité par Monsieur LESAGE.

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

La planche 7, par exemple.

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

Oui, je vois laquelle c'est.

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

Pour compléter, en attendant la *slide*, je n'ai rien contre les assureurs, mais l'histoire de l'astérisque avec « *attention, ce n'est que 50 % de la somme* », cela me fait vraiment penser aux assureurs.

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

C'est ce qui est écrit sur le document du COI. Je ne suis pas *copyright* de cet organisme.

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

C'est tout de même la SNCF qui l'a émis, mais ce n'était qu'une remarque, pour la forme. Mais j'espère que vous répondrez à ma deuxième remarque sur le délai de mise en route du RER toulonnais.

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

Oui, oui, j'ai noté les quatre questions.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Peut-être allons-nous commencer par répondre aux autres en attendant ?

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

Je réinsiste : l'ouvrage de La Pauline est justement la garantie que nous investissons sur la ligne classique. Je parle de la régularité de la ligne classique. Le cisaillement à plat au niveau de La Pauline est un problème pour la ligne classique d'aujourd'hui. À la limite, si nous mettons la Ligne Nouvelle tout le long, si tous les

trains sont reportés sur la Ligne Nouvelle, il n'y a pas besoin d'ouvrage à La Pauline C'est donc bien parce que nous maintenons la ligne classique et que nous investissons sur la ligne classique 180 millions d'euros dans le Var, 400 millions d'euros dans les Alpes-Maritimes – je compte l'ouvrage sur Marseille comme faisant partie de la ligne classique puisque c'est un *shunt* –, et 1,5 milliard d'euros sur Marseille. Et c'est bien également parce que la SNCF Réseau sur fonds propre investit 600 millions d'euros pour régénérer la signalisation de la ligne classique, que nous croyons à la ligne classique. Sinon, nous ne mettrions pas 600 millions d'euros sur fonds propres avec la dette que nous avons, sur la ligne classique.

Vous voyez donc que tout cela est cohérent. Les investissements dont nous parlons, là, sont massivement sur la ligne classique. Il n'y a pas un seul tronçon de Ligne Nouvelle. Pour moi, c'est un *shunt* de la ligne classique, mais nous pouvons en discuter. La Pauline est vraiment destinée à l'investissement de ligne classique et de désaturation.

Quand nous vous avons dit que nous avions changé d'avis, dont acte. C'est votre appréciation. Comme je l'ai dit tout à l'heure, un projet n'est décidé qu'au stade de la DUP. Avant, on ne fait que changer d'avis en tenant compte du public. Cela fait partie de ce qui se passe avant la DUP. Il n'y a rien de plus normal que cela. Nous pouvons peut-être nous étonner du fait que cela dure si longtemps – c'est un commentaire –, mais c'est ainsi.

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

C'est-à-dire que moi, bêtement, quand j'ai vu la diapositive, je me suis dit la phase 2 coûte environ 1,4 milliard, et la phase 3 coûte 2 milliards d'euros. C'est déjà beaucoup, mais en fait, ce n'est que la moitié.

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

Oui, ce n'est clairement que la moitié. Cela, c'est le Conseil d'orientation des Infrastructures. Le COI n'est pas un organisme décisionnel. Il a créé 4 phases. Il les a chiffrées avec la phase 1 qui fait 860 millions d'euros (divisée par deux), la phase 2 qui faisait 2,8 milliards d'euros. « Qui faisait » parce que vous avez vu à quel point les chiffres sont plus bas. Ce que j'ai réévalué a baissé grâce à l'optimisation technique que nous avons faite en gare souterraine en réduisant les longueurs de quai, à La Pauline en revoyant justement le passage des trains fret qui eux, par contre, passaient à plat à cet endroit. Et l'ERTMS nous fait gagner beaucoup d'investissements. Mais, à cette époque-là, c'était 860 millions d'euros pour la phase 1, 2,8 milliards d'euros pour la phase 2, 4 milliards d'euros pour la phase 3, et 6,4 milliards d'euros pour la phase 4. Si vous faites le total, nous ne devons pas être loin de 14 milliards d'euros, et non pas de 17 milliards d'euros. C'est 14 milliards d'euros.

Si, un jour, toutes ces phases se font, cela devra ressembler à peu près à cela. Les chiffres ont le temps d'évoluer avec les technologies différentes. La preuve, c'est que nous avons baissé, pour les phases 1 et 2. Nous pouvons le regarder tout à l'heure, nous étions à 3 ou 3,4 milliards d'euros, et si vous faites la somme des deux, vous voyez que là, nous devons normalement être à plus que cela. Nous devons être à

3,6 milliards d'euros alors que nous sommes entre 3 milliards et 3,4 milliards d'euros. Cela veut dire que les études que nous avons faites ont fait baisser les coûts.

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

Merci.

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

Vous voyez donc 3 milliards, 3,4 milliards d'euros au lieu de 3,6 milliards d'euros pour les phases 1 et 2. Il n'y a donc pas d'« embrouilles ». C'est juste que c'est le COI. Depuis que nous avons fait ces études, il faut donc changer ce chiffre, et la ministre a fait une décision ministérielle qui nous dit : « *Ne faites que les phases 1 et 2 en études et en concertation* ». Je ne vous ai pas dit que la phase 4 était abandonnée puisqu'elle a été citée dans le COI. Et cela fait au maximum 14 milliards d'euros si nous la comptons.

Vous aviez aussi posé une question sur les Niçois. OK, ils ont un discours différent, mais je n'y peux pas grand-chose. Demain, je vais à Nice, nous verrons un peu ce qu'ils disent.

S'agissant des dates de mise en service, comme je l'ai dit tout à l'heure, un projet n'existe que quand il y a une DUP. Moi, je ne peux pas m'engager, en faisant des études et des travaux, sur des délais parce que cela va dépendre de la DUP, du moment où nous signerons les études, du moment où nous signerons les conventions de financement, de combien de temps le Conseil d'État prendra pour regarder, etc. Je pourrai prendre un engagement quand nous aurons une DUP. Là, je dirai quand ce sera. Ce que nous pouvons dire indicativement, c'est que la phase 1 sur le Var, ce sera entre 2027 et 2029 suivant les cas. Voilà ce que nous pouvons dire, mais nous ne sommes pas dans des échéances à 2034-2035. Nous sommes plus tôt, mais les délais, quand les travaux commencent en 2023, vous avez 4 ans de travaux, cela fait donc 2027. Suivant la DUP, voilà les enjeux réels. Ils peuvent être dits indicativement, mais ce n'est pas un engagement, c'est une hypothèse.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Bonsoir, je suis Nadine CHEVRET de l'association « Stop nuisances Cuers ». J'ai une petite question à poser. J'en ai plusieurs, mais il y en a une que j'avais posée par écrit. On ne m'a pas répondu. Je désirais savoir, à l'heure actuelle, quels sont les cofinanceurs, les partenaires cofinanceurs ? Nous étions jusqu'à présent sur le COPIL avec les cofinanceurs, et maintenant, nous avons un Comité de cofinanceurs et de partenaires. Je désirais donc savoir à ce jour quels sont les partenaires.

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

C'est simple. Les partenaires sont l'État, aujourd'hui, pour les études actuelles, SNCF Réseau, Toulon-Provence-Méditerranée, le département 83, le département 06, la Métropole Nice-Côte d'Azur, le département 13, la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP), et la Région qui est juste en dessous de l'État en termes de partenaires. Voilà les partenaires aujourd'hui qui cofinancent les études. Pour l'instant, nous n'en sommes pas au stade des travaux.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Si je vous entends bien, ils sont donc identiques au COPIL. C'est le COPIL. Ce ne sont pas des partenaires.

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

Cela s'appelle des partenaires. C'est le terme.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Non, parce que la dernière fois, quand nous avons été au collège des acteurs, il y avait bien le COPIL, et il y a eu le Comité des financeurs.

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

Ça, c'est une autre question. Je comprends. Ce qui s'est passé, c'est que nous sommes passés un peu vite tout à l'heure sur la décision ministérielle du 4 mars dernier, y compris sur le projet de loi. Nous pouvons peut-être marquer l'exposé des motifs du projet de loi LOM. Cet exposé des motifs donne des dates indicatives, mais il donne des dates. Il dit qu'il faut commencer les travaux de la phase 1 au plus tard en 2022, et qu'il faut faire l'enquête publique des phases 1 et 2 – nous sommes toujours sur les phases 1 et 2, c'est la loi – au plus tard en 2022. Comme il y a des dates et un planning, la conséquence de ces dates-là – peut-être pourrions-nous d'ailleurs montrer le planning –, et le compte à rebours font qu'il était nécessaire de concerter pendant l'été. En effet, compte tenu des délais administratifs, nous n'arrivions pas à tenir ces dates de travaux pour la phase 1 dont Monsieur LESAGE souhaiterait qu'elles soient le plus tôt possible.

Pour que nous fassions les mises en service sur Toulon le plus tôt possible, il fallait que nous fassions la concertation maintenant. Vous avez deux dates : phase 1 et phase 2, et vous avez 2018-2022 et 2018-2022. Pour être cohérente avec ces dates, la ministre a donc été obligée de faire une décision ministérielle sur les phases 1 et 2 très précise et très directive : « *Concertez sur La Pauline, la Blancarde* ». C'est très précis, si vous regardez la DM. Le COPIL qu'il y avait d'habitude n'avait donc pas vraiment de marge de manœuvre pour décider du contenu des objets, mais juste sur la manière d'organiser la concertation. C'est pour cela que nous avons choisi le mot de « Comité des financeurs » pour organiser la concertation, et non pas « Comité de pilotage » pour décider du contenu du projet. Voilà l'écart de langage qui a eu lieu.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Alors, ma question va aller plus loin. Il y a écrit aussi : « Il y a une évolution de la gouvernance et du financement du projet. La nouvelle étape du projet qui s'ouvre, nous requerrons une implication des collectivités territoriales concernées en fonction des échéances de réalisation des aménagements ». Et là, nous voyons en plus qu'il y a des communautés d'agglomération qui vont mettre aussi « la main à la poche ». Cela fait tout de même beaucoup pour le contribuable parce qu'il paie l'État, il paie la Région, il paie le Département, il paie les communautés, ce sont donc toujours les mêmes qui paient. Maintenant, si je comprends bien, nous allons demander en plus aux communautés de communes de payer !

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

Desquelles parlez-vous ?

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

« Les collectivités territoriales concernées en fonction des échéances de réalisation des aménagements ».
Vous aviez noté « communautés d'agglomération » Cannes-Pays de Lérins (CAPL), communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis (CASA), il y a donc des communautés en plus qui vont payer, alors que nous, en tant que contribuables, on nous dit souvent : *« Nous n'avons pas d'argent pour faire tels investissements dans la commune » !*

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

Peut-on sortir la slide sur la décision ministérielle détaillée. En fait, la décision ministérielle demande au Préfet d'élargir les cofinanceurs. Le Préfet a choisi de demander à la CASA, à la CAPL et au Pays de Grasse s'ils voulaient être intégrés au Comité. Ils n'ont pas encore répondu.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Il y a aussi la Dracénie.

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

Oui, il y a aussi la Dracénie qui, elle, est volontaire.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

D'accord. C'est bon à savoir.

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

C'était donc dans la décision ministérielle, et le Préfet fait une demande. Ce n'est pas encore acté. C'est une demande.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Oui, alors il faut savoir que la loi actuelle est encore au Sénat. Elle n'est pas encore passée. Je me permets de l'indiquer tout de même parce que tous les gens ne sont peut-être pas bien informés de la chose alors qu'ils se plaignent toujours de ne pas savoir où va leur argent. Il y a donc la loi des mobilités qui préconise – il y a eu un amendement – à l'heure actuelle, de créer, comme pour le grand Paris, une agence de financement des infrastructures pour qu'elles aillent beaucoup plus vite. Allons-nous entrer dans ce type de financement ?

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

C'est un peu tôt. La seule chose que je peux vous dire, c'est que la ministre, dans sa décision ministérielle, prévoit de lancer une mission de financement en fin d'année pour regarder dans quelles conditions financer le projet. C'est le seul élément que nous avons de nature financière dans la décision ministérielle.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Vous savez que nous en sommes déjà à trois... Écoutez, je suis tout de même depuis le début. Je suis toutes les réunions. J'ai des choses à dire. Nous avons supprimé les CoTer (Comités Territoriaux) pour cette concertation. Je faisais partie des CoTer, et je représentais les associations. Ce soir, vous me laissez donc poser mes questions. Merci

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

Posez vos questions.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'est juste pour que les autres puissent s'exprimer.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Tout à fait.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ce que je vous propose, Madame CHEVRET, c'est de poser l'ensemble de vos questions. Ensuite, vous rendez le micro, et cela permettra et à SNCF Réseau d'y répondre, et à d'autres personnes qui ont levé la main de pouvoir prendre la parole avant que nous clôturons la réunion.

Madame Nadine CHEVRET, Association « Stop Nuisances Cuers »

Ce n'est pas grave. Je laisse la parole.

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

Il y avait donc une question sur la loi qui prévoit des organismes de financement. Ma réponse est que la ministre lancera des missions de financement, mais je ne peux pas savoir si cela rentrera dans le cadre de la loi ou s'il s'agira d'une mission classique de financement. Je n'ai pas plus d'éléments.

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

Je voudrais apporter des précisions sur les questions de financement. Après la concertation précédente, la Commission nationale des débats publics s'est penchée sur le rapport du garant, et sur le compte rendu du maître d'ouvrage, et elle a indiqué qu'elle souhaitait que quatre sujets soient traités dans la présente concertation. Il y a parmi eux la question du financement des dossiers, la question des risques

environnementaux, la question des études socio-économiques, et le dernier point concerne la saturation ferroviaire.

Sur ces quatre points, trois feront l'objet d'ateliers qui auront lieu à l'automne (au mois de septembre prochain). La question de financement reste ouverte, et j'ai exprimé, en tant que garant, le regret – comme le dit Madame CHEVRET – que vous n'en soyez pas saisis maintenant. Cela dit, dans la mesure où il n'y a aucune information nouvelle à vous communiquer, il aurait été un peu absurde de faire une séance spéciale pour se regarder et se dire qu'il n'y a pas d'information nouvelle.

Le financement doit faire partie des informations qui sont portées à la connaissance du public au plus tard au moment de l'enquête publique. C'est une jurisprudence du Conseil d'État qui s'est exprimé assez durement puisqu'elle a conduit à l'annulation de la déclaration d'utilité publique qui avait été prise par le Gouvernement de l'époque pour un projet ferroviaire côtier. Le public aura donc cette information au plus tard au moment de l'enquête publique, mais en tant que garant, j'ai demandé à ce que, dès que cette information sera disponible, elle soit portée à la connaissance du public.

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

Excusez-moi, j'ai encore un complément. Madame CHEVRET disait que les CoTer étaient supprimés. Les CoTer n'ont pas été supprimés. Dans le collège des acteurs (COLAC) qui a précédé le lancement de cette concertation, un certain nombre d'associations, dont celle que représente Madame CHEVRET, ont demandé à ce qu'une réunion des Comités territoriaux par département soit prévue dans le cadre de cette concertation. J'ai présenté ce point de vue – puisque c'est le rôle du garant – au Comité des financeurs. Je l'ai défendu parce que vous m'aviez convaincu, et le Comité des financeurs a décidé qu'il y aurait une consultation des Comités territoriaux à l'automne.

Monsieur Thierry LAXOU, Conseiller municipal de la ville d'Ollioules

Bonjour, je suis Thierry LAXOU, et je suis conseiller municipal à Ollioules. Si j'ai bien compris, Ollioules n'est pas un choix définitif, mais ne pouvons pas aller plus à l'ouest pour des questions techniques. D'ailleurs ce RER sera le RER de l'est toulonnais puisque le maximum où nous puissions aller à l'ouest est Ollioules. Comme nous l'avons vu tout à l'heure, c'est une zone rurale, une zone agricole, une zone où une emprise a déjà été prise par La Ciotat avec l'échangeur autoroutier. Évidemment, il y a des commerces à profusion, et tout cela pour 59 millions d'euros. Nous sommes à 7 kilomètres de La Seyne-sur-Mer.

Je pense donc qu'il est plus judicieux de se rapprocher de La Seyne-sur-Mer, voire de Toulon pour gagner 7 kilomètres avec des montants pareils, et surtout un impact sur l'environnement, sur le site classé que représente la chapelle de Pépiole et, évidemment, la zone agricole, et l'emprise de parking. Il n'y a pas de place du tout à cet endroit-là pour un parking. Je pensais donc effectivement qu'il fallait aller à l'ouest. Si vous ne pouvez pas y aller, il faut s'arrêter bien avant, et nous irons prendre ce RER dans une autre gare parce que, quelque part, cela n'a aucun intérêt.

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

C'est une prise de position claire qui n'appelle pas forcément de réponse.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Levez la main, comme cela, nous vous voyons du fond. Il y a des personnes qui n'ont pas encore posé de question. Nous privilégions ces personnes-là. Nous allons aussi nous fixer un horizon horaire autour de 21 heures. Nous pouvons donc prendre les dernières questions. Monsieur.

Monsieur Jean-Laurent FELIZIA, co-porte-parole régional d'Europe Écologie, les Verts, élu municipal au Lavandou

Merci. Bonsoir. Je suis Jean-Laurent FELIZIA, co-porte-parole régional d'Europe Écologie, les Verts, élu municipal au Lavandou. Votre dossier de concertation qui est très fouillé m'a permis de me remémorer qu'il y avait une ligne entre Carnoules et Gardanne, il y a quelques années, qui avait d'ailleurs fait l'objet de débats lors du dernier COPIL. Je voulais savoir si elle avait été définitivement enterrée comme liaison – petite, mais très utile – qui avait fait l'objet de l'intermodalité pas forcément très efficiente entre les Arcs et Draguignan puisque c'est aussi un bassin de population qui, autrefois, jouissait d'une gare. Je sais que la ligne et son tracé ont été un petit peu pollués par l'empreinte d'autres types de déplacements, de mobilité, mais ce sont tout de même des populations très enclavées dans des territoires qui ne sont pas forcément très proches des tracés que vous mettez en avant ce soir pour les réunions de concertation à venir.

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

Je ne suis pas exactement ces projets, mais j'entends votre question. Je crois qu'il y a actuellement une demande de reprise, mais je pense qu'il s'agit plutôt d'un train touristique sur Carnoules. Ce sujet nécessite des investissements lourds de remise à niveau qui sont examinés par mes collègues. J'ai peu de vous dire une bêtise si je répons. Je ne pense pas que cette ligne soit définitivement fermée.

Actuellement, comme vous avez pu le voir, le projet ne prévoit pas de mettre de TER sur cette ligne-là, si c'est cela la question. Là, c'est clairement « non ». Après, que le projet soit définitivement enterré avec un TER, de la même manière que j'ai dit « non » pour le reste, je ne peux pas dire que ce soit définitivement enterré non plus, me semble-t-il.

Je crois que le sujet actuel est un débat de montant des travaux pour remettre à niveau la ligne pour pouvoir y mettre un train touristique puisque les trains militaires, je crois, ne sont plus d'actualité sur cette ligne. La porte de sortie serait donc un train touristique. Nous avons un débat entre nous qui, pour des questions de responsabilités, nécessite donc de remettre la ligne à niveau, et le montant des travaux pose problème à l'association. Je crois que le débat est là. Le projet ne sera pas un projet TER. Après, je ne peux pas dire que c'est définitivement enterré non plus. Mais si vous voulez plus de réponses précises, c'est mon collègue qui le suit. Posez la question précise sur le site, et nous ferons une réponse sans doute plus détaillée.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous allons prendre les dernières questions. Monsieur ? Nous avons encore trois questions.

Monsieur Michel LIEUTAUD, Président de l'association « Stop LGV PACA » de Sanary

Je veux répondre à Monsieur le conseiller municipal d'Ollioules. Pour aller de Sanary à Cuers, la plupart du temps dans la journée, il faut une heure et demie. Pour aller, actuellement, de Sanary jusqu'à La Seyne-sur-Mer, il faut, à certains moments, trois quarts d'heure. Quand vous êtes dans la ligne droite au niveau de la gare d'Ollioules, il y a un bouchon. Il y a un bouchon. Il est absolument effarant de tout faire pour que cette navette ferroviaire ne se fasse pas. Actuellement, nous avons fait le tunnel sous Toulon, mais cela n'a fait qu'augmenter. Plus nous investissons dans les autoroutes et dans les routes, et plus on aggrave la thrombose.

Applaudissements.

En 2011, le Préfet de Région parlait de la thrombose toulonnaise. Nous sommes bientôt en 2020, qu'avons-nous fait ? Nous avons fait des investissements routiers et autoroutiers qui ne font que l'aggraver. Jusqu'à présent, vous ne vous étiez pas exprimé. Quand je disais que Monsieur BENEVENTI était opposé au projet, vous venez de le confirmer. Les élus ollioulais sont opposés à l'aménagement et à la création de ces navettes ferroviaires. Si ! Regardez la surface prise par cet échangeur de Sanary-Ollioules, c'est plusieurs hectares ! C'est énorme ! Et là, nous parlons d'un hectare et demi. C'est « *peanuts* », à côté ! De toute manière, les zones agricoles d'Ollioules, les POS (Plan d'Occupation des Sols) successifs ont tout fait pour les supprimer. Il n'y a plus de zones agricoles à Ollioules.

Applaudissements.

Il y a une volonté municipale, depuis plusieurs années, de supprimer et de remplacer les zones agricoles d'Ollioules par des maisons. Une maison, cela ne rapporte rien ! C'est un capital qui est « bouffé » ! La terre est bouffée par ce capital qui ne rapporte rien, qui ne fait que coûter ! Nous sommes tout de même dans un vrai problème d'aménagement du territoire. Ce n'est pas un problème de « *je ne veux pas la gare chez moi* ». C'est vraiment un problème d'aménagement du territoire. Tout à l'heure, je le disais – et que Monsieur QUINTON m'a repris là-dessus – : cela ne me dérange pas que les trains rapides aillent moins vite, mais vous vous rendez compte que pour faire les 20 kilomètres, il faut une heure et demie en voiture !

Monsieur Remi QUINTON, Association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

J'ai applaudi votre propos.

Monsieur Michel LIEUTAUD, Président de l'association « Stop LGV PACA » de Sanary (pas sûre à 100 %)

Cela veut donc dire qu'il faut des trains pour que les gens prennent le train. Il faut des tramways aussi, pour parler du tramway.

Applaudissements.

Nous sommes vraiment dans un problème d'aménagement du territoire. Il faut savoir ce que nous voulons pour notre région. C'est là, le problème ! Tout à l'heure, nous demandions ce que nous allions faire des déblais du tunnel sous Marseille, mais nous allons faire la jetée de 400 mètres dans la rade de Toulon, que Monsieur FALCO veut faire, pour faire venir des paquebots qui ne font que polluer, et qui ne rapportent rien ! Il y a tout de même des gens qui ont imaginé qu'au bas du paquebot, il y aurait un TGV qui mènerait les gens à Marne-la-Vallée. Vous rendez-vous compte ? Qu'est-ce que cela apporte à Toulon et à la région ?

J'en ai terminé. Excusez-moi, je me suis un peu emporté, mais ce sont vraiment des problèmes de fond ! Ce ne sont pas de petits problèmes, comme on veut nous le faire croire. Nous sommes en train de nous parler de ferroviaire. C'est un problème beaucoup plus global !

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous prenons les deux dernières questions.

Une intervenante, élue d'Ollioules

Je suis élue sur Ollioules.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'accord. Puisque vous avez sollicité et interpellé les élus d'Ollioules, nous allons laisser à la dame la possibilité de répondre. Monsieur LESAGE, s'il vous plaît, pouvez-vous laisser Madame exprimer son point de vue ?

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

Je vais lui passer le micro. Oui, je réponds à Monsieur ILLES pour les 600 millions d'ERTMS parce que vous avez donné une impression magnanime en disant : « *Nous investissons 600 millions d'euros sur le réseau* ». C'est une obligation, Monsieur ILLES. Je pense que cela méritait une précision.

J'ai une deuxième petite question, vous n'avez pas répondu. Vous avez répondu à trois de mes questions, mais vous n'avez pas dit si, oui ou non, vous avez conscience du gouffre qu'il y a entre nos besoins et le projet dont vous êtes le promoteur. Si « oui », vous avez raison et votre carrière est un peu finie à la SNCF, et si « non », si vous n'avez pas vision de ce gouffre, alors regardez les chiffres. Nous avons besoin de 300 millions d'euros, et nous ne voulons pas payer 14 milliards d'euros. C'était mes deux petites précisions. Merci.

Une intervenante, élue d'Ollioules

Nous ne sommes absolument pas opposés à ce que cette liaison se crée. Absolument pas. Simplement, nous ne trouvons pas cela judicieux. Par contre, Monsieur a tout à fait raison de s'exposer, mais il ne connaît

absolument pas la commune d'Ollioules. Je pense qu'il n'a jamais dû y mettre les pieds. Je suis désolée, Monsieur, mais si vous pensez que la commune d'Ollioules s'oppose à ce qu'il reste des terrains agricoles, je crois que vous n'avez pas vraiment idée de ce qu'il s'y passe. Nous sommes une des rares communes qui, justement, essaie justement de sauver les terres agricoles. Pas maintenant, pas maintenant ! Cela a toujours été ainsi. C'est juste sur cette question que je voulais dire cela.

Par contre, notre opposition à ce que cela se passe sur la commune d'Ollioules est tout à fait normale, parce qu'il y a beaucoup de choses qui existent sur la commune d'Ollioules, et qui font qu'il n'est pas judicieux de choisir cette commune. Après, c'est vous qui nous faites des propositions, mais nous sommes capables d'y répondre. Ce n'est pas sur la création de cette ligne, c'est sur le choix du lieu qui ne nous paraît pas judicieux.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Dernière question. Madame, allez-y, présentez-vous.

Madame Anne-Marie REBOUL, Présidente de l'association Toulon @venir

Je suis Anne-Marie REBOUL pour Toulon @venir. Je me penche un peu sur les questions d'aménagement et d'urbanisme. Dans votre enquête, nous avons des simulations de projets autour des gares de Marseille et de Nice. Nous avons des vues en 3D qui sont intéressantes, et je suis étonnée que, sur Toulon, il n'y ait rien alors que, manifestement, le trafic de voyageurs devrait augmenter. Aujourd'hui, au moment où arrive un TGV, c'est la bousculade. Il faut faire des tours et des tours pour arriver à récupérer des passagers. Je me demande donc pourquoi il n'y a pas d'ambition, finalement, d'intermodalité autour de la gare de Toulon. J'ai même compris que l'on nous opposait des problèmes de stabilité des sols. Il ne faut pas rire, tout de même. Je souhaite que, dans les aménagements de gare, la gare de Toulon et ses évolutions de trafic soient prises en compte. Je crois que vous arrivez à 5,9 millions de passagers à terme. Il y a donc de nouvelles ambitions.

Nous ne pouvons que soutenir ce développement de 5,9 millions de voyageurs. Nous voyons bien qu'il y a un accroissement. Aujourd'hui, c'est congestionné. Il y a un intérêt à regarder l'aménagement de la gare de façon ambitieuse au nord et au sud. Ce n'est effectivement pas un problème de passage sous les voies qui est à mettre en parallèle avec un tunnel qui était à plusieurs dizaines de mètres de profondeur. Il est donc dommage que nous ne sentions pas un élan volontaire pour développer l'intermodalité autour de la gare de Toulon alors que, manifestement, vos ambitions de trafic sont importantes. Sans doute que si des aménagements connexes étaient là, nous pourrions peut-être même viser un peu plus.

Bravo pour le développement des transports non polluants. Nous ne pouvons que vous soutenir.

Applaudissements.

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

Merci, Madame. Si nous faisons le parallèle avec la Côte d'Azur, la gare de Nice est un peu le parallèle de Toulon. Elle n'est pas non plus prévue de l'aménager. Ce sont plutôt les origines terminus qui le sont. Sur la

Côte d'Azur, c'est la gare de Cannes où nous créons une gare TER nouvelle, et la gare de Nice-Aéroport parce qu'il y a une intermodalité avec le tramway et l'aéroport. Là, il y a donc des raisons d'intermodalité fortes à Nice-Aéroport et à Cannes-la-Bocca d'origine terminus. Si nous faisons le parallèle sur Toulon, ce serait sur la gare de l'Ouest toulonnais. Nous allons voir ce que nous allons faire sur la gare de l'Ouest toulonnais.

Suivant les lieux, il pourra y avoir des pôles d'intermodalité si elle est à La Seyne-sur-Mer, si elle est à Ollioules ou si elle est ailleurs. Nous verrons ce qui sera fait, mais ce n'est pas forcément dans la gare pivot diamétrale que nous le faisons. À Marseille, nous le faisons parce que c'est une gare souterraine qui doit être en correspondance avec la gare de surface. J'allais dire que nous sommes « obligés » de faire une gare nouvelle. Dans les zones métropolitaines du Var et de la Côte d'Azur, la gare centrale n'est pas l'endroit où nous faisons l'investissement. Mais j'entends votre demande, et il peut y avoir une ouverture là-dessus. Nous continuons à avancer. Il y peut-être quelque chose que nous n'avons pas vu en gare de Toulon et qui mérite une amélioration. Nous sommes prêts à l'entendre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous prenons les deux dernières questions, mais je vous demande vraiment d'être très courts. Vous formulez tous deux vos questions l'une à la suite de l'autre, et puis nous demanderons à SNCF Réseau de nous apporter des éclairages. Ensuite, nous clôturerons la réunion.

Monsieur Didier CADE, Président du collectif « Stop LGV Sud Sainte-Baume »

Je vais être très court. C'est juste parce que vous parlez d'un TER qui devient donc un RER toulonnais, mais s'il s'arrête à La Seyne-sur-Mer, c'est collé à Toulon. Quel intérêt ? Je ne sais pas. Et le soir, il faut voir la queue qu'il y a pour sortir de l'autoroute à La Seyne-sur-Mer ! C'est déjà actuellement impossible. Comment donc aller chercher un train à La Seyne-sur-Mer ? Je crois que nous « marchons sur la tête ». Le projet va tomber de lui-même. Si ce n'est pas possible à Bandol ou à Saint-Cyr-sur-Mer...

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Dernière intervention. Monsieur QUINTON ? La première question porte donc sur le sens de ce TER-RER. Allez-y, rapidement.

Monsieur Remi QUINTON, Association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Rapidement, je voudrais juste dire tout de même que, dans la slide que vous nous avez présentée sur la décision ministérielle, tout à l'heure, il est bien marqué dans le dernier paragraphe que la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) dit qu'il faudra faire les études sur les phases ultérieures du projet pour préciser les tracés et les gares nouvelles. Tout à l'heure, vous avez dit que la phase 4 n'y était pas du tout, mais elle fait tout de même partie de la décision ministérielle dans le dessiné des tracés. J'entends bien que vous remonterez la demande, mais il est légitime de remonter la demande.

Je voudrais juste rebondir sur ce qui a été dit au sujet des sociétés de financement qui sont permis par la Loi LOM sachant que cela doit tout de même interpeller tous les cofinanceurs du coup. Je pense ne effet que c'est une très bonne idée pour la région PACA de pouvoir enfin disposer d'un financement. Je voudrais juste citer quelque chose : les consommations de carburant de la région PACA représentent un cinquième des consommations de carburant de toute la France. La taxe carbone qui est payée par la région PACA, par les automobilistes de la région PACA, représente 1 milliard d'euros par an qui vont dans les caisses de l'État. Peut-être que si cela revenait dans les caisses de PACA, nous trouverions facilement des solutions pour financer la Ligne Nouvelle. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a donc deux questions.

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

Sur La Seyne-sur-Mer, je suis d'accord. Effectivement, l'optimum n'est pas forcément La Seyne-sur-Mer, mais il y a une concertation. Nous allons peser l'intérêt commercial. L'intérêt commercial est d'aller le plus loin possible de Toulon. Si nous pouvions aller à Saint-Cyr-sur-Mer, ce serait mieux. Le sujet technique fait qu'il faut rester proche de Toulon. L'optimum est peut-être entre les deux, c'est pour cela que le site d'Ollioules avait été privilégié.

Après, La Seyne-sur-Mer n'a pas la même pertinence, mais c'est un choix qui permet de traverser Toulon, et d'avoir tout de même 6 TER par heure de ce côté-là, et de permettre la diamétralisation autour de Toulon, mais il est vrai que, commercialement, c'est un choix un peu moins bon. Je ne vais pas le nier. Cela reste, à mon avis, valable. L'écart de voyageurs n'est pas énorme. Entre Ollioules et La Seyne-sur-Mer, il n'y a tout de même pas une chute énorme de voyageurs parce, que quand nous regardons, il n'y a que 2 kilomètres entre les deux gares. Ce n'est tout de même pas énorme, mais s'il est vrai – cela a été – qu'il y a des vagues d'embouteillages très fortes, et de congestion routière entre les deux. Cela a été dit par Monsieur.

C'était l'exposé des motifs du projet de loi. Dans la décision ministérielle, on ne parle pas de la phase 4. Comme je l'ai dit, un projet avance « à coup » de décisions ministérielles. Après la loi, il nous faudra tout de même une décision ministérielle pour savoir ce que je fais, et c'est cela qui me dira ce que je fais. La loi est indicative. Ce sont de grandes dates, mais ce qui donne l'ordre d'avancer, ce sont les décisions ministérielles. Celle-là ne parle que des phases 1 et 2 sur ce sujet.

Concernant le financement, j'ai répondu tout à l'heure. Pour la suite, excusez-moi, je suis un peu perdu.

Monsieur Remi QUINTON, Association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train) hors micro

PACA, c'est un cinquième des consommations de carburant de France, et 1 milliard d'euros de taxes carbone qui vont dans le budget de l'État.

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

Oui, et donc ?

Monsieur Remi QUINTON, Association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train) hors micro

S'ils revenaient à la région PACA, cela permettrait facilement de financer la Ligne Nouvelle.

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

D'accord. Cela me dépasse un peu, mais je prends acte de ta proposition de contribution au financement. Nous le mettrons dans la concertation pour le lancement de la mission de financement.

Merci à vous, merci à tous pour ces échanges très riches et très fructueux.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci de votre participation. Nous vous mettons à disposition les dates des séances de permanences et de concertation à venir. Merci encore pour votre participation, et bonne de soirée.

La réunion se termine à 21 heures 15.

SNCF Réseau

Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mission LNPCA

Les Docks – Atrium 10.5

10 Place de la Joliette – BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02

