

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE LOCALE SECTEUR OUEST VAR,

7 OCTOBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 13/10//2019

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



DATE ET LIEU

10 octobre 2019, à 17 heures 30	LA SEYNE-SUR-MER, Mairie
---------------------------------	--------------------------

PARTICIPANTS

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

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS	5
LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION	7
LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	8
LA NAVETTE TOULONNAISE	10
ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	20

La réunion s'ouvre à 17 heures 42.

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

Marc VUILLEMOT, Maire de La Seyne-sur-Mer

Bonsoir à tous, et merci d'avoir répondu à l'invitation de la SNCF pour cette rencontre de concertation, de recueil d'avis, et d'échanges autour du projet que nous pouvons qualifier – et je crois que c'est d'ailleurs comme cela qu'il est appelé – de RER toulonnais. C'est-à-dire qu'il s'agit d'un dispositif de train à l'ouest de Toulon. Vous savez qu'il y a plusieurs hypothèses à l'ouest de Toulon et à l'est de Toulon avec Carnoules d'une part ou avec le Y que nous rencontrons sur les lignes de RER en région parisienne, par exemple. L'autre branche du Y est Hyères. Je ne veux pas aller au-delà.

Je crois que la SNCF doit être satisfaite de voir que nos concitoyens des communes de l'ouest de Toulon se sont déplacés en nombre. C'est un plaisir de vous accueillir.

Je pense que je ne vais pas aller au-delà, et que je vais directement vous donner la parole pour que vous puissiez entamer votre présentation, puis procéder aux échanges. Si, d'un point de vue strictement logistique, vous avez besoin que je reprenne la parole, je le ferai. Nous vous mettons bien évidemment à disposition nos locaux. J'ai simplement envie de dire ce que j'ai déjà dit à quelques reprises : de notre point de vue (à La Seyne-sur-Mer), c'est un volet fort important de la réorganisation du transport ferroviaire autour de ce qu'était la fameuse Ligne Nouvelle de Provence qui a son sens également.

Il faut se rappeler que les infrastructures ferroviaires qui sont les nôtres aujourd'hui – je salue Robert Bénéventi, mon collègue Maire de la commune voisine d'Ollioules qui nous rejoint – datent, de mémoire, de 1859 ou 60, une époque où peu de monde habitait sur cette partie du territoire national.

À l'heure où les enjeux de développement durable et de prévention des incidences de l'évolution climatique sont au cœur des préoccupations de tout le monde, le fait de pouvoir apporter à la fois des solutions sur les trajets de grande distance et – pour ce qui concerne le sujet d'aujourd'hui qui est corrélé à l'autre – des solutions sur les déplacements de proximité sur l'aire du Grand Toulon, est à mon sens quelque chose sur lequel tout le monde peut s'accorder pour dire que c'est un enjeu majeur, en particulier au regard de la configuration géographique de la ville de Toulon et de ses communes avoisinantes où, nous le savons, il est extrêmement compliqué, dans un endroit qui

est coincé entre mer et arsenal d'une part, et montagne d'autre part, de régler la question des déplacements du quotidien depuis les communes de Bandol, Sanary, Ollioules, etc., d'un côté et, de l'autre jusqu'à Hyères, Cuers, etc. où l'automobile est évidemment très utilisée. Il devrait donc y avoir là – me semble-t-il – quelques pistes utiles à creuser, d'autant plus que – et j'en terminerai là pour ce qui me concerne –, si j'ai bien lu ce que j'ai lu, nous ne parlons pas d'échéance millénaire, mais de quelques années.

Après, nous savons qu'il y a toujours des difficultés qui surgissent dans la mise en œuvre de projets infrastructurels, mais je pense que cela complèterait de façon harmonieuse et utile les déplacements de cette grande aire urbaine par rapport à ce que l'autorité organisatrice des transports métropolitains (Toulon-Provence-Méditerranée) envisage et met déjà en œuvre.

Merci donc à la SNCF d'avoir engagé cette démarche de rencontre avec les usagers, et merci à vous tous de prendre du temps pour apporter votre contribution à la réflexion collective sur la base de laquelle ce projet pourra continuer à avancer.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci, Monsieur le Maire.

Marc VUILLEMOT, Maire de La Seyne-sur-Mer

Robert (Bénéventi), voulais-tu intervenir ?

Monsieur Bénéventi fait signe que non.

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à toutes et à tous.

Je vais vous donner quelques éléments de présentation. Je suis Stéphane Saint-Pierre du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour toute la phase de concertation qui a lieu actuellement dans les trois départements (Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes) concernant les différents aménagements des phases 1 et 2 du projet.

À la tribune, je vous présente Jean-Marc Illes qui est au centre, qui est le directeur territorial adjoint, et en charge du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ainsi qu'Alexis Rotsetis et Alain Préa qui sont dans son équipe. Alain Préa est plus particulièrement en charge des territoires 13 et 83, et Alexis Rotsetis de toutes les notions d'exploitation ferroviaires sur lesquelles nous pourrions être amenés à revenir.

Je vous présente également Philippe Quévremont (qui lève la main) qui est le garant de cette concertation mandaté par la Commission nationale du débat public, et auquel je passe la parole sans plus tarder afin qu'il présente sa mission et qu'il se présente.

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

Bonjour. Je m'appelle Philippe Quévremont. Je n'appartiens pas aux équipes de SNCF Réseau. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public qui est une autorité indépendante, et mon rôle est défini par la Loi. Je dois veiller à l'information et à la participation du public. Pourquoi veiller à cette information et à cette participation ? Parce que c'est une chose importante, c'est un droit qui vous est reconnu et, dans les grands projets, nous prévoyons que le maître d'ouvrage qui organise la concertation soit accompagné d'un garant afin de vérifier que toutes les choses se passent bien.

J'ai formulé quelques recommandations en amont à SNCF Réseau. La première devrait être mise en œuvre rapidement, c'est-à-dire que j'ai demandé à ce que les exposés initiaux ne soient pas trop longs (qu'ils ne dépassent pas plus d'une demi-heure) pour que vous puissiez ensuite poser des questions et prendre position. Bien entendu, ils ne vont pas tout dire en une demi-heure, mais s'il y a des choses sur lesquelles vous voulez revenir, ils y reviendront sur votre demande.

En fin de concertation – c'est-à-dire une fois passé le 17 octobre prochain –, je rendrai un rapport qui sera joint à l'enquête publique si le projet continue à avancer.

J'apporterai une dernière précision : il s'agit d'un projet qui n'est pas décidé. La décision est une décision lourde, formelle. C'est un décret en Conseil d'État. Monsieur Illes vous expliquera que ce n'est pas pour tout de suite. Entre temps, les documents écrits sont au conditionnel, et si les responsables de SNCF Réseau s'expriment au futur, gardez bien en tête que chaque phrase doit être précédée de « *si le projet est réalisé, la gare... aura telles et telles dimensions* », etc. Nous sommes dans un projet.

Je n'interviens pas dans ces réunions, sauf si c'est nécessaire. Merci de votre attention.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vais vous donner quelques éléments sur le déroulement que nous vous proposons :

- une présentation assez rapide du dispositif de concertation ;
- une présentation par SNCF Réseau des aménagements prévus et, en particulier – puisque nous sommes dans une réunion publique locale qui concerne la navette toulonnaise –, ceux qui concernent la navette et l'ouest du territoire du Var.

Nous prendrons ensuite le temps d'écouter vos questions, vos interventions et, le cas échéant, de solliciter des éléments de réponse ou des éclairages de SNCF Réseau.

La réunion se déroulera donc un deux temps : une présentation, puis des échanges avec vous.

LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je rappelle très rapidement le dispositif. La concertation a démarré le 12 juin dernier, elle se terminera le 18 octobre prochain. Dans une première phase sur juin et juillet 2019, il y a eu des ateliers riverains, des réunions publiques d'ouverture et des permanences qui ont été organisées. Puis il y a eu une pause pendant le mois d'août, et les mois de septembre et octobre sont consacrés à des réunions publiques locales sur chaque secteur. Il y aura trois réunions de clôture, dont une dans le Var le 15 octobre prochain à la Maison des services publics de Toulon, place de Sainte-Musse. Pendant toute cette durée, bien entendu, les contributions sont possibles via les registres qui sont en mairie ou sur le site internet du projet.

Je vais vous indiquer quelques éléments sur les premiers retours de la concertation qui ont donc eu lieu sur les mois de juin et de juillet et, pour certains, tout début septembre dernier. Un fort intérêt a été exprimé par les participants pour la navette toulonnaise avec une attention particulière sur la cohérence avec les pôles d'échanges multimodaux (PEM) en entrée est de l'agglomération. Il y a tout un ensemble de gares dont il est important d'articuler les rôles, les vocations et, de vérifier que le fonctionnement de ces différentes gares entre elles sera cohérent au niveau de leur accessibilité.

La Mairie et le Conseil municipal d'Ollioules ont fait part d'un certain nombre de réserves et d'une opposition aux aménagements qui étaient prévus par SNCF Réseau en gare d'Ollioules pour créer des installations originaires terminus dans la gare.

Il y a également eu des demandes de transformation de ces origines terminus en alternat. Je crois que c'était ici même lors d'une réunion préalable. Si besoin, nous pourrions revenir sur les termes un peu techniques.

Des participants ont également souligné l'intérêt d'un positionnement de la gare de l'Ouest toulonnais le plus à l'ouest possible pour avoir une extrémité du RER toulonnais qui intègre le plus largement possible le bassin de vie et de manière à ce que l'accès à cette gare soit le plus en amont possible de la congestion routière ou autoroutière qui existe le matin, notamment aux heures de pointe. En particulier, certains ont demandé à aller jusqu'à Bandol, La Ciotat, ou plus loin ou ont demandé au maître d'ouvrage pourquoi il semblait difficile d'aller jusque-là.

Un des points importants qui a été souligné est le fait que positionner cette gare origine terminus pour l'Ouest toulonnais en aval – et donc en se rapprochant plus de Toulon – pourrait présenter des difficultés, notamment parce que son accès serait difficile en raison de la congestion routière. Trouver le juste site qui ne soit pas engorgé, et qui soit en même temps pertinent en termes d'aménagement n'était donc pas évident.

Dans la même salle, certains d'entre vous ont également formulé (au cours du mois de juillet dernier), l'idée de prévoir un site, pour implanter cette gare, sur le secteur de Six-Fours, sur le secteur des Playes en demandant à SNCF Réseau si ce serait envisageable, et sous quelles conditions.

Voilà les éléments, de manière très synthétique et rapidement formulés, qui sont ressortis de la concertation à ce stade, et au sujet desquels vous pourrez bien sûr revenir sur tout ou partie, où apporter des éléments nouveaux au sein des échanges de ce soir. Sans plus tarder, je passe la parole à Jean-Marc Illes qui va vous présenter les aménagements et le projet dans son ensemble.

LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

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

Bonjour à tous. Je suis Jean-Marc Illes, SNCF Réseau. Je suis le chef de mission LNPCA, et directeur adjoint SNCF Réseau.

Rapidement – je ne vais pas revenir dessus –, le projet a été phasé en 4 parties. Cela a déjà été présenté la dernière fois. Les lignes nouvelles ont été repoussées en dehors de l'enquête publique

(phases 3 et 4), c'est-à-dire en dehors de la concertation qui fait l'objet de la réunion d'aujourd'hui que sont les phases 1 et 2. Sur le Var, il s'agit spécifiquement de la phase 1 à savoir le RER toulonnais.

Je vais tout de même faire un petit point par rapport à cela : la conséquence d'avoir une perspective très lointaine des lignes nouvelles impose évidemment d'aménager le réseau existant de manière plus lourde, plus compacte, avec quelques impacts à la fois sur les circulations et sur les aménagements nécessaires.

Comme nous l'avons déjà présenté la dernière fois, et comme le garant l'a dit, nous ne sommes pas en phase projet, nous sommes en phase études préalables à l'enquête publique. Ce que nous visons donc, ce n'est pas une mise en service immédiate, mais c'est d'abord une déclaration d'utilité publique (DUP). La Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), dans son exposé des motifs, la prévoit avant 2022. Nous l'avons donc positionnée un peu à cheval. L'enquête publique devrait également se dérouler avant 2022, de même que les travaux de la phase 1. Vous voyez donc que nous sommes très tendus puisque les travaux que vous avez en bas à droite sont à la limite entre 2022 et 2023. Si nous faisons le rétroplanning de ce planning, nous arrivons à la concertation qui est en train de s'achever – pas tout à fait puisqu'il y a encore la réunion de clôture le 15 octobre prochain à Sainte-Musse –, et à l'enchaînement des DM (Décisions Ministérielles), des missions de financement et des études d'impacts qui font que le planning est très tendu, ne serait-ce que pour respecter ce qu'il y a dans l'exposé des motifs de ce projet de Loi qui est très ambitieux pour la phase 1 (et le Var est concerné par la phase 1).

Trois zones sont concernées dans le Var pour cette navette toulonnaise. Nous avons eu une réunion à Sainte-Musse sur la bifurcation de La Pauline, et la nécessité de déniveler et de créer des alternats en gare de La Pauline pour permettre le passage à la fois des TER qui vont vers Hyères, de ceux qui vont vers Les Arcs et des trains rapides qui ne circulent pas sur les lignes nouvelles, et qui continuent donc à circuler sur les lignes classiques. Nous avons donc l'origine terminus à Carnoules qui fait l'objet de la réunion d'aujourd'hui, et le positionnement de la gare origine terminus à l'ouest de Toulon qui fait aussi l'objet de la réunion publique d'aujourd'hui.

Les coûts sont un peu indécis puisque nous ne savons pas encore où sera la gare Ouest-Toulon. Nous avons dit que la bifurcation coûtait 118 millions euros. Le terminus de Carnoules est beaucoup plus léger puisque les installations existent déjà. Nous réutilisons la voie centrale et, suivant

l'implantation de la gare ouest-toulonnaise, nous avons des coûts chiffrés pour Ollioules et pour La Seyne-sur-Mer, et qui sont à confirmer si c'était aux Playes.

LA NAVETTE TOULONNAISE

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

Nous rentrons maintenant un peu dans le dur. Quels sont les objectifs de niveau supérieur ? Ce sont des objectifs de régularité et de capacité. Les deux sont liés. Nous ne pouvons pas faire de capacité sans garantir la robustesse, d'autant plus que nous avons de nouveaux systèmes ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) qui arrivent, et qui sont là pour améliorer la régularité. Nous ne pouvons pas nous permettre de créer des fréquences (de créer du TER), et d'aggraver les risques d'enchaînement de cascades de retard. Ce n'est pas possible. Disons que ce sont les limites de mon rôle technique de maître d'ouvrage. Je ne peux pas faire des « trucs » qui ne fonctionnent pas. Nous voulons améliorer la robustesse. Nous supprimons donc ces voies à plat à La Pauline, nous créons l'alternat en gare, et nous créons donc aussi ces fameuses origines terminus sur lesquels nous allons revenir.

Le principal sujet, en plus des TER semi-directs qui existent déjà et qui vont de Marseille à Toulon, est de créer un train tous les quarts d'heure de part et d'autre de Toulon entre la gare qui serait à l'ouest et la Pauline. Ensuite, nous aurions une séparation en un train toutes les demi-heures vers Hyères, et un train toutes les demi-heures vers Carnoules puis les Arcs. Nous sommes donc bien dans une logique de RER cadencé. Nous allons y revenir sur la diapositive suivante. Comme nous l'avons dit, nous ne sommes pas en phase projet, nous sommes en train d'essayer d'avoir une déclaration d'utilité publique pour faire valider une infrastructure, mais cette infrastructure ne doit pas se faire au hasard. Elle doit correspondre à un problème fonctionnel que nous nous fixons avec la Région, avec vous, et qui tient également compte du public, mais qui est aussi la conséquence des phases précédentes de concertation qui ont dit : « *Nous voulons du transport de proximité autour de Toulon, dans le Var* ». La conséquence de cela, c'est que ce projet a émergé des concertations précédentes.

Les points forts sont donc une mission toutes les 30 minutes Marseille-Hyères, une mission omnibus semi-directs Marseille-Hyères, une mission omnibus Ollioules-Les Arcs cadencée à l'heure, et une mission Ollioules-Carnoules cadencée à l'heure, l'ensemble de ces fréquences omnibus desservant

toutes les gares au quart d'heure. C'est la structure, le cadrage du projet sinon, nous faisons autre chose, nous faisons d'autres investissements. Nous faisons une ligne nouvelle, une troisième voie, etc., mais c'est un autre sujet. Pour ce prix-là, c'est cela qui est prévu. Voilà les missions dont nous voyons bien que ce sont des missions omnibus au quart d'heure.

Il y aurait 4 TER par heure, et un des éléments centraux du cadrage fonctionnel, c'est que la notion de RER est un train toutes les 15 minutes sans s'écarter de ces 15 minutes parce que si nous nous écartons de ces 15 minutes, nous revenons dans du TER où il faut regarder l'horaire pour aller sur le quai. Avec un train tous les quarts d'heure, certaines personnes vont sur le quai et prennent le premier train qui arrive. Cela change tout. Dans un cas, c'est une logique « banlieue », dans un autre cas, c'est une logique TER où on regarde les horaires. Là, ce sont les 4 TER sur le tronçon Ollioules-La Pauline.

Nous avons donc aussi 2 TER sur le tronçon périphérique, au-delà de La Pauline. C'est un train toutes les demi-heures. C'est aussi un cadrage, mais de manière moins fréquente.

Le troisième cadrage est celui que j'appelle le cadrage du « compromis », c'est-à-dire que comme nous ne faisons pas de ligne nouvelle, ce n'est pas du tramway, ce n'est pas du métro, ce n'est pas de l'autoroute où les mobiles circulent à la même vitesse. Pour le tramway, il n'y a que des tramways, pour le métro, il n'y a que des métros. Sur l'autoroute, il y a des camions, mais comme il y a plusieurs voies, il n'y a pas de voitures qui roulent à 40 kilomètres à l'heure. Là, comme nous gardons la même ligne, nous avons des trains de fret qui roulent lentement, nous avons des omnibus que nous voulons développer dans une logique de transport, et nous continuons à avoir des trains qui ont besoin d'aller plus vite pour aller jusqu'à Nice. Il faut donc créer un système qui fasse fonctionner ces trois objectifs en même temps. Il ne faut donc évidemment pas trop ralentir les trains rapides. Nous pouvons les ralentir un peu, mais pas trop parce que sinon, nous faisons un projet qui ralentit les trains, ce qui n'est pas non plus le but.

Le dernier point – je l'ai dit – consiste à garantir une robustesse acceptable au nouveau système conçu. Cela, c'est le cadrage du projet. Dans ce cadrage, nous pouvons discuter, et c'est ce que nous allons faire.

Je passe assez vite, mais vous avez là ce qui traduit, avec notre synoptique habituel, ce que je viens de dire, c'est-à-dire que ce sont les réticulaires (les schémas de dessertes). En bleu, vous avez les omnibus et en jaune ce sont les TER semi-directs. Vous aurez le document qui traduit ce que je viens de dire sous forme de schéma.

Si nous regardons ce que pourrait donner une logique RER avec une logique d'heure de pointe élargie de 3 ou 4 heures, et une demi-fréquence en dehors des heures de pointe – tout cela étant validé par des études socio-économiques –, nous voyons que nous multiplions en gros par deux et même un peu plus : à l'ouest de Toulon, nous passons de 32 à 72, et de 24 à 48 à l'est jusqu'à La Pauline. Nous sommes donc bien dans une logique de multiplication par deux de la fréquence des TER sur la journée. Ce n'est pas rien. Nous changeons tout de même de braquet sur la fréquence. C'était les trains à la journée.

Si nous regardons la fréquentation des gares, vous avez ici les études de trafic qui ont démontré cela. Vous avez la fréquentation des TER entre 2017 et aujourd'hui. C'est toujours un peu contestable, car il y a évidemment des effets un peu conjoncturels, mais en gros, nous voyons tout de même une augmentation significative de la fréquentation des gares. Ce sont les voyageurs qui montent et qui descendent dans les gares, c'est-à-dire qu'un voyageur peut être compté deux fois dans ces sujets-là s'il monte à La Seyne-sur-Mer et qu'il descend à La Garde, par exemple. Il est compté deux fois puisque ce sont les montées et les descentes, mais nous comparons à 2017 sur le même schéma. Nous voyons donc une augmentation.

Je vais maintenant prononcer quelques mots un peu techniques, je suis désolé. Quelles installations faisons-nous ? Nous faisons ce que nous appelons une « origine terminus » pour retourner les rames TER avec trois objectifs principaux : nous ne voulons pas les faire se retourner sur la voie sur laquelle ils sont, sinon ils bloquent les trains qui viennent en sens inverse. Il faut les mettre au centre de l'infrastructure, sinon en partant, ils recroisent la voie contiguë. En le mettant au centre, il ne la recroise pas. Et, quand c'est très dense, nous avons besoin de deux voies au milieu au lieu d'une (deux voies à l'ouest, une voie à Carnoules) parce que cela permet, alors qu'un train arrive, que l'autre parte. Cela permet de faire coïncider les fréquences des deux sens de circulation sans que les deux ne soient liés. Du coup, l'infrastructure qui est définie est celle de droite où vous voyez qu'il faut que nous ayons deux voies. L'autre jour, quelqu'un nous a demandé pourquoi nous ne continuions pas les voies pour les faire retourner à un alternat. C'est effectivement possible, et cela fait partie des choses qu'il faudra que nous regardions en 2020 avant l'enquête publique pour voir si cela n'aurait pas trop d'impacts, mais il est vrai que c'est faisable. Nous ne l'excluons donc évidemment pas. Voilà le schéma.

Le cas de Carnoules est assez simple. Nous utilisons évidemment la voie centrale qui est d'ailleurs traversante. Il faut aménager une voie de service pour garer les trains. Nous mettons évidemment

les quais accessibles aux PMR (Personnes à Mobilité réduite) ainsi que tout ce qui est passerelles. Il faut aussi aménager des parkings, mais c'est assez simple à Carnoules parce qu'il y a de l'espace pour améliorer l'intermodalité. La place existe. Les aménagements sont donc assez simples, et il n'y a pas eu de difficulté pour l'implantation de ce site. C'est seulement un train qui va se retourner de ce côté pour revenir. La voie centrale suffit.

À l'ouest de Toulon, la décision ministérielle parlait de deux sites. SNCF Réseau contribue un peu à l'écriture des DM. C'est donc nous qui l'avons mis. À l'époque, il nous semblait important de regarder la faisabilité de Bandol et d'Ollioules. Nous avons donc regardé. Quand nous examinons les sites, nous commençons à regarder la faisabilité fonctionnelle par rapport aux objectifs qui sont donnés. Nous voulons faire du RER cadencé et de l'omnibus qui dessert toutes les gares. Nous avons donc regardé la faisabilité fonctionnelle de Bandol. Nous avons regardé deux variantes à La Seyne-sur-Mer. À Ollioules, nous avons regardé deux variantes, et puis vous nous avez dit qu'il y avait peut-être un compromis entre les deux. Je ne sais pas si la personne en question est dans la salle, mais il n'y avait pas que cette personne qui l'avait dit. Plusieurs d'entre vous l'avaient repris après. C'était vous. Il y aurait peut-être un compromis à La Playes. Nous ne l'avions pas forcément mis en avant, mais du coup, nous l'avons regardé très sommairement pour pouvoir vous faire un retour dans cette réunion avant la réunion de clôture.

Là, il y a le sujet de Bandol. Nous avons bien compris qu'il fallait que nous expliquions le mieux possible – ce n'est pas simple, mais je vais essayer de le faire – pourquoi cela ne passe pas en allant vers l'ouest. Nous l'avons étudié. Je le répète que, de manière générale – mais je vais rentrer dans le détail –, ce sont des problèmes de rattrapage entre les trains omnibus et des sortes de sillons de cadrage. Il y a deux sortes de sillons que nous devons respecter. Il y en a un qui est totalement bloquant, c'est celui qui vient de Hyères parce qu'entre Hyères et La Pauline, le sillon est sur une voie unique. Si les trains se décalent en horaire, cela ne passe plus puisqu'évidemment il n'y a qu'une voie, sauf à doubler la ligne entre La Pauline et Hyères. Nous devons évidemment tenir compte dans un premier temps des horaires des trains qui viennent de Hyères, du fait de cette voie unique. Une fois que nous avons cadré ces trains-là, nous cadrans effectivement les trains nationaux (TGV et TER semi-directs) qu'il ne faut pas trop ralentir, sinon nous reperdons en sujet. Avec ces deux éléments, si nous mettons une origine terminus à Bandol, la seule façon de le faire serait de supprimer deux arrêts en phase 1. Nous pourrions le faire, mais il faudrait supprimer deux arrêts entre Bandol et les Arcs. Cela veut dire que deux gares auraient soit moins d'arrêts, dans le système

de la navette – ce qui n'est quand même pas le but –, soit carrément plus du tout si nous les mettons après Carnoules, soit plus qu'un à l'heure si nous la mettons entre La Pauline et Carnoules. Donc, la non-faisabilité fonctionnelle d'une gare plus à l'Ouest est que nous devons supprimer deux arrêts pour que le système s'insère entre ces voies uniques et ces trains d'attache.

Le deuxième problème est que cela décadence le système c'est-à-dire que nous sommes dans un système où nous voulons rester autour de 15 minutes. Dans le meilleur des cas, nous aurions – suivant les cas – 13/17-13/17 et même, dans un cas, cela pourrait être 13/17-30 puisque nous n'aurions plus que 3 trains à l'heure. Vous voyez que nous ne sommes donc plus du tout dans une notion de RER. Il n'y a aucune lisibilité des horaires et, à la limite, le projet n'existe plus vraiment puisque nous voulons faire du RER cadencé et que nous voulons desservir toutes les gares.

Il y a un autre point. On nous dit qu'à ce moment-là, nous n'avons qu'à ralentir les TGV. Effectivement, si nous remplaçons ces deux arrêts par des ralentissements de TGV, dans la mesure où nous avons déjà une détente des TGV pour faire fonctionner la navette, cela signifie que nous avons déjà introduit un peu de retard dans les trains rapides, et si nous devons rajouter les deux arrêts, cela signifierait 6 minutes de retard de plus. Évidemment, c'est inacceptable d'autant plus que SNCF Réseau est beaucoup critiquée – à juste titre – sur les temps de parcours qui s'allongent au fil des dizaines d'années. Les gens disent que lorsqu'ils regardent les horaires en 1950, 1960, nous allions plus vite qu'aujourd'hui. Il y a différentes raisons, mais le positionnement des arrêts et l'ordonnancement des trains peuvent en être une aussi. Il n'y a pas que celle-là, mais c'en est une aussi.

Qu'avons-nous fait? Nous avons fait cette étude. Nous l'avons faite de manière tout à fait transparente puisque c'est nous qui l'avons mise dans la DM, mais malheureusement, cela ne fonctionne pas, et je ne peux pas vendre quelque chose qui ne fonctionne pas. Sinon, je ne fais pas mon travail. Nous avons donc regardé Bandol, et plus à ouest, mais je pense que nous aurons des questions dessus. Nous reviendrons tout à l'heure sur ce point, et nous pourrions rentrer encore plus dans le détail avec Alexis Rotsetis si vous le souhaitez.

Du coup, nous avons regardé d'autres sites dont des sites et des variantes autour de La Seyne-sur-Mer, comme nous l'avons dit. Monsieur Bénéventi qui est là (le Maire) nous a dit que cela le gênait un peu que ce soit sur Ollioules. Nous avons donc essayé de regarder à La Seyne-sur-Mer, mais nous avons aussi regardé une variante à Ollioules qui est Les Playes, comme vous l'avez proposé. Il y a donc des variantes du côté de La Seyne-sur-Mer et des variantes côté Ollioules-Sanary

puisque, comme on me l'a dit, la gare s'appelle Ollioules-Sanary. Nous avons donc étudié 4 sites techniquement.

Je vais laisser la parole à Alain Préa qui va présenter les aménagements pour ne pas que je parle tout le temps.

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

Bonjour. Je suis Alain Préa, et je vais vous présenter les aménagements techniques que nous avons envisagés sur ces secteurs-là.

Tout d'abord à La Seyne-sur-Mer puisque nous nous trouvons en mairie. Vous avez là l'existant avec le site de la gare qui se trouve ici dans la courbe de la voie ferrée. Là, nous allons vers Toulon, et là vers Marseille, et nous avons ici un faisceau pour la maintenance qui est assez important.

Nous avons deux variantes à La Seyne-sur-Mer. La première variante consiste à aménager la gare à son emplacement actuel, sans modifier le bâtiment voyageurs et sans bouger significativement les quais actuels. Comme l'avait expliqué Jean-Marc Illes, nous sommes bien une configuration où nous sommes obligés d'avoir 4 voies à quai dont 2 peuvent se terminer en tiroir pour les navettes.

Nous ne touchons pas le quai sud, et nous sommes obligés de reprendre les 2 quais existants – vous avez le quai central ici –, et nous aménageons un quai supplémentaire au nord pour avoir nos 4 voies à quai. En termes de légende, en jaune, ce sont les emprises ferroviaires existantes, les traits pointillés noirs sont les voies ferrées existantes, et les traits pointillés bleus sont les voies ferrées que nous sommes obligés de créer ou des voies existantes que nous sommes obligés de déplacer. Vous avez ensuite la deuxième diapositive sur la gare existante. Nous voyons la fin de la gare. Le bâtiment voyageurs est ici. Nous retrouvons nos 3 quais qui desservent les 4 voies.

La deuxième variante est assez contrastée. C'est une gare que nous avons appelée la gare « Berthe » qui consiste en fait à décaler les quais d'à peu près 1 kilomètre vers l'ouest dans la zone du faisceau de maintenance. Nous reconfigurons donc le faisceau ici. Nous n'avons pas représenté l'ensemble des voies qui sont remaniées, mais globalement, cela concerne toute la surface qui se trouve dans le périmètre noir. Nous aménageons 2 quais centraux pour accueillir les 4 voies avec une passerelle qui permet d'accéder aux 2 quais, et nous retrouvons nos voies filantes – où les trains s'arrêtent aussi – de part et d'autre, et les voies terminus qui sont au centre, qui s'arrêtent ici, et qui peuvent aussi être un alternat. Là, nous avons la fin de la zone de la gare Berthe, mais cela veut dire, *grosso modo*, que le bâtiment voyageurs serait clairement déplacé vers l'ouest.

Sur le site d'Ollioules, à l'époque, nous avons regardé plusieurs variantes. Vous avez là la situation existante avec la RD11 ici, toujours la voie ferrée vers Toulon et vers Marseille. Nous voyons ici l'A50. Là, nous avons une habitation. Là, nous avons une zone pavillonnaire. Nous avons la Reppe qui passe ici. Nous avons une déchetterie, et nous avons le chemin de Pépiole qui longe ici, là, une zone d'activité artisanale, et une habitation qui se trouve ici.

La première solution consiste à élargir de part et d'autre de la voie ferrée existante pour aménager les 2 quais et les 2 voies terminus que nous voyons ici et qui s'arrêtent là. Pour limiter l'impact sur la zone pavillonnaire qui est ici, nous avons dû décaler les quais vers l'ouest puisque nous voyons que les emprises maximales se situent plutôt ici. Je vais vous donner un complément de légende que nous n'avons pas vu sur La Seyne-sur-Mer puisqu'il n'y avait pas d'acquisition : en orange, nous avons représenté les acquisitions supplémentaires dont nous aurions besoin pour les travaux et pour la situation définitive. En bleu, nous voyons les 2 quais décalés vers l'ouest. Nous reprenons donc l'ouvrage sur la RD11 avec un impact foncier. Ici, deux activités sont touchées plus l'activité qui est ici, et qui est en extrémité de la zone pavillonnaire touchée, mais là, nous avons une habitation qui serait aussi concernée par les travaux. La zone orange que vous voyez ici correspond en fait à la restitution du stationnement que nous viendrions supprimer dans cette zone-là par la création des quais et l'aménagement des voies supplémentaires. C'était la première variante. Sur la fin de cette variante-là, nous venons nous raccorder sur les 2 voies existantes avant l'ouvrage d'art de franchissement de la Reppe que nous voyons en bleu ici. Nous retrouvons l'A50 qui revient longer la voie ferrée. Le jaune, comme dans le cas de La Seyne-sur-Mer, cela reste nos emprises, c'est-à-dire ce qui nous appartient actuellement.

La deuxième variante au niveau d'Ollioules est un décalage vers le sud. En revanche, nous restons à l'emplacement de la gare existante, à peu près sur cet axe-là, mais pour ne pas avoir d'impact sur la zone pavillonnaire qui est ici, nous décalons les voies ferrées et les quais vers le sud ce qui veut dire que les voies existantes restent là, mais nous créons deux voies supplémentaires au sud. Nous créons donc un système avec plusieurs quais. En l'occurrence, nous avons deux quais latéraux ici au nord et au sud, et un quai central, une voie tiroir qui se termine et l'ouvrage de la RD11 qu'il faut reprendre. En termes d'enjeux sur le bâti, nous avons un impact sur l'habitation qui est là. En revanche, nous n'avons plus d'impact sur la zone d'activité qui est là, et non plus sur la zone pavillonnaire et l'activité qui se situe à ce niveau-là. Nous sommes obligés de reconfigurer un peu la déchetterie. Dans l'autre variante, c'était également le cas.

Là, nous avons la fin de la variante « décalage sud ». Comme nous avons laissé les quais à leur emplacement actuel par rapport au bâtiment voyageurs, le raccordement sur les deux voies va un peu plus loin vers l'est, et nous sommes obligés de créer un ouvrage d'art, tout au moins de prolonger l'ouvrage existant qui franchit la Reppe à ce niveau-là. Nous retrouvons parallèlement l'extension ici en orange qui correspond à la restitution du stationnement que nous viendrions supprimer par l'aménagement des quais.

Sur les sites des Playes, nous retrouvons l'autoroute A50 ici. Là, c'était un ancien passage à niveau qui a été fermé. Nous viendrions faire la halte à cet endroit. Après, le positionnement est-ouest reste à définir.

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

Justement, comme cela a été étudié très rapidement, le positionnement est-ouest peut bouger. Ce n'est pas la science infuse. C'est une possibilité d'implantation, mais cela peut évidemment être amélioré ou modifié, au niveau est-ouest.

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

Nous retrouvons nos 2 quais et nos 4 voies avec les voies du milieu qui se terminent en voies tiroir pour les navettes toulonnaises. Nous avons représenté les zones d'implantation du pôle d'échange nord et sud, principalement du stationnement pour permettre un accès à la fois depuis le sud, et depuis le nord. Et nous retrouvons également les surfaces en orange qui sont les emprises supplémentaires par rapport aux surfaces en jaune qui correspondent au domaine ferroviaire.

En termes d'enjeux, nous avons tout de même un tissu industriel ici et là. Là, nous avons une habitation qui, dans cette position de halte, ne serait pas touchée. L'accès nord se ferait par ici (cette voirie existante), et l'accès sud pourrait se faire également par cette voie. C'est donc une esquisse de ce que pourrait être la halte. Il y a bien sûr beaucoup de points à préciser. Là, nous avons représenté des patatoïdes pour les zones de stationnement, mais cela reste à localiser plus finement et, comme le disait Jean-Marc Illes, le positionnement précis est-ouest des quais reste encore à préciser.

Intervention hors micro d'un intervenant dans la salle.

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

Nous essayons de tenir la présentation dans les 30 minutes suite à la demande du garant. Je vais donc assez vite, mais nous prendrons ensuite toutes les questions nécessaires.

Je redonne la parole à Jean-Marc Illes.

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

Rapidement – je crois d'ailleurs qu'il s'agit de la dernière diapositive –, ce que nous pouvons dire sur Les Playes, puisque c'était l'étude qui était demandée, c'est que nous sommes dans la zone de faisabilité technique de la navette puisque j'ai parlé de faisabilité fonctionnelle et technique tout à l'heure. En effet, nous arrivons à respecter le cadencement tous les quarts d'heure, et nous arrivons à desservir les gares qui sont entre Carnoules et cette gare. En revanche, il faut être assez clair, c'est-à-dire que cela ne peut pas être un arrêt supplémentaire. Si c'est un arrêt supplémentaire, nous faisons en effet de nouveau sortir la navette de ces fameux canaux. Cette gare ne peut donc être conçue que comme un déplacement de la gare d'Ollioules qui serait là, c'est-à-dire que ce serait une gare « Ollioules-Six-Fours », et non plus « Ollioules-Sanary ». Je ne veux pas en donner le nom, mais nous serions bien dans la logique de déplacement. Si c'est un arrêt supplémentaire, cela ne marche pas. Techniquement, ce n'est pas possible. En plus, les gares sont à 1 ou 1,5 kilomètre l'une de l'autre. C'est trop faible. Voilà *grosso modo* ce que nous pouvons dire sur l'analyse fonctionnelle des Playes.

Sur le site lui-même, l'insertion est assez facile parce que c'est plat. Il n'y a pas de remblai. Techniquement, c'est donc assez simple. C'est assez peu bâti. Nous avons de la place autour. Les gares et les espaces intermodaux sont assez faciles à implanter. C'est peut-être un peu plus simple qu'ailleurs. C'est situé à mi-chemin entre l'échangeur de La Seyne-sur-Mer et le futur échangeur d'Ollioules. Nous sommes peut-être avant la zone de congestion de Toulon soit par l'échangeur de La Seyne-sur-Mer, soit en créant un accès routier depuis l'échangeur autoroutier d'Ollioules. Là aussi, cela reste à préciser en termes d'accès routier, mais les deux sont possibles. Le petit bémol, c'est que nous ne sommes pas dans une zone résidentielle dense autour – comme à Ollioules, d'ailleurs, alors qu'à La Seyne-sur-Mer, c'est beaucoup plus dense en termes de densité urbaine –, en revanche vous savez qu'il y a la zone d'activité des Playes qui rassemblent un total de 15 000 emplois, je crois. C'est le chiffre que l'on m'a donné, mais sous toute réserve.

En gros, il y a donc une faisabilité d'exploitation et une faisabilité technique. Nous sommes quand même plus proches de Toulon, mais c'est tout de même un déplacement de la gare d'Ollioules ce qui peut poser problème. L'élément intéressant est que nous avons une zone d'activité autour. Voilà à peu près les éléments objectifs qui me paraissaient devoir être énoncés.

Le débat est ouvert.

ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Merci d'avoir patienté. Nous allons vous passer la parole.

Vous pouvez avoir des points de vue divergents sur les différentes variantes qui sont proposées et sur les différentes installations ferroviaires qui vous sont présentées. Respectez les points de vue de chacun. SNCF Réseau est là pour les entendre et pour les prendre en considération, pour enrichir la réflexion et le projet, comme cela a été fait avec la suggestion de la gare aux Playes. Évitez les jugements et soyez bienveillants.

Un point important est que des photographies de la concertation pour le bilan peuvent être prises. Si cela gêne certains d'entre vous que d'être dans le champ des photographies, signalez-le-nous. Éventuellement, levez la main maintenant si vous ne voulez absolument pas être sur une photographie qui serait prise. Je vous remercie.

Les échanges sont enregistrés. Pour une bonne qualité d'enregistrement qui permettra de réaliser un verbatim puis une synthèse des échanges de ce soir, merci de solliciter la parole comme Monsieur l'a fait. Nous vous transmettrons un micro. Quand vous avez le micro, présentez-vous et essayez d'être brefs – il y a beaucoup de participants, et peut-être aurons-nous beaucoup de questions ou d'interventions –, de manière à ce que chacun puisse intervenir.

Monsieur, vous avez sollicité la parole, je vais vous donner mon micro.

Monsieur Jean-Pierre MALASPINA, usager

Bonsoir à tous. Je suis Jean-Pierre Malaspina, et je représente les usagers des transports. Je voudrais faire une remarque préliminaire. Monsieur Illes, vous avez intitulé votre exposé de « *fiable et performant* ». De notre point de vue, il n'est ni fiable ni performant. Pourquoi n'est-il pas fiable ? Parce que nous en restons aux deux voies de 1859. Donc, le moindre incident sur la ligne – et nous l'avons vu encore récemment lorsque des gens sont restés bloqués en gare de Toulon pendant une nuit – « fout » tout le programme en l'air. Il est donc temps de passer à ce qui était prévu – je ne sais pas si vous connaissez ce dossier – en octobre 2001. Je ne sais pas si vous étiez là, je pense qu'aucun des responsables SNCF n'était là. Cela s'intitulait « *Vers un réseau de desserte ferroviaire de type RER pour l'aire toulonnaise* ». Cela date d'octobre 2001. Nous sommes en 2019, et rien n'a été fait.

Que prévoyait ce projet en 2001 ? Il était beaucoup plus ambitieux que le vôtre en 2019. Il prévoyait une troisième voie entre Ollioules et La Pauline. Il prévoyait un croisement des trains en gare de La Crau ce qui aurait permis d'augmenter le nombre de trains entre Hyères et Toulon (passer de 2 à 3 par heure). Il permettait de prolonger la ligne jusqu'à l'aéroport d'Hyères. Il permettait de rouvrir la ligne jusqu'à Brignoles (ligne Carnoules-Brignoles), et également de rouvrir la gare de La Farlède. Tout cela avait été chiffré à l'époque, et il est bien dommage que ce soit resté lettre morte.

Nous allons donc formuler des contre-propositions avec plusieurs associations sur votre projet parce qu'il est inadmissible que le Var en phases 1 et 2), ne reçoivent que 5 % du total des crédits. Il faut le savoir. Au Var, on donne l'aumône de 184 millions d'euros alors que le total des projets de phases 1 et 2 est de 3 milliards d'euros. Sommes-nous des citoyens de seconde zone, dans le Var ? Ne contribuons-nous pas à la richesse nationale comme les autres ? Alors, nous demandons simplement l'égalité de traitement. Le Var représente 20 % de la population des 3 départements. Pourquoi n'a-t-il que 5 % des crédits ? Il faut donc absolument que vous reveniez, et que vous remettiez sur le tapis ce projet de 2001 qui était très bien « ficelé » et qui, lui, était fiable et performant.

Voilà, Monsieur Illes, ce que nous avons à dire du point de vue des usagers.

Applaudissement.

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

J'ai bien pris note de votre position qui sera inscrite comme un élément remontant. Je vais vous indiquer quelques éléments. Dans la phase précédente, il n'y avait rien en phase 1 dans le Var. Il y a eu une demande dans la concertation. Il y a également eu une demande explicite de la Métropole et du département du Var. Nous nous sommes réunis en 2017, et c'est ensemble que nous avons inséré en phase 1 ce RER toulonnais qui n'était pas dans les phases précédentes.

Ensuite, je pense qu'un service ne se mesure pas uniquement avec les euros d'infrastructure. Quand vous avez la gare souterraine de Marseille, cela permet des navettes diamétrales qui vont de Toulon jusqu'à Vitrolles ce qui permet de gagner 15 minutes sur les trains qui arrivent à Toulon. Les investissements qui sont en amont du Var servent donc au Var. Je pense qu'il ne faut pas raisonner uniquement par rapport aux euros qui sont sur le territoire qui, au passage, peuvent aussi avoir des impacts sur le territoire. Nous le voyons, la difficulté que nous avons, à savoir une ou deux maisons touchées, pour les gens concernés – il faut se mettre à leur place –, c'est un problème. Donc,

lorsque vous parlez d'une troisième voie, j'entends ce que vous dites, mais cela signifie aussi plus d'impacts.

Finalement, quel était le service qui était prévu à l'époque ?

Monsieur Malaspina intervient hors micro.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Quand vous ne demandez pas le micro, nous ne vous entendons pas. Monsieur, s'il vous plaît ! Je vous propose de laisser Jean-Marc Illes terminer sa présentation, puis nous vous passerons de nouveau le micro.

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

Je prends note de votre position, mais je voulais juste dire que l'intérêt pour un territoire n'est pas uniquement lié aux infrastructures que nous faisons sur le service. Il est aussi lié aux infrastructures que nous faisons ailleurs, et dont il bénéficie. Le tunnel de Marseille ne bénéficie pas forcément aux gens des quartiers nord, etc. qui ont des tunnels. Ils bénéficient à tous les gens qui sont de part et d'autre et qui profitent des trains diamétraux qui traversent Marseille. Je prends note de votre position, mais je m'inscris un peu en faux sur le fait d'analyser les gains pour un département ou pour une métropole uniquement à travers les infrastructures. Il faut aussi regarder le système global. Il est vrai que, là, nous parlons de la navette toulonnaise, mais le projet global – nous le répéterons à la réunion de clôture – bénéficie aussi au Var notamment grâce à la suppression de ce drame au niveau de la régularité qu'est la gare de Marseille qui est un véritable trou noir de la régularité. Cela va donc bénéficier au Var en termes de régularité, en termes de temps de parcours, et en termes de trains traversant Marseille. C'est tout, mais cela n'enlève rien à ce que vous dites. Cela le complète uniquement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ? Tout le monde aura la parole. Monsieur ?

Monsieur Georges BEAUJEU, membre de l'Association de Défense des Sanaryens

Messieurs-dames, bonjour. Je suis Monsieur Georges Beaujeu, AD Sanaryens. Au sujet de la gare d'Ollioules, je voudrais savoir combien d'entreprises vont être expropriées.

Deuxièmement, vous mettez 4 voies, car vous êtes dans l'obligation de mettre 4 voies, je le conçois. Les parkings qui, à l'heure actuelle, sont sur la gare d'Ollioules, à quel endroit allez-vous les déporter ?

Troisièmement, beaucoup d'élus ont demandé à ce que l'échangeur de l'autoroute soit construit. Il est fait, il est construit, et nous allons nous en servir. Mais à côté de cette bretelle d'autoroute, combien de parkings allez-vous mettre pour pouvoir accueillir les usagers qui vont bénéficier de la gare Sanary-Ollioules ?

Vous avez aussi parlé de parkings sur pilotis, la dernière fois. Je vous dis tout de suite que lorsque la Reppe déborde, sous le pont de chemin de fer – je dis bien « sous le pont » –, vous ne pouvez pas passer. Or je vous ai dit la dernière fois que si vous vouliez mettre vos parkings, il fallait les mettre à proximité de la bretelle de l'autoroute, et faire une rampe d'accès. Sinon, vous n'avez pas accès à la gare.

Pour les expropriations, je demande à ce que les élus des communes limitrophes prennent des dispositions pour pouvoir accueillir, éventuellement, les entreprises qui seront expropriées.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il y a donc plusieurs questions à la fois sur le nombre d'entreprises concernées par les emprises foncières nécessaires au projet, la question des parkings : sur leur localisation, leur stationnement et leur sensibilité aux risques inondation.

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

Pourrions-nous remettre le plan des aménagements sur Ollioules ? En fait, il y avait deux variantes, sur Ollioules. Je vous ai présenté la première qui était la variante symétrique. C'est celle où nous impactons quelques bâtiments industriels. Il me faudrait le pointeur pour les localiser.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il faut avoir conscience que lorsque vous utilisez le pointeur, les personnes qui sont au fond de la salle ne le voient pas. Il n'y a que celles qui sont devant qui le voient.

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

D'accord. Est-ce que vous voyez le pointeur, au fond ? Pas trop ? D'accord. Nous avons la départementale qui est là, et la voie ferrée. Les bâtiments industriels qui seraient impactés dans

cette variante sont les deux bâtiments qui sont contre, ici, plus celui qui fait l'angle et qui délimite la zone résidentielle ici, et qui termine la pointe du triangle. Cela, c'était les bâtiments pour la solution symétrique.

En revanche, pour la solution « décalage sud », nous n'avons pas d'impact sur le bâti industriel à proximité des voies ferrées. Je ne sais pas si cela répond à votre question par rapport au bâti, mais il n'y a pas d'expropriation sur le bâti industriel.

Monsieur Georges BEAUJEU, membre de l'Association de Défense des Sanaryens

Je voudrais connaître le nombre d'entreprises qui vont être expropriées.

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

Dans cette solution-là, aucune.

Monsieur Georges BEAUJEU, membre de l'Association de Défense des Sanaryens

Je suis désolé, mais si je regarde le prolongement, à la page 8, il est écrit : « *Pont-rail modifié* ». Il y a un garage ici.

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

Oui, mais le pont-rail n'est modifié qu'au sud puisque le principe est un décalage sud. Vous voyez ici que la voie ferrée est la voie ferrée existante, au nord. En fait, nous venons élargir plutôt au sud. C'est le principe de cette solution où plutôt que d'élargir naturellement de part et d'autre – ce que nous ferions s'il n'y avait pas de contrainte foncière –, mais nous préférons élargir vers le sud parce qu'au nord, il y avait un enjeu sur du bâti industriel, et à l'est également sur une zone résidentielle.

Monsieur Georges BEAUJEU, membre de l'Association de Défense des Sanaryens

Sans être trop exigeant, pouvez-vous nous communiquer les noms des entreprises qui vont être expropriées ? Si, il y en a. Je suis désolé, mais il y en a ! Il y a un garage qui est exproprié.

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

Dans l'autre variante, oui. Là-dessus, nous sommes d'accord. Oui, nous pourrions vous la transmettre.

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

Le garant demande à ce que, quand vous parlez de variantes, aussi bien du côté de la SNCF que de celui du public, vous citiez la variante. Sinon, vous allez avoir beaucoup de mal à vous comprendre en confondant une variante et l'autre. C'est une suggestion.

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

La variante qui a de l'impact sur du bâti industriel est la première variante : élargissement de part et d'autre que nous appelons aussi variante « symétrique », et celle qui n'a pas d'impact sur le bâti industriel est la variante « décalage au sud ».

Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

Bonjour à tous. Je vois que le projet d'Ollioules est beaucoup discuté et, en tant que maire de la Commune, représentant le Conseil municipal, je me dois de donner quand même les raisons pour lesquelles nous ne sommes pas favorables à cela, et pour lesquelles nous avons pris une délibération en ce sens.

Tout d'abord, c'est une zone qui est fortement inondable c'est-à-dire qu'en cas de crue centennale de la Reppe, à cet endroit-là, les études du PPRI (Plan de Prévention du Risque Incendie) indiquent tout autour 2 mètres d'eau. C'est donc tout de même quelque chose d'important.

Ensuite, la variante qui impacterait le moins est celle du décalage vers le sud, mais vers le sud, cela va impacter la zone agricole. Sur Ollioules, nous sommes dans une démarche de reconquête agricole, et vous venez forcément fortement contrarier cette démarche.

Après, vous avez de l'habitat juste à côté. Nous savons très bien qu'un terminus crée des nuisances sonores très importantes. Il y a un habitat relativement important juste à côté. Nous avons ensuite une maison habitée qui est à démolir.

Vous avez des parkings qui, aujourd'hui, sont déjà insuffisants et qu'il faudra donc rétablir en quantité supérieure, bien évidemment.

Et puis, il ne faut pas l'oublier, vous êtes dans le périmètre de sauvegarde de la chapelle de Pépiole, qui subirait également un impact très important parce que tout ce qui a pu se faire tout autour à chaque fois a été impacté par cette proximité de la chapelle de Pépiole. Je ne vois donc pas pourquoi la gare ne le serait pas.

Il y a ensuite une autre position, qui est plus une position d'élus métropolitain, si je puis dire. Je trouve que l'idée d'un RER toulonnais est une excellente idée, mais cette idée-là, vous l'avez développée plus sur la vision technique de la SNCF – ce qui est normal, c'est votre rôle – qu'en ayant l'idée du service à rendre aux usagers. Si les usagers doivent prendre leur voiture pour venir sur un parking, c'est la négation du système. Nous allons envoyer encore tout un tas de véhicules sur les routes, et c'est une pompe à voitures que nous allons installer alors que la réalité de ce type de démarche, c'est d'essayer d'avoir un maximum de points de ramassage du public. Il est vrai que Les Playes sont une solution intéressante, mais si vous supprimez Ollioules-Sanary, ce n'est pas mieux, d'autant plus si vous ne prenez pas Bandol, Saint-Cyr et, pourquoi pas, jusqu'à La Ciotat. En effet, l'aire urbaine de Toulon, le rayonnement de Toulon, son aire urbaine – ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'INSEE qui le dit –, elle part de La Ciotat et vous l'avez poussée jusqu'à Carnoules, c'est une question de commodités. Je trouve que Carnoules est une bonne idée aussi, parce que là, vous allez très loin, mais vous êtes trop courts à l'ouest.

Applaudissements.

Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

Il est bien beau d'avoir cette vision-là – et je comprends parce que ce que vous avez à faire est compliqué –, mais il y a peut-être des investissements à prévoir permettant de résoudre le vrai problème qui est le problème de l'usager, et il faut essayer de faire en sorte que l'usager – il est facile de le dire en théorie comme je le dis, et il est moins facile de le réaliser sur place – dans un rayon de 400 ou 500 mètres puisse venir à pied à la gare. Si nous arrivons à faire cela, et s'il y a plusieurs gares et plusieurs haltes ferroviaires, nous aurons gagné, parce qu'à ce moment-là, bien entendu, nous éviterons de prendre la voiture, ou bien nous viendrons à vélo. Il y a donc des solutions qui vont beaucoup plus dans l'air du temps que de faire un énorme parking en utilisant un échangeur et en utilisant toutes les voies qui sont là, qui serait une véritable pompe à voitures. Je trouve que c'est une hérésie.

Ce qui m'a été expliqué, notamment pour développer le TCSP (Transport Collectif en Site Propre) que tout le monde attend sur l'aire toulonnaise et qui arrivera – soyez patients, il arrivera –, c'est justement cela, c'est-à-dire que le TCSP, lui, va s'approcher des habitations et que, de 400 mètres de part et d'autre, nous allons pouvoir venir prendre le TCSP.

Pour le train, et pour le RER, c'est la même chose. Il y a donc deux aspects : nous sommes favorables au RER, mais la gare d'Ollioules est un mauvais choix. C'est un mauvais choix à cause de tout ce que je viens de vous dire. Cela va coûter très cher. Cela va impacter ce lieu, et j'ai oublié de signaler qu'il y avait aussi la déchetterie. La déchetterie rend service. Elle rend certes service à Sanary, mais également aux Ollioulais du quartier. Tout cela fait que, après réflexion (avantages/inconvénients), nous avons trouvé qu'il y avait vraiment beaucoup trop d'inconvénients pour que nous puissions accepter que cette chose-là se fasse à cet endroit-là. Vous savez, nous avons accepté que l'échangeur se fasse, et l'échangeur se fait à 99 % sur le territoire d'Ollioules. Il y a eu de nombreux impacts. Nous avons mesuré les avantages et les inconvénients, et la balance a basculé du côté des avantages. Là, elle bascule du côté des inconvénients.

Applaudissements.

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

Vous m'aviez effectivement déjà donné ces arguments. Nous avons échangé par écrit. Je voudrais juste faire un petit point sur le fait que le système ferroviaire reste un système lourd. Il est un peu délicat de comparer un système TCSP (transport en commun léger) au système ferroviaire qui nécessite beaucoup plus de compromis – comme je l'ai dit tout à l'heure – avec les trains rapides. Nous n'avons pas la même logique. Nous ne pouvons pas arrêter un train tous les 1 ou 2 kilomètres. C'est un peu la limite.

Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

Vous affichez « RER toulonnais » ce qui est une connotation plutôt « métro », et pas trop « voie ferrée ».

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

La SNCF a le RER aussi à Paris. Le métro, c'est plutôt toutes les 5 minutes, mais quand on est toutes les 10 minutes ou tous les quarts d'heure, on est plutôt dans une logique RER. Le mot RER veut dire : cadencé, omnibus et fiable en régularité. C'est cela, le sujet. Après, j'entends vos arguments. C'est indiqué dans le document.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

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

Merci. Je suis Monsieur Franceschi pour l'association « Toulon Var Déplacement ». Nous pensons que ce projet de RER de l'aire toulonnaise est insuffisant, comme cela a déjà été dit tout à l'heure. Nous ne résoudrons pas le problème de la circulation avec l'investissement actuel. Dans le Var (sur l'aire toulonnaise), lorsqu'il s'agit d'élargir des autoroutes et de faire des échangeurs, on trouve de l'argent. On trouve des centaines de millions d'euros sans problème. On n'a pas peur de détruire des terres agricoles, mais lorsqu'il s'agit de faire du ferroviaire, là, finalement, presque personne, parmi nos élus, ne défend le ferroviaire. Nous n'avons que 180 millions d'euros sur les phases 1 et 2. Il faudrait 4 fois plus.

Problème de défaillance du micro.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Non, vous n'êtes pas censuré (*rires*). C'est juste un problème de micro. Rapprochez-vous.

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

Pour avoir un vrai TER toulonnais, sur l'ouest, il est bien d'aller jusqu'à Carnoules, jusqu'à Hyères, mais il faut une distance qui irrigue plusieurs communes de l'autre côté. Si nous nous arrêtons à La Seyne-sur-Mer – même à Ollioules – c'est déjà un petit peu mieux, mais c'est insuffisant. Il faut au minimum aller jusqu'à Bandol. Et, comme nous l'avons dit tout à l'heure, pour arriver à être efficace, à être robuste, il faut une troisième voie. Je pense que dans ce projet, tant que nous n'aurons pas de troisième voie, nous ne pourrons pas avoir un vrai RER toulonnais. En effet, avec 2 voies, même avec les techniques informatiques très sophistiquées et les techniques GPS, etc., nous n'y arriverons pas parce que nous n'avons pas un système robuste. Au moindre incident, l'effet domino se produit, tout s'écroule pendant des heures et des heures, et tous les trains sont fatalement en retard. Nous avons donc un système fragile. Nous sommes comme un équilibriste sur une corde qui va courir très vite, mais au moindre incident, tout se « casse la gueule », excusez-moi l'expression.

Je pense donc qu'il faut mettre beaucoup plus de moyens financiers et avoir beaucoup plus d'ambition.

Au niveau des gares, ces projets ne prennent pas vraiment en compte l'intermodalité. Dans l'intermodalité, il faut déjà qu'il y ait des transports en commun qui arrivent. Tout à l'heure, nous parlions de parkings. Bien sûr qu'il faut des parkings, mais au lieu de les étaler et de gagner sur l'agriculture, nous pouvons faire les parkings sur plusieurs niveaux. Je ne vois pas pourquoi, dans

nos projets, nous n'avons pas de parkings sur plusieurs niveaux qui permettent d'économiser de la terre agricole.

Pour les cyclistes, il faut aussi des pistes cyclables. Non pas des bandes cyclables, mais des pistes cyclables en site propre pour les cyclistes. Là, les cyclistes viendront. Actuellement, le peu de voies cyclables sont surtout des bandes cyclables. La seule piste cyclable digne de ce nom est la piste cyclable du littoral du Conseil départemental. Il nous faut donc bien sûr des aménagements pour les cyclistes, des parkings sécurisés et, dans les projets, vous ne parlez pas de ces parkings sécurisés ni de toute cette intermodalité.

Que constatons-nous actuellement au niveau des gares ? Si je regarde la plupart des gares, l'ouverture des gares se résume à quelques heures par semaine. Mis à part la gare de Toulon, toutes les autres gares prévues dans le RER toulonnais n'ont plus que quelques heures d'ouverture par semaine. Une gare doit être un lieu de convivialité où l'on peut acheter des billets de train bien sûr, mais aussi des billets pour tous les transports en commun, où l'on peut trouver de quoi boire un café, de quoi acheter un sandwich, de quoi s'asseoir. Si une personne vient en attendre une autre, il faut qu'elle puisse de mettre à l'abri. Nous devons donc avoir un lieu de convivialité où il est agréable de venir, et pas uniquement un *no man's land* très désagréable qui n'attirera pas les gens.

De nombreux aspects comme ceux-là ne sont pas pris en compte.

Il faut aussi, par exemple, prévoir de façon très claire, des aires de covoiturage où les gens peuvent se donner rendez-vous sur un point de covoiturage et où des voitures peuvent attendre d'autres personnes qui veulent covoiturer.

Globalement, ce projet est donc insuffisant.

Je rajoute qu'il faut aussi mettre à niveau tous les quais, de toutes les gares, et cela n'est pas prévu non plus dans ce projet.

Nous demandons donc à tous les élus de l'aire toulonnaise de se battre pour avoir plus d'argent, pour mettre à niveau tous les quais, pour que les gares soient des vraies gares, pour que nous ayons des parkings de covoiturage, pour que des transports en commun arrivent dans toutes ces gares et là, il faut multiplier par 3 ou 4 l'investissement prévu. Messieurs les élus, battez-vous pour avoir plus de financements, pour que nous ayons une troisième voie, et que nous ayons un vrai RER toulonnais.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Sur l'investissement, comme je l'ai dit tout à l'heure, ce n'est pas une fin en soi. Dans ce que vous avez dit, je n'ai pas entendu quel service et quelle fréquence de train vous vouliez. Je suppose qu'un train tous les quarts d'heure vous satisfait, mais c'est plutôt la manière d'arriver au train et ce que nous développons autour du train que vous trouvez insuffisant. Si j'ai bien compris, la desserte au quart d'heure cadencé – puisque c'est cela que nous voulons faire – vous conviendrait. Je vous garantis que ce que nous faisons, avec effectivement l'ERTMS, sera quelque chose d'extrêmement fiable. Évidemment, si la ligne est coupée, cela ne passe pas, mais là, nous revenons sur la notion d'un doublé de ligne nouvelle. Or les constatations de 2016 et d'avant avaient tout de même posé quelques problèmes sur le doublement de la ligne.

Je répète que si nous avons une ligne simple, la troisième voie peut être une solution, mais pour quoi sont faites les troisièmes voies ? Pour augmenter la desserte. Là, ce que nous vous proposons, c'est un train tous les quarts d'heure fiable avec l'ERTMS. S'agissant de ce qui s'est passé hier à cause du gaz, même s'il y ait eu une troisième voie, le système aurait été bloqué aussi. Il faut que la ligne soit plus loin pour que ce ne soit pas le cas. Il n'est donc pas si simple que cela de rajouter des voies pour fiabiliser le système. Il y a plusieurs types de troisième voie. Soit nous faisons une voie unique – c'est le système entre Marseille et Aubagne –, et nous mettons les trains rapides sur les doublés de voie, soit nous faisons une voie centrale mixte. C'est plutôt ce que nous avons essayé de faire entre Antibes et Cagnes-sur-Mer avec peu de succès parce qu'il faut qu'elle soit très longue pour que les trains aient le temps de passer dessus. Quand nous sommes dans ce type de système, il faut que nous ayons des dessertes dissymétriques entre le soir et le matin ce qui peut être le cas, mais il faut que nous l'utilisions tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre.

Il y a donc beaucoup de conditions pour qu'une troisième voie fonctionne et, en général, les seules qui fonctionnent vraiment sont celles du système Marseille-Aubagne, c'est-à-dire un doublé de voies rapides, et une voie unique pour les omnibus. Ce n'est pas le choix qui est fait ici. En fait, nous arrivons à faire un train tous les quarts d'heure en ayant des compromis acceptables avec les trains rapides, sans troisième voie, en combinant ce que nous proposons en l'ERTMS. Cela, c'est sur le purement ferroviaire.

Sur Bandol, je le répète, je ne peux pas vendre quelque chose qui ne fonctionne pas. On peut me dire de le mettre à Bandol ou à Saint-Cyr, si nous faisons une troisième voie, si nous doublons la ligne, cela finira par marcher, mais là, le sujet n'est pas de doubler la ligne puisque c'est quelque chose qui n'a pas été retenu dans la concertation précédente.

Là où je vous rejoins, par contre, c'est sur l'intermodalité. Il est impossible que ce projet aille à l'enquête publique sans approfondir de beaucoup l'intermodalité. Là, nous avons besoin des maires. C'est pour cela que nous ne pouvons pas faire ces études tant que le site n'est pas choisi. Nous n'allons pas faire une étude intermodale avec Ollioules, avec La Seyne-sur-Mer, avec Les Playes, avec Bandol, si nous ne savons pas où est le site. Il faut donc d'abord choisir le site et, en 2020, avant l'enquête publique, il y aura un gros travail à faire avec la Métropole, le Département et les maires pour les accès routiers et le développement de l'intermodalité et les transports en commun autour des gares. Sinon, je suis d'accord avec vous, nous aurons des gares vides. C'est évident. Si l'accès aux gares n'est pas facilité avec des transports en commun, cela ne fonctionnera pas.

Vous avez également parlé de tout ce qui est pistes cyclables et covoiturage. Je suis d'accord. Cela peut être dans le projet, mais cela fait partie des projets connexes absolument nécessaires. Avant l'enquête publique, il faut que nous travaillions là-dessus. Cela fait partie du projet. Ce n'est pas du pur ferroviaire. Nous ne pouvons pas le faire seuls, mais je suis d'accord avec vous pour le faire.

Vous avez également parlé des gares. Il y a un point important, c'est qu'au 1er janvier 2020, une filiale sera créée du nom de « Gares et connexions ». Tout ce qui est aménagement des gares, etc. sera donc sous son pilotage spécifique, et ce sera un nouvel entrant qui pourra effectivement améliorer également cette partie.

Il me manque quelque chose dans ce que vous avez dit. S'agissant des parkings en silo, c'est une possibilité qui est envisagée à Ollioules pour diminuer l'impact agricole, effectivement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait un point complémentaire qui concernait la mise à niveau de tous les quais de toutes les gares.

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

C'est ce point-là que j'avais en tête. Pour cela, il y a un programme ADAPT qui est sur un financement propre SNCF Réseau, et qui vise à mettre tous les quais conformes aux normes PMR, indépendamment du projet. Cela existe. Le rythme est ce qu'il est parce que nous sommes seuls à financer cela, mais c'est également prévu pour développer des gares de manière à ce que les quais soient PMR et accessibles à tous. C'est donc un programme connexe que nous développons par ailleurs, et cela concerne toutes les gares de la région.

Voilà ce que je pouvais vous dire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ? Levez la main.

Monsieur Michel PIERRE, vice-président pour l'ouest Var de l'UDVN-FNE 83

Bonsoir, je suis Michel Pierre de France-Nature-Environnement du Var. Je pense qu'il faut effectivement recentrer le projet parce que nous faisons là un projet non pas pour dans 5 ans, mais certainement pour les 50 ans qui viennent avec les échéances que nous connaissons, avec le changement climatique, et nous devons avoir une mobilité qui ne consomme pas de pétrole. Or le train consomme de l'électricité, et il faut définir les artères structurantes entre Marseille et Nice. En même temps, il faut faire quelque chose qui va servir au département, et pas seulement à Toulon. Nous avons eu un Conseil d'administration, et nous voyons aussi – comme cela a été évoqué tout à l'heure – que le RER va jusqu'à Carnoules, mais que, de temps en temps, nous pourrions peut-être aller jusqu'à Brignoles. Cela est venu sur la table parce qu'il est question de savoir si cette ligne va encore exister dans le futur. Si nous pensons le futur avec les échéances et les problèmes qui sont devant nous, il faut absolument que ce projet existe.

Il faut également que les gens qui travaillent dans le nord du département (dans le Haut-Var) puissent gagner Toulon. Il peut donc y avoir un certain nombre de trains qui vont jusqu'à Carnoules qui puissent aller plus loin.

Mais, si nous allons loin à l'est, il faut aussi que nous allions loin à l'ouest ! Il n'y a pas de raison. C'est un objectif qu'il faut se donner. Si nous ne nous le donnons pas aujourd'hui, nous allons « rater le train » ! Nous allons « rater le coche » ! Si la solution est de faire une troisième voie, il faut donc absolument mettre cette troisième voie sur le tapis à l'ouest de Toulon. C'est nécessaire. S'il en faut

4, pourquoi pas ? Nous avons bien élargi l'autoroute, nous avons trouvé tout ce qu'il fallait pour élargir l'autoroute, pour faire de l'asphalte et pour goudronner des terres agricoles. Nous avons su le faire ! S'il faut éventuellement que le train passe sur l'autoroute avec 2 voies seulement, cela peut se faire. Le train a une capacité bien supérieure, et il est dans la voie de l'avenir. Il faut donc absolument que, du côté de l'ouest, vous « mettiez le paquet ». Après, nous trouverons où mettre les gares. Je pense que chacun y trouvera son compte, mais il faut effectivement d'abord que nous puissions aller plus loin à l'ouest. C'est le message.

Applaudissements.

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

Dont acte. Ce sont déjà les sujets qui ont été évoqués. J'ai bien pris note de votre proposition.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ? Il faut vous approcher.

André FOURNIER, usager

Je m'appelle André Fournier et je suis un usager de la SNCF. Je vais souvent à Paris, et j'ai des difficultés à faire des correspondances. Je soutiens l'implantation de la gare des Playes pour récupérer un maximum de personnes puisque la fréquentation est essentielle là-dedans, ainsi que le fait de rendre service aux usagers. Monsieur le Maire d'Ollioules n'est pas trop favorable à une gare à Ollioules. Je dirais bien qu'il n'y a qu'à la déplacer aux Playes, mais là, je crois que cela ne lui ferait pas plaisir. Dans vos propos, vous dites que vous ne pouvez pas rajouter une gare, mais vous avez supprimé celle de Bandol. Nous, vous ne rajouteriez rien.

Pour en revenir à Bandol, j'ai envie de vous dire d'aller réveiller Haussmann. Il va vous trouver une solution. C'est tout ce que j'avais à dire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Nous notons votre prise de position pour la variante des Playes.

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

Je suis Michel Lieutaud pour Stop LGV Sanary. Bonsoir à tous. Je voudrais d'abord faire deux remarques sur votre présentation. Je regrette d'une part que vous citiez toujours la gare d'Ollioules alors qu'en réalité, le nom de la gare est « Ollioules-Sanary ». Cela peut paraître un détail, mais je pense que c'est très important au niveau de la réflexion sur le fonctionnement de cette gare, en particulier dans le cas où nous envisageons de faire une gare aux Playes.

La deuxième chose, c'est que je regrette que vous n'ayez pas fait figurer l'emprise de l'échangeur sur votre présentation au niveau de la gare d'Ollioules-Sanary, ce qui aurait permis de comparer les emprises des deux équipements : l'un pour les automobiles et l'autre pour le ferroviaire. Je pense que si nous avions pu le visualiser, cela aurait été quelque chose de très marquant.

Je voudrais ensuite revenir sur le « pourquoi » de cet équipement et de la création de cette navette toulonnaise. Je voudrais reprendre le terme qui a été utilisé par un précédent préfet de région qui parlait de la thrombose à l'entrée et à la sortie de Toulon. En définitive, nous avons cette thrombose à laquelle il faut apporter une solution et nous avons également une thrombose sur la route au droit de la gare d'Ollioules-Sanary entre le pont sur l'autoroute quasiment jusqu'à l'échangeur de La Seyne-sur-Mer. C'est cela qu'il faut résoudre.

Vous proposez deux solutions, dont la gare de La Seyne-sur-Mer, mais la gare de La Seyne-sur-Mer ne va pas résoudre ces problèmes. C'est une évidence. Ces thromboses existeront toujours.

Deuxièmement, à la suite de la concertation, vous proposez une gare aux Playes, en remplacement de la gare d'Ollioules-Sanary, si j'ai bien compris. C'est bien cela. N'est-ce pas, Monsieur Illes ? Alors, je me demande comment les habitants de Sanary qui utilisent d'ores et déjà cette gare d'Ollioules-Sanary vont faire pour aller jusqu'aux Playes. À ma connaissance, il n'y a en effet pas de route directe.

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

Il y a en effet un accès à faire. Il est vrai que l'accès n'existe pas.

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

L'accès n'existe pas ! Cela veut donc dire qu'il faut le créer !

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

L'idée vient de cette salle il y a deux mois.

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

En même temps, plus nous déplaçons la gare vers Les Playes, plus nous augmentons le bassin de population qui va aller soit vers Bandol, soit vers cette gare. C'est pour cela que notre association, dans l'hypothèse où vous nous dites – et nous voulons bien vous croire – qu'aménager les gares de Bandol, Saint-Cyr ou plus loin, dans le cadre de ce nouveau projet, est impossible, pense que la meilleure solution est la gare d'Ollioules-Sanary pour organiser le terminus de cette navette toulonnaise entre Ollioules-Sanary et Carnoules.

Merci.

Applaudissements.

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

Il n'y avait pas vraiment de question particulière, je crois, Monsieur Lieutaud. C'était une prise de position sur les variantes. Si vous m'aviez dit : « *Comment faites-vous l'accès pour Les Playes ?* », je rappelle que c'est le Monsieur de FNE, qui n'en a d'ailleurs plus parlé, qui nous l'avait suggéré lors de la dernière réunion, mais l'étude n'est pas complète concernant tout ce qui est accessibilité. Nous avons dit qu'il fallait un accès du côté de La Seyne-sur-Mer. Celle-là existe déjà. Effectivement, l'intérêt serait d'avoir une accessibilité routière côté ouest, et là, il n'y a pas d'accès. Il faudrait recréer un accès routier de ce côté qui n'existe pas. Si nous allions vers cette variante, il y aurait un travail à faire avec la Métropole et les mairies concernées pour équilibrer les accès, à la fois côté Sanary-Ollioules, et côté La Seyne-sur-Mer. Cela me paraît lié à une implantation aux Playes. Je suis d'accord avec vous là-dessus.

Nouvelle intervention hors micro de Monsieur Michel LIEUTAUD, Président de l'association « Stop LGV Sanary »

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

Une partie des gens sortiraient de l'autoroute, mais ils prendraient effectivement ces routes départementales. Certains pourraient aussi sortir à La Seyne-sur-Mer. Il est un peu tôt pour dire comment cela se répartirait, mais ce problème doit effectivement être étudié.

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

Surtout si nous voulons développer les transports doux – et pourquoi pas les piétons, c'est une évidence – comme les vélos. Plus nous reculons cette gare vers Toulon, moins elle va servir.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Allez-y, Monsieur.

De la salle

Pour l'instant, il y a des questions qui sont très compliquées, et je vais vous poser une question très simple. Je rejoins le premier monsieur qui en a parlé. Vous avez l'aéroport de Toulon et, comme par hasard, cet aéroport n'est même pas relié à la gare de Toulon. Vous avez la voie ferrée qui part de La Pauline à Hyères. Au-delà de Hyères, vous avez le remblai de la SNCF, vous avez la petite caténaire qui est au-dessus. Ensuite, vous avez l'aéroport et, comme par hasard, c'est fini, il n'y a plus de liaison. Pourquoi n'y a-t-il pas la liaison entre l'aéroport de Toulon, Toulon, et même au-delà ?

Il s'agirait donc d'une navette qui ferait l'aéroport de Toulon, Toulon, Bandol, etc. Pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas prolongé cette voie ferrée au-delà de la gare de Hyères ? Le remblai existe et la caténaire est au-dessus !

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

Nous sommes en TER.

Effectivement, ce n'est pas le projet. Je rappelle que la ligne La Pauline-Hyères a été rénovée en 2014 ou en 2015 – je n'ai plus la date précise en tête. Nous avons une ligne qui était « inapte sécurité » en termes de réglementation, c'est-à-dire qu'elle était dangereuse. Sur l'exploitation, nous étions obligés de le mettre à niveau. Nous avons réaugmenté la vitesse à 90 kilomètres par heure dans certains points, et nous avons doublé la possibilité TER, mais cela reste une voie unique sans point d'évitement au milieu. Il n'y a pas de point d'évitement à La Crau. Il y a une halte, mais ce n'est pas un point d'évitement.

Si vous voulez, comme je l'ai dit tout à l'heure, la desserte toutes les 30 minutes sur Marseille-Vintimille est un véritable canal qu'il faut respecter. Rien n'est impossible, ce sont des investissements qui ne se contentent probablement pas de faire des infrastructures de Hyères à

l'aéroport. Il faudrait certainement faire des infrastructures sur la vie unique entre La Pauline et Hyères avec d'autres impacts riverains, etc. Tout est possible, mais ce n'est clairement pas le choix qui a été fait.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ? Nous vous passons un micro, regardez.

Michel FRANÇOIS, usager

Bonjour. Je m'appelle Michel François, et je suis usager seynois. Pour le blocage que nous avons sur la direction de Bandol, voire au-delà, la solution ne serait-elle pas la nouvelle ligne Toulon-Aubagne qui a été repoussée à 2030, 2040 ou peut-être 2050 ?

Un autre intervenant proteste.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît, Monsieur. Vous attendez ! Si vous avez quelque chose à dire, vous le direz. Finissez, Monsieur.

Michel FRANÇOIS, usager

J'avais fini.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'accord.

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

Le projet est clairement orienté par le Gouvernement vers les transports de proximité et la désaturation des nœuds ferroviaires annoncés par la ministre, Madame Borne, mais également par les financeurs de la Région, du Département du Var, la Métropole. En outre, le Conseil d'orientation des infrastructures repousse la ligne nouvelle hors du périmètre de l'enquête publique. Si nous avons un doublé de ligne, la logique est différente. Nous pouvons évidemment augmenter le trafic sur la ligne classique. Vous avez raison, c'est une des solutions, mais elle n'est évidemment pas à portée de financement, et ce n'est pas la solution qui a été choisie par le Gouvernement parce que la ministre nous demande de concerter sur ces aménagements. Il s'agit donc – comme je vous l'ai

dit – de faire un compromis entre les trains rapides et les trains lents, et de trouver les meilleurs aménagements optimisés sur la ligne classique.

S'il y avait une ligne nouvelle, évidemment, la donne changerait. Mais la ligne nouvelle n'est pas abandonnée. Elle est juste en dehors du périmètre des études d'aujourd'hui et de celui de l'enquête publique. Elle n'est pas abandonnée, mais il faut que nous nous résolvions à vivre sans, et que nous améliorions le mieux possible la ligne existante sans ligne nouvelle, dans les années qui viennent.

Michel FRANÇOIS, usager

D'accord, mais nous voyons bien là que nous sommes sur un casse-tête. La Seyne-sur-Mer, c'est comme si le RER parisien s'arrêtait à Saint-Denis. Ollioules, cela ne va pas non plus. Nous l'avons vu avec le Maire. Il n'y a pas de solution. Peut-être la solution consisterait-elle à repenser l'enveloppe du projet ?

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

C'est une solution. J'en ai pris note.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il y a des demandes là-bas. Je vous laisse essayer le micro que nous allons vous donner, et si cela ne fonctionne pas, il faudra que vous vous rapprochiez du front de salle.

Dominique OLIVIER, Conseiller municipal

Bonjour. Je m'appelle Dominique Olivier, et je suis conseiller municipal de l'opposition à Saint-Cyr-sur-Mer. Je note que vous avez écarté Saint-Cyr-sur-Mer d'un trait de plume. Je reprends ce qui a été proposé par de nombreux intervenants : je pense que nous n'allons pas assez à l'ouest. J'ai plusieurs remarques à faire.

Premièrement, je note qu'à l'est, nous allons jusqu'à Carnoules qui est à 35 kilomètres de Toulon alors que Saint-Cyr est à 23 kilomètres de Toulon.

Je note aussi que l'un des arguments – je ne sais pas si c'est le seul – pour écarter Saint-Cyr ou Bandol est de dire que cela retarderait les TGV de 6 minutes. Je pense que cela n'est pas donner priorité aux transports du quotidien, comme l'a dit la ministre elle-même, et vous venez d'ailleurs

de dire que la ministre elle-même avait demandé à ce que vous « mettiez le paquet » sur les transports de proximité.

Ceci étant dit, je voudrais plaider pour un site que vous n'avez pas étudié, qui est un site que certains connaissent bien. C'est un site qui est à l'ouest de la gare actuelle de Toulon. Il y a actuellement une plateforme avec 4 voies, dont 2 inutilisées. Elle est à la sortie de l'autoroute. Il y a une parcelle d'un hectare qui est une friche. Il n'y a aucune industrie ou entreprise à déplacer. Je dirais que ce projet a tous les avantages pour lui. Il en a même un dernier : vous avez évoqué les problèmes d'accessibilité, pour ceux qui connaissent la gare de Saint-Cyr, elle dans un virage avec des voies en devers, et de nombreuses personnes sont obligées de faire une grande gymnastique pour pouvoir monter à bord du train.

Je plaide donc fortement pour que vous la SNCF étudie sérieusement la solution de la nouvelle gare à Saint-Cyr-sur-Mer sur une plateforme qui existe et qui a tous les avantages pour elle, y compris le coût, d'ailleurs. Le coût serait vraiment très inférieur à tout ce que j'ai entendu.

Applaudissements.

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

Concernant le fait de faire la gare plus loin que Bandol, je pense avoir déjà répondu, mais je prends note de votre proposition.

Peut-être pourrions-nous remettre la diapositive sur la justification de l'infaisabilité technique de la gare de Bandol.

J'avais mis un *nota*, mais le premier sujet est que nous devons supprimer deux arrêts. Il faudra donc voir quelle gare nous supprimons. Supprimons-nous La Garde ? Supprimons-nous Ollioules ? Supprimons-nous La Seyne-sur-Mer ? Supprimons-nous La Pauline ? Il y a deux gares à supprimer en arrêt. Cela risque de poser problème, et c'est la première contrainte si nous mettons une origine terminus à Bandol.

Le deuxième, c'est que le système est décadencé – je le répète –, c'est-à-dire que nous n'avons pas un train tous les quarts d'heure, mais un train 13-17/13-17 ou 13-17/30 soit 3 trains par heure nonobstant une ligne nouvelle, des investissements, etc. Je parle en aménageant la ligne classique.

Le point complémentaire, c'est qu'en plus, il faut ralentir les TGV. Il est vrai que cela fait un peu beaucoup pour garantir la faisabilité.

Je le redis, et le monsieur l'a dit, l'élément clé du système est que nous devons faire coexister sur la ligne des trains et des services différents. C'est cela qui crée la difficulté. Si Saint-Cyr et Bandol marchaient, je n'aurais aucun intérêt à ne pas vous le vendre. Nous n'avons pas « d'intérêt » à droite ou à gauche. Nous vous indiquons juste la faisabilité technique.

Pourquoi l'avons-nous mis à Carnoules ? Parce qu'à Carnoules, vous avez beaucoup moins de trains, vous n'avez pas les trains qui vont vers Hyères, vous n'avez pas les trains semi-directs qui s'arrêtent à Toulon, vous avez beaucoup moins de trains sur la ligne. C'est pour cela que nous pouvons aller beaucoup plus loin parce que nous n'avons pas ces canaux d'insertion qu'il y a de l'autre côté.

Il est vrai que ce sont des raisons techniques un peu complexes, mais je ne peux pas vous vendre quelque chose qui ne fonctionne pas. Ce serait très grave. C'est de l'argent public. Effectivement, si nous faisons d'autres aménagements, la donne change, vous avez raison. C'est exact, mais le cadrage qui est donné ne le permet pas. Je pense que la question n'est pas « quelles infrastructures ? », mais « quels services voulons-nous ? » Le service, c'est un train tous les quarts d'heure, cadencé et, là-dessus, d'après ce que je comprends, personne ne m'a dit que ce n'était pas cela qu'il fallait faire. Vous n'êtes pas forcément d'accord sur la manière dont nous entourons les gares, la manière dont nous accompagnons cela. J'ai entendu que vous vouliez que nous allions plus loin à l'ouest, mais il faut partir du service et non pas du montant des euros. Je ne pense pas. Après, si les euros peuvent permettre une amélioration, pourquoi pas ? Mais nous avons vu les limites des euros. Quand nous faisons des lignes nouvelles, il y a quand même pas mal de gens qui sont contre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur au premier rang ?

Philippe RABILLER, habitant de Sanary

Merci. Je m'appelle Philippe Rabiller, et je suis le gérant d'une petite entreprise à Sanary juste sur la zone d'implantation de la gare d'Ollioules actuelle. Ma question est peut-être plus terre-à-terre – je suis désolé – mais j'aimerais savoir la chose suivante : globalement, mon entreprise ou celle de ma voisine ici présente vont être impactées par la nouvelle gare d'Ollioules. Quelle est donc la politique de la SNCF en matière de relogement ? Dois-je m'attendre à devoir payer quelque chose et dans quel pourcentage ?

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

C'est un peu comme lorsque nous achetons une habitation à une personne. Nous ne sommes pas là pour faire perdre de l'argent aux gens. Nous indemnisons tous les frais qui peuvent être engagés. Sur une habitation, par exemple, il y a évidemment le prix d'achat de la maison, mais nous payons aussi le déménagement, les frais de notaire, les frais d'agence, etc. Sur une entreprise, si jamais elle doit déménager, nous payons le déménagement et tout ce qui va avec. Nous payons aussi les pertes d'exploitation si jamais il y en a.

Voilà. Le principe général est que nous évaluons ce que coûte l'ensemble de l'opération de relocalisation de l'entreprise (déménagement, construction de bâtiment, etc.), et nous indemnisons.

Philippe RABILLER, habitant de Sanary

D'accord. Et concernant les terrains et l'implantation elle-même ? Est-ce à moi de chercher ce qui me convient le mieux ou puis-je m'adresser à un élu pour dire que tel endroit me plairait bien et correspondrait bien à ma zone d'activité ?

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

Non, c'est un travail qui peut être fait collectivement aussi avec le territoire et avec les élus s'ils ont des surfaces disponibles. Après, il y a d'autres enjeux qui sont aussi les gens qui travaillent dans votre entreprise. Il est sûr qu'il y a un enjeu domicile-travail. Il y a aussi un enjeu d'accessibilité. Est-ce que votre emplacement actuel est facilement accessible par les transports en commun, par la voie ferrée ou par l'autoroute ? Ce sont des éléments que nous regardons pour essayer de déterminer ensuite le meilleur emplacement qui pourrait vous convenir.

Philippe RABILLER, habitant de Sanary

D'accord. Je vous remercie.

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

Pour compléter, nous avons le même cas à Marseille avec des zones d'activité pour les sorties de tunnel où nous impactons aussi des zones. Nous comptons également, avec l'apport de la CCI, faire un travail de proximité avec les entreprises avant l'enquête publique en 2020, mais une fois que le choix aura été fait. Nous ne faisons pas l'étude avant, mais si le choix d'Ollioules était fait, et que nous voyions que c'est un peu compliqué, nous reviendrions vers vous avec les CCI pour

voir quelles sont les solutions en sachant qu'il y a tout le travail classique après la DUP. La première solution reste de trouver une solution à l'amiable la plus complète possible, bien entendu.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Madame ?

Une habitante de La Seyne-sur-Mer, membre du Conseil citoyen centre

Bonjour. J'habite La Seyne-sur-Mer, et je fais partie du Conseil citoyen centre. Je voudrais vous rappeler de bien penser à l'accessibilité des PMR, pas uniquement au niveau du train et des voies, mais aussi au niveau de l'extérieur. Par exemple, je ne peux pas aller à la gare de La Seyne-sur-Mer parce qu'il y a toujours des véhicules devant l'entrée quand la gare est fermée.

Je voudrais savoir si vous avez pensé aux bus avec les arrêts des trains parce que nous sommes parfois obligés d'attendre un certain temps dehors, sous la pluie.

En fait, il s'agirait de penser à l'accessibilité de A à Z.

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

Je vous confirme que les gares nouvelles que nous faisons sont totalement accessibles PMR (ascenseurs, rampes), mais ce que vous dites – et cela fait partie du travail que nous avons à faire aussi une fois que le site sera choisi, mais pas seuls puisque pour les bus ce sera avec la Métropole et avec les communes –, c'est qu'il faut en plus que nous voyions comment traiter ce sujet d'accessibilité en continuité et pas uniquement chacun de son côté. Cela fait partie des éléments qui complètent le projet. J'ai entendu qu'il était insuffisant sur certains points, et c'est vrai qu'il l'est aujourd'hui, mais c'est quand la variante sera choisie que nous compléterons tous ces éléments.

L'accessibilité continue sera un des éléments – j'en suis sûr – qu'il faudra travailler de manière collective. Nous ne pouvons pas le faire seuls. La SNCF n'est pas le seul garant de cela – vous l'avez dit vous-même –, mais nous avons bien pris note de cette demande essentielle évidemment, surtout si nous avons cette fréquence qui permet aux personnes handicapées de prendre plus le train. C'est essentiel.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ou interventions ?

Marc VUILLEMOT, Maire de La Seyne-sur-Mer

Bien entendu, il y a confrontation entre le devoir que vous avez à rendre aujourd'hui, et des expressions d'un certain nombre de nos concitoyens de l'ouest Var qui sont « hors sujet » par rapport au devoir que vous devez rendre parce qu'ils se situent dans une lecture plus globale de l'enjeu des mobilités et du développement durable. Évidemment, j'imagine que vous allez noter tout ce qui a été dit. Il me semble que je peux m'autoriser à vous demander à ce que ce qui a été exprimé par un certain nombre de personnes qui représentent à peu près l'ensemble des communes du territoire occidental de Toulon, puisse être mis en exergue.

Au-delà de cela, nous tremblons tous. Nous avons le rapport du GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat) qui est sorti tout à fait récemment. Bien sûr, aujourd'hui, l'Etat français indique que c'est dans ce cadre-là qu'il faut faire avancer ce projet, et ce sera utile, mais ce sera aussi évidemment notoirement insuffisant dans ce qui est exprimé.

Je voudrais ajouter encore une chose qui peut prendre la forme d'une question que je me pose en tout cas : nous n'avons pas abordé la question du fret. Or aujourd'hui, nous avons de très nombreux camions qui circulent sur l'autoroute A8 pour ne parler que de notre partie de l'arc méditerranéen. Je me demande – et je le demande ouvertement et publiquement – si nous tergiverserons beaucoup lorsqu'il s'agira de doubler l'autoroute A8 pour permettre à l'activité économique qui se situe à l'échelle européenne, méditerranéenne, etc. de fonctionner.

J'observe, pour ce qui nous concerne, que la Chambre de commerce et d'industrie du Var prend sa part dans l'évolution des transports de marchandises avec ici, à La Seyne-sur-Mer, le terminal de Roro qui ne fonctionne plus depuis la semaine dernière parce que nous sommes dans un système de mondialisation économique et de capitalisme qui fait que, du jour au lendemain, un groupe rachète une entreprise, et décide d'arrêter cette activité-là. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas d'autres demain, et je sais que la Chambre de commerce et d'industrie du Var tente évidemment de promouvoir ces espaces pour que d'autres prennent le relais et que nous évitions d'avoir des milliers et des milliers de camions qui circulent sur les infrastructures autoroutières de notre région.

De surcroît, la Chambre de commerce investit beaucoup de telle sorte que le terminal Ro-ro (*Roll off, Roll On* désignant les navires rouliers) de Brégaillon soit raccordé à la voie ferrée. Il existe historiquement à La Seyne-sur-Mer, cette voie qui permettait de transporter les matériaux nécessaires à la construction des bateaux sur le site des chantiers navals. Cette voie a été

abandonnée. En ce moment, elle est en train d'être remise en état par la Chambre de commerce et d'industrie, et il faudra bien qu'elle serve ensuite. C'est l'intérêt écologique, me semble-t-il, que les containers qui auraient été emmenés par wagon puissent être embarqués sur des bateaux pour ne pas circuler sur le réseau routier.

Il faut donc considérer que nous avons là une activité en voie de développement, même si nous n'en avons pas envie, même si nous délaissions les enjeux strictement économiques. C'est une réalité si nous voulons éviter de nous prendre quelques degrés Celsius « de rabe » d'ici à 2100, au-delà de ce qui est acceptable, et à hauteur de ce qui va « foutre en l'air » l'ensemble des équilibres.

Il est donc nécessaire que la nation, avec un accompagnement européen – parce que nous avons tout de même un schéma européen – qui, pour certains pays, parce que les pays le réclament, amène à ce que des moyens financiers considérables soient avancés. J'ai l'impression aujourd'hui qu'au-delà de traiter la question de la gare Saint-Charles pour éviter le cul-de-sac qui fait perdre 11 ou 12 minutes au lieu de 3, etc., et au-delà du problème de Cannes-Nice, nous n'intégrons pas cette donnée-là.

Si nous voulons aborder la question de façon globale, le devoir que nous avons à faire ce soir sera bien entendu toujours mieux. À mon avis, il ne faut surtout pas dire que nous ne voulons pas cela parce que nous n'avons pas 3 voies, etc. Bien entendu qu'il faut prendre, mais je pense que ce qui a été exprimé par un certain nombre de personnes est : « *OK, mais dans le même temps, nous travaillons le reste* », et le reste va passer aussi. Je ne sais pas quel est le devenir de la fameuse ligne nouvelle avec le grand tunnel dont l'échéance n'est plus évoquée, mais si cette affaire-là ne devait pas être réactivée, il faudra bien, de toute façon, que nous réglions le problème. Les tunnels entre ici et Aubagne, il va bien falloir les agrandir ! Sinon, à quoi servirait-il d'engager de l'argent public national et européen pour soutenir la diversification des transports de fret si les trains ne peuvent pas passer dans le tunnel qui existe aujourd'hui, par exemple ?

Excusez-moi d'avoir été un peu long, mais je pense – et vous allez sans doute le confirmer – que ce que j'ai dit est hors sujet, mais je plaiderais tout de même volontiers pour que cela puisse être écrit un peu en gros, en encadré, et surligné en fluo !

Applaudissements.

Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

Attendez, il y a une question subsidiaire du deuxième maire. Vous allez certainement la trouver impertinente de ma part, mais n'existe-t-il pas d'autres études possibles permettant de démontrer que de Saint-Cyr jusqu'à Toulon, on puisse fonctionner correctement tout en réalisant la halte ferroviaire aux Playes de manière à avoir un chapelet de gares qui permette réellement de desservir ? En effet, nous faisons un travail pour 50 ans, comme quelqu'un l'a dit, mais là, nous faisons un travail « à la petite semaine » parce que nous savons très bien que cela ne va pas résoudre le problème, et qu'il faut faire ce chapelet de gares le plus loin possible. Est-ce que, en dehors de la SNCF, il ne serait pas possible de trouver un autre bureau d'études qui puisse éventuellement – excusez-moi – démontrer que votre étude n'est peut-être pas de la plus grande pertinence ?

Une intervention hors micro de Monsieur Jean-Pierre MALASPINA à l'attention de Monsieur BENEVENTI.

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

Ce n'est pas la SNCF qui fait les études puisque nous les sous-traitons toutes. Il n'y a pas 50 cabinets ferroviaires. Il y a Systra et Rail-concept – pour ne pas les citer – qui font ces études. Systra a pignon sur rue, et ce sont eux qui font les études d'exploitation et qui ont dit cela. Ce n'est pas nous qui faisons directement les études en amont. Nous faisons des études dans les phases plus tardives. Nous n'utilisons que des cabinets privés pour le faire. Après, rien n'empêche les uns et les autres de prendre un cabinet privé et de regarder.

En phase amont, il n'y a pas de maîtrise d'ouvrage associée aux études.

N'importe qui peut faire ce type d'études, mais je pense que nous avons encore besoin de mieux expliquer cela. Il y a d'autres échéances. Le 15 octobre prochain, il y aura la réunion de clôture du Var. Comme je l'ai expliqué, et que j'ai un peu de mal, je pense que je donnerai plus la parole à Alexis Rotsetis qui le réexpliquera peut-être le 15. Après, s'agissant des études complémentaires, si certains souhaitent les engager, rien n'est interdit, bien entendu, mais quel intérêt la SNCF aurait-elle à refuser absolument de développer l'ouest du Var ? Je ne vois pas vraiment.

Mais votre intervention pour le fret sera bien notée, Monsieur Vuillemot.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres interventions ? Allez-y.

Florence CYRULNIK, Conseillère municipale

Oui, je suis Florence Cyrulnik et je suis conseillère municipale à La Seyne-sur-Mer. Je suis très contente que Monsieur le Maire de La Seyne-sur-Mer ait pris la parole parce que j'avais l'impression qu'il n'y avait pas de Seynois dans cette salle. J'ai eu beaucoup de mal à me retrouver dans les premières présentations. Pardonnez-moi, Monsieur, mais je dois vous le dire. En suivant ces plans et vos explications, je ne voyais pas très bien où nous étions exactement. De toute façon La Seyne-sur-Mer est la deuxième ville du Var. C'est tout de même l'endroit où il y a la plus grande population. Il faut donc que cette gare desserve très bien La Seyne-sur-Mer, mais – quelqu'un l'a dit, et je suis tout à fait d'accord – nous ne prenons pas la voiture pour prendre le train. Nous ne prenons pas le vélo non plus si nous avons besoin de mettre une valise dessus. Nous devons pouvoir prendre le TGV facilement, et nous devons pouvoir aller à l'aéroport de Toulon-Hyères.

Il faut donc réfléchir à cette intermodalité avec des moyens fiables et des moyens logiques. Cela peut se faire à pied, mais La Seyne-sur-Mer est une ville extrêmement étendue, et il est actuellement plus difficile d'aller à la gare de La Seyne-sur-Mer que d'aller à la gare de Toulon.

Applaudissements.

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

Nous avons bien pris note de votre demande.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Monsieur Georges BEAUJEU, membre de l'Association de Défense des Sanaryens

Je partage le point de vue de Monsieur Vuillemot, le Maire de La Seyne-sur-Mer. Je ne sais pas si vous êtes au courant du fait qu'au péage de Bandol, il passe 1 200 semi-remorques par jour. Il va falloir que nous nous posions la question du ferroutage. Tôt ou tard, nous serons obligés d'y passer compte tenu du fait que nos autoroutes sont engorgées, et je ne compte pas les accidents liés au trafic des semi-remorques. En revanche, il a parlé de La Seyne-sur-Mer, et il est vrai que La Seyne-sur-Mer se positionne pour faire du ferroutage/mi-routage. Il faudra donc que la SNCF se penche

sur le problème de manière à pouvoir donner un accès parce qu'il a dit que la ligne était remise en question. Je crois qu'il faut que nous nous penchions sur le ferroutage.

Le ferroutage va vous amener à augmenter le trafic. Nous sommes d'accord. Nous allons être devant le problème d'une troisième voie, ou alors il y avait la solution qui avait été trouvée en 2011. Avec une association de cheminots et l'ADS, nous avons proposé la ligne LGV par le haut-Var de manière à décongestionner la ligne du bas pour pouvoir faire passer les TER. Cette solution était là. La deuxième solution était de remettre en fonctionnement la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules. Pourquoi ? Parce que cette ligne est une ligne stratégique militaire. Vous savez que les chars Leclerc sont hors gabarit et ne peuvent pas circuler entre Marseille et Toulon. Maintenant, cette ligne est désaffectée et les chars Leclerc ne passent plus. Par contre, nous pourrions éventuellement la remettre en activité. Je vous donne rendez-vous dans 15 ans, et vous serez obligés de faire une ligne par le haut. Sans compter qu'aujourd'hui, il passe 37 TGV par jour à Toulon et que vous comptez en faire passer une soixantaine. Combien comptez-vous en faire passer ? Dites-le-moi.

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

Sur les trains que nous prévoyons de faire passer, vous avez ici l'évolution des TER, en orange, vous avez celle des TGV. Vous voyez donc que le TGV est stable. Ce sont bien les TER qui remontent.

Monsieur Georges BEAUJEU, membre de l'Association de Défense des Sanaryens

Dans le cas où vous faites passer la ligne LGV par le haut avec vos TGV, vous libérez des sillons qui peuvent être bénéfiques pour une augmentation de TER. C'est tout ce que j'ai à dire.

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

Oui. Juste un point : nos infrastructures ne sont jamais calculées avec les éléments d'insertion de sillons fret, tout simplement parce que le fret ne passe pas aux heures de pointe, en général. En général, quand les infrastructures sont possibles pour les TER et les TGV qui passent aux heures de pointe, elles le sont aussi pour le fret nonobstant les pentes, les profils en long et les ouvrages d'art qu'il faut redimensionner, mais le dimensionnement de l'infrastructure ne se fait pas sur le fret parce qu'il ne passe pas aux heures de pointe. Cela ne veut pas dire qu'il ne passe pas, mais il ne passe pas en même temps que les autres.

Monsieur Georges BEAUJEU, membre de l'Association de Défense des Sanaryens

Vous savez aussi bien que moi que le fret en tonnage est plus élevé qu'un TGV. Nous sommes d'accord ! Nous allons donc être confrontés aux plateformes de roulement que, tôt ou tard, nous serons obligés de refaire.

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

De toute façon, nous les refaisons périodiquement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres questions ou interventions ? Oui, Monsieur ?

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

Je reprends la parole. Le Var, et tout particulièrement l'aire toulonnaise, a une croissance de 0,5 % par an. Comme il y a 560 000 habitants, dans 20 ans, il y en aura entre 50 et 60 000 de plus. Cela nous fait environ 10 % de personnes de plus à déplacer et à transporter. Si elles restent sur la route, ce sera encore plus infernal que maintenant. Il faut donc mettre les moyens pour développer tous les transports en commun et aller dans le sens du développement durable.

Problèmes de micro.

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

Là, je le répète, il n'y a pas tous les moyens pour que, dans 20 ans, nous puissions avoir 60 000 personnes en déplacement sans avoir d'encombrement. En effet, non seulement il faut déplacer ces 60 000 personnes de plus dans 20 ans, mais il faut aussi diminuer la part actuelle. Il y a donc un effort considérable à fournir. Il faut diminuer d'au moins 10 ou 20 % ce qu'il y a actuellement. Il faudra que 20 % des gens qui circuleront, par rapport à maintenant, ne prennent plus la voiture, et si nous n'avons pas une offre correcte, suffisante, régulière, robuste et confortable de transport en commun, nous n'y arriverons pas, et là, pour l'instant, ce projet est insuffisant pour atteindre cet objectif.

Notre association « Toulon Var Déplacement » qui s'occupe de tous les déplacements doux et des transports en commun demande donc que la copie soit revue, et que nous permettions une meilleure desserte de toutes les communes ainsi qu'une cadence et une robustesse qui ne semblent pas être dans ce projet. Nous demandons donc une contre-expertise, comme une personne l'a

demandée, pour que nous trouvions la vraie solution, car cette solution actuelle n'est pas suffisante. Quand nous voyons les moyens qui sont mis à Nice et à Marseille, c'est ridicule pour nous, et nous n'arriverons pas aux objectifs qu'il faut atteindre.

Applaudissements.

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

Je rappelle juste, pour que nous soyons bien d'accord, que notre projet pour 180 millions d'euros double le nombre de trafics TER à la journée avec un train tous les quarts d'heure cadencé, et en toute robustesse grâce à l'ERTMS et grâce aux investissements que nous faisons. Factuellement, c'est donc un doublement en améliorant la régularité. C'est cela, le projet. Après, vous pouvez avoir d'autres avis, mais c'est factuellement ce que nous faisons.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, allez-y.

Une intervenante de la salle

Bonsoir. Je suis une citoyenne lambda, et j'ai l'impression que vous nous écoutez, mais que vous ne nous entendez pas. Nous sommes déjà assez nombreux sur le coin à vouloir, par exemple, « bosser » à Toulon, aller faire nos courses à Toulon, etc., et nous serons de plus en plus nombreux. Et nous allons habiter de plus en plus loin de la ville de Toulon. Vous, vous nous expliquez qu'il n'est pas possible d'aller jusqu'à Saint-Cyr, alors qu'il est possible d'aller jusqu'à Hyères. Je suppose que vous avez un cahier des charges, une commande, qui dit qu'il faut qu'il y ait un « cadencement » – je ne sais pas comment cela s'appelle – de 15 minutes entre chaque train, etc. Pourquoi 15 minutes ? Serait-il possible, à un moment donné – peut-être ce que je vais dire est-il idiot – d'avoir le temps que cela prendrait pour que nous puissions aller un petit peu plus loin puisque nous vous disons qu'il y a des possibilités sur Saint-Cyr ? Notre demande, à nous, est celle-là. Les citoyens demandent de pouvoir, sur toute l'aire toulonnaise qui s'étend de plus en plus, et qui va s'étendre encore plus dans les années à venir, prendre le RER – puisque cela doit s'appeler ainsi et que cela doit avoir cette fonction-là – depuis n'importe quelle ville environnante où nous allons tous plus ou moins aller habiter puisque nous n'avons plus rien sur Toulon ? Combien de temps cela demanderait-il de plus ? Là, vous restez fixés sur les 15 minutes. Peut-être cela peut-il s'expliquer par le fait que vous ayez une commande, mais pourquoi 15 plutôt que 17 ?

Applaudissements.

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

Quelle est votre proposition, du coup, si ce n'est pas 15 minutes ?

La même intervenante

Je n'en ai pas, je ne suis pas spécialiste.

Plusieurs interventions hors micro dans l'assistance.

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

D'accord. En fait, l'histoire des 15 minutes correspond à la lisibilité des horaires c'est-à-dire que nous considérons que si nous avons des horaires toutes les 15 minutes (9 heures 15, 9 heures 30, 9 heures 45, etc.), il y a plus de gens qui prennent le train, c'est-à-dire que les gens ne regardent plus les horaires, et qu'ils vont sur le quai. C'est la logique de RER. Dès que nous commençons à décadencer, c'est-à-dire de nous éloigner du rythme, nous perdons du trafic et des voyageurs.

Mais ce n'est pas la seule raison pour laquelle nous ne pouvons pas aller au-delà d'Ollioules. C'est qu'il faudrait supprimer deux arrêts. C'est-à-dire que ce serait l'inverse puisque 2 gares ne seraient plus desservies.

La même intervenante

Mais vos 2 arrêts supprimés, c'est uniquement pour rester dans vos temps, ou y a-t-il une autre raison valable ?

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

Pour les deux arrêts supprimés, il y a plusieurs sujets. Vous avez une voie unique entre La Pauline et Hyères. Il y a des attaches horaires nationales en plus, et il y a cette robustesse que nous devons garantir malgré l'ERTMS. Si nous ne supprimons pas ces deux arrêts, vous ne pourrez plus aller à Hyères. Les trains ne passeront plus parce que nous sommes en voie unique. Il y a effectivement des solutions : il faut doubler la ligne entre La Pauline et Hyères, par exemple, et là, nous nous donnons une marge de manœuvre, mais c'est un projet plus large.

La même intervenante

Je comprends que nous ne puissions pas aller de Toulon à Hyères dans ces conditions-là, mais par contre, vous oubliez complètement l'Ouest toulonnais, alors que la réunion de ce soir est pour cela. Il faut donc quand même que l'on nous entende, de ce côté-là. Nous, nous n'avons donc pas de possibilité. À partir de Toulon, c'est embêtant parce que nous ne pourrions pas aller à Hyères dans de bonnes conditions.

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

Non, ce n'est pas Toulon-Hyères, c'est Marseille-Hyères. Ce train-là passe aussi dans l'Ouest toulonnais. C'est Hyères-Marseille, et il dessert l'Ouest toulonnais. Ces trains-là sont bloqués par la voie unique.

La même intervenante

Nous sommes tout de même bien d'accord sur le fait qu'un RER doit desservir une métropole dans un même périmètre. Mettons que la métropole soit centrale, pourquoi n'allons-nous qu'à 8 ou 10 kilomètres de Toulon d'un côté, et pas de l'autre ? Comme je l'ai entendu tout à l'heure, cela veut dire que nous sommes des oubliés. Pourquoi ne pourriez-vous pas essayer de nous chiffrer en temps ou au moins nous montrer en quoi ce n'est absolument pas possible ?

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

Je propose qu'Alexis Rotsetis essaie de revenir là-dessus pour bien vous l'expliquer parce que je crois que nous avons effectivement un petit problème de compréhension.

Alexis ROTSETIS, Responsable Capacité/Exploitation pour la mission LNPCA (SNCF Réseau)

Je vais juste vous préciser un peu les composantes du projet aujourd'hui sur le RER toulonnais. Il y a en fait trois composantes principales du RER toulonnais. Il y a les missions Marseille-Hyères qui sont cadencées à la demi-heure, et qui sont donc omnibus depuis Aubagne jusqu'à Hyères. En complément, nous ajoutons des navettes dites « toulonnaises », du RER toulonnais au départ d'Ollioules, des Playes ou de La Seyne-sur-Mer – ce sera à déterminer – qui permettent d'arriver à une fréquence de 4 TER par heure avec un espacement au quart d'heure.

La difficulté que nous avons aujourd'hui pour élaborer le plan de transport, c'est que le départ d'Ollioules pour aller aux Arcs consomme une capacité énorme en termes de temps de parcours.

C'est-à-dire que nous n'arrivons pas à l'insérer entre deux sillons rapides qui sont cadencés à la demi-heure.

Plus nous augmentons le périmètre à l'ouest, et moins nous avons la capacité d'insérer ce TER sur la ligne littorale. Après, tout se tient, c'est-à-dire que si vous augmentez le périmètre à l'ouest, vous devez le réduire à l'est. Quelque part, comme le disait Jean-Marc Illes, mécaniquement, il faut supprimer des arrêts pour pouvoir arriver jusqu'aux Arcs.

Si vous voulez, je ferai un cours d'exploitation ferroviaire, mais cela prend un certain temps, et il faut un certain nombre de prérogatives.

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

Nous approfondirons à la réunion de clôture, et nous mènerons ce sujet avec d'autres trafics pour essayer d'être plus pédagogiques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame ? Pardon, il y a un monsieur qui a le micro, et nous vous le passons ensuite.

Emmanuel LE LOSTEC, résident de Toulon

Bonjour. Je suis Emmanuel Le Lostec et je suis résident toulonnais. J'habite près de la gare de Toulon, et vos interventions m'interpellent un peu parce que j'ai assisté à votre présentation à La Pauline. Vous nous avez expliqué que, pour La Pauline, il y aurait un parking de 200 places, et nous vous avons fait remarquer que c'était insuffisant pour pouvoir accueillir le trafic venant de Hyères pour que les gens puissent prendre ce RER à La Pauline pour se rendre sur Toulon ou sur d'autres parties du Var. J'ai le sentiment qu'ici, sur la partie ouest, nous avons également le même sujet qui est que vous ne nous entendez pas, que la partie qui prime est avant tout de ne surtout pas ralentir le TGV. En effet, si j'ai bien compris, en ajoutant des arrêts à Saint-Cyr, à Bandol, ou autres, nous serions contraints d'augmenter le temps de roulage des TGV de 6 minutes (je crois que c'est le temps qui a été indiqué). Je voudrais donc savoir si la priorité de cette réunion est le TGV au national, ou si c'est le RER.

J'ai ensuite deux petites remarques par rapport à la question sur les PMR. J'habite donc près de la gare de Toulon, et cela fait à peu près 8 ans qu'il n'y a pas de possibilité pour les PMR de passer de la partie sud de Toulon sur la partie nord. Il y a une passerelle qui a été remise en service pendant 2 ans peut-être, mais qui est à nouveau fermée. Quand nous passons sous le tunnel sous la gare

de Toulon, nous arrivons contre un mur. Il est bien de faire des promesses, mais quelque part, il faudrait peut-être également les tenir.

Voilà. C'est tout ce que je voulais dire. Merci.

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

Pour la réunion de clôture, nous allons refaire une explication à ce sujet. Je le répète, ce n'est pas uniquement les 6 minutes, c'est aussi la suppression de 2 arrêts, et le décadencement. Il n'y a pas que cette seule contrainte pour aller plus à l'ouest.

Sur l'intermodalité, je vous rejoins. Le projet est insuffisant, et nous avons un travail à faire derrière sur l'intermodalité. Il est vrai à La Pauline, mais il est vrai pour toutes les gares. Nous ne pouvons pas avoir uniquement des parkings aspirateurs à voitures. Il faut des transports en commun, mais nous ne pouvons pas le faire seuls. Il faut le faire avec les autres collectivités locales, et nous ne le ferons que lorsque la variante sera choisie. Mais là-dessus, je le répète, nous ne pouvons pas faire un projet s'il n'y a pas de transports en commun et s'il n'y a pas de liaison entre les gens qui arrivent à la gare et les gens qui prennent le train.

Tous les chiffres que nous mettons ne fonctionnent pas si nous ne mettons pas cela. Ce travail reste donc à faire, vous avez raison, et nous le ferons en 2020 quand le site sera choisi par la ministre.

S'agissant des PMR, je vous confirme que toutes les installations créées seront PMR et qu'en parallèle, un projet qui s'appelle ADAPT est l'équipement PMR des gares où nous sommes en retard – il n'y a pas que la SNCF qui est en retard – parce que ce sont des investissements considérables dans toute la France, mais il faut absolument que nous le fassions. C'est fondamental, et les projets neufs sont forcément tous équipés PMR. À l'occasion, les projets neufs permettent d'accélérer le plan PMR puisque ce sont évidemment les financements autres que les financements spécifiques de la SNCF. C'est le cas de ce projet. Les projets servent aussi pour se mettre à niveau pour les personnes à mobilité réduite, ce qui est bien le minimum.

Marc VUILLEMOT, Maire de La Seyne-sur-Mer

Au passage, sur cette question-là, il me semble que cela ne « mangerait pas de pain » que quelqu'un dise – je vais donc le dire pour que cela apparaisse aussi quelque part dans un écrit à caractère officiel – que l'État, qui impulse ce projet sur lequel il nous demande notre avis, s'intéresse dans des délais raisonnables au fait de redésigner une autorité qui permettra à la déclaration

d'utilité publique nécessaire à la réalisation d'un transport en commun en site propre desservant au moins une partie des gares de ce RER d'avancer.

Aujourd'hui, la situation est bloquée faute de cette autorité. Comment s'appelle-t-elle ? S'agit-il bien de l'autorité environnementale ? Oui, c'est cela. Aujourd'hui, il n'y en a toujours pas. Il y en avait une, puis elle a disparu. Le résultat, c'est que même si la Métropole décidait d'accélérer les choses, notamment pour être concomitante en termes de réalisation, avec le RER du grand Toulon, et pour répondre aux besoins que vous évoquez, c'est-à-dire pour que nous puissions aller vers les gares depuis d'autres endroits, elle ne pourrait pas le faire, car tout est bloqué faute d'autorité environnementale repérée. C'est une première chose.

La seconde, c'est que nous regardons ce que vous indiquez s'agissant des stationnements. Oui, c'est absolument nécessaire. Oui, il est vital que nous (à l'échelle métropolitaine), nous soyons en synchronie dans la mise en œuvre des opérations qui sont prévues autour d'un certain nombre de nos gares, et je pense en particulier à celle de La Seyne-sur-Mer parce que nous sommes déjà confrontés à une réalité qui est que les habitants de Toulon-ouest viennent prendre le train à La Seyne-sur-Mer en voiture pour aller à Marseille parce que le parking de La Seyne-sur-Mer est gratuit ce qui n'est pas le cas de la gare de Toulon. Mais c'est une réalité ! Le résultat, c'est qu'aujourd'hui, les parkings sont bondés. Certes, nous sommes en cours de réalisation de nouveaux parkings, mais si, de surcroît, nous rendons attractive la desserte par un RER, il va falloir que nous rajoutions en plus. C'est entendu.

Je pense donc qu'il faut bien situer le calendrier de la mise en œuvre du RER, à la fois par rapport aux perspectives beaucoup plus larges que nous évoquions d'élargissement, etc., qui relèvent d'une décision qui nous dépasse territorialement, mais par rapport à laquelle nous devons avoir une démarche d'impulsion, de sollicitation, de demande, d'exigence, etc., et à la fois il faut que nous le cadrions avec nos propres programmes d'aménagements alentours des gares, et nos propres programmes de développement de nos transports collectifs métropolitains.

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

Il y aura une instance qui s'appellera le Comité territorial. Pour le Var, je crois que c'est le 24 – nous allons vous le dire – où les maires seront invités après la concertation pour donner leur point de vue, avec certaines associations (dont FNE, je crois). C'est le Préfet qui fait les invitations. Il y aura donc également un bouclage général du projet après la clôture de la concertation, dans lequel tout

ce que vous venez de dire pourra être exprimé sur le fret, etc. J'insiste effectivement, car je suis totalement en phase avec vous – cela a été dit par le public – sur le fait que l'intermodalité est essentielle à ces projets. Je suis obligé de vous donner des éléments ferroviaires techniques, mais ces éléments ne suffisent pas. S'il n'y a pas derrière toute cette synergie avec la maîtrise d'ouvrage de la Métropole, cela ne marche pas.

Bien entendu, le projet finance tout ce qui est autour des gares. Le sujet du financement est donc plutôt porté par le projet. Par contre, il s'agit bien d'une co-maîtrise d'ouvrage indispensable entre SNCF Réseau et les métropoles pour développer l'intermodalité.

C'est donc le 24 à 14 heures, mais je pense que vous avez déjà été invité.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Allez-y, Madame.

Muriel FIOL, Conseillère régionale

Muriel Fiol, conseillère régionale. J'ai assisté à de nombreuses réunions, je suis venue ce soir, et je repars extrêmement déçue parce que j'habite Bandol, et parce que je suis la seule conseillère régionale pour une agglomération qui est totalement oubliée, qui s'appelle Sud-Sainte-Baume, dans laquelle il y a 9 communes qui ressemblent ce soir à la France périphérique, à la France des oubliés, à la France dont nous ne parlons pas. Nous n'arrêtons pas de parler ici de RER de l'aire toulonnaise. Non ! C'est le RER de la Métropole toulonnaise parce que cela va s'arrêter très exactement aux limites de la Métropole. Vous nous oubliez complètement. Pour nous, il n'y a rien ! C'était la première chose.

La deuxième chose, c'est que vous nous dites que, si nous faisons une gare un peu plus loin, si nous arrangeons un peu cette desserte pour arriver jusque vers Saint-Cyr, par exemple, cela ne fonctionnera plus, et que vous serez obligés de supprimer des arrêts. Or je vous rappelle qu'il y a deux ans, nous avons voté en Région pour l'arrêt de Sainte-Musse. J'espère donc qu'il n'est pas question de supprimer des arrêts. J'espère que vous allez me le confirmer. Cela ne va pas encore être une surprise supplémentaire !

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

Je vous confirme que le RER de l'aire toulonnaise prévoit des arrêts omnibus dans toutes les gares y compris Sainte-Musse, évidemment. Il y a bien une gare supplémentaire qui va être inaugurée plus tard – elle n'est pas encore en service –, mais elle est déjà intégrée dans notre desserte.

Muriel FIOL, Conseillère régionale

J'entends bien, mais quand vous avez rajouté cette gare – nous avons d'ailleurs voté pour –, tout fonctionnait.

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

Bien sûr, c'est pour cela que je ne vends qu'un projet qui fonctionne avec toutes les gares qui sont desservies y compris Sainte-Musse, et que quand cela ne fonctionne pas, si c'est à l'ouest d'Ollioules, je vous dis que cela ne marche pas et que donc, le projet n'est pas faisable fonctionnellement. Tout cela est cohérent. Le projet que nous vous vendons permet l'arrêt dans toutes les gares. Si nous voulons aller plus loin, il faut supprimer des arrêts, et ce n'est pas ma position. C'est la proposition qui a été faite dans la salle, et moi, je vous réponds que techniquement ce n'est pas possible pour cette raison-là parce qu'un projet RER est un projet qui dessert toutes les gares. Et le projet est celui-là.

Muriel FIOL, Conseillère régionale

Qui s'arrête juste à la limite de la Métropole ! Merci.

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

C'est vrai.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Emmanuel LE LOSTEC, usager

Je voudrais poser juste une question technique. Quelle est la vitesse des TGV en ville ? Puisqu'il y a une notion de rattrapage d'un train sur l'autre – d'après ce que j'ai compris –, quelle est la limite de la vitesse des TGV en ville ? *A priori*, j'imagine en effet qu'il y aura peut-être des directs entre

Marseille et Nice qui passeront par Toulon. Y aura-t-il des haltes ? Est-ce que ce seront des TGV d'une traite ? S'ils sont d'une traite, à quelle vitesse passeront-ils dans toute la zone urbaine (La Seyne-sur-Mer, Toulon, etc.) ?

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

Tous les trains vont à la même vitesse sur les lignes. Quand on parle de trains rapides, nous voulons dire que ce sont des trains qui ne s'arrêtent pas omnibus. Ce qui compte, ce n'est pas la zone (ville ou pas), car la vitesse sur la ligne est la même pour tous les trains. Pour que les TGV aillent plus vite (en vitesse brute), il faut une ligne nouvelle. Ce n'est pas le cas. Quand nous parlons de trains rapides, c'est un peu un abus de langage, car il s'agit de trains qui ne s'arrêtent pas omnibus. Les TGV vont à la même vitesse que les TER, que nous soyons en ville ou pas, cela dépend des tronçons. La vitesse moyenne est assez faible. Si nous regardons sur le tronçon complet, elle est de 80 kilomètres par heure, ce qui est déjà très faible, parce qu'il y a des arrêts, mais la vitesse de fond dépend de la ligne et pas des trains.

Par contre, quand les trains s'arrêtent plus dans les gares, ils vont plus lentement, et ceux qui s'arrêtent se font rattraper par les trains qui ne s'arrêtent pas. C'est ce que nous appelons les trains rapides, mais tous vont à la même vitesse.

Emmanuel LE LOSTEC, usager

Si j'ai bien compris, il y aura une grosse gare à La Pauline sur la partie est. Cela veut dire que les trains qui arriveront à La Pauline ne vont pas s'arrêter à Toulon ou à La Seyne-sur-Mer (je parle des TGV). Ils iront tous à La Pauline. Donc, la question est : à quelle vitesse traverseront-ils l'agglomération seynoise et toulonnaise ?

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

Je n'ai pas la vitesse précise. Cela dépend des courbes. Il n'y a pas de vitesse d'agglomération. Cela dépend des courbes, des lignes droites, etc. Les trains ne vont pas tout le temps à la même vitesse. La vitesse maximum est 160 kilomètres par heure, mais cela peut descendre à 80 kilomètres par heure en fonction des zones.

Nouvelle intervention de Monsieur Emmanuel LE LOSTEC hors micro.

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

Ils ne s'arrêtent pas à La Pauline. Ils s'arrêtent à Toulon. Nous allons vous mettre le schéma de desserte.

Emmanuel LE LOSTEC, usager

Je parle de la future gare de La Pauline.

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

Nous allons vous montrer le schéma de dessertes, ce sera plus clair.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur demande si, avec la future gare de La Pauline, les trains vont aller à Toulon ou s'ils vont traverser Toulon pour s'arrêter à La Pauline.

Alexis ROTSETIS, Responsable Capacité/Exploitation pour la mission LNPCA (SNCF Réseau)

Pour spécifier les choses, nous allons de nouveau afficher le schéma de dessertes. Vous voyez dessus (en haut) des traits rouges et violets-rose. Cela correspond en fait à la desserte envisagée pour les trains grande vitesse et les TER intervilles, et le prolongement des TGV. C'est quasiment toujours la même chose qu'aujourd'hui c'est-à-dire que c'est Toulon, Les Arcs, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice-Aéroport (en plus) et Nice. De ce côté-là du Var, il n'y a donc pas de changement envisagé en termes de desserte, donc pas non plus de changement de vitesse par rapport à la traversée des TGV, que ce soit à La Pauline ou à Toulon.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Allez-y. Monsieur, patientez quelques instants.

Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

Je voulais faire une proposition après une petite concertation en aparté avec le Maire de La Seyne-sur-Mer parce que je vais parler de sa commune, il fallait donc tout de même que je puisse le faire avec son accord.

Il me semble qu'à l'ouest, ce n'est vraiment pas satisfaisant. Nous l'avons entendu. Nous avons beaucoup de remarques. Nous avons fait des propositions. Nous avons compris les histoires de

blocage que vous évoquez. Pour l'instant, il y a un blocage, mais peut-être que demain ou après-demain, il y aura des solutions d'investissement qui nous permettront d'aller plus loin.

Pour éviter un blocage, et pour éviter de faire des investissements en limite de métropole, comme le dit Madame Fiol – et c'est un élu de la Métropole qui le dit –, il me semble qu'il y aurait peut-être une démarche à double détente. Tout d'abord, tenir compte du fait que la ville de La Seyne-sur-Mer est la deuxième ville du Var. Elle est très importante avec une zone d'activité très importante, et je rappelle qu'autant la gare d'Ollioules est la gare de Sanary-Ollioules, autant celle de La Seyne-sur-Mer est celle de Six-Fours-La Seyne-sur-Mer. C'est bien comme cela qu'elle s'appelle. Si nous faisons l'addition de ces deux communes, nous dépassons les 100 000 habitants.

Il pourrait y avoir un projet intéressant d'envergure pour demain et après-demain en faisant une très belle gare de La Seyne-sur-Mer permettant dans un premier temps au RER de fonctionner, mais dans un deuxième temps d'additionner toutes les autres gares permettant d'aller au moins jusqu'à Saint-Cyr, et probablement jusqu'à La Ciotat de manière à ce que nous fassions un projet d'envergure pour demain et après-demain.

C'est la proposition que je fais.

Applaudissements.

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

Elle est claire. En fait, vous proposez, dans cette phase-là, la variante de La Seyne-sur-Mer, si je comprends bien.

Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

Oui, mais la proposition que je fais n'est pas un simple terminus. C'est une belle gare de La Seyne-sur-Mer puisque La Seyne-sur-Mer – je le rappelle – est dans le circuit multimodal de la Métropole avec les accès futurs du TCSP, etc. Nous sommes donc vraiment dans le multimodal.

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

Les gares origines terminus sont forcément des gares multimodales qui vont au-delà du ferroviaire. Ce sont des gares qui sont belles et qui sont grandes. Je crois qu'il y a aussi un TCSP qui arrive à La Seyne-sur-Mer. Tout cela est faisable, effectivement, mais votre proposition est bien claire et bien notée.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a le monsieur qui a le micro, puis Madame.

Dominique OLIVIER, Conseiller municipal

Je reprends la parole pour rebondir sur ce qu'a dit la Conseillère régionale de PACA, si j'ai bien compris. Je voulais souligner une incohérence totale entre les différents acteurs publics. La région PACA a retenu, il y a un an et demi, Saint-Cyr-sur-Mer pour une étude d'insertion d'un pôle d'échanges multimodal dans l'urbanisme. Nous pensons d'ailleurs que la seule façon d'insérer ce pôle multimodal, c'est de le mettre à l'emplacement dont je parlais tout à l'heure. Là où je dis que c'est complètement incohérent, c'est que d'un côté je crois savoir que la SNCF vient de passer un contrat avec la Région pour améliorer la qualité de service, d'un autre côté, elle réduit les heures de fermeture, mais de l'autre, la Région PACA finance une belle étude qui, à mon avis, ne sera qu'une étude si nous en restons là, pour drainer vers la gare qui n'existe pas – qui n'existera plus – de plus en plus d'usagers. Nous sommes donc dans une totale incohérence.

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

L'étude dont vous parlez est une étude urbaine. Ce n'est pas une étude ferroviaire. Est-ce bien cela dont vous parlez ?

Dominique OLIVIER, Conseiller municipal

Oui, c'est une étude lancée par le Conseil régional, un appel à manifestation d'intérêt dans lequel six projets ont été retenus au niveau de la région PACA, dont Saint-Cyr.

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

Merci de l'information.

Une habitante de La Seyne-sur-Mer, membre du Conseil citoyen centre

J'aimerais savoir s'il est possible, quand les trains se dédoublent, de desservir les gares qui ne sont plus desservies aujourd'hui.

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

Parlez-vous de quand il y a deux rames ? Actuellement, avez-vous des difficultés d'accès quand il y a deux rames ?

Une habitante de La Seyne-sur-Mer, membre du Conseil citoyen centre

Non. Je parle de quand il y a deux rames avec une qui va plus loin et l'autre qui va ailleurs.

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

Oui, vous parlez du moment où les rames se séparent. Qu'est-ce qui vous gêne au niveau du service ?

Une habitante de La Seyne-sur-Mer, membre du Conseil citoyen centre

Je voudrais savoir si, grâce à cela, nous ne pourrions pas desservir toutes les gares.

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

Avec les deux rames accolées ? Il faudrait prendre un exemple précis. Mettez-le-nous sur le site, et nous vous répondrons précisément sur l'exemple que vous avez en tête parce que là, je ne peux pas vous répondre directement.

Une habitante de La Seyne-sur-Mer, membre du Conseil citoyen centre

Par exemple, le train qui s'arrête à Draguignan ne pourrait-il pas aller plus loin pour desservir une autre gare.

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

Oui, ce serait donc allonger les dessertes. C'est pareil. Si nous allongeons les dessertes, nous avons de nouveau les problèmes d'horaires, d'insertion. Il faut regarder au cas par cas. Je vous propose de l'écrire sur le site, et nous répondrons précisément à votre cas parce que cela dépend des scénarios. Mais nous avons bien noté l'esprit de votre question. Si vous voulez le préciser par écrit, nous vous répondrons bien entendu sur le site.

Michel PIERRE, vice-président pour l'ouest Var de l'UDVN-FNE 83

J'ai l'impression que, sur la fin de la réunion, nous revenons en arrière, c'est-à-dire que, dans cette réunion, nous avons bien compris qu'il fallait aller le plus loin possible et, à court terme, nous venons d'entendre pourquoi pas La Seyne-sur-Mer. Jusqu'à présent, nous avons évoqué le fait que, s'il fallait faire quelque chose dans le court terme, il fallait déjà aller le plus loin possible avec votre système, et le plus loin possible avec votre système, c'est le choix Ollioules-Sanary ou Ollioules-Les Playes, mais pas La Seyne-sur-Mer ! En effet, à ce moment-là, nous serons totalement engorgés, et je peux dire ici qu'il y a actuellement une autorisation pour créer un pôle d'échanges multimodal à côté de la gare avec la création d'une nouvelle route qui vient d'Ollioules ! À ce moment-là, les parkings – comme cela a été dit par Monsieur le Maire de La Seyne-sur-Mer – vont être pris d'assaut par les gens de l'autre côté de l'autoroute, c'est-à-dire d'Ollioules et de Toulon, que nous connaissons bien, c'est-à-dire une circulation augmentée.

Et tout cela est budgété pour 18 millions d'euros avec création de bassins de rétention de crues. Or il faut savoir que nous allons être desservis par le TCSP. La déclaration d'utilité publique n'est pas faite puisque, ici même, dans cette salle, nous avons demandé à ce que le TCSP soit direct de La Seyne-sur-Mer à Toulon, c'est-à-dire qu'ils ne descendent pas sous le pont-rail et qu'il ne passe pas par cette cuvette inondable. Tout cela, nous allons en reparler puisque nous allons faire une conférence de presse prochainement dans la mesure où, pour ce projet de pôle multimodal tel qu'il est actuellement, il n'y a pas eu de concertation, Messieurs les Maires. Cela a eu lieu au mois de janvier dernier, et il est toujours temps d'en parler. Nous pouvons en parler, et nous vous demandons, s'il vous plaît, de faire une réunion tous ensemble sur ce pôle d'échanges multimodal. Nous voudrions effectivement qu'il y ait des parkings, mais pas uniquement. Nous voudrions aussi une bonne desserte par les bus et le futur TCSP qu'à La Seyne-sur-Mer, nous avons toujours voulu direct de La Seyne-sur-Mer à Toulon.

Nous voudrions qu'il évite les terres agricoles parce qu'avant d'en trouver de nouvelles, il faut préserver celles qui existent, et ne pas labourer avec une tranchée la ferme des Olivades.

Ce sont des choix qu'il faut faire aujourd'hui ! C'est en ce moment, et j'espère que vous en entendrez parler, car nous pouvons encore réagir. Nous ferons appel à vous pour que ce genre de projet ne devienne pas une grosse cicatrice sur notre territoire.

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

Quelle est votre proposition de variante puisque vous êtes un peu avancé ? Quelle est la variante choisie ?

Michel PIERRE, vice-président pour l'ouest Var de l'UDVN-FNE 83

À partir du moment où nous mettrions une gare de retournement à La Seyne-sur-Mer, comme cela existe aujourd'hui, cela voudrait dire que nous ferions un terminus où nous attirerions toutes les voitures sur cette gare de La Seyne-sur-Mer.

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

Cela, je l'ai compris, mais quelle est votre variante, alors ?

Michel PIERRE, vice-président pour l'ouest Var de l'UDVN-FNE 83

Ce serait une catastrophe, car nous serons complètement bloqués.

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

D'accord, mais du coup, est-ce que vous vous positionnez sur une variante ? Vous aviez parlé des Playes.

Michel PIERRE, vice-président pour l'ouest Var de l'UDVN-FNE 83

Vous ne pouvez pas me demander quelle serait la gare de retournement, dans la mesure où nous ne pouvons pas faire une troisième voie et où nous ne pouvons pas aller plus loin. Dans ce cas-là, dans le tableau final, il y a 5 colonnes, à un certain moment, il faut qu'il n'en reste que 2 qui soient mises au choix. Mais je pense que, pendant toute la discussion, nous n'avons jamais parlé d'une gare de retournement à La Seyne-sur-Mer, et cela, je pense que tout le monde l'avait bien entendu. Entre les choix, nous avons toujours parlé d'aller le plus loin possible, c'est-à-dire quelque part à Ollioules-Sanary ou à Ollioules-Les Playes. Il faudrait que nous nous entendions là-dessus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres questions ou interventions ? Merci.

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

Je vous remercie, et nous reverrons ceux qui souhaitent venir le 15 octobre prochain à la Maison des associations de Sainte-Musse pour poursuivre le débat et clôturer la concertation, mais pas le projet sur le Var.

Merci à tous, et merci, Messieurs les Maires. Merci, Monsieur le Maire de La Seyne-sur-Mer, de nous avoir accueillis.

La réunion se termine à 20 heures 10.