

45 PERSONLIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

RÉUNION PUBLIQUE SAINT-CYR-SUR-MER

LOCALISATION DE LA GARE ORIGINE/TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE SYNTHÈSE

VERSION ## DU 14/12/2020

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



DATE ET LIEU

02/12/2020	visio-conférence
------------	------------------

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 45 personnes (hors SNCF Réseau et prestataires)

INTERVENANTS

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Philippe HOLSTEIN	SNCF Gares & Connexions – Direction des grands projets
Nicolas GUYOT	SNCF Réseau – Mission LNPCA - Directeur des études
Alain PREA	SNCF Réseau – Mission LNPCA - Responsable territorial Var
Alexis ROTSETIS	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Responsable exploitation

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, la réunion publique s'est déroulée en quatre temps :

- Intervention de Philippe Quevremont, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, qui rappelle son indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et son rôle qui consiste à veiller à la bonne information et participation du public. Il indique que les participants sont invités à utiliser le tchat pour poser des questions et à aller déposer leurs avis sur le site internet du projet.
- Présentation par Jean-Marc Illes, chef de Mission LNPCA, des objectifs et du cadre de la concertation, des objectifs du projet de navette toulonnaise, des caractéristiques de la gare origine-terminus à Saint-Cyr-sur-Mer puis de celles de la gare origine-terminus à Sanary-sur-Mer et enfin de la comparaison entre ces 2 variantes d'implantation.
- Échanges avec les participants.
- Clôture de la réunion par :
 - Philippe Quevremont qui souligne la maîtrise collective de cette première réunion en numérique ayant permis aux participants de demander des informations et d'adresser leurs prises de position. Il précise que la fluidité des échanges entre la prise de parole orale et celle liée au tchat pourra être améliorée et précise aux participants qu'ils peuvent faire part de leurs avis et contributions sur le site du projet jusqu'au 20 décembre 2020.
 - Jean-Marc Illes qui remercie les participants pour ces échanges collectifs et la qualité des interventions et indique qu'une réunion a lieu le 3 décembre 2020,

sur le secteur de Sanary. Il rappelle l'objectif de SNCF Réseau qui est de permettre au public et au politique de choisir la localisation de la gare origine-terminus de la navette toulonnaise dans des délais compatibles avec un démarrage de l'enquête publique dès 2021.

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.

PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES LORS DES ÉCHANGES

Les 19 interventions (orales et écrites via le tchat) ont majoritairement porté sur l'expression du soutien à la solution de gare terminus ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr-sur-Mer, sur la nécessité de réduire au maximum les impacts de cette gare, en particulier sur les terres agricoles et sur des demandes de précisions quant au projet présenté.

- Soutien et/ou éléments favorables à la solution de gare origine-terminus à Saint-Cyr et opposition à la solution de gare terminus ouest à Sanary (10 expressions)
- Précisions sur les fonctionnalités du projet (7 expressions)
- Demande de préservation des terres agricoles dans le cas d'un terminus ouest à Sanary (6 expressions)
- Précisions sur les services ferroviaires (4 expressions)
- Financement (2 expressions)
- ERTMS2 (1 expression)
- Concertation (1 expression)

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

- + Les participants qui expriment leur soutien à la solution de gare terminus de la navette toulonnaise à Saint-Cyr le justifient pour les raisons suivantes :
 - Sa situation la plus à l'ouest possible profite à l'ensemble de l'agglomération : Saint-Cyr, la Cadière, le Beausset, Bandol, La Ciotat et également de Sanary qui conserverait sa gare, tandis que la solution de gare terminus à Sanary mettrait de côté la gare de Bandol ainsi que le bassin de vie de l'agglomération Sud-Sainte-Baume.
 - SNCF Réseau précise qu'en terme de couverture globale, Saint-Cyr draine effectivement plus de gares.
 - La réponse qu'elle apporte aux enjeux de développement des communes de l'ouest vers TPM, de développement durable, en permettant de réduire considérablement le nombre de voitures sur les routes, et de desserte du territoire.
 - SNCF Réseau indique que l'éloignement des gares de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume de Toulon est à prendre en considération avec un bilan km/voyageur important pour se rendre à Toulon en voiture. L'impact concerne à la fois dans le bilan socio-économique et le bilan carbone.
 - La meilleure prise en compte de l'évolution de la demande de trafic ferroviaire à long terme et du service rendu aux usagers, insuffisamment traduits dans le tableau de comparaison des variantes.
 - SNCF Réseau confirme l'importance de considérer la vision à long terme, d'autant que la possible prise de mesures très contraignantes sur l'utilisation des voitures voire sur les avions, rendrait le train encore plus attractif.
 - La réponse qu'elle apporte aux objectifs de report modal du SRADDET en ce qu'elle drainerait plus de voyageurs que la gare de Sanary.
 - La cohérence avec les demandes issues de la concertation de 2019 d'un terminus le plus à l'ouest possible.
 - L'implantation de la gare terminus à Sanary empêcherait le financement d'un pôle d'échanges à Saint-Cyr et serait au détriment de l'intermodalité et de la desserte de Bandol, sachant qu'un projet de pôle d'échange multimodal va au-delà de la desserte ferroviaire en permettant de nouveaux services

(équipements en mode doux, aires de covoiturage, transports en commun, aires de covoiturage, etc.).

- + Un participant exprime le souhait qu'un consensus puisse être trouvé en faveur du terminus à Saint-Cyr et propose que, dans le cas où cette solution ne pourrait être mise en œuvre, une solution transitoire avec le terminus de la navette à Sanary et un PEM à Saint-Cyr simplifié (un seul quai central au milieu des voies et voies de fret existantes réduisant l'impact sur les vignes) soit étudiée. Il propose de reconfigurer au Nord de Carnoules la desserte des gares, afin d'éviter les contraintes d'un long parcours de la navette.
 - o SNCF Réseau répondra par écrit à cette intervention technique et argumentée. SNCF retient l'idée proposée d'une première solution à Sanary avec un déplacement du semi-direct à Saint-Cyr et un PEM à Saint-Cyr.

- + Un participant s'oppose au projet de gare terminus à Sanary en raison des difficultés d'accès à celle-ci et estime qu'étudier cette solution est une perte de temps.
 - o SNCF Réseau indique que le Comité de Pilotage a précisé la poursuite des études sur la variante La Seyne avec une extension à l'ouest du RER toulonnais, sans préciser Saint-Cyr ou Sanary. L'ouverture de la concertation a pour objectif de recueillir les avis du public sur les deux options.
 - o La responsabilité de SNCF Réseau est d'expliquer en amont le fonctionnement de chacune des solutions et de porter à connaissance tous les éléments techniques et socio-économiques connus.

- + Les demandes de précisions sur les fonctionnalités du projet portent sur :
 - o Le nombre de places de parkings qui semble faible à Saint-Cyr comparativement à Sanary (300 contre 400) compte tenu du nombre plus important de voyageurs attendus à Saint-Cyr qu'à Sanary.
 - SNCF Réseau précise que la zone de chalandise de la gare de Saint-Cyr étant plus proche que celle de Sanary, la part des usagers venant en voiture à la gare de Sanary est presque le double de celle de Saint-Cyr. Ceci explique le dimensionnement de parkings plus importants à Sanary.
 - o La nécessité de maintenir des voies d'attente pour le fret à Saint-Cyr alors que cela n'est pas présenté à Sanary.
 - SNCF Réseau indique que les voies d'évitement fret existent déjà à Saint-Cyr et non à Sanary et qu'il est nécessaire de les conserver pour

que les trains de fret puissent continuer à avoir des espaces de garage, permettant aux autres trains de les doubler. Afin de réduire les impacts fonciers, il a été envisagé de déplacer ces voies plus à l'ouest dans le cas d'un terminus à saint-Cyr.

- Le nombre d'étages du parking et l'intégration paysagère envisagée.
 - SNCF Réseau indique que l'insertion paysagère est un critère majeur de la conception du projet. 3 niveaux de parking, correspondant à une dizaine de mètres de haut, sont proposés pour répondre aux besoins de place évalués. Le parking en élévation a été choisi pour créer des espaces piétons et urbains de qualité et pourra être travaillé afin d'améliorer son insertion paysagère (couverture avec ombrières, panneaux photovoltaïques, toit végétalisé, ...)
- Les différents accès à la gare de Saint-Cyr
 - SNCF Réseau indique que le principe d'inscrire le PEM dans le projet Pradeaux-gare permet de respecter le sens de circulation envisagé par la collectivité en formant une boucle par le chemin de Taconne. L'avenue des Lecques serait à simple sens, ce qui permettrait une requalification complète et la sécurisation du cheminement du piéton et du cycliste. Une proposition est de rajouter une voie de bus du sens ouest-est afin de permettre la desserte de la gare dans les deux sens de circulation.
 - L'obligation de SNCF Réseau est de démontrer que le projet de gare est compatible avec la trame routière et de l'adapter, le cas échéant.
- Le temps gagné par le TGV avec un choix de gare à Saint Cyr
 - SNCF Réseau précise que l'aménagement à Saint-Cyr permet au TER de laisser passer les trains rapides sur les voies extérieures, et de faire en sorte que les TGV respectent leur temps de parcours.
- L'impact du gare terminus à Saint-Cyr sur les circulations routières en centre-ville, ainsi que ses bénéfices pour les Saint-Cyriens.
 - SNCF Réseau indique que les études montrent que le bilan du projet est globalement positif en termes d'accessibilité. Des études plus fines permettront de connaître les voiries impactées par l'augmentation prévue de véhicules aux abords de la gare et une réflexion sera menée avec la collectivité pour orienter au mieux les flux afin qu'ils ne traversent pas le centre-ville.
- La conservation de l'ancienne gare de Sanary dans le cas du choix d'un terminus ouest à Sanary.

- SNCF Réseau précise que l'espace libéré par le bâtiment voyageurs pourra faire l'objet d'un projet de requalification urbaine.
- + Six participants demandent à ce que les terres agricoles soient préservées et indiquent l'impact important que représente une perte de 0,4 hectares de vigne, classées en appellation Bandol. En effet, si la gare à Saint-Cyr offrirait la possibilité aux habitants du Beausset de rejoindre Toulon en train, le projet présenté montre qu'elle serait réalisée au détriment de terres agricoles, qui connaissent déjà une forte pression foncière et dont la protection nécessite une décision politique forte.
- SNCF Réseau indique que la préservation des terres agricoles est un critère majeur qui a amené à faire le choix d'une gare en longueur, avec une emprise foncière symétrique de part et d'autre des voies ferrées et non sur un seul côté afin de limiter au maximum l'impact. Les 0,4 hectares d'emprises au nord des voies correspondent à une valeur maximale d'emprise et des études seront menées pour la réduire.
 - SNCF Réseau précise que le rétablissement du chemin de la Bourrasque, nécessaire pour ne pas enclaver les habitations et propriétés, implique un impact sur le domaine viticole.
- + Les demandes de précisions sur les services ferroviaires portent sur :
- Le nombre de TER indiqué qui circulera effectivement.
 - Concernant le nombre de trains en circulation, SNCF Réseau explique que l'infrastructure proposée permettra de faire circuler 4 TER/h, mais que le nombre réel des trains qui circuleront effectivement dépend aussi et avant tout des choix de l'Autorité Organisatrice, le Conseil Régional
 - La priorité à donner aux trains du quotidien
 - La pertinence d'un raccordement vers Aubagne, plutôt que vers Toulon, Saint-Cyr faisant partie de la zone d'activités de Marseille.
 - SNCF Réseau indique que les déplacements depuis Saint-Cyr étant effectivement très majoritairement orientés vers le bassin marseillais, que ce soit en voiture ou en train, le choix de la gare de Saint-Cyr relève d'un enjeu politique de rééquilibrage de la gare en direction de Toulon.
 - SNCF Réseau ajoute qu'en raison des problèmes de capacité entre Aubagne et Toulon, il n'est pas possible d'ajouter un RER vers Marseille sans ligne nouvelle.

- La fréquence des trains
 - SNCF Réseau détaille les différents services en heure de pointe envisagés dans le cadre de la navette toulonnaise, présentés dans le support de la réunion.
 - Le tableau concernant le nombre de TER pour les gares de l'ouest toulonnais en fonction de variantes d'Origine-Terminus permet de comparer le nombre de TER directs en heure de pointe avec une hypothèse de terminus à Saint-Cyr et avec une hypothèse de terminus à Sanary-Ollioules.

- + Les deux interventions sur le financement portent sur :
 - L'opposition à ce que l'argent public national finance le projet de gare qui incombe à la Région, organisatrice des transports
 - SNCF Réseau indique qu'un groupe de travail étudie les possibilités de financement du projet de manière à pouvoir présenter, lors de l'enquête publique, un protocole de financement, et précise que les recettes de la Région proviennent à la fois du TER et des impôts.
 - Le fait qu'il serait dommageable que la Communauté d'Agglomération finance un projet de gare terminus à Sanary qui bénéficierait à cette seule commune à l'exclusion des autres communes de Sud Sainte-Baume.
 - SNCF Réseau précise que la Communauté d'Agglomération Sud-Sainte-Baume ne finance pas les études actuelles. La question co-financement du projet pourra faire l'objet de discussions ultérieures.

- + Une participante demande des précisions concernant l'ERTMS2 qui devait permettre de résoudre les problèmes de circulation et améliorer la robustesse du système.
 - SNCF Réseau indique que le projet de navette toulonnaise présenté est rendu possible par le nouveau système de signalisation continue par radio qui permet d'améliorer la gestion des rattrapages, les augmentations de fréquence et la diamétralisation.

- + Un participant exprime la difficulté de concerter en distanciel et regrette la convivialité des échanges d'une concertation en présentiel.

SNCF Réseau
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LNPCA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02

