

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE

TOULON,
15 OCTOBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 20/10/2019

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



DATE ET LIEU

15 octobre 2019, à 18 heures	Toulon, Maison des services publics, Sainte-Musse
------------------------------	---

PARTICIPANTS

Nicolas GUYOT	Directeur des études LNPCA (SNCF Réseau)
Jean-Marc ILLES	Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)
Alain PREA	Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Alexis ROTSETIS	Responsable Capacité/Exploitation pour la mission LNPCA (SNCF Réseau)
Stéphane SAINT-PIERRE	AMO Concertation (Cabinet Nicaya)

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS	5
RAPPEL DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS	6
INTERVENTIONS D'ASSOCIATIONS DU VAR	9
LES RETOURS DE LA CONCERTATION DANS LE VAR	14
SUITES	19
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	20
INTERVENTION DU GARANT	54

La réunion s'ouvre à 18 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. Bienvenus à cette réunion de clôture de la concertation publique sur les aménagements des phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Sans plus tarder, je vais vous donner très rapidement le « menu », puis je vais passer la parole à Monsieur Chenevard qui représente la Région.

Il va donc y avoir quelques propos liminaires, une petite introduction de SNCF Réseau, une présentation de propositions qui va être faite par des associations, puis un retour de l'ensemble des expressions de la concertation par SNCF Réseau, qui sera suivie d'échanges avec vous, à l'occasion desquels vous pourrez exprimer, compléter ou enrichir ce qui aura pu être partagé. Il y aura ensuite une phase de clôture et de mise en perspective du travail réalisé pendant cette concertation. Enfin, Monsieur Quévremont, le garant de la concertation, clôturera la séance par son propos.

Voilà le déroulé qui est prévu.

Sans plus tarder, je passe la parole à Monsieur Chenevard qui représente la Région, et qui va nous dire un mot d'accueil.

Yannick CHENEVARD, Vice-président de la Région et de Toulon-Provence-Méditerranée

Merci. Bonsoir, Mesdames et Messieurs, mes chers collègues. Je voudrais dire simplement quelques mots. Premièrement, dans ces étapes de concertation, je voudrais vous dire à quel point les conditions dans lesquelles elles se sont déroulées sont particulièrement dignes et permettent d'avancer, les unes derrière les autres, même s'il y a des confrontations de points de vue, mais une concertation sert à cela. Chacun apporte son point de vue et, *in fine*, nous obtenons une étape de concertation.

Je voulais vous dire ensuite que la concertation que nous vivons tous ensemble est essentielle pour l'avenir des mobilités sur nos territoires. Elle est essentielle parce qu'en fait, nous parlons aujourd'hui de la métropole toulonnaise, mais que nous pourrions tout aussi bien parler de la métropole marseillaise ou de la métropole niçoise.

Comme vous le savez, les études qui ont permis de lancer ces étapes, et qui ont surtout permis d'obtenir les seuls financements d'État sur des projets ferroviaires, sont des études qui mettaient en lumière le besoin de désaturation de l'ensemble des territoires grâce à la voie ferrée, et grâce

à des aménagements qui permettent évidemment de passer de la voiture au train, du train au réseau urbain, du réseau urbain au train, etc.

Tous ces travaux-là trouvent leur terme ce soir pour cette ultime réunion de concertation. Il y aura un CoTer (Comité Territorial) la semaine prochaine. Tous ces travaux sont des travaux extrêmement positifs, qui donnent une vraiment très belle image de ce territoire capable d'échanger des points de vue, parfois différents, mais c'est aussi cela qui fait la richesse de la démocratie.

Je vous remercie.

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais vous donner quelques éléments de présentation de

- Jean-Marc Illes qui est à votre droite, qui le chef de mission de la Ligne Nouvelle, et Directeur territorial adjoint, et qui vous présentera le projet et la synthèse ;
- Alain Préma qui est en charge des secteurs des Bouches-du-Rhône et du Var, et qui pourra également intervenir ;
- Nicolas Guyot qui est responsable des études sur le projet de Ligne Nouvelle ;
- Alexis Rotsetis qui est plus en charge des dimensions d'exploitation au sein de l'équipe projet.

Tous les trois pourront être amenés, en fonction des échanges, à intervenir en complément de Jean-Marc Illes.

Je vous présente également Philippe Quévremont, que vous voyez à droite de l'estrade, qui est le garant de la concertation et auquel je vais passer la parole tout de suite pour son propos introductif.

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

Bonjour à tous. Je vais être très court sur mes propos introductifs puisque je clôturerai cette réunion. Je donnerai donc les éléments de fond en fin de parcours.

Je suis nommé par la Commission nationale du débat public, c'est-à-dire que je suis indépendant de SNCF Réseau. Je suis là pour veiller à l'information et à la participation du public et, par exemple, pour veiller à l'équilibre des temps de parole entre la salle et la tribune.

Je confirme ce que j'ai déjà dit sur les autres réunions, c'est-à-dire que, pour cette réunion, comme pour les autres, j'ai demandé à SNCF Réseau à ce que les exposés liminaires se limitent à 30 minutes et, de la même manière, pour l'ensemble des associations qui ont demandé à exposer leur point de vue, je recommande de ne pas dépasser un temps de 10 minutes. Nous verrons cela tout à l'heure.

Merci de votre attention. *A priori*, j'interviens peu dans ces réunions, sauf si c'est nécessaire.

RAPPEL DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci, Monsieur Quévremont. Nous allons donc vous donner quelques éléments très rapides de rappel du projet et de ses objectifs.

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

Nous en avons déjà parlé à la réunion d'ouverture, et cela a également été rappelé lors des réunions de secteur, mais je fais tout de même un petit rappel sur le cadre dans lequel nous sommes, et sur la manière dont s'est déroulée cette phase d'étude de recalage puis de concertation. Il y a deux éléments importants. Nous savons que le Gouvernement et l'État ont recalé la priorité sur les transports du quotidien, les notions de RER et de services express métropolitains. Il y a donc une convergence entre les orientations de l'État et la demande du public qui avait émergé de la concertation en 2016, tout cela pour diminuer la congestion routière et – l'actualité nous rattrape souvent – pour promouvoir un développement durable des mobilités.

Le ferroviaire a quelque chose d'embêtant, c'est que ce n'est pas tout à fait comme une route. Quand on la construit, on regarde combien il y a de voitures dessus, mais pour faire des études ferroviaires, nous sommes obligés – c'est un peu sa rigidité – de définir les objectifs fonctionnels de dessertes, puis de faire des études d'exploitation, et de voir après des infrastructures que nous « rematchons » avec les études d'exploitation, mais également avec le résultat des études socio-économiques. Tout cela est donc très lourd et très enclenché, mais c'est notre système français – et même international – du ferroviaire lié à la rigidité de ce système qui a de nombreux avantages, mais qui a quand même l'inconvénient de la rigidité. Tout cela pour dire que les études que nous avons faites sont évidemment cadrées avec l'ensemble des partenaires. Ce n'est pas le projet de SNCF Réseau, c'est un projet partenarial, et il y a quelqu'un d'important – comme

l'a dit Monsieur Chenevard –, c'est évidemment l'autorité organisatrice des transports qui définit ce qu'elle souhaite comme développement politique très ambitieux des transports de proximité.

Il y a donc deux objectifs : la régularité qui correspond aussi à une très forte demande du public régional. Nous savons que nous avons toujours des axes de progression au niveau de la SNCF aussi bien « Réseau » que « Mobilités » à ce sujet. Dans le Var – mais pas uniquement dans ce département – nous essayons de traiter la régularité par la suppression des bifurcations, en mettant en place ce que nous appelons l'alternat de voie, c'est-à-dire la possibilité que les trains se rattrapent en gare sans bloquer la ligne. C'est absolument essentiel à déverrouiller notre axe Marseille-Vintimille. Je crois que la régularité fait l'unanimité. Nous ne voulons pas de point dur.

Et puis il y a ce que nous avons défini voici déjà un an à peu près et que nous avons essayé de synthétiser davantage pour que ce soit encore plus clair : c'était un service de 4 TER par heure. Nous savons que le service au quart d'heure est très intéressant pour avoir une logique de RER où des gens peuvent utiliser le train sans trop se préoccuper de l'horaire. Nous pouvons dire que nous avons imaginé une sorte d'équilibre de part et d'autre de la métropole avec 4 TER par heure (c'est-à-dire la fréquence au quart d'heure) avec 11 kilomètres à droite et 11 kilomètres à gauche. À l'époque, nous avions envisagé Ollioules. Nous savons qu'il ne s'agit pas forcément du choix final, mais c'était la possibilité initiale avec également 11 kilomètres de l'autre côté de Toulon. Au-delà, il y avait 2 TER par heure sur chaque branche. Il y avait donc un équilibre entre l'ouest et l'est en termes de fréquence. Peut-être n'avons-nous pas été assez clairs là-dessus. Je préfère donc le répéter.

Il se rajoute à cela 2 semi-directs entre Toulon et la gare « vers le nord » (Vitrolles aéroport de Provence), et 2 à 3 sillons directs qui pourraient être utilisés soit par des interlignes, soit par des TER rapides ou par des TGV. Là encore, nous verrons ce que nous ferons.

Malgré tout, nous faisons une infrastructure, mais nous ne pouvons pas écrire noir sur blanc quels seront les services détaillés le jour J. Néanmoins, c'est un peu ce programme fonctionnel.

Il y a trois zones d'analyses :

- la zone de Carnoules pour en faire une zone de retournement avec des voies de remisage adaptées ;
- la zone de La Pauline qui est le verrou à la fois de la gare 4 voies à quai et la suppression de la bifurcation à plat par création d'un dénivelé ;
- le choix de la gare ouest avec une zone assez large de choix possibles.

Voilà pour le cadrage général du projet. Je l'avais déjà dit, mais je voulais préciser trois ou quatre points importants.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

En complément, cette réunion clôture une phase de concertation pour ce qui concerne le Var, mais elle avait été conduite dans les trois départements (Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône et Var). La réunion de lancement a eu lieu le 12 juin dernier, et cette phase de concertation dure jusqu'au 18 octobre prochain (jusqu'à la fin de cette semaine). Vous avez un développé de l'ensemble des points d'échanges et de contacts qui ont été tenus de manière présenteielle dans le département du Var avec une première phase avant l'été de permanences, d'ateliers, et avec une information préalable qui avait été faite. Puis, à partir de la rentrée, il y a eu deux réunions publiques locales : une qui concernait plus spécifiquement le secteur de La Pauline, et une autre qui a concerné plus spécifiquement la navette toulonnaise. Il y a eu également des ateliers thématiques – certains d'entre vous étaient présents – qui ont permis de partager un certain nombre de réflexions sur l'environnement, le développement durable, sur la socio-économie du projet, mais également sur toute la logique de désaturation ferroviaire, comme le disait Monsieur Chenevard en début de séance.

Ce soir, c'est la dernière séance présenteielle, mais bien sûr, toute la partie retour et avis que vous pourriez formuler existe encore sur le site internet et dans les registres présents dans les mairies jusqu'à la fin de la semaine.

Je vous donne quelques éléments sur la participation avec ce graphique d'éléments quantitatifs sur l'ensemble du projet. Vous pouvez percevoir ici presque 1500 participants, sans compter – bien évidemment – les réunions de clôture qui se dérouleront d'ici la fin de la semaine. Pour ce qui concerne le Var, dans les réunions publiques, près de 230 participants, 50 dans les ateliers et 27 dans les permanences. Cela fait donc 300 personnes qui ont pu s'exprimer ou participer à des échanges en présence, comme ce soir. Nous rajouterons bien entendu au bilan nos échanges de ce soir et la participation. Sur les réunions qui ont concerné l'ensemble du territoire régional, il y avait la présence de certains participants du Var. Pour ce qui est de la participation *via* internet (à distance) – nous n'avons pas encore les registres qui sont encore dans les mairies ou chez les cofinanceurs du projet jusqu'à la fin de la semaine –, il y a eu 50 contributions émanant du Var à la date d'hier (14 octobre 2019). Ces personnes se sont exprimées concernant des contributions sur les aménagements et sur le secteur du Var dans son ensemble.

Voilà quelques éléments quantitatifs s'agissant de là où nous en sommes de la participation à cette démarche de concertation initiée depuis le 12 juin dernier.

Avant que le maître d'ouvrage ne nous fasse une synthèse de tout ce qu'il a entendu au cours de cette concertation, certaines associations ont souhaité faire une contribution et vous la présenter. Je vous laisse venir au pupitre si vous le souhaitez. Je crois que quelqu'un passe les diapositives. Avez-vous la tablette ? Très bien.

INTERVENTIONS D'ASSOCIATIONS DU VAR

Jean-Pierre MALASPINA, Union pour le RER de l'aire toulonnaise, et Monsieur Olivier LESAGE, Président de l'association «Stop TGV Coudon», représentant huit associations présentes

Bonsoir, Mesdames et Messieurs,

À la suite d'une demande faite auprès du garant M. Quévremont, nous avons obtenu la possibilité de vous présenter la contribution au débat de « l'Union pour le RER de l'Aire Toulonnaise », un regroupement de huit associations, qui ont participé à la concertation sur ce projet depuis ses débuts en 2005.

Il s'agit de :

- la FNAUT PACA (Fédération des Associations d'Usagers des Transports de la région Sud) ;
- Stop TGV Coudon ;
- Toulon Var Déplacements ;
- Toulon @venir ;
- l'UIMT (Union d'Intérêts pour la Métropole Toulonnaise) ;
- Stop Nuisances Cuers ;
- la COFHUAT (aménagement – habitat – urbanisme – environnement) ;
- l'Association DEPART (Développement, Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Vous avez leurs sigles sur cette première diapositive.

Bien que certaines luttent contre le projet de Ligne Nouvelle, alors que d'autres le soutiennent, elles ont réussi pour la première fois depuis 14 ans à réaliser l'union sacrée pour s'entendre sur un contre-projet commun – c'est dire l'importance du sujet –, en l'occurrence le RER de l'aire toulonnaise. Nous remercions donc Monsieur Illes d'avoir accepté la projection de ce diaporama,

dont la durée ne devrait pas excéder 10 minutes, et également les responsables de ces associations de nous faire confiance, à Olivier Lesage et moi-même, pour exposer leur point de vue.

L'aire urbaine toulonnaise, forte de 40 communes, compte 626 504 habitants au dernier recensement et, en son sein, la Métropole TPM en rassemble 12 avec une population de 433 221 habitants, ce qui en fait la 13^e agglomération française.

Ses caractéristiques essentielles sont résumées dans la diapositive suivante qui souligne qu'en ce qui concerne les transports en commun, elle est sans conteste la plus mal lotie des grandes agglomérations de notre pays, ne possédant encore ni Transport en Commun en Site Propre ni réseau TER spécifique, ayant toujours été considérée par la SNCF comme la grande banlieue de Marseille.

Découlant de ce qui vient d'être exposé, nous ne serons pas surpris de découvrir que le trafic TER dans l'agglomération est très faible, surtout comparé à celui de Nice.

Comme chacun sait, elle est pourtant traversée d'ouest en est par une ligne à double voie mise en service par la Compagnie PLM jusqu'à Toulon-centre en mai 1859 (il y a 160 ans), puis prolongée jusqu'aux Arcs en 1862 avec, enfin, une antenne à voie unique vers Hyères mise en service en 1875. Toutes ces lignes ont été électrifiées en 1965.

Dieu merci, SNCF Réseau nous annonce maintenant que, suivant les nouvelles directives ministérielles qui préconisent la désaturation de son nœud ferroviaire, la situation va s'améliorer avec la création d'une « navette toulonnaise » dont l'objectif sera « *d'offrir des services TER omnibus au quart d'heure entre l'ouest et l'est de la métropole* ». Et de nous vanter l'avènement prochain d'un service fiable et performant !

Malheureusement, après examen attentif, il apparaît que le service proposé à l'heure actuelle par SNCF Réseau ne sera ni fiable ni performant. Il ne sera pas fiable, car le moindre incident sur une des deux voies actuelles entraîne une perturbation importante, voire un blocage complet du trafic. Il ne sera pas performant, car la gare terminus prévue à l'ouest est trop proche du centre de l'agglomération par rapport à celle de l'est qui est à Carnoules, parce que la création de haltes supplémentaires (Les Playes, l'Escaillon) est impossible, parce que l'antenne de La Pauline à Hyères reste à voie unique, que le prolongement de la voie ferrée jusqu'à l'aéroport de Toulon-Hyères reste inexploité et enfin, qu'aucune possibilité de dépassement n'existe sur la ligne entre trains rapides et TER.

Nous avons donc recherché les aménagements qui pourraient justement le rendre fiable et performant. Pour ce faire nous nous sommes d'abord inspirés d'une étude de la SNCF datant d'octobre 2001, intitulée « *Vers un réseau de desserte ferroviaire de type RER pour l'aire toulonnaise* », et également du fameux rapport d'Yves Cousquer datant de juin 2009 qui incluait les TER dans le projet de LN PACA, uniquement axé jusqu'alors sur la grande vitesse. Ce rapport insistait en effet sur la nécessité de développer les services TER dans les trois métropoles de Marseille, Toulon et Nice, avec des objectifs ambitieux qui, pour Toulon, reprenaient ceux de l'étude de 2001.

Pour la phase 1 du projet, nous sommes donc d'accord pour le saut-de-mouton de La Pauline et pour le terminus est à Carnoules, mais pas pour un terminus ouest définitif à Ollioules-Sanary ou à Six-Fours Les Playes, abandonnant définitivement la possibilité d'une desserte cadencée au-delà vers Bandol et saint Cyr. À la place nous préconisons, durant la phase 1, de fixer un terminus ouest provisoire à La Seyne-sur-Mer, avec un minimum de modifications en gare permettant d'injecter un TER toutes les 30 minutes aux heures de pointe sur le tronçon central jusqu'à La Pauline ce qui, avec les TER Marseille-Carnoules/Hyères circulant également toutes les 30 minutes, permettra d'obtenir un service cadencé au quart d'heure aux heures de pointe sur le tronçon central du réseau.

Les économies ainsi réalisées serviraient à financer d'autres aménagements prioritaires : la création en gare de Toulon-centre d'un accès vers le nord de la ville qui manque cruellement et qui facilitera l'accès à cette gare pour tous les habitants situés au nord de la voie ferrée, ainsi qu'aux équipements administratifs (Préfecture du Var) et culturels (Zénith Omega) qui en sont proches. De grandes gares comme Bordeaux, Nantes ou Le Mans, pour n'en citer que quelques-unes, se sont ainsi progressivement vues dotées de deux accès de part et d'autre des voies.

Ce document de l'AUDAT (Agence d'Urbanisme De l'Aire Toulonnaise) montre que ce projet a déjà été étudié dans le détail et n'attend plus qu'un financement pour être réalisé. Nous préconisons :

- la réouverture de la gare de La Farlède qui dessert une zone très urbanisée ;
- la construction d'une voie d'évitement en gare de La Crau qui améliorera la robustesse de la ligne à voie étroite entre La Pauline et Hyères en permettant des croisements de trains dans cette gare afin de faire circuler aux heures de pointe un train toutes les 20 minutes (au lieu d'une demi-heure) entre Toulon, La Pauline et Hyères ;

- la remise en service de la voie ferrée reliant Hyères à son aéroport permettant le prolongement de certains trains vers cet aéroport, en correspondance avec les vols y arrivant et en partant.

Vous avez vu aujourd'hui dans *Var Matin* que des investissements importants allaient être réalisés dans cet aéroport.

La diapositive suivante montre le service cadencé qui sera permis par les investissements à l'issue de cette première phase, c'est à dire en 2026.

Voyons maintenant les réalisations prévues dans le Var au cours de la phase 2 du projet, c'est à dire de 2016 à 2033. Surprise – mauvaise –, ils se montent à 0 euro ! L'agglomération aura donc droit jusqu'en 2033 pour son RER à 184 Millions d'euros, soit 294 euros par habitant et 5 % seulement du total des investissements ! Ainsi, les habitants du Var sont vraiment considérés comme des citoyens de seconde zone, en contradiction totale avec le principe d'égalité qui est un des fondements de notre République.

Or la réalisation, au cours de cette phase 2, de plusieurs nouvelles infrastructures, en complément des voies actuelles mises en place il y a 160 ans, nous semble indispensable pour aboutir à un système ferroviaire robuste et attractif, conduisant à une véritable désaturation du nœud ferroviaire toulonnais, comme le souhaite la ministre des Transports, et non pas à l'ersatz de service « au rabais » prévu par le projet actuel.

L'« Union pour le RER de l'aire toulonnaise » propose donc au cours de cette phase 2 la construction d'une troisième voie sur le tronçon central du réseau, qui permettra d'augmenter de 50 % sa capacité. D'ailleurs les emprises de cette troisième voie ont déjà été prises en compte lors de la construction du passage supérieur sur le boulevard Maréchal Joffre à Saint-Jean-du-Var et du passage inférieur sous l'autoroute à Sainte-Musse. Une étude détaillée sur son implantation possible a déjà été réalisée par RFF en 2004 et elle concluait la chose suivante – je cite – : « *L'insertion d'une troisième voie dans le secteur de Toulon a un impact direct relativement limité sur le milieu naturel et sur le milieu humain (voiries et habitations)* » et « *aucun obstacle majeur susceptible de remettre en cause le projet d'insertion n'a été relevé au cours de l'analyse* ». Cette troisième voie débutera à l'ouest dans une nouvelle halte à construire à Six-Fours-Les Playes et se prolongera jusqu'à La Pauline. L'augmentation de capacité qu'elle procurera permettra, d'une part de reporter le terminus ouest du REAT à Saint-Cyr-sur-Mer, où il est d'ailleurs facile à implanter, permettant une symétrie de distance entre l'est et l'ouest du réseau, d'autre part de créer également une nouvelle halte ferroviaire à l'Escaillon, prévue – comme celle de Sainte-

Musse – dans le projet SNCF de 2001, et en correspondance étroite avec le futur TCSP de l'agglomération. Elle permettra enfin l'agrandissement de la gare de Toulon centre, avec création d'une sixième voie à quai, indispensable pour gérer l'augmentation importante du trafic prévisible dans la décennie à venir (de 4 350 000 voyageurs annuels à 5 900 000 d'après la SNCF). N'oublions pas la réouverture de la ligne à voie unique de Carnoules à Brignoles, actuellement exploitée par le train touristique du centre Var, permettant une liaison horaire entre le chef-lieu du département et une de ses sous-préfectures, comptant 17 900 habitants.

Certes, ces nouvelles infrastructures représentent un investissement majeur, mais le meilleur service qu'elles procureront aura de nombreux avantages environnementaux et sociaux. Le financement supplémentaire qu'elles nécessitent pourra être pris en charge, à notre avis, par les crédits importants qui vont être mobilisés au niveau national pour la transition énergétique et la lutte contre le réchauffement climatique.

À l'issue de cette phase 2, donc en 2033, circuleront donc aux heures de pointe :

- un train toutes les 10 minutes entre Saint-Cyr et La Pauline ;
- un train toutes les 20 minutes sur les deux antennes est vers Carnoules-Les Arcs et Hyères-aéroport, ainsi qu'entre Saint-Cyr-sur-Mer et Marseille à l'ouest ;
- un train toutes les heures entre Hyères et son aéroport et entre Carnoules et Brignoles.

Tout cela en permettant l'insertion dans le graphique des circulations des TGV et des trains intercités régionaux reliant Marseille à Nice.

Vous avez une vue d'une future automotrice.

Bien entendu, il faudra prévoir également des pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans le plus grand nombre de gares du parcours, non seulement dans les gares TPM desservies par le futur TCSP (La Seyne-sur-Mer, l'Escaillon, Toulon-centre, Sainte-Musse et La Pauline), mais aussi dans les gares importantes de la branche ouest (Ollioules-Sanary, Bandol, Saint-Cyr) et de la branche est (Hyères, Solliès-Pont, Cuers, Carnoules et Brignoles). Ces PEM devront faire une place prépondérante aux modes de transport écologiques que sont le vélo et les transports en commun, dont les horaires devront être adaptés en fonction de ceux des navettes RER.

En conclusion, nous entendons parler sans cesse de « transition écologique », mais jusqu'ici les réalisations concrètes ne suivent pas. Les deux premières phases de ce projet de LNPCA fournissent une remarquable occasion de mettre enfin les actes en concordance avec les paroles, car le REAT, tel que nous le proposons, permettra de fournir enfin dans notre agglomération, en synergie avec le futur TCSP, une alternative crédible aux déplacements en voiture individuelle,

contribuant également à l'échelle locale à l'indispensable diminution des rejets de gaz à effet de serre, au premier rang desquels le CO₂ d'origine automobile.

Je vous remercie de votre attention, et si vous avez des questions, nous sommes bien entendu prêts à y répondre avec mes collègues.

Applaudissements.

Un représentant de l'association NOSTERPACA

Pouvez-vous rajouter NOSTERPACA qui est très impliquée dans les affaires de liaisons ferroviaires ? Nous avons même développé une application pour voir un peu comment cela fonctionne. J'ai bien étudié le CPER (Contrat Plan État-Région) qui a été mis en place, et j'avais été profondément choqué de voir la différence de traitement entre le 13 et le 06, et le 83. Dans le 83, il n'y avait vraiment pas grand-chose, et c'était un peu choquant. Je crois que tu l'as dit, mais je voulais le dire moi aussi. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci pour cette présentation sur laquelle nous pourrions peut-être revenir ensuite.

Nous allons rebasculer pendant quelques instants sur la présentation initialement prévue par SNCF Réseau qui va vous faire une sorte de synthèse de l'ensemble des expressions et des premiers enseignements qui résultent de cette phase de concertation depuis un peu plus de quatre mois maintenant.

LES RETOURS DE LA CONCERTATION DANS LE VAR

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

Merci, Stéphane, et merci, Monsieur Malaspina, pour cette présentation.

Je vais d'abord vous faire un retour général du projet dans son ensemble puisque vous savez que le projet porte sur les trois départements. Nous avons ressenti – et votre intervention le montre aussi – une expression très positive du public sur la réorientation donnée sur les transports du quotidien. C'est vrai sur les trois départements, particulièrement sur le Var, mais aussi sur les Alpes-Maritimes. La conséquence de cela, c'est que les phases 1 et 2 sont particulièrement mises en avant – nous venons d'en parler – compte tenu de l'augmentation de la fréquence des TER

dans une logique RER, et le Gouvernement a bien perçu l'importance de la régularité dans une région où nous avons beaucoup de mal à ce sujet.

Mais il y a quelques demandes que nous retrouvons un peu partout, comme l'approfondissement du projet dans des domaines « plus généraux » qui vont au-delà du ferroviaire. C'est l'étape précédant l'enquête publique en 2020 puisque la concertation est continue, et qu'elle se poursuit au-delà du moment de concertation d'aujourd'hui. Ce qui revient partout, c'est que, dans notre projet, il manque l'intermodalité qui n'est pas assez abordée. C'est normal puisque nous avons fait des études très techniques et très précises pour déboucher sur des variantes dans les installations. Comme nous ne savons pas encore exactement où ce sera, nous n'étudions pas encore comment cela fonctionne, mais nous l'étudierons ensuite. Cela concerne à la fois l'intermodalité et l'insertion urbaine avec les métropoles, mais j'allais dire aussi avec les gestionnaires de voirie et d'accès routiers, et avec les départements. C'est tout un ensemble de partenaires avec lesquels il faut que nous travaillions. Ce sont les deux partenariats que l'on nous demande d'approfondir.

Le deuxième sujet est évidemment tout ce qui est impact, à la fois de l'infrastructure et à la fois des travaux et de l'augmentation du nombre de trains en termes de nuisances sonores, visuelles et de l'ensemble des opérations qui auront été retenues par la décision ministérielle (DM) à venir. C'est le travail qui reste à faire.

Voilà donc pour un retour très général dans un premier temps.

S'agissant des phases 3 et 4, nous avons dit que la concertation portait sur les phases 1 et 2. Il est très probable que le périmètre de l'enquête publique porte en gros sur les phases 1 et 2, et non pas sur les phases 3 et 4, mais les phases 3 et 4 ont été citées par le COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures). Sur les phases 3 et 4, nous avons eu des avis très contrastés.

Sur l'opportunité de tronçons de Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice, nous avons eu des avis favorables à la Ligne Nouvelle pour réduire les temps de parcours et augmenter le report modal. Nous avons eu ce type d'avis. Certains d'entre vous ont évoqué un intérêt pour la réalisation d'une Ligne Nouvelle selon l'ancien tracé (le long de l'A8), et nous avons eu aussi des avis défavorables pour le projet LNPCA dans ses phases 3 et 4 compte tenu de ses coûts et de ses impacts trop importants, notamment agricoles.

Si nous faisons un zoom sur le Var, il y a une expression de craintes très claires liées à la phase 4 entre Aubagne et Toulon – j'allais dire « Le Muy », mais nous verrons le moment venu, parlons

plutôt de la zone est-Var jusqu'à Cannes – compte tenu des nuisances redoutées (bruit, impacts paysagers, impacts agricoles).

Il y a aussi – même si c'est un peu en dehors de la concertation, mais nous l'avons eu au début – une expression sur le tronçon qui n'existe déjà plus. Je veux parler de la partie Toulon-Le Muy. On nous a demandé s'il y était toujours ou pas, et je vous confirme qu'il n'y est plus, mais il fallait le répéter, car ce sont des expressions qui ont perduré, au moins en début de concertation.

Que nous a-t-on dit sur le Var ? On nous a parlé de la cohérence des mobilités, de la cohérence du système des mobilités par rapport à l'intermodalité. On nous a dit qu'il fallait que nous améliorions – et ce n'est pas uniquement valable pour le Var – la coconstruction avec la Métropole, le Département et la Région sur la mobilité et l'intermodalité. On nous a également demandé d'articuler – surtout sur l'ouest de Toulon – les différentes gares (Solliès-Pont, La Pauline), sans déséquilibrer les flux de circulation et en maximisant l'attractivité du ferroviaire, et de pratiquer des politiques différenciées sur ces différentes gares pour voir comment nous les traitons.

On nous a clairement dit d'éviter la surcharge de trafic routier, notamment en améliorant l'intermodalité en évitant de créer des aspirateurs à voitures. Il nous a été demandé de réorganiser les lignes de bus en cohérence avec les gares et la fréquence des trains à Ollioules, La Seyne-sur-Mer et La Pauline. Nous avons eu aussi ce type de demande.

Nous avons eu des demandes d'une personne à mobilité réduite – mais pas uniquement de celle-ci – pour accélérer le programme de mise aux normes des quais (tout ce qui est PMR), et nous parlons également de la partie non LNPCA qui est le projet ADAPT, un projet de mise aux normes des quais où nous savons qu'il y a un énorme travail à faire sur toutes les gares de la région.

On nous a aussi parlé de sécurité dans les gares de Solliès-Pont de Cuers et de Carnoules, et on nous a à peu près dit partout – et cela a été assez concret à certains endroits comme à Carnoules – qu'il fallait créer des parkings dans le cadre de l'augmentation de l'offre. Nous sommes sur des sujets consistant à savoir comment développer le trafic ferroviaire en développant autour et en assurant cette cohérence avec toutes les mobilités.

Ensuite – mais cela vient d'être dit – nous avons une insatisfaction quant au montant des investissements jugés trop faibles dans le Var par rapport aux autres départements. Cela a déjà été dit, je n'y reviens pas.

Il y a également la demande – comme cela a été fait aujourd'hui – par certaines associations, de changement des objectifs du projet, suivant les phases, à travers des services différents, plus denses, et la demande consiste donc à aller au-delà et à faire les origines terminus plus loin que là où nous les avions initialement prévues.

On nous demande aussi la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne, comme cela a déjà été dit. Ensuite, cela n'a pas été dit, mais on nous demande de poursuivre le doublement de la ligne La Pauline-Hyères. Ce n'était pas dans la proposition, mais c'est une demande des associations. On nous demande également le prolongement de la voie unique entre Hyères et l'aéroport, l'évitement de La Crau et des arrêts supplémentaires. On nous a demandé – et cela n'y était pas non plus – le maintien ou le développement des accès « fret », notamment au niveau du Brégaillon et de La Seyne-sur-Mer. Et puis, comme nous venons de le dire, il y a aussi la création d'une gare origine terminus à Saint-Cyr-sur-Mer.

Si nous regardons par secteur, nous sommes plus précis. À La Pauline l'accès à la gare – cela a été dit par les associations d'entreprises, mais aussi par les riverains –, il faut vraiment que nous travaillions en 2020 sur l'accessibilité à la gare. Je crois qu'il est vrai que nous ne pouvons pas faire une gare de 4 voies à quai et avec une bifurcation sans prévoir la manière de gérer les accès. Nous savons que nous avons un an de travaux derrière, et il faut que nous nous y mettions.

Il y a aussi la question de la connexion de la gare avec son environnement, des cheminements piétons sécurisés, des sites propres pour les transports en commun.

Il y a également des questions sur le fonctionnement d'entrée de gare, même si nous avons bien prévu qu'elle serait nord-sud, mais comment cela fonctionne-t-il par rapport au bâtiment voyageurs et aux accès routiers ? Il y a une demande d'augmentation des amplitudes horaires, et une expression favorable pour desservir la zone jusqu'à La Pauline par le train, principalement par les entreprises autour.

Quelqu'un nous a dit aussi qu'il vaudrait mieux prendre les deux scénarios de gare côté Fabemi (côté route de Draguignan, je crois) parce que nous ne pouvons pas garder la gare à côté d'une emprise industrielle. En gros, l'idée était celle-là.

Sur la bifurcation, je voudrais m'excuser auprès du Maire de La Crau qui a été le premier à avoir la gentillesse de me recevoir en mai ou en juin dernier parce que je lui ai présenté le dossier alors que nous n'avions malheureusement pas encore garanti la faisabilité de la solution terrier. Du coup, quand je suis allé le voir, je ne la lui ai pas présentée. Il faut que j'aille le voir, et que je le lui dise. Le terrier est arrivé en cours de route. Les études sont finies. Nous avons eu de petits

problèmes de pente qui ont été résolus avec le tracé, et nous avons donc sorti au dernier moment la variante qui passe par-dessous au lieu de passer par-dessus. Il y a eu une majorité d'expressions en faveur de la variante « terrier ». Nous avons cependant eu quelques expressions favorables à passer par-dessus avec l'intérêt d'avoir une voie neuve non ferroviaire pour faire autre chose que du ferroviaire (vélos, piétons, etc.) ainsi qu'une plateforme qui libère la vue des maisons qui sont devant la voie ferrée.

Nous prendrons bien sûr en considération les activités agricoles en termes d'indemnisation et de rétablissement des accès. Dans la solution saut-de-mouton, il nous est demandé d'éviter au maximum les impacts sur le bâti, de rétablir les accès (toujours dans le cadre de cette solution), d'éviter les flux parasites. Quelqu'un nous a dit que, quelle que soit la solution, il faudrait créer un accès venant de La Farlède pour éviter les bouchons – si j'ai bien compris – côté ouest, et accéder directement à la gare de La Pauline. Il faudra donc que nous voyions cela. Ce sera quelque chose à regarder dans la séquence à venir.

Il y a bien sûr les risques industriels SEVESO avec l'entreprise Pétrogarde qui se trouve à côté, l'accès au chantier. Dans la variante saut-de-mouton, quelqu'un m'a demandé à quelle hauteur nous serions, et j'ai répondu que nous serions 12 mètres (caténaire comprise) ce qui fait une zone visuelle obturée par le saut-de-mouton.

Sur le RER toulonnais, nous avons des expressions contrastées. Nous en avons eu tout à l'heure. Comme nous venons de le voir, nous avons une demande d'élargissement du programme fonctionnel qui est jugé insuffisant au niveau des services, et des financements supérieurs (Bandol, Saint-Cyr, La Ciotat). Il y a des prises de position assez différenciées sur l'implantation de la gare telle que proposée par le maître d'ouvrage (La Playes, La Seyne-sur-Mer ou Ollioules). C'est un peu difficile. Nous ne pouvons pas dire qu'il y ait une solution qui se soit dégagée sur ces positions-là et, sur la partie d'Ollioules, des associations ont dit que ce serait le minimum acceptable pour aller à l'ouest, mais nous savons que la municipalité et les riverains y sont défavorables.

Sur le site de Six-Fours, nous avons une proposition de gare à Six-Fours-La Playes qui est proposée par plusieurs associations – dont une assez connue nationalement par pallier le site d'Ollioules –, mais nous avons aussi une opposition à cette implantation par d'autres associations. Là aussi, il n'est donc pas évident de voir se dégager une tendance.

Un certain nombre d'associations ont vu un intérêt moindre au site de La Seyne-sur-Mer. Certains Seynois ont dit qu'ils souhaiteraient tout de même que ce soit à La Seyne-sur-Mer dans le cadre

d'un développement intermodal de la gare. Certains ont donc favorisé cette solution, et le Maire d'Ollioules a exprimé clairement sa position pour une grande gare à La Seyne-sur-Mer en attendant une évolution ultérieure. Le Maire d'Ollioules a exprimé cela lors de la réunion de La Seyne-sur-Mer, et il était à côté du Maire de La Seyne-sur-Mer qui nous a aussi donné son point de vue.

C'était donc le retour de la concertation.

SUITES

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

Avant de passer aux échanges, je vais vous donner quelques éléments de perspectives sur ce qui va se passer derrière. Nous sommes en train de finir, mais évidemment, ce n'est pas fini.

Cela va un peu « se bousculer au portillon ». En fin de semaine, nous finissons les réunions de clôture. Nous avons, à la demande de Monsieur le garant, trois comités territoriaux qui vont réunir, sous l'égide du Préfet, les financeurs, les maires concernés – que je ne dise pas de bêtise – et les associations choisies par la Préfecture. Ce n'est pas une instance de concertation. C'est une instance de gouvernance pour donner un point de vue avant le CoPil (Comité de Pilotage). Il y aura donc un avis départemental qui sera exprimé avant le CoPil.

Ensuite, nous aurons le comité de pilotage qui vient d'être calé ce matin. J'attends que ce soit officiel, mais nous avons la date. Le Collège des acteurs se réunira dans la foulée pour faire un bilan de tout cela. En parallèle, nous faisons le bilan de la concertation où nous aurons l'avis du CoPil qui va nous dire vers quoi il souhaite que la région s'oriente. C'est le comité de pilotage présidé par le Préfet et le Président de Région qui va acter cela. Il ne va pas acter ce que dit la Ministre, mais il va acter la proposition qui est faite à la Ministre. Nous ferons remonter un dossier ministériel, et nous espérons que tout cela va se réaliser un jour. Là, nous n'avons parlé que de projet et d'études. Je crois en effet que le Var en a besoin, que le Var a besoin de faire tomber le nombre de voitures et de faire du report modal vers le train. Il ne faut donc pas trop perdre de temps, notamment pour cette phase 1.

Pour la décision ministérielle, il faudra faire vite parce que derrière, comme nous venons de le voir, nous avons encore du « boulot » de concertation complémentaire, et nous aimerions – pour tout le projet, et pour le Var aussi – avoir une enquête publique avant les élections présidentielles de 2022. Ce devrait être en décembre 2021 au plus tard pour pouvoir commencer, comme nous

l'avons dit, les travaux dès 2023. Nous voyons que nous sommes évidemment tenus par les élections. Tout cela est compliqué. C'est tout à fait faisable, mais le timing est un peu court pour tenir tout cela, et arriver à quelque chose qui bénéficie aux habitants du Var, autour de Toulon et au-delà.

Nous avons donc toute une phase qui va s'ouvrir. Nous avons un dossier d'enquête publique à faire de 15 000 pages, avec des études d'impacts. Nous avons une nouvelle phase de marché à lancer pour lancer cela, mais nous le ferons sur la base de la décision ministérielle et de la proposition du comité de pilotage.

Je viens de le dire, mais je le répète : le travail que nous allons continuer, quelle que soit la solution évoquée, va être ces zooms sur l'intermodalité, les pôles d'échanges, la manière dont vont évoluer les gares, le bruit et l'insertion urbaine du projet. Ce sont des éléments de concertation que nous allons commencer après la DM. Nous réinterrogerons une phase de concertation sur ces sujets.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour ces présentations : celle des associations qui ont formulé cette proposition, et celle de SNCF Réseau qui vient de nous faire une sorte de synthèse des avis qui ont été exprimés lors de la concertation.

Nous vous proposons d'avoir des échanges avec vous soit pour des contributions, soit pour poser des questions que vous souhaiteriez formuler.

Quels que soient les points de vue, que vous soyez d'accord avec les personnes qui vont s'exprimer, ou non, ou que vous soyez d'accord ou non avec les éléments d'éclairage qui seront apportés par le maître d'ouvrage ou les autres intervenants, nous vous demandons d'avoir du respect pour chaque intervention. Chacun a le droit d'exprimer le point de vue qui est le sien avec considération et respect.

Nous vous demandons juste d'essayer de gérer vos téléphones pour que les sonneries ne viennent pas trop perturber les échanges. Quelques photographies sont prises pour le bilan de la concertation. Si vous ne souhaitez pas figurer sur les prises de vue, pouvez-vous lever la main que nous évitions de vous mettre dans le champ des photographies ? Merci.

Pour tout ce qui est prise de parole, un enregistrement littéral de vos interventions est fait. C'est pour cela que nous proposons à Monsieur tout à l'heure de prendre le micro. Demandez la parole en levant la main, nous viendrons vous donner un micro. Posez vos questions, faites vos interventions. Si possible, compte tenu du fait qu'il y a à peu près une centaine de personnes ce soir, essayez de vous exprimer de manière un peu concise pour que chacun puisse prendre la parole. Attendez d'avoir le micro et présentez-vous pour que nous puissions bien identifier vos interventions.

Je vous remercie.

Monsieur ?

Joël HERVE, membre du collectif Est-Var pour les transports régionaux de proximité

Bonsoir. Je suis Joël HERVE pour le collectif Est-Var. Notre collectif pour les transports régionaux de proximité est opposé à tout projet d'infrastructure ruineuse et inutile. Je vais donner quelques détails pour illustrer la situation. Je commencerais par une interrogation : une concertation est-elle véritablement possible ici entre des gens de pouvoir et leurs administrés ? Nous avons l'impression que ces deux mondes vivent sur deux planètes différentes, et je vais vous en donner deux exemples.

Le premier exemple concerne la notion de train du quotidien. Pour les habitants de PACA, qu'est-ce qu'un train du quotidien ? C'est celui que nous utilisons en proximité, c'est-à-dire que c'est celui que nous prenons pour aller au travail, que nous prenons pour nos loisirs, que nous prenons pour aller voir le médecin spécialiste, que nous prenons pour nos études. Dans le même temps, pour les décideurs, le train du quotidien, apparemment, c'est le TGV. Or le TGV, c'est seulement 10 % des utilisateurs du train.

Le deuxième exemple concerne la saturation. Nous en avons parlé à La Farlède, et je vais encore en parler ce soir. De nombreux trains circulent en étant peu remplis. Le nombre et la fréquence des TGV sont presque doublés en été, apparemment, sans que cela ne pose de problème. Nous passons d'environ 200 trains à 350, et cela fonctionne bien. La saturation entre Carnoules et Cannes n'existe pas. Nous l'avons démontré par des mesures, et cela avait été confirmé en 2016. Dès lors, pourquoi programmer cette phase 4 entre Le Muy et Cannes ?

En 2017, Monsieur Quévremont, notre garant, avait demandé un observatoire indépendant de la saturation. Sauf erreur de ma part, nous ne l'avons pas vu. Nous le cherchons. Peut-être dérangeait-il.

C'est donc un dialogue de sourds entre les deux mondes (décideurs et population), mais il y a aussi une manipulation et un dévoiement des études en cours. Votre projet PNPCA est actuellement en cours d'examen dans le cadre de la Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités). Il sera bientôt voté par le Parlement. Pourquoi n'attendons-nous pas la décision définitive du Parlement pour avancer sur ce sujet, comme pour les autres projets en cours, d'ailleurs ? Je pense à ceux de Paris-Normandie, de Bordeaux-Toulouse, de Roissy-Picardie, de Montpellier-Perpignan. Pourquoi avons-nous ce régime spécial ?

Les deux phases qui nous occupent aujourd'hui ne sont que des aménagements de l'existant, que des améliorations pour les gares et pour les voies. Il ne s'agit pas de créations. Or ces travaux ont déjà été programmés et financés dans le cadre du CPER 2015-2020, y compris l'ERTMS sauf pour la gare de Cannes. Le transfert et la modification de la gare Saint-Augustin à Nice ont été programmés par la métropole niçoise. Nous pouvons bien sûr élargir l'investissement, mais cela doit-il coûter 3 fois plus cher ? En 2017, 800 millions d'euros dans le cadre du CPER, plus 70 millions d'euros pour Nice-Aéroport (c'est-à-dire l'ex -gare Saint-Augustin), soit un total de 870 millions d'euros pour 2017 et, en 2019, 3 milliards d'euros, voir 3,5 milliards d'euros si nous en croyons ce qui a été dit par le Comité des financeurs.

Pour notre collectif est-Var pour les transports régionaux de proximité dont je vous rappelle qu'il est toujours opposé à tout projet d'infrastructure destructrice et ruineuse, il faut cesser de dilapider l'argent des contribuables qui ont, pour la plupart, de plus en plus de mal à le gagner. Il faut cesser de détruire la nature et les ressources de la région pour le profit de quelques-uns, comme cela a été dit tout à l'heure.

Quand les besoins de la population seront-ils enfin entendus et pris en compte ? Cette concertation est une pseudo-concertation fallacieuse qui vise deux choses : faire croire à la population que ce projet et les dépenses exorbitantes qui vont avec sont motivés, et créer une commission régionale préleveuse de taxes (écotaxes, taxes sur les bureaux, troisième taxe peut-être, voire une quatrième).

Le collectif souhaite vivement le développement des TER, mais il ne souhaite absolument pas s'inscrire dans ces mesures. Comme le dit SNCF Réseau sur son site, « *SNCF Réseau modernise les lignes, assure la maintenance et le renouvellement des équipements pour la sécurité de tous* ». C'est bien. C'est son cœur de métier. Il s'agit donc d'une obligation qui ne nécessite en aucun cas un débat de l'apparence avec la population. Nous sommes favorables à une concertation sur le projet défini par le débat public de 2005 prorogé en 2015, mais nous refusons la pseudo-

concertation qui nous est proposée et que l'on nous impose sur des travaux négligés pendant très longtemps.

Je vous remercie pour votre écoute.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Il y avait une partie d'affirmations, et une autre qui amène peut-être à quelques commentaires.

Sur la raison pour laquelle nous avançons avant les autres, c'est justement un peu grâce au *lobby* de tous les partenaires (Région, métropoles, départements). Ils ont réussi – ce n'est pas SNCF Réseau – à faire en sorte que l'exposé des motifs qui est dans la LOM dise que les travaux doivent intervenir au plus tard fin 2022 et que l'enquête publique doit intervenir fin 2022, ce qui n'était pas tenable si nous ne commençons pas la concertation cet été. C'est pour une question de planning, et pour aller dans le sens que vous dites, c'est-à-dire pour accélérer les trains du quotidien, et je rappelle bien que ce sont des TER et pas du tout les TGV qui ne sont pas des trains du quotidien. Les TER relèvent de subventionnements publics, tandis que les TGV entrent dans une logique commerciale non subventionnée. Vous savez que les deux seront bientôt en concurrence, dans un cas à travers des appels d'offres publics, et dans l'autre à travers la vente des sillons de SNCF Réseau. Il n'y a donc pas d'ambiguïté. Il s'agit bien des transports du quotidien.

Le fait que nous ayons justement eu cette concertation avant la loi est un signe de « dynamisme » des acteurs qui ont clairement été plus efficaces qu'ailleurs – je ne sais pas si les autres l'ont été – où ils n'ont pas eu de décision ministérielle. Je dirais qu'il s'agit donc plutôt d'un signe très positif sur PACA que d'avoir eu cette décision ministérielle avant. Il y aura bien sûr la LOM, mais l'exposé des motifs de la LOM est inchangé. Il sera voté en l'état, et vous pouvez le consulter sur le site de l'Assemblée nationale et du Sénat. Nous sommes en concertation, et cette concertation pourra modifier ce qui était initialement prévu. Elle fera voter une DM, mais grâce à cette anticipation, nous gagnons un an, voire plus. Cette anticipation est donc vraiment très importante, et j'allais dire : heureusement que nous l'avons eu, et merci à tous ceux qui nous ont permis de l'obtenir.

S'agissant de Nice, je maintiens que la gare de Nice a un double aspect. Il y a l'aspect TGV, effectivement, et TER, mais il y a aussi un aspect technique, c'est-à-dire que nous faisons un

alternat à 4 voies à quai pour permettre un développement de navettes. La gare de Nice–Saint-Augustin sera juste une halte sans voie supplémentaire. Pour passer plus de trains, il faut 4 voies, comme à La Pauline.

S'agissant de la saturation, je confirme que ce n'est pas saturé et qu'il y a moins de trains entre Les Arcs et Cannes. Il est vrai qu'il y a moins de trains, mais quand on est dans la vision globale, il ne faut pas regarder uniquement l'endroit où ce n'est pas saturé, car les trains circulent de bout en bout. À cet endroit-là, il est vrai qu'il y a moins de trains qu'ailleurs. D'ailleurs, la partie du projet qui n'est plus abordée ici était sur cet endroit entre Toulon Le Muy et Les Arcs. C'est dans cet endroit-là qu'il y a le moins de trains. Il y a les TGV qui s'arrêtent à Toulon, et les TER qui sont en navette sur la Côte d'Azur. Il y a donc moins de trains, et je vous le confirme.

Qu'y avait-il d'autre ? Un sujet important sur lequel je me dois de répondre est le rôle de SNCF Réseau. SNCF Réseau est effectivement un gestionnaire d'infrastructures. Vous avez tout à fait raison de dire que sa première priorité est de régénérer le réseau, de l'entretenir et de l'exploiter. Elle est gestionnaire d'infrastructures, et la Loi lui interdit d'ailleurs d'aller très loin sur les projets de développement. En revanche, comme elle est gestionnaire d'infrastructure, elle est aussi maître d'ouvrage technique pour les élus, pour la population et pour les décideurs, mais nous sommes maîtres d'ouvrage technique. Notre première mission n'est pas de développer le réseau – c'est le travail de l'Aménagement du Territoire –, mais notre première mission est de l'entretenir et de le régénérer. Tout cela pour dire qu'il n'y a pas d'ambiguïté sur les priorités au sein de l'entreprise. Même si c'est moi que vous voyez là, il y a beaucoup de gens qui travaillent derrière, qui s'occupent de régénérer les réseaux, et heureusement qu'ils sont là. C'est bien la priorité de l'entreprise.

Voilà ce que je pouvais dire sur les quelques sujets évoqués.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame ?

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

Bonjour. Je suis Nadyne Chevret, de l'association « Stop nuisances Cuers ». J'ai trois questions. La première concerne l'enquête d'utilité publique. Sur quelles phases portera-t-elle ?

Ensuite, concernant la présentation faite par les associations, y aura-t-il une prise en compte et une suite donnée ? De quelle manière en serons-nous informés ?

Troisièmement la désaturation de l'ensemble des territoires – et je remercie Monsieur Bénéventi de l'avoir souligné – ne concerne pas uniquement les métropoles, mais bien également l'arrière-pays varois et toutes les gares à l'est et à l'ouest de la métropole.

Merci.

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

Sur le périmètre, ce n'est pas moi qui décide, c'est la Ministre. Je ne peux donc pas vous répondre aujourd'hui. Ce que je peux vous dire, c'est que sera au maximum sur les phases 1 et 2 puisque nous avons concerté sur les phases 1 et 2. C'est donc au maximum sur les phases 1 et 2 dans cette échéance. Je parle du périmètre de l'enquête publique, ce qui ne veut pas dire que nous ne pouvons pas conduire d'autres études en parallèle, etc. Mais le périmètre de l'enquête publique est celui-là.

S'agissant des suites à donner à la présentation, elle a été immédiate. Elle nécessite donc un examen. Nous allons évidemment faire des études dans un délai court avant le CoPil, par contre, nous nous engageons à faire une réponse écrite sur le site. Il nous faut juste le temps de l'étudier et de regarder un peu les sujets, mais il y aura une réponse écrite sur le site sur les différents points puisqu'il n'y a pas qu'un seul point qui a été évoqué, mais qu'il y en a au moins 7 ou 8. Nous allons regarder cela, et nous ferons une réponse écrite sur le site. Ce ne seront pas des études parce que le sujet est très vaste au-delà des points fonctionnels. Je crois que vous ne nous croiriez pas si, après vous avoir dit qu'il nous fallait un an pour étudier un projet, nous arrivions à étudier un projet aussi complexe en un mois. Nous ferons donc une réponse, non pas une réponse définitive du maître d'ouvrage, mais l'analyse du maître d'ouvrage qui sera aussi, en même temps que celle de l'association, soumise au CoPil. Ce ne sera pas la décision du maître d'ouvrage, ce sera l'analyse du maître d'ouvrage, et elle ne vaudra que comme telle.

C'est au-delà des métropoles. Il est vrai que la logique est celle du RER métropolitain. L'orientation est clairement autour la métropole, mais vous avez raison. Au-delà des métropoles, il y a aussi des projets qui s'appellent « Contrats de Plan État-Région » qui sont là aussi pour s'occuper des autres sujets non métropolitains.

Il existe aussi un rapport qui n'en finit plus de sortir, et qui s'appelle le rapport Philizot concernant le devenir de certaines lignes. Cela dépasse largement le projet, mais c'est traité dans d'autres instances. Ce n'est cependant pas pour autant que cela aboutira immédiatement. Je suis d'accord avec vous. Il est vrai que c'est un peu connexe au projet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

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

Bonjour. Je suis Rémi Quinton pour l'association DEPART. Je voudrais déjà remercier Monsieur Malaspina pour la présentation qu'il a faite, et dire que l'association soutient cette initiative. Il faut très clairement muscler le projet dans le Var. le muscler en phase 2, c'est partir de 0 et faire quelque chose. Cela ne doit pas ralentir la phase 1.

Pour savoir comment muscler financièrement le projet dans le Var, il faut savoir que SNCF Réseau a finalement bien travaillé dans son projet puisque, par rapport aux enveloppes financières qui leur ont été données l'année dernière, ils ont réussi à faire un projet moins cher. Pour les phases 1 et 2, je vous donne le montant qu'avait donné le Comité des investissements : 860 millions d'euros, et ils ont fait là un projet à 735 millions d'euros. En phase 2, il y avait 2,8 milliards d'euros qui étaient prévus par la Commission d'Orientations des Infrastructures, et ils ont réussi à faire un projet à 2,3 milliards d'euros. Si nous cherchons des financements pour muscler le projet dans le Var en phase 2, cela veut dire qu'il y a à peu près 580 millions d'euros disponibles sans dépasser les enveloppes initiales.

Je voudrais aussi féliciter le Var qui a été moteur en matière ferroviaire dans cette concertation quand on le regarde par rapport à des deux voisins. C'est inédit. Je pense donc qu'il faut que la SNCF saisisse cette occasion pour développer le ferroviaire dans le Var.

Pour donner les positions de l'association DEPART sur la phase 1, s'agissant de la dénivellation de La Pauline, l'association est tout à fait pour, parce que c'est ce qui va permettre de la régularité dans le Var, mais aussi sur toute la ligne. C'est important. La solution du terrier que vous avez amenée en cours de concertation nous paraît la plus favorable puisque c'est celle qui va impacter le moins les habitants. Il se trouve en plus que c'est celle qui est la moins chère. Elle paraît donc n'avoir que des avantages.

S'agissant du terminus ouest du RER de Toulon, notre première remarque est que nous pensons que ce ne doit pas seulement être un terminus, à savoir que cette gare doit également pouvoir servir à créer l'alternat, c'est-à-dire que les trains, quand ils viennent de Marseille, doivent pouvoir accéder aux 2 quais. Cela ne doit pas être orienté uniquement en direction de Toulon. Cela doit aussi pouvoir servir, lorsqu'il y a des anomalies sur le réseau, à ce que les trains puissent être reçus sur toutes les voies.

Notre association trouve dommage que la solution d'Ollioules, qui est finalement le terminus le plus à l'ouest, et qui est proposée par le maître d'ouvrage, ne soit pas acceptée. Par contre, nous considérons que faire le terminus à Ollioules-Les Playes pourrait être un bon compromis étant entendu que cela ne doit pas supprimer la gare d'Ollioules-Sanary. Sur le secteur, nous avons quand même 4 communes (Ollioules, Sanary, La Seyne-sur-Mer et Six-Fours-Les-Plages), et il n'y a que 2 gares. Avoir 3 gares pour 4 communes, nous ne pouvons pas non plus considérer que ce soit du luxe. Ces 2 gares seraient distantes d'un peu moins de 2 kilomètres, mais puisque nous sommes en train de faire un RER, je voudrais vous faire remarquer que, s'agissant du RER B à Paris, la distance moyenne entre les gares est de 1,7 kilomètre. Il n'est donc pas une anomalie d'avoir des gares si proches, et c'est tellement peu une anomalie que, dans le projet que la SNCF présentait en 2016, c'était ce qui était prévu. Il y avait bien une gare à Ollioules-Sanary, et il y avait une gare aux Playes. Il est donc un peu curieux de considérer cela aujourd'hui comme une anomalie alors que ce n'en était pas une il y a 3 ans.

En phase 1, pour tenir compte des contraintes d'exploitation que vous exposez, nous proposons de garder la gare d'Ollioules-Sanary qui serait celle où s'arrêtent les trains Marseille-Hyères et, par rapport à la proposition faite par les associations, nous pourrions repousser le terminus de La Seyne-sur-Mer jusqu'aux Playes. Dans ces 2 gares-là, il y aurait un TER toutes les demi-heures – mais pas les mêmes – et à partir de La Seyne-sur-Mer jusqu'à La Pauline, il y aurait un train tous les quarts d'heure puisque les deux dessertes s'additionneraient (la navette et les TER marseillais). De surcroît, cela prépare l'avenir. Si nous voulons ensuite faire une troisième voie, voire davantage éventuellement, dans cette gare-là, vous aurez déjà fait les aménagements.

Ensuite, sur le projet que nous demandons en phase 2, Monsieur Malaspina a rappelé que cela avait déjà été étudié dans le passé. Je voudrais rajouter une chose, c'est que vous l'avez presque réétudié dans l'une de vos variantes, c'est-à-dire faire des voies supplémentaires entre Ollioules et La Seyne-sur-Mer au moins. Une de vos variantes montre au moins quelques emprises ferroviaires, c'est la variante « déplacement de la gare de La Seyne-sur-Mer ». Peut-être que, dans votre réponse, vous pourrez montrer les plans des voies que vous avez prévues, mais nous voyons clairement que vous mettez des voies pour desservir cette gare, et qu'il y aurait largement la possibilité d'en mettre 3 ou 4. Il n'y aurait donc pas de difficulté à ce sujet.

Ensuite, dans la proposition qui a été faite par les associations, il y a un point important qu'il faudrait approfondir. Tout le projet que vous nous présentez est organisé autour d'un cadencement des trains à la demi-heure. Faute de ligne nouvelle, vous ne pouvez

vraisemblablement pas faire mieux, en tout cas, vous pouvez difficilement descendre à un cadencement au quart d'heure ce qui nous ramène au débat passé, à savoir qu'il faudrait une ligne nouvelle, etc. Par contre, avec les aménagements proposés, vous pourriez améliorer les choses avec un cadencement, peut-être, toutes les 20 minutes. Un cadencement aux 20 minutes, s'il est disponible sur toutes les gares de l'Ouest toulonnais, tant vers Marseille que vers Toulon, c'est quelque chose qui serait très bien. S'il est renforcé dans le RER toulonnais par un cadencement au 10 minutes qui est très facile pour retenir les horaires – si un train passe à 18 heures 03, cela veut dire que le suivant passera à 18 heures 13, puis 18 heures 23, etc. –, ce qui fait que cela peut percuter pour les usagers et les encourager à prendre le train. Le dernier avantage de cela, c'est que les trains qui sont entre Marseille, Toulon et Nice – qui sont aussi des trains importants et extrêmement fréquentés – pourraient également être cadencés aux 20 minutes. Cela vous amènera aussi à vous poser la question dans les Alpes-Maritimes, car il faudra peut-être faire aussi le même système.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Ce sont quelques questions simples, comme d'habitude (*rires*).

Ce que je retiens – si j'ai bien compris –, c'est que Monsieur Quinton confirme qu'il faut la phase 1, et que nous ne devons pas perdre de temps sur la phase 1. En ce sens, je pense que nous sommes bien d'accord sur cet enjeu absolument majeur. Vous ne voulez donc pas ralentir la phase 1, et regarder ce que nous faisons en phase 2 dans laquelle il n'y a rien. C'est à peu près le message.

Sur le sujet des économies, il est vrai que mon travail de maître d'ouvrage est de maintenir un service au moins équivalent ou meilleur, en dépensant moins l'argent public. Au-delà de mon travail de maître d'ouvrage, c'est mon travail de chef de projet. Cela fait à peu près 30 ans que je fais cela – je pense à quelques résultats pour faire diminuer les coûts –, mais évidemment, il faut garder le même niveau de service, voire l'améliorer. C'est ce que nous appelons l'analyse de la valeur. Je fais mon travail d'essayer de garder les services et de faire baisser les coûts.

Par contre, nous ne pouvons pas vraiment parler de budget, parce que le COI a dit quelles étaient les enveloppes, la manière dont il les réaffectait, mais ces enveloppes ne sont pas

financées dans le CPER. Si les enveloppes sont constantes, nous ne pouvons pas dire que ce sont des économies puisqu'il n'y a pas de financement. Pour le moment, il n'y a que le financement des études et, au-delà des études, il faudrait que nous débouchions sur des travaux et des mises en service. C'est cela qui est espéré. Nous pouvons donc le regarder comme vous le voulez, mais nous ne pouvons pas parler de budget à réallouer. Il n'y a pas de budget puisqu'il n'y a pas de financement. Par contre, nous avons réussi à afficher des dépenses un peu moins fortes, mais pouvons-nous réaffecter ces dépenses ? Cela reste une question ouverte, mais la présentation est importante.

S'agissant des alternats, vous proposez que, quelle que soit l'origine terminus, nous ne fassions pas de voies en impasse au centre, mais des alternats. Si nous ne l'avons pas fait jusqu'à présent, c'est parce que cela aggravait les impacts fonciers (maisons et autres). Il y avait des sujets d'acquisitions foncières complémentaires parce que si vous mettez des aiguillages, vous allez encore plus loin en longueur. Pourquoi pas ? Cela dépend de l'endroit – je ne peux pas vous le dire aujourd'hui –, mais suivant l'endroit, si nous pouvons le faire, nous le ferons sans que cela aggrave vraiment l'impact sur « l'habitat » parce qu'il ne s'agit pas d'une fonctionnalité obligatoire, mais vous avez raison, c'est une fonctionnalité qui améliore la robustesse. Si nous pouvons le faire, nous ferons donc des alternats à l'ouest de Toulon.

J'ai retenu la proposition intermédiaire. Si j'ai bien compris, c'est un peu différent de ce que propose l'autre association qui parlait de La Seyne-sur-Mer en phase 1, alors que vous retiendriez plutôt une proposition sur Les Playes en phase 1 en gardant Ollioules.

S'agissant du sujet du cadencement à 20 minutes, je peux peut-être passer la parole à mon adjoint en exploitation, qui m'a largement dépassé.

Nicolas Guyot, responsable des études LNPCA (SNCF Réseau)

Comme Jean-Marc Illes l'a indiqué tout à l'heure, il n'est pas possible pour nous de faire une analyse complète ce soir, évidemment, et il n'est pas non plus possible de mener des études complètes d'ici un mois. Néanmoins, il y a peut-être quelques éléments qu'il serait bon de partager ce soir sur cette notion de cadencement à 20 minutes. Cela constituera pour nous des points d'attention dans l'examen et l'analyse dont parlait Jean-Marc Illes dans les temps qui viennent.

Pour cela, je commence par rappeler que, quand nous avons mis le cadencement en place aux alentours de 2008, ce n'était pas juste un principe. Il y avait des raisons commerciales, mais aussi des raisons « industrielles ». À la base du cadencement, il y a une notion de systématisme qui fait

que nous essayons de reproduire les mêmes horaires autant que nous le pouvons, ce qui a deux avantages : d'une part celui de reproduire les situations dans lesquelles se trouvent les trains, notamment quand ils doivent être à plusieurs dans une gare, se croiser ou se dépasser. En limitant le nombre de situations, nous limitons les investissements d'infrastructure. D'autre part, en systématisant l'horaire, nous le rendons plus lisible et donc plus efficace en termes d'offre commerciale. Ce sont deux conclusions qui sont d'autant plus vraies que nous avons une offre dense.

Comme cela a été dit, quand nous raisonnons avec des trains cadencés à la demi-heure, c'est-à-dire qui roulent de la même façon dans chaque demi-heure, nous avons des aménagements nécessaires qui sont différents de la situation qui se produit si nous faisons passer un train toutes les 20 minutes de la même façon. Ils ne vont pas passer au même moment, ils ne seront pas au même moment à quai, etc. C'est très structurant, et c'est pour cela que les études sont importantes, et que cela se regarde de près.

Du coup, nous avons des horaires nationaux en France qui sont structurés sur le principe d'un cadencement à la demi-heure, et il y a très peu d'endroits en France où nous avons un cadencement à 20 minutes. Il est vrai que nous avons la chance d'avoir une antenne entre Marseille et Nice qui est le bout du réseau, mais nous pouvons difficilement mélanger les deux principes de cadencement à la demi-heure et de cadencement aux 20 minutes. Comme Rémi Quinton l'a évoqué tout à l'heure, assez probablement, si nous imaginons sur la zone varoise de passer à un cadencement à 20 minutes, il faudra étendre le système au moins à Marseille-Nice puisqu'un certain nombre de circulations qui passent par le Var s'étendent au-delà de la zone varoise jusqu'à Marseille d'un côté et jusqu'à Vintimille de l'autre (donc sur Marseille-Vintimille, finalement).

Au-delà de la proposition qui est faite sur le seul secteur du Var en termes de services et d'investissements, il faudra donc évidemment regarder ce que cela donne sur Marseille-Toulon, et notamment dans la vallée de l'Huveaune, à Marseille, etc., et de l'autre côté, sur la Côte d'Azur.

Par ailleurs, vous comprenez à travers ce que j'ai dit que Marseille va se retrouver comme une rotule entre un système cadencé à la demi-heure sur le territoire national – y compris sur les lignes qui convergent à Marseille depuis le nord et l'ouest des Bouches-du-Rhône –, et un système aux 20 minutes qui serait celui que nous mettrions en place entre Marseille et Vintimille. Nous avons là aussi un sujet d'attention parce que cela aboutira à une gare « tampon », en tout cas pour les trains qui la traversent – et vous savez que c'est un enjeu du projet que de créer des services

diamétralisés –, il faut donc voir comment les deux systèmes peuvent s'articuler, et si nous ne perdons pas trop d'énergie de frottement entre les deux.

Nous avons un autre point – je n'aurai peut-être pas fait le tour, mais je vous cite un peu les thématiques particulières qui seront celles qui vont nous occuper –, c'est que si nous avons un service au quart d'heure, quand nous passons en heures creuses, nous pouvons le diminuer de moitié, et passer à la demi-heure en gardant un service cadencé. En revanche, quand nous avons un service de 3 trains par heure (à la minute 0, à la minute 20 et à la minute 40) si, pour des raisons commerciales et des raisons de coûts, nous voulons le diminuer en heures creuses, nous sommes un peu embêtés. En effet, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, il est toujours ennuyeux de passer à un autre système de cadencement parce que nous avons un risque d'avoir des nécessités d'aménagements différents, et donc des investissements complémentaires si nous passons à la demi-heure. Et si nous ne passons pas à la demi-heure, diminuer en dessous de 3, c'est passer à 2, mais à 2 dans un système au 20 minutes, ce qui veut dire que nous avons des trains qui passent à la minute 0, à la minute 20 puis à la minute 0. Nous n'avons donc pas de régularité du tout, et si nous sommes à 1, cela fait un peu faible par rapport à l'heure de pointe. Passer de 3 à 1, ce n'est pas vraiment dans l'air du temps. Aujourd'hui, nous avons plutôt tendance à essayer de renforcer l'heure creuse dans une logique consistant à dire qu'il n'y a pas que l'heure de pointe qui compte, et qu'il faut que les voyageurs puissent faire un voyage en heure de pointe à l'aller, et un retour en heure creuse ou l'inverse, pour pouvoir attirer les gens sur le quai.

Voilà quelques pistes de réflexion, sans prétendre être exhaustif techniquement, ni définitif sur ce sujet des 20 minutes, mais vous comprenez que, structurellement, ce système est très différent de ce que nous avons imaginé aujourd'hui. Il serait un peu unique en France, et pose donc un certain nombre de questions importantes.

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

La troisième voie à La Seyne-sur-Mer, c'est sur la longueur du chantier de La Seyne-sur-Mer. Est-ce bien cela ? Et sur le fait que nous ayons déjà travaillé là-dessus. L'idée était-elle bien celle-là ? D'accord. Cela fait donc une troisième voie de 2 kilomètres.

Rémi QUINTON, Association DEPART

C'est pour aller dans le sens des propositions qui ont été faites.

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

Là où il y a une voie de service, il est vrai que c'est plus facile.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vois que d'autres personnes ont levé la main, mais j'avais Monsieur ici, puis ensuite, Monsieur là, mais nous prendrons toutes vos questions. Merci de votre patience. Prenez le micro qui est derrière vous.

Olivier LESAGE, Association « Stop LGV Coudon »

Merci. Je voudrais aborder trois petits points très rapides puisque nous venons de présenter notre contre-proposition (celles des associations réunies). Je voulais signaler un petit moment historique – il fallait que je signale cette anecdote –, car cela fait 14 ans que nous nous battons. Nous avons usé deux de vos prédécesseurs qui sont tous les deux partis à la retraite (anticipée ou pas, je ne sais pas). Nous espérons donc que vous êtes en forme, et que vous avez encore quelques années devant vous. Dans tous les cas, nous avons décidé de ne plus être dans une opposition forte uniquement sur les phases 1 et 2. Je dois bien vous le rappeler puisque la question a été posée tout à l'heure de savoir si le débat public allait se faire aussi sur les phases 3 et 4. Ce ne serait évidemment absolument pas possible. Ce serait « hors sol ». Nous parlons uniquement des phases 1 et 2 (phases TER). Vous avez donc notre soutien, mais vous n'avez pas carte blanche non plus. Plusieurs associations anti-Ligne Nouvelle ont signé cette proposition des associations, mais vous avez vu qu'il y avait beaucoup à faire.

J'en arrive donc à mes points 2 et 3. Il y a notamment beaucoup à faire s'agissant de l'intermodalité. Nous pouvons faire un très bel outil, nous pouvons en discuter pendant des années, si vous n'avez pas l'intermodalité, excusez-moi, mais c'est une « daube », comme on dit ici, dans le sud. Je suis désolé d'employer ce terme, mais personne n'en voudra. Quand je vous entends dire que vous allez mettre un parking de 200 places à La Pauline pour limiter les gens, vous faites un outil qui est inaccessible. Je n'ai pas trop entendu parler de la largeur de la gare de La Farlède qui pourrait justement servir au gens de La Valette-du-Var. Vous avez dit tout à l'heure que vous alliez parler de l'intermodalité, et que ce serait fait avant 2020 pour l'enquête d'utilité publique. Chapeau bas, parce que nous, cela fait 20 ans que nous attendons le tramway et le TCSP, alors si vous l'avez en 6 mois, franchement, nous ne pouvons que vous soutenir !

C'était la petite anecdote marrante, mais mon dernier point est beaucoup moins marrant. Comme cela a été abordé par Monsieur Malaspina, 3 milliards d'euros pour le projet global dont plusieurs

milliards pour les phases 1 et 2, 180 millions d'euros pour le Var – nous voyons déjà que cela se restreint – et j'ai tout de même regardé l'ensemble, il y a une grosse saturation sur Toulon-centre. Pourtant, sur la phase 1 : 0 euro. Je me suis donc précipité sur la phase 2. Pour Toulon-centre en phase 2 – c'est-à-dire que faisons-nous pour ce RER sur la ville de Toulon ? –, le montant des investissements de SNCF Réseau : 0 euro ! Phase 1 + Phase 2 = 0, la tête à Toto ! C'est une diapositive que vous nous avez censurée, j'ai donc été obligé de prendre la parole pour le dire. Sur l'intermodalité, et sur la gare dans son ensemble, je trouve que le projet est extrêmement réduit.

Merci.

Applaudissements.

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

Je retiens effectivement le soutien, sous réserve, aux phases 1 et 2 uniquement du projet.

S'agissant de l'intermodalité, je confirme qu'il y a un travail à faire. Je ne l'ai pas caché. Cela ne veut pas dire que nous obtiendrons mieux avant. C'est un travail ensemble, et nous verrons ce que nous pouvons faire, mais il est vrai que si nous avons des gares nouvelles, il est essentiel de travailler à ces mobilités. Évidemment, cela ne veut pas dire derrière que ces projets seront coordonnés. C'est mieux quand cela arrive en même temps, mais il peut y avoir des décalages, l'essentiel étant de travailler ensemble.

S'agissant du sujet financier, cela a été dit par l'autre association. Vous avez les chiffres. Vous nous avez fait une proposition d'extension de la phase 2. Nous allons l'analyser et, comme je vous l'ai dit, nous mettrons cela sur le site après analyse de votre proposition qui est assez complexe, et qui va même jusqu'à Carnoules, d'après ce que j'ai vu.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur avait demandé la parole. (*S'adressant à une autre personne*) : je ne vous ai pas oublié. Présentez-vous.

André FOURNIER, usager

Je suis André Fournier, je suis un grand usager de la SNCF, et je suis assez choqué par le déséquilibre entre l'est et l'ouest puisqu'à l'ouest, une seule gare est retenue – d'après ce que j'ai compris – alors qu'il y avait eu des propositions pour faire une gare aux Playes, et que cette proposition peut tenir la route, surtout que 15 000 personnes travaillent autour, plus toutes celles

qui habitent par là. Il y a des voies de communication. Il est vrai qu'il faudrait les améliorer ou en créer de nouvelles, mais c'est quelque chose qui tient vraiment la route.

Je me pose la question de l'objectif. En effet, si l'objectif est de faciliter les déplacements de tous les jours, je vous l'ai dit, 15 000 personnes travaillent là-bas, ce serait donc quand même dans l'objectif. Maintenant, si c'est pour faire plaisir à une association ou à un maire qui a dit que ce ne serait pas trop bien, c'est autre chose. Messieurs, vous avez un objectif, il vaut mieux aller dans ce sens en votre âme et conscience.

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

Sur les Playes, ce point de vue a été exposé aussi par un autre participant. Je rappelle que nous n'avions pas imaginé cette solution au départ. C'est suite à un atelier à La Seyne-sur-Mer que quelqu'un l'a évoqué – je crois que vous y étiez –, et que nous avons dit que nous allions regarder parce que c'était dans la zone d'exploitation possible – je le dis en toute transparence – sans modifier le fonctionnel. Sous cet angle-là, nous savions que cela fonctionnait. Pourquoi le refuser ? Nous l'avons donc regardé et je crois que nous avons répondu dans le livret. Nous savons qu'en termes de coûts, nous sommes plutôt en dessous de 50 millions d'euros, donc un peu moins cher.

L'inconvénient – je le répète –, c'est que si nous multiplions les arrêts, cela change aussi le plan fonctionnel et, notamment, nous « redécadençons » les trains. Nous sommes donc un peu bloqués là-dessus. Pour moi, il s'agirait donc plutôt d'une gare qui serait reculée, mais nous l'avons étudié, et il y a des expressions favorables quant au site des Playes. S'agissant du service le jour J, nous verrons, mais les Playes restent une solution qui sera présentée au CoPil, bien entendu, de toute façon.

André FOURNIER, usager

J'ai cru que cette solution avait été complètement écartée.

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

Non, non. Rien n'est écarté puisque le CoPil n'est pas passé. Tout est sur la table. Tout ce qui a été présenté jusqu'à présent sera présenté au CoPil. Le CoPil filtrera, et les solutions complémentaires que nous avons évoquées seront analysées d'ici là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour ces réponses. Monsieur derrière ?

Jon ARGYRIADIS, professeur

Bonjour, Jon Argyriadis, professeur. D'abord, je vous félicite pour l'aspect fouillé de la question des phases 1 et 2, pour votre présentation et pour cet aspect démocratique de la présentation. Mais, pour comprendre le projet, à mon avis, il faut le situer dans sa perspective et dans son histoire. J'ai suivi cette histoire depuis 2005 dans des réunions avec feu RFF. Cela commencé avec cette pauvre LGV qui est morte sous la désapprobation, voire les quolibets, des gens intéressés. Cela a continué avec la Ligne Nouvelle, et nous sommes maintenant devant un certain nombre de phases : phase 1 et phase 2, je suppose donc qu'il y a une phase 3 que vous avez eu l'honnêteté d'évoquer, une phase 4, et l'ensemble des phases fait un projet. C'est ce projet-là, qui nous intéresse. Se concentrer sur les aspects particuliers est certes très intéressant, certes productif, mais ce qui me chagrine, c'est que nous retrouvons dans ces phases particulières, sans exception, les gares qui faisaient les haltes aussi bien de la LGV que de la Ligne Nouvelle.

Quand on définit des gares, il faut les relier par des voies. Là, j'ai donc l'impression que nous sommes dans un schéma de « salami », de « saucissonnage », et nous avons vu refuser un escalier pour l'immeuble parce que les gens n'en voulaient pas et on leur a dit : « *Concentrez-vous sur les paliers. Nous allons vous faire de beaux paliers* ». Cela me semble quelque peu discutable. Ma critique ne s'adresse pas à la SNCF pour laquelle j'ai beaucoup de respect. C'est une entreprise publique qui, je le sais, est « traînée par la peau du cou » dans ces projets-là.

Une façon de se racheter et de rendre fiables ces phases 1 et 2, qui ne devraient pas s'appeler phases 1 et 2 puisqu'il s'agit de RER toulonnais, serait de faire une déclaration solennelle selon laquelle les phases 3 et 4 ne devraient pas être envisagées, et notamment la phase 3 qui est un authentique scandale financier, et tout le monde le sait.

Il faudrait donc revenir justement au service quotidien, comme nous le disons. Vous savez, il y avait un certain Monsieur Döblin, en 1927, qui a eu de célèbres disciples, et qui a écrit un livre sur la manipulation des gens. Il ne faut pas verser là-dedans. Ce que vous faites localement, c'est très bien, mais cette ligne nouvelle, s'il vous plaît, oubliez-la. L'argent des citoyens français n'est pas fait pour cela.

Merci.

Applaudissements.

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

Nous avons une prise de position très clairement négative sur les phases 3 et 4. C'est comme cela que je l'interprète en première approche.

Vous avez dit que vous étiez suspicieux parce que vous retrouvez les mêmes noms de gares. S'agissant de La Pauline par exemple, effectivement, je pense que nous en avons déjà parlé dans les phases précédentes parce que, comme ce tronçon-là était déjà sur la ligne classique et que nous avons toujours ce nœud et ce cisaillement à plat, il faut forcément le faire sauter, quel que soit le projet qui emprunte la ligne classique à cet endroit-là. Comme le projet de Ligne Nouvelle à cet endroit-là marchait sur la ligne classique, forcément, le problème était le même. Il est donc normal que nous trouvions le sujet de La Pauline – et là je crois que tout le monde est à peu près d'accord sur la nécessité de le déverrouiller –, c'est normal.

S'agissant de Carnoules, je ne suis pas complètement sûr que cette gare était identifiée comme un point de retournement. Je ne pense pas, peut-être sous une autre forme, mais comme un point de retournement, non. Nous ne faisons pas énormément d'investissements – ce sont 7 ou 8 millions d'euros pour Carnoules, ce qui est assez léger –, et je n'ai pas souvenir que les noms que nous avons évoqués des Playes, de La Seyne-sur-Mer ou d'Ollioules aient été évoqués non plus. Ils avaient été évoqués dans un sujet CPER – c'est sûr – de même que Bandol et Saint-Cyr-sur-Mer, mais pas dans des sujets LGV. Je ne crois pas. Il ne faut donc pas voir de malice là-dedans.

Sur la notion de projet, il y a trois niveaux à ce projet. Il y a ce que nous faisons actuellement, qui n'est pas un projet, mais qui sont des études. Le projet commence lorsque nous avons une déclaration d'utilité publique et, dans l'enquête publique, nous avons un périmètre de projet. Ce périmètre de projet, avec les éléments de concertation que nous avons aujourd'hui, ne peut porter pour l'instant que sur les phases 1 et 2. Ce qui reste est en dehors de l'enquête publique. Ce sont donc des éléments de projet qui ont été étudiés à un moment donné, qui restent en perspective, mais dont la suite à venir fait que cela ne peut pas être dans l'enquête publique puisque nous n'avons pas concerté dessus. Il y a donc une phase d'études, une phase de projet qui se prépare pour une mise en service après une enquête publique, et une perspective d'études à compléter un jour, mais c'est une troisième partie.

Le mot « projet » est ambigu parce que cela dépend de ce dont nous parlons. Il a également une signification juridique à travers de le Code de l'environnement et le Code de l'urbanisme. C'est vrai, notamment avec les études d'impacts. Il est vrai qu'il y a des sujets juridiques, c'est-à-dire

est-ce que nous devons étudier les étapes suivantes, mais ce ne sont pas tellement des sujets « opérationnels ». Ce sont des sujets sur lesquels nous devons nous « blinder » pour que, juridiquement, notre projet tienne la route.

Mais actuellement, ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est ce qui va être proposé à la ministre. Ce sera probablement une enquête publique autour des phases 1 et 2. Il peut y avoir des études complémentaires, mais pas en vue de déclarer une enquête publique. Pour cela, il faudrait revenir devant vous, refaire des études, concerter de nouveau et là, vous pourriez dire que cette partie-là fait partie du projet, mais cela ne peut pas vous échapper parce que nous devrions revenir devant vous avec une nouvelle concertation.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il y avait le monsieur qui est là, puis nous viendrons ici, et là. Vous ne voyez pas, mais il y a déjà une personne derrière vous. Nous allons prendre votre question, Monsieur.

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

Bonsoir. Je suis Didier Cade, et je suis le président du collectif « Stop LGV Sud-Sainte-Baume ». Il y a eu beaucoup de choses intéressantes, ce soir, et notamment le discours de Monsieur Illes qui recadre un peu les choses sur les dépenses publiques.

Des choses également très graves ont été dites, c'est-à-dire que ce projet, pour moi, est une arnaque. En effet, nous venons de parler de TER, et le collectif « Stop LGV Sud-Sainte-Baume » avait voté pour les TER. Nous avons toujours demandé, sur le secteur, plus de moyens de transport du quotidien et là, le titre de la réunion de ce soir, c'est toujours « *Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur* ». Nous sommes toujours dans le cadre du débat public qui a eu lieu en 2005, et nous sommes donc toujours dans un projet de Ligne Nouvelle. Vous ne le montrez autrement, vous le « saucissonnez » – comme il a été dit –, vous allez le couper en 25 milliards de morceaux s'il faut pour que les 25 milliards passent facilement, mais nous sommes toujours dans ce même projet.

Nous restons donc opposés, et je sais que vous vous blindiez techniquement pour que ce projet passe, mais quoi qu'il arrive, nous essayerons de le stopper dès le début parce que ce projet, même si vous vendez du TER aux gens, derrière, vous leur glissez la nouvelle phase 2 qui était l'ancienne phase 1 de la LGV. Du coup, ce projet est un moyen de lui mettre le pied à l'étrier. Et nous ne voulons pas de ce pied à l'étrier !

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Une question hors micro concernant le financement.

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

Au niveau du financement, je me rappelle d'une mission de Monsieur Cousquer à Marseille qui devait nous répondre pour le financement. Depuis que Monsieur Cousquer qui, malheureusement, est décédé, avons-nous des nouvelles de ce financement ?

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

Ce n'est pas une question, c'est une déclaration.

S'agissant du financement, je crois que nous avons une diapositive à ce sujet. Nous espérons que la mission de financement – ce n'est pas nous qui la lançons, mais la Ministre – sera lancée en 2020.

Dans le calendrier que nous prévoyons, elle est positionnée avant 2020. Il s'agit évidemment d'un débat entre la Ministre – ou le Ministre – le Président Muselier qui sera certainement dans le sujet, et la personne qui sera désignée pour mener cette mission de financement. Dans notre calendrier, qui reste prévisionnel, elle est positionnée en 2020. Si elle intervient après, cela décalera le projet. C'est automatique puisque je ne peux pas présenter un projet à l'enquête publique si je n'ai pas un certain nombre d'éléments concrets de financement. Certains projets ont été arrêtés à cause de cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il y a Monsieur, et ensuite nous viendrons vers vous. C'est le monsieur qui est là, avec la chemise blanche.

Monsieur Patrice GOUDIGUEN, association « Stop LGV Toulon »

Bonjour, je suis Patrice Goudiguen pour « Stop TGV Toulon ». J'ai une observation et une question précise puisque vous avez souhaité avoir des questions précises.

Je commence par l'observation. Vous avez évoqué tout à l'heure la nécessité d'aller plus ou moins vite, en rapport avec le planning, en pensant effectivement aux périodes d'élection, etc. Dans un pays qui est régulièrement en période électorale, cela interroge, mais nous sommes surtout un certain nombre à savoir – pour l'avoir vécu – après 15 ans de mobilisation active, que

prendre son temps, ce n'est pas plus mal quand on veut se doter d'un projet efficient et compte tenu des coûts prévus.

Je ne reviendrai pas sur l'écart entre les financements prévus sur les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône et le Var. Cela a déjà été dit. Cela en dit long, je trouve, dans le cadre d'un projet de développement durable, et il me semble que c'est la volonté d'un TER que de pouvoir absorber un maximum de gens qui circulent ou qui se rendent sur leur lieu de travail, sachant que Toulon est un bassin d'emploi important, et qu'il y a pratiquement 40 kilomètres de distance sur lesquels les gens circulent pour revenir sur Toulon. Il y a donc forcément la nécessité de multiplier un certain nombre de gares, mais surtout, d'envisager un moyen de s'y rendre et de pouvoir y stationner. En effet, si vous faites des gares pour éviter que les gens prennent leurs voitures, mais que les gens ne peuvent pas s'y rendre parce que le réseau routier est saturé, et qu'une fois péniblement arrivés sur place, ils ne peuvent pas stationner, la situation devient un peu compliquée.

C'est là qu'arrive ma question précise : où en êtes-vous de la négociation qui porte sur les emprises foncières ? J'imagine que vous êtes en négociation avec les élus départementaux et locaux. Je pense en particulier à La Pauline parce qu'il y aura une nécessité de pouvoir s'y garer ce qui va nécessiter une emprise foncière importante. Où en êtes-vous de vos démarches auprès des élus concernés ?

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

Merci. Il y a donc une prise de position sur la première partie de votre intervention.

Je reviens sur la seconde. Nous n'en sommes pas à faire des procédures d'acquisition puisque les procédures d'acquisition foncière nécessitent de mettre des emplacements réservés. Cela, nous pouvons le faire, mais il faut que nous ayons des conventions foncières, mais nous ne pouvons pas nous engager. Actuellement, juridiquement, il n'y a pas de réservation foncière sur la phase 1 ni sur la phase 2 ni sur la phase 3 ni sur la phase 4, au sens juridique du terme. Dès que les variantes seront choisies, nous aurons des données plus précises et nous pourrons faire ce que nous appelons des « emplacements réservés », c'est-à-dire que nous identifierons des zones sur lesquelles se positionnera SNCF Réseau par rapport à un projet.

La phase d'après est la déclaration d'utilité publique.

Sur le travail avec les élus, nous attendons que les solutions soient stabilisées, mais la carte que nous avons montrée de manière très précise montrait, selon les différentes variantes, les zones que nous devrions acquérir au-delà de nos emprises. Sur La Pauline, suivant les variantes, ce ne

sont pas du tout les mêmes zones. Si c'est le saut-de-mouton, ce sont des terrains privés agricoles à la limite de deux propriétés, et si c'est le terrier, il n'y a quasiment aucun terrain à acquérir. Ce ne sont donc pas du tout les mêmes sujets.

Vous dites qu'il faut que nous allions vers les élus, mais il faut aussi que nous allions vers la population. Quand les gens seront concernés, nous irons frapper à leur porte en leur disant : « *Cela s'oriente de cette manière, comment faisons-nous?* » Avant d'aller à l'expropriation, il y a toute une phase bien antérieure. De toute façon, les choses formelles ne pourront être prises qu'après la DUP, mais pas avant. Cela n'empêche pas d'aller voir les gens avant. C'est donc un peu tôt, mais cela va venir.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ? Prenez le micro.

Jacques DORNE, membre du CIQ du Prado, Saint-Cyr-sur-Mer

Bonjour, je m'appelle Jacques Dorne, je fais partie du Comité de quartier du Prado à Saint-Cyr-sur-Mer.

Je débarque dans ce débat. Je n'ai pas participé aux précédentes réunions parce qu'il n'était pas question que Saint-Cyr-sur-Mer devienne une gare de contournement. Samedi soir, j'ai eu la visite – et je l'en remercie – de Jean-Marc Illes qui est venu me prévenir que cette idée allait ressortir, un peu comme d'un chapeau, et que nous serions impactés dans notre quartier du fait d'un élargissement de la voie d'à peu près 20 mètres de part et d'autre, soit au nord, soit au sud, sur 1 kilomètre.

Cela impacte bien sûr au moins 5 habitations vers le sud, 3 vers le nord et le parc Aqualand si c'est vers le sud. Nous, personnellement, bien sûr, compte tenu de l'intérêt des propriétaires des maisons qui pourraient être détruites, nous ne sommes pas très favorables à ce projet. Ceci étant, je ne représente pas la mairie de Saint-Cyr-sur-Mer, mais le Maire n'avait pas été informé avant moi de cette opération.

Je voulais donc vous dire que si cette sélection de gare de contournement sur Saint-Cyr-sur-Mer devait se faire, nous souhaiterions pouvoir y être associés, et vous dire que cela poserait quand même un certain nombre de problèmes aux personnes dont les maisons sont concernées.

Merci.

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

Je vous remercie. Vous voyez que la gare de Saint-Cyr-sur-Mer est une proposition d'association. Il est important que tout le monde s'exprime. Ce que nous pouvons dire sur la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, puisqu'elle a été évoquée par l'association, c'est qu'il faut que nous analysons cette proposition. Nous n'en sommes donc pas du tout à conclure, mais les éléments importants que nous pouvons dire, c'est qu'il s'agit d'une gare où nous avons trois fonctionnalités à maintenir. Vous avez entendu parler des sujets liés au développement durable. Nous avons beaucoup parlé de bilan carbone, et vous avez aujourd'hui deux éléments totalement centraux à Saint-Cyr-sur-Mer, dans les deux sens, qui permettent d'éviter que les TGV rattrapent les trains frets à cet endroit. Ces fonctionnalités doivent donc être maintenues. Si nous faisons une origine terminus, il faut donc rajouter deux voies centrales, et il faudra maintenir les voies rapides. Cela veut donc dire 6 voies à quai avec 2 quais centraux comme nous avons à Ollioules. Si nous nous orientons vers cela, il faudrait – mais nous ne l'avons pas encore fait – examiner cela.

À Ollioules, nous avons vu que nous impactons effectivement une zone agricole – cela été dit par le Maire – et une maison, ce qui n'est pas neutre. À La Seyne-sur-Mer, nous avons la chance de le faire dans les emprises ferroviaires parce que nous avons une grande zone totale, mais à Bandol et à Saint-Cyr-sur-Mer, la nécessité de maintenir le fret fait qu'il y aura un impact important sur les maisons, etc. Je rajoute qu'à l'époque – je l'ai vu dans les archives la semaine dernière, et c'est ce qui m'avait un peu « mis la puce à l'oreille » – il y avait eu une opposition très forte des gens de Saint-Cyr-sur-Mer à ce scénario. Mais ce n'est pas une raison pour ne pas aller regarder et étudier. Nous l'examinerons, mais je trouve important qu'il y ait aussi l'expression, non pas des communes qui ne sont pas là, mais de celles qui sont évoquées dans les propositions des associations.

Après, le détail de ce qui peut être fait mérite d'être regardé, mais en général, ce sont des installations assez longues de 1,2 kilomètre, et j'insiste sur le fait que, dans cette zone-là, il est essentiel de maintenir l'installation de fret pour faire des zones de garage. C'est donc un élément qui sera essentiel dans l'analyse que nous ferons, mais nous n'en sommes pas encore là. Cependant, dans l'analyse, ce sont des éléments qui seront regardés, et qui permettront de répondre à la proposition des associations.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Emmanuel LE LOSTEC, usager résidant Toulon

Bonsoir. Je m'appelle Emmanuel Le Lostec, je suis un usager et un habitant de Toulon. J'ai lu les documents que vous nous avez remis sur cette concertation, et deux points ont attiré mon attention.

Le premier – je ne vais pas vraiment revenir dessus – concerne les équilibres économiques qu'il y a entre le Var et les deux autres départements. 2 300 000 000 d'euros de globalité et 184 millions d'euros pour le Var, cela fait un sacré gap.

Ce qui a également attiré mon attention, c'est ce nouveau système européen appelé ERTMS. Je ne suis pas spécialiste, mais j'ai découvert son existence et, si j'ai bien compris, il permettrait de faire circuler les trains d'opérateurs étrangers également sur les voies françaises. C'est ce que j'ai cru comprendre dans votre document. Et cela permettrait surtout de réduire l'espacement entre les trains. Nous passerions de plusieurs centaines de mètres à un espacement réduit. En conséquence, davantage de trains circuleraient sur ces voies.

Dans le document, vous nous indiquez qu'il y aurait deux fois plus de trains – j'ai globalisé –, qu'il y aurait en gros un trafic multiplié par deux.

J'en arrive à ma question puisque j'habite près de la gare de Toulon : comment allez-vous accueillir le surplus de voyageurs sur la gare de Toulon sachant que pour la gare de Toulon, il n'y a aucun investissement de prévu ? C'est ma première question. Cette gare et tout son environnement sont aujourd'hui saturés dès qu'il y a des TGV et des TER qui arrivent. Cela bloque la totalité de la haute-ville. Je sais bien qu'il y a actuellement des travaux dans le secteur, mais ce ne sont pas que les travaux qui causent cela. C'est le fait qu'il n'y a rien pour se garer, que les gens viennent et que c'est l'anarchie pour le stationnement. Cela, c'est donc le problème du stationnement autour de la gare pour pouvoir accueillir ce doublement des capacités.

Ensuite, il n'y a aucun accès – mais j'avais déjà abordé la question la semaine dernière – vers le nord pour les piétons, aujourd'hui, en gare de Toulon. Les gens sont donc obligés de passer sur le pont Louis Armand, tout au bout. La passerelle est fermée depuis longtemps. Pour les personnes à mobilité réduite, ce n'est même pas possible. Il n'y a pas d'ascenseur, pas de pente pour aller côté nord de la gare. J'ai étudié vos documents et je me suis aperçu que, sur la gare de Marseille, il y avait une sortie nord et une sortie sud dans le projet qui était prévu, mais à Toulon, il n'y a rien.

Ma deuxième question est donc : envisagez-vous de faire des investissements en gare de Toulon ?

Merci.

Applaudissements.

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

Il est vrai qu'il n'y a clairement pas d'investissements fléchés, mais il y a ce que nous attendons. C'est le travail que nous allons faire l'année prochaine sur le suivi de l'intermodalité. Contrairement à la gare de Marseille, il est vrai qu'à Toulon, il n'y a pas de modification dans le projet. Il y a, dans la proposition des associations, des modifications de plan de voie et des modifications de quais. Ce que nous devons faire de toute façon, mais sur les fonds propres de SNCF Réseau avec, je crois, une participation du partenaire de l'État ou de la Région, c'est la mise aux normes PMR. C'est en cours, et cela doit continuer.

Pour tout ce qui concerne l'intermodalité, je compte sur l'année prochaine pour compléter, avant l'enquête publique, les éléments d'aménagement de l'intermodalité qu'il faudrait faire. Cela, nous ne pouvons pas le faire seuls. Il faut le faire avec les partenaires de la Métropole.

Je n'exclus donc pas qu'il y ait des aménagements complémentaires à Toulon. La DM peut dire : *« Il manque cela, regardez et approfondissez en 2020 avant d'aller à l'enquête publique »*, et nous pouvons regarder ce qu'il est possible de faire autour de Toulon. Mais je le distingue des sujets PMR pour lesquels nous sommes tenus par la Loi. Il faut que nous les fassions, de toute façon, mais pour tout ce qui est aménagement autour, le sujet n'est pas fermé. Cela peut être complémentaire, soit dans le cadre du projet, soit dans le cadre du CPER. Il faut voir comment le mettre en tenant compte du planning, mais sur l'esprit, vous avez tout à fait raison, comme nous augmentons le nombre de voyageurs, il faut également régler ce problème.

Il n'est donc pas exclu qu'il y ait des évolutions complémentaires au niveau des voyageurs. Vos demandes portent sur l'intermodalité.

Emmanuel LE LOSTEC, usager résidant Toulon

Puis, mais également sur l'aménagement de la gare malgré tout. Aujourd'hui, la gare n'est pas suffisamment dimensionnée pour accueillir deux fois plus de voyageurs, tout simplement. Il faut regarder les choses en face. Dès qu'il y a une alerte à la bombe – ce qui arrive fort heureusement très rarement – le parvis de la gare est noir de monde. Les gens descendent en limite de rue, les bus ne circulent plus, et toute la haute-ville est bouchée jusqu'au boulevard de Strasbourg ! C'est vraiment problématique. Il y a un report du trafic qui s'effectue sur la haute-ville et, aujourd'hui,

nous n'avons aucune alternative. Alors oui, il y a l'alternative de l'intermodalité, mais il y a aussi la gare et le dimensionnement de la gare.

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ? Levez la main, s'il vous plaît.

Michel LIEUTAUD, association « Stop LGV Sanary »

Je suis Michel Lieutaud, « Stop LGV Sanary », bonsoir à tous. Je voudrais rappeler que, lors de la réunion de La Seyne-sur-Mer, nous avons abordé la partie ouest de ce projet de RER toulonnais. La quasi-unanimité des intervenants a montré qu'il y avait une préférence pour la gare de Saint-Cyr-sur-Mer comme gare terminus, y compris de la part de Monsieur Bénéventi, avant qu'il ne fasse une autre proposition. Je veux indiquer ici aussi que le Maire de Sanary, qui est Président de la communauté Sud-Sainte-Baume a écrit au Président de Région pour dire qu'il était lui aussi partisan de cette gare.

J'ai bien entendu les arguments de votre collaborateur sur les problèmes de cadencement du quart d'heure aux 20 minutes, mais il serait tout de même dommage de s'enfermer dans un cadencement au quart d'heure, ce qui nous empêcherait de pouvoir avoir cette gare de Saint-Cyr-sur-Mer comme terminus. Compte tenu de l'opposition de Monsieur le Maire d'Ollioules par rapport à cette gare, cela nous ramènerait à la gare de La Seyne-sur-Mer, ce qui fait que son projet perdrait tout son sens.

Voilà ce que je voulais dire.

Deuxièmement, je voudrais vous demander qui va présenter le projet à la Ministre. Est-ce que c'est vous ? Est-ce que c'est le CoPil ? Et qui va décider ? En effet, j'imagine que, dans ce projet, la gare terminus ouest sera proposée, mais qui va proposer cette gare, quand et comment ?

Je vous remercie.

Applaudissements.

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

Merci. Il y a deux questions. J'ai regardé rapidement – même si c'est incomplet – les fonctionnalités à maintenir, et j'insiste sur l'importance...

Michel LIEUTAUD, association « Stop LGV Sanary »

Je parlais des intervenants de La Seyne-sur-Mer.

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

Oui, mais vous avez également parlé de Saint-Cyr-sur-Mer. Sur Saint-Cyr-sur-Mer, j'aimerais vous montrer un schéma commercial de répartition que nous avons regardé et qui est aussi éclairant. Il est indicatif. Il s'agit du centre de gravité des voyageurs qu'ils soient en véhicules légers ou en transports collectifs. Il est un peu ancien, et à prendre avec des pincettes, mais il vous donne un éclairage. Là, vous avez toutes les gares depuis La Penne-sur-Huveaune. Les communes ne sont pas forcément dans l'ordre du train, mais vous avez toutes les communes. Nous voyons qu'en termes de voitures, la « bascule », avec ces études de 2012 – qu'il faudra peut-être refaire, je ne dis pas qu'elles sont définitives – se situe entre La Cadières d'Azur et Bandol. Les gens qui sont plutôt à l'ouest vont vers Marseille et, à partir de Bandol compris, ils vont plutôt vers Toulon.

Si nous regardons les transports collectifs – vous me direz que cela dépend du service, c'est vrai aussi –, la limite se trouve entre Sanary-sur-Mer et Ollioules, et nous voyons quand même qu'il y a une chute très forte à partir d'Ollioules, et qu'il y a ensuite le deuxième niveau de chute après Bandol. Avec ces deux graphiques, cela donne tout de même une idée de l'endroit où se trouvent les gens en mobilité. Nous voyons s'ils sont plutôt vers Marseille ou plutôt vers Toulon. Il ne faut certainement pas les prendre à la lettre, car ce sont probablement des études à reconfirmer, mais si nous prenons la moyenne des deux, nous voyons que nous sommes tout de même plus près des gares que nous avons évoquées que des gares situées plus à l'ouest. C'est un élément de répartition modale et de centrage par rapport aux métropoles vers lesquelles les gens se tournent. Je n'en dis pas plus. C'est un élément. Nous le mettrons dans la présentation. Il est à débattre, mais il fait partie de l'éclairage que nous devons au public sur la manière dont nous orientons les choix, pas uniquement techniques, mais suivant les bassins d'emplois et les bassins de mobilité des populations.

Il y avait une deuxième partie à cette question concernant la décision. Tout cela est collectif. Ce n'est certainement pas moi qui la prendrai, si cela peut vous rassurer. En fait, comme nous l'avons dit tout à l'heure avec les petits schémas, il va y avoir des CoTer où certains d'entre vous sont invités, et où il va y avoir de premières expressions. Les élus sont invités. Je pense qu'ils rappelleront leurs positions, et le Préfet de département entendra vraiment tout le monde. La première étape ce sont donc les CoTer.

Après, pour tout vous dire, nous allons essayer de nous réunir entre toutes les personnes qui sont en dessous des élus – je ne suis pas un élu – pour faire un peu la synthèse de ce que nous avons

fait, et nous allons voir ce que nous pourrions éventuellement proposer au CoPil. C'est très collectif avec les 11 cofinanceurs. Il n'y a pas une personne qui décide.

Au CoPil, nous allons proposer soit de choisir des choses parmi les variantes, soit de dire qu'il faut peut-être une petite étude complémentaire, qu'il faut peut-être mettre un projet au CPER, qu'il faut peut-être réorienter cela, choisir telle variante, etc. Il va donc y avoir une orientation donnée. Cette orientation sera incluse dans le dossier ministériel, et elle sera envoyée à la Ministre. La personne qui décide, c'est la Ministre, et ce n'est pas uniquement sur mon dossier ministériel. Il peut encore y avoir des allers-retours entre tous les acteurs après le dossier ministériel. Ne vous inquiétez pas, ce ne sera pas une décision unilatérale, ce sera une décision très collective. À la fin, la décision ministérielle ne tombe pas d'en haut. Ils font très attention aux propositions.

Ce à quoi je m'engage en tant que maître d'ouvrage, c'est à ce que vos propositions soient analysées – non pas étudiées parce qu'elles sont trop complexes, mais au moins analysées –, et à ce que vous ayez en transparence, non pas la décision du maître d'ouvrage, mais l'analyse que j'en fais, le temps que nous regardions tout cela dans les meilleurs délais. Mais voilà le processus qui est donc très collectif.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il y avait Monsieur. Nous allons prendre les dernières questions, parce que nous avons aussi une amplitude horaire à respecter sur la salle. Monsieur ? Essayez donc d'être un peu concis si cela vous est possible.

Le représentant de l'association NOSTERPACA

Ce ne sont que des promesses qui n'engagent que celui qui les fait. Ceci étant, je suis d'abord tout à fait content de voir que Monsieur Ferdinand Bernard, le Président de Sud-Sainte-Baume, est tout à fait d'accord avec ce que nous proposons. Il y a longtemps que nous essayons de le proposer, non pas que je sois de sud Sainte-Baume, mais plutôt de l'intérieur, pas complètement, mais un peu derrière Saint-Cyr-sur-Mer. Nous avons donc essayé de défendre le fait que Saint-Cyr-sur-Mer soit notre pôle multimodal dans un système TER. Derrière, je vous rappelle que, tout près, il y a trois communes importantes que sont La Cadières d'Azur, Saint-Mandrier et le Beausset, qui m'est cher. Il y a aussi Le Castelet, et nous avons essayé de défendre le fait que Saint-Cyr-sur-Mer soit pris comme pôle multimodal, et au cœur d'un système TER.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

C'est bien noté.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur a demandé la parole depuis un moment. S'il vous plaît, veuillez attendre. Allez-y.

Olivier LUTERSZTEJN, association « La Valette verte »

Bonjour, je suis Olivier Lutersztejn et je représente La Valette verte. Le projet est fantastique, et j'espère qu'il verra le jour rapidement parce que nous avons besoin d'un vrai RER toulonnais sur la Métropole et sur le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) en général. Nous avons beaucoup parlé d'intermodalité ce soir, et vous avez dit comment vous voyiez les choses en termes d'intermodalité une fois que le projet sera créé et qu'il sera en route. Je ne pense pas que ce soit à SNCF Réseau ou mobilité de s'adapter puisque vous avez déjà des contraintes énormes en termes de passage des trains, notamment TER/TGV. Par contre, il y en a qui peuvent s'adapter, notamment le réseau Mistral, mais aussi les cars Zou. La question est donc simple.

Nous avons déjà aujourd'hui une trentaine de trains qui font Toulon-La Garde, par exemple, quotidiennement, dans un sens et dans l'autre, alors qu'attendons-nous pour faire l'intermodalité aujourd'hui sur le réseau existant ? Je rappelle par exemple que, pour aller à l'aéroport depuis la gare de Hyères, il faut prendre deux bus. Pour faire Carqueiranne-aéroport, il faut 1 heure 05 sur le réseau Mistral. Tout le monde peut aller regarder. Nous pouvons chercher un itinéraire Carqueiranne-aéroport, aujourd'hui, il n'y a pas d'intermodalité sur l'existant. Je trouve cela assez dommage.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Nous avons dit que nous avons un travail à faire, et c'est l'occasion – allais-je dire – pour approfondir tout cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Alain PATOUIILLARD, Président de l'association « DEPART »

Bonsoir, je suis Alain Patouillard. Je représente l'association « DEPART », mais en même temps, je siège au Conseil municipal à Saint-Cyr-sur-Mer. Je suis un peu étonné de ce qui vient d'être dit

sur Saint-Cyr-sur-Mer parce que ce n'est pas ce que nous avons proposé. Il faudrait donc que nous voyions un peu. J'ai apprécié ce que disait le monsieur tout à l'heure. Saint-Cyr-sur-Mer, c'est la Cadières d'Azur, le Beausset, etc. Ce n'est pas uniquement Saint-Cyr-sur-Mer. Il faut donc voir tout de même un peu plus loin.

Maintenant, quant à la fin du débat, comme vous le savez, nous sommes toujours favorables au projet complètement. Il n'est pas question que nous ne fassions que les phases 1 et 2. Les phases 1 et 2 sont le début du projet, mais nous maintenons qu'il faut les phases 3 et 4. Je sais que je ne ferai pas plaisir à tout le monde, mais c'est autre chose. Avec Monsieur Malaspina, nous avons participé pour trouver un accord avec lui sur ce qu'il a présenté, parce que cela concerne les phases 1 et 2, mais les phases 3 et 4 qui arrivent derrière, il faut les conserver parce qu'elles sont nécessaires aussi. Nous faisons l'amélioration des trains du quotidien un peu partout, mais il ne faut pas oublier qu'il faut continuer à faire une desserte de la Côte d'Azur qui soit « correcte ». Ce n'est pas en faisant des trains du quotidien nombreux sur des voies existantes que nous le ferons.

Maintenant, si nous n'avons pas de financement, je voudrais tout de même rappeler à ceux qui sont dans la salle et qui ont manifesté de nombreuses fois contre le projet dans le Var que s'ils n'ont pas de subventions dans le Var, il faut qu'ils sachent à qui s'en prendre.

Différentes manifestations dans l'assistance.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît !

Alain PATOUILLARD, Président de l'association « DEPART »

C'est clair. Beaucoup des protestataires du Var ont dit qu'il fallait 25 milliards d'euros alors que nous n'en étions pas à 25 milliards d'euros, mais peut-être à la moitié. À coup de mensonges, nous avons fait croire à tout le monde qu'il s'agissait d'un projet qui ne tenait pas la route alors que c'est un projet qui tient la route et qu'il faut maintenir.

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

Nous avons pris note de cette position, et nous allons regarder précisément les aménagements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous demande un peu de concision. Nous allons prendre les dernières questions.

Jean-Pierre MALASPINA, Union pour le RER de l'aire toulonnaise

J'ai une question très courte. Antérieurement, dans les comités territoriaux, les associations représentatives étaient conviées. Comment se fait-il que nous ne le soyons plus ? C'est une question très simple.

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

Comme le rappelait Monsieur Illes tout à l'heure, j'ai effectivement soutenu la demande des associations qui avait été formulée au mois de mars en comité de secteur, de réunir les CoTer. Je les ai soutenues parce que c'était marqué explicitement dans la charte de participation du public de 2011, et il était dit que le gardien de cette charte était CNDP (Commission Nationale du Dénat Public) dont je suis – si je puis dire – le délégué en tant que garant.

Cette demande a donc été acceptée après discussion en comité de pilotage. Dans la réunion du Collège des acteurs, je n'avais pas caché que je pensais que cette demande conduirait à la recomposition des CoTer pour deux raisons. La première, c'est que la composition d'origine datait vraiment, et la seconde, c'est que, géographiquement, le centre de gravité du projet – comme vous le savez – s'est modifié. Les CoTer ont donc été recomposés par les Préfets. J'ai soutenu – et, à ma connaissance, cela a été retenu – le fait que les équilibres d'origine entre les élus et les associations et, au sein du monde associatif, les équilibres entre les associations qui étaient traditionnellement contre le projet et celles qui étaient traditionnellement pour le projet, soient maintenus.

Ce ne sont donc pas les mêmes associations, pour toutes ces raisons, mais à ma connaissance, les associations seront représentées dans les CoTer.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Pierre MALASPINA, Union pour le RER de l'aire toulonnaise

Pouvons-nous savoir quelles sont les associations qui ont été choisies ?

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

Je n'ai pas forcément la liste. Quelqu'un de la Préfecture me l'a donnée, mais je ne l'ai pas en tête. *S'adressant à Carole Tesseidre.* Carole, peux-tu regarder ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, et puis je pense que nous clôturerons.

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

Je voudrais simplement dire, concernant les financements – j'y reviens – que je trouve très dommageable que nous continuions à parler, pour ce projet, de ponctionner les CPER, c'est-à-dire les contrats de plan État-Région ! Ces contrats de plan État-Région ne sont pas faits, me semble-t-il, pour un projet qui doit chercher une mission de financement indépendante ! Dans le Var, nous avons besoin d'argent pour d'autres projets que celui-là. Il a déjà été mis à contribution pour les études. Si je ne trompe pas, il avait également été mis à contribution en 2016 déjà pour d'éventuelles expropriations, et quand j'entends maintenant que la gare de Toulon sera encore en déduction du CPER, qu'en sera-t-il des autres projets ? N'existe-t-il donc rien, dans le Var, qui ait besoin d'argent ?

Merci.

Applaudissements.

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

Il y a deux choses dans ce que j'ai dit. Il y a le travail d'intermodalité dans le cadre duquel nous ferons la gare de Toulon. Nous verrons ce qui sera pris dans le cadre du projet. Tant que le travail n'est pas fait, nous ne pouvons pas l'évaluer, mais le CPER est aussi un moyen de « débroussailler » en termes d'études. Par exemple, s'agissant de la halte de Sainte-Musse, c'est le CPER, nous sommes en phase de réalisation (en phase travaux). Le CPER permet donc aussi de faire des choses. Après, je considère que tout ce qui est lié au projet et tout ce qui est autour des gares doit être pris en charge par le projet. Nous sommes d'accord. S'il y a des projets nouveaux, au 1er janvier 2020, nous aurons une « Gares et Connexions » qui sera fiable et indépendante de SNCF Réseau, et qui sera le maître d'ouvrage des gares. Ce service lancera également des projets « gares » en propre pour lesquels nous ne serons pas forcément en responsabilité. L'un n'exclut pas l'autre. Je pense qu'il faut combiner les deux, mais ce sont les Grands Projets CPER qui permettent de les lancer.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Avez-vous un éclairage sur les invités du CoTer ?

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

Je suis un peu embêté parce que je ne sais pas si la Préfecture a déjà envoyé les invitations.

Une intervenante du Bureau du développement des territoires de la Préfecture

Bonsoir, je travaille au Bureau du développement des territoires à la Préfecture. Je n'avais pas prévu de prendre la parole ce soir – je suis venue en observatrice –, mais je me sens un peu sollicitée.

Les invitations sont effectivement parties. Nous avons essayé de faire un travail délicat d'équilibrage de représentation des différentes associations. Par rapport aux CoTer qui ont existé, la nouveauté c'est que nous avons la FUSI et la DETO qui sont des structures travaillant beaucoup sur les zones d'activité. Il nous a semblé important de travailler avec ces associations-là.

Pour le reste, je vais être assez transparente puisqu'il n'y a pas de raison. Il y aura donc bien sûr des représentants des cofinanceurs, des collectivités qui ne sont pas forcément des cofinanceurs, mais dont il était important qu'elles soient présentes au CoTer. Il y aura les collectivités concernées pas les projets (les communes), les services de l'État, bien entendu, SNCF Réseau, Nicaya Conseils évidemment, Monsieur Quévremont, garant de la concertation, et également – ce qui nous intéresse plus particulièrement – les représentants des acteurs socio-économiques (Chambre consulaire, Chambre d'Agriculture du Var), le Conseil de développement de TPM. Concernant les associations, seront représentées – tout au moins ont été invitées puisqu'il nous manque encore certaines réponses – la FNAUT 83, l'UDVN (Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie et de la Nature), Stop LGV Sanary, la DETO et la FUSI.

Ce sont des comités qui sont quand même relativement resserrés. Nous avons essayé d'être assez cohérents, et cette cohérence se retrouve au niveau de la composition des comités au niveau régional également.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a une dernière question.

Joël HERVE, membre du collectif Est-Var pour les transports régionaux de proximité

Lors de mon intervention de tout à l'heure, j'avais interpellé Monsieur Quévremont pour savoir ce qu'il en était de l'observatoire indépendant de la saturation, et vous n'avez pas répondu.

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

Je pensais répondre lors de mon intervention finale, mais je vais le faire rapidement. Il y avait effectivement une demande très forte lors de la concertation précédente sur la question de la saturation et des projets alternatifs. Je me souviens que, dans le Collège des acteurs qui a fait la synthèse de la façon dont s'était passée la concertation précédente, Monsieur Illes, en tant que

responsable du projet, avait – je parle sous son contrôle – donné un accord pour qu'il y ait une étude effectuée par un tiers.

Depuis, il s'est produit un changement de gouvernement qui a demandé à un Comité d'orientation des infrastructures de faire un audit de tous les projets d'infrastructure de transport routier, ferroviaire, etc. Ce comité est effectivement indépendant de la SNCF, et il a rendu son rapport en février 2018, si ma mémoire est bonne. Cette demande a donc été prise en charge à ce titre-là, et tous ceux qui pourraient douter de la complaisance de ce comité n'ont qu'à faire un petit calcul du nombre de projets qui ont été soumis, et du nombre de projets qui ont été mis au frigidaire. Il est bien supérieur au nombre de projets qui ont été confirmés.

Sur la saturation ferroviaire – et je reviendrai après sur un propos plus général –, il y avait effectivement une demande du public que j'avais relevé dans mon rapport précédent et qui insistait sur les questions de saturation, car quelques personnes ne croient pas que le réseau classique soit saturé. Monsieur Illes s'est exprimé là-dessus avec le passage à la nouvelle signalisation (ERTMS) qui va modifier la donne à ce sujet. J'avais tout de même maintenu, dans l'organisation de cette concertation, l'accent sur ce que la Commission nationale du débat publique avait relevé des demandes du public sur la saturation ferroviaire, sur les questions de risques environnementaux, et sur la socio-économie. Trois ateliers ont été organisés là-dessus à ma demande. Tout à l'heure, vous avez vu les chiffres de fréquentation. Il y avait, en gros, 10 personnes par atelier. C'est une déception dans la participation parce qu'il y avait eu une forte demande sur la concertation précédente à ce sujet et lorsque cela a été organisé – et je dois dire que SNCF Réseau les avait organisés en réalisant un vrai travail pédagogique et en faisant venir, pour deux des ateliers, des spécialistes parisiens de la question –, le public n'était pas au rendez-vous.

Les présentations sont sur le site. Elles peuvent servir de référence. Je suis sûr que les questions de bruit sont importantes – et nous y reviendrons sans doute plus tard –, et que la partie « bruit » va servir, mais la partie saturation est également encore disponible.

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

Je voudrais intervenir sur l'ERTMS parce que j'ai eu une question à ce sujet. Quelqu'un a posé une question sur l'ERTMS, et je n'y ai pas répondu. Je ne sais plus de qui il s'agissait. S'agissant de l'ERTMS, les deux projets sont totalement coordonnés, et je travaille en coordination avec le chef de projet. C'est un financement à 80 % SNCF Réseau, mais nous sommes maîtres d'ouvrage à 100 %. Nous avons acté que l'ERTMS aurait lieu en deuxième phase, c'est-à-dire en 2027

(puisque la première phase aura lieu en 2025), et qu'il irait jusqu'à Ollioules, partie ouest incluse, et même un peu plus loin pour pouvoir englober la navette toulonnaise et faire bénéficier de l'ERTMS à la navette toulonnaise.

Nous avons une action de corrélation des deux projets pour que la navette toulonnaise ait l'ERTMS dès sa mise en service d'un bout à l'autre.

INTERVENTION DU GARANT

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

Il me revient donc, comme je l'avais fait en 2016, de conclure ce temps-là. Je vais vous donner un premier retour de ce que j'ai observé durant cette concertation, étant entendu que ce qui fera foi sera le rapport que je déposerai entre les mains de la Commission nationale du débat public et qui, une fois examiné par la Commission, sera rendu public, en même temps, d'ailleurs, qu'un compte rendu du maître d'ouvrage.

Je vais donner une petite note d'ambiance qui est la même que celle de Monsieur Chenevard qui a ouvert la réunion. Je note un changement d'ambiance, de ton ou d'atmosphère assez net par rapport à la concertation de 2016. Tout le monde n'est pas d'accord sur tout – loin de là –, mais il y a eu une qualité d'échanges et de dialogue sur laquelle, collectivement, nous avons fait, et vous avez fait des progrès de part et d'autre de la salle, si je puis dire.

Si j'en viens de manière un petit peu plus analytique à ce qui est mon travail, je rappelle que je ne dois pas prendre position sur le fond des projets. Il m'est interdit de rappeler ce que le public a dit, surtout s'il y a des discussions ou des écarts constatés sur ce point-là. Je ne dois pas prendre position sur le fond.

S'agissant de l'information du public – puisque c'est l'un des points auxquels je dois veiller –, il y avait deux objectifs. Le premier, c'est que le public rentre suffisamment tôt dans la concertation dans la connaissance d'une différenciation des priorités avec une accentuation – beaucoup plus que par le passé – sur les trains du quotidien. Je crois que le public – et spécialement ici, dans le Var – a très vite compris de quoi il s'agissait. Il n'y a donc pas eu de problème de ce côté-là.

Le deuxième facteur était que, sur des projets locaux, il fallait que le public rentre aussi assez vite dans la compréhension du projet de SNCF Réseau pour qu'il puisse éventuellement demander des évolutions, comme cela a été le cas pour La Pauline où, si je comprends bien, le projet qui est maintenant en tête de liste est un projet qui n'était pas, à l'origine, celui de SNCF Réseau.

Nous pouvons dire que le processus a fonctionné sur l'origine terminus ouest dont nous avons redébatu aujourd'hui, malheureusement un petit peu plus tard. Si nous avions commencé un peu plus tôt, cela aurait été mieux, mais c'est ainsi. Cela ne fonctionne pas toujours.

S'agissant de la participation du public, les chiffres sont légèrement inférieurs à ceux de 2016, surtout sur le site internet, mais dans le Var au moins, je crois que chaque sujet a été débattu et, chaque fois, avec une diversité de point de vue qui me semble valide dans cette concertation.

J'ai déjà parlé de la fréquentation des ateliers. Je n'y reviens pas.

J'ai noté que SNCF Réseau s'engage bien à respecter la charte de participation du public que le Président de SNCF Réseau a signée en 2017, et qui consiste à prendre en considération les contre-propositions et, si elle ne les retient pas, à exposer les arguments sur lesquels elle ne les retient pas. Il est donc important que la proposition des associations qui a été faite aujourd'hui soit traitée de cette manière-là. C'est ce que j'ai entendu tout à l'heure.

L'essentiel de ce qu'il me reste à dire c'est ce qui concerne les concertations à venir. Un des points sur lesquels je reste un peu « sur ma faim » est effectivement les pôles d'échanges multimodaux. Tout le monde a été d'accord aujourd'hui, et je n'ai pas entendu de désaccord significatif dans les autres réunions sur le fait qu'il s'agit de quelque chose qui doit absolument être élaboré avant l'enquête publique, et je rappelle qu'il faut que le public soit associé à cette élaboration. À mon sens, pour le maître d'ouvrage qui est tenu à une concertation continue jusqu'à l'enquête publique avec un garant – et même au-delà de l'enquête publique –, pendant le temps qu'il reste avant l'enquête publique, il y a un complément de concertation à faire sur ces pôles d'échanges multimodaux qui ne concernent pas uniquement SNCF Réseau. Il faut donc que les autorités organisatrices des transports urbains, et que les autorités responsables du système routier avec les communes concernées se penchent dessus, élaborent un projet, et qu'il y ait une phase de concertation sur ce point, pas forcément toutes les gares concernées dans le même calendrier, mais toutes avant l'enquête publique. C'est ce que je proposerai au maître d'ouvrage.

Il y a deux autres sujets sur lesquels une concertation du public complémentaire me semble nécessaire : sur la question du bruit. Dans le Var, la demande est moins forte qu'ailleurs, mais dans d'autres domaines, elle est assez nette.

La deuxième est la question de la gestion des chantiers et des problèmes que cela peut causer.

Je serai effectivement présent dans les CoTer avec un rôle un peu particulier. Je ne fais pas partie de la gouvernance du projet, mais j'y suis pour témoigner de la concertation effectuée et effective et de la même manière dans les comités de pilotage.

Je voulais en tout cas vous remercier de ces échanges qui ont été très riches et très importants, même si je rappellerai que, bien entendu, tout le monde ne peut pas être d'accord. C'est évident.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je pense que nous avons finalisé l'ordre du jour. Nous vous remercions beaucoup pour votre participation.

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

Merci à tous pour votre participation active. Merci beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Si vous le souhaitez, vous avez jusqu'à vendredi pour finaliser vos contributions.

Merci beaucoup, et bonne soirée.

La réunion se termine à 20 heures 30.

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

