

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

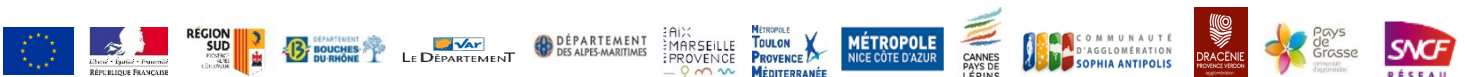
ETUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

RÉUNION PUBLIQUE SANARY-SUR-MER

SYNTHÈSE

VERSION ## DU 12/12/2020

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



DATE ET LIEU

03/12/2020	Visio-conférence
------------	------------------

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 46 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 trois 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.
- 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 Sanary-sur-Mer puis de celles de la gare origine-terminus à Saint-Cyr-sur-Mer et enfin de la comparaison entre ces 2 variantes d'implantation.
- Échanges avec les participants.
- Clôture de la réunion par :
 - o Jean-Marc Illes qui remercie les participants pour ces échanges collectifs et la qualité des interventions. Il relève la position majoritaire des participants en faveur du projet de gare à Saint-Cyr-sur-Mer et prend note des remarques qui ont été formulées. Il indique également aux participants que la concertation se poursuit jusqu'au 20 décembre 2020 et que les participants peuvent apporter des compléments, poser des questions et contribuer sur le site internet de la ligne nouvelle à l'adresse : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>

- Monsieur Quevremont, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, qui souligne que cette réunion à distance s'est déroulée dans de bonnes conditions et félicite les participants et le maître d'ouvrage pour la qualité des échanges. Il indique également que les réunions pourront se poursuivre à distance puisque les conditions sanitaires ne sont pas favorables à l'organisation de réunions en présentiel.

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

THÉMATIQUES ABORDÉES LORS DES ÉCHANGES

Les 22 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 des demandes d'informations techniques concernant le projet de gare à Sanary-sur-Mer et sur le cadencement des trains.

PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES LORS DES ÉCHANGES :

- Soutien en faveur de la gare origine terminus à Saint-Cyr-sur-Mer (8 expressions de participants)
- Soutien en faveur de la gare terminus à Sanary-sur-Mer (2 expressions de participants)
- Demande d'informations complémentaires sur le projet de gare de Sanary-sur-Mer : stationnement, accessibilité, devenir ancienne gare, parkings ... (8 expressions de participants)
- Demandes concernant les implications de la localisation de la gare sur le cadencement des TER omnibus et la desserte des gares jusqu'à Carnoules (4 expressions de participants)
- Capacités de financement du projet (2 expressions de participants)
- Proposition de compléments du projet : 3^{ème} voie entre Toulon et la Pauline, décalage de l'implantation à St-Cyr, nouvelle halte aux Playes (5 expressions de participants)
- Modèle de trafic (4 expressions de participants)
- Gouvernance du projet et processus de décision « post concertation » (1 expression de participant)

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Concernant l'expression d'un soutien en faveur de la gare terminus à Saint-Cyr-sur-Mer :

- + Plusieurs participants indiquent que la solution de Saint-Cyr-sur-Mer est la plus adaptée puisqu'elle permettrait de drainer plus largement l'aire urbaine Toulonnaise et équilibrerait les flux entre l'Est et l'Ouest.
- + Plusieurs participants indiquent soutiennent la gare terminus à Saint-Cyr-sur-Mer en précisant que les communes du Sud Sainte-Baume seraient abandonnées si le projet se faisait à Sanary-sur-Mer.

- + Plusieurs participants expriment leur soutien en faveur de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer afin de desservir Bandol, Ollioules, Sanary, et les autres communes. Cette solution permettrait de limiter les déplacements routiers véhicules privés en permettant un accès plus facile aux différentes communes du Sud Saint-Baume qui pourraient bénéficier du RER toulonnais et rééquilibrerait les flux entre l'Est et l'Ouest. Malgré un coût conséquent, il s'agit d'un investissement à long terme.
- + Un participant exprime sa position en faveur du projet de gare de Saint-Cyr-sur-Mer pour réduire l'impact que pourrait avoir l'augmentation de la circulation automobile à Sanary-sur-Mer. Une implantation de la gare à Saint-Cyr-sur-Mer améliorerait la répartition des flux de déplacement de personnes et serait donc plus favorable pour l'environnement.

Concernant l'expression d'un soutien en faveur de la gare terminus à Sanary-sur-Mer :

- + Un participant soutient le projet de gare terminus à Sanary-sur-Mer en raison de la perte de trains semi-directs entre Sanary-sur-Mer et Marseille si le projet de gare était fait à Saint-Cyr-sur-Mer.
- + Un participant précise que le projet de Sanary-sur-Mer représente également un meilleur rendement des coûts par voyageur.

Demande d'informations complémentaires sur le projet de gare de Sanary-sur-Mer : stationnement, accessibilité, devenir ancienne gare, parkings ...

Positionnement et utilisation des voies et des quais :

- + Un participant s'interroge sur le positionnement des quais et de la voie pour la navette toulonnaise au centre de la gare. Il pourrait être attendu que les voies centrales soient réservées aux lignes grandes vitesses.
 - o SNCF Réseau indique que lorsqu'un train en provenance de Toulon ou de Marseille arrive en gare, la disposition des voies terminus (formant un V au centre) permet aux trains de repartir dans un sens comme dans l'autre. Si les voies étaient positionnées sur les côtés, il serait nécessaire faire traverser la voie par laquelle le train est arrivé et cela entraînerait une perte de temps.
- + Un participant demande pourquoi deux voies de retournement sont prévues et pas seulement une puisqu'il s'agit d'une gare terminus.
 - o SNCF Réseau indique qu'il s'agit d'un gain de temps, de capacité et une prévision sur le long terme. Cela permet à un train de se retourner lorsqu'un autre arrive et donc de doubler le nombre de trains pouvant s'insérer dans le trafic.

- + Un participant demande si les trains rapides circuleront sur les voies actuelles en phase 2 du projet LNPCA.
 - o SNCF Réseau précise que le faisceau de voies sera remanié et que 4 voies seront créées au lieu de 2. Les trains rapides circuleront sur les voies extérieures.

Aménagement autour de la gare :

- + Un participant demande des précisions sur l'existence d'une liaison piétonne jusqu'à l'entrée de la commune d'Ollioules.
 - o SNCF Réseau précise qu'une liaison est bien prévue et qu'il est possible de la faire évoluer puisque le schéma routier n'est qu'une proposition aujourd'hui.
- + Un participant souhaiterait savoir si le parking de 400 places sera entièrement hors sol ou si une partie sera enterrée.
 - o SNCF Réseau indique que l'hypothèse retenue aujourd'hui est celle d'un parking hors sol sur deux niveaux.
- + Un participant s'interroge sur la possibilité d'avoir un rond-point derrière la zone réservée aux bus pour leur permettre de faire demi-tour
 - o SNCF Réseau précise que les schémas circulatoires des véhicules, tels que dessinés, ont été vus avec la mairie afin que cela s'inscrive dans une zone d'aménagement différée du PLU.
- + Un participant demande des précisions sur les accès piétons aux quais de la gare par le Sud de celle-ci.
 - o SNCF Réseau indique que l'organisation du pôle d'échanges multimodal se fait autour des déplacements piétons. L'objectif est de favoriser et de sécuriser les déplacements piétons. Sur le projet de gare à Sanary-sur-Mer la liaison avec le Sud se fait par un passage sous les voies. C'est un passage existant qui pourra être requalifié. La mairie ne souhaite pas que le foncier au Sud de la gare soit impacté par le projet. Il n'était donc pas possible d'envisager une passerelle ou un nouveau passage.

Gestion des eaux de pluies et des nuisances sonores

- + Un participant souhaiterait plus d'information sur la manière dont seront gérées les eaux pluviales provenant des futurs parkings et des futures voies.
 - o SNCF Réseau indique que des bassins de rétention seront installés et les surfaces des parkings et du pôle d'échange seront imperméabilisés au minimum. Les eaux de pluie seront ainsi récupérées et injectées dans les bassins de rétention. Par ailleurs la zone est éloignée du périmètre de captage.

- + Un participant s'interroge sur la gestion des nuisances sonores qui pourraient être engendrées par la gare.
 - o SNCF Réseau indique qu'un mur de protection est prévu au Sud de la gare pour protéger les riverains des nuisances sonores. Des études acoustiques seront menées afin d'envisager également d'autres mesures pour réduire les nuisances.

Devenir de l'ancienne gare de Sanary-Ollioules

- + Des participants s'interrogent sur le devenir de l'ancienne gare de Sanary-Ollioules, des parkings, du bâti et du passage avec les ascenseurs pour franchir les voies.
 - o SNCF Réseau précise que la question est ouverte. Les espaces seront libérés, les parkings pourront rester ouverts et des échanges pourront être organisés entre SNCF Gares & Connexions et la mairie d'Ollioules sur le devenir de ces espaces puisqu'il n'y a pas de préconçu sur le devenir de cette zone actuellement.

Concernant les implications de la localisation de la gare sur le cadencement des TER omnibus et la desserte des gares jusqu'à Carnoules :

- + Un participant demande si les simulations de cadencement prennent en compte une troisième voie, entre La Seyne-sur-Mer et La Pauline qui permettrait de faciliter le passage des trains. Il est nécessaire de réfléchir dès maintenant aux besoins sur le long terme.
 - o SNCF Réseau indique qu'une troisième voie n'est pas incluse dans les simulations de cadencement puisque ce n'est pas prévu en phase 1 et 2 du projet en concertation actuellement. Une troisième voie implique une utilisation dans les deux sens de circulation et ne permet pas de modifier la structure horaire des trains. Les troisièmes voies présentent un intérêt dans des situations de circulation dégradées mais ne permettent pas d'augmenter la fréquence nominale de façon générale, sauf pour des tronçons très longs. De plus, les schémas d'exploitations montrent qu'il serait plus pertinent pour augmenter le nominal de réaliser deux voies supplémentaires, une dans chaque sens, mais cela impacterait fortement sur le foncier et sort des ambitions des phases 1 et 2 du projet.
- + Plusieurs participants s'interrogent sur la capacité de SNCF à assurer le cadencement des trains et même l'augmentation du nombre de TER dans la mesure où, souvent, les TER en provenance de Marseille sont supprimés lorsque le trafic est perturbé pour privilégier les TGV et les OuiGo.
 - o SNCF Réseau confirme qu'il y a un problème de régularité et de robustesse du réseau entraînant parfois la suppression de certains trains. Dans un premier

temps, la phase 1 du projet de ligne nouvelle permettra de travailler sur cela avec un grand nombre d'aménagement sur le plateau de Saint-Charles qui permettra de rationaliser l'exploitation du plateau et de limiter les perturbations.

- L'ERTMS sera également une solution qui va se développer et qui permettra d'améliorer la régularité des trains.
 - Si le terminus reste à Sanary-sur-Mer, l'offre de service restera la même en revanche si le terminus est à Saint-Cyr-sur-Mer, il y a un phénomène de rattrapage des trains qui circulent avec une vitesse différente suivant leur desserte. Il sera toutefois possible sur certaines sections d'ajouter des trains qui seront entre les trains lents et les trains rapides qui circulent actuellement. L'objectif n'est pas de faire des choix prioritaires entre un TER et les autres trains FRET ou rapide mais ce phénomène de rattrapage limite la possibilité de desservir certaines gares ou l'implantation de nouvelles gares comme aux Playes qui accroîtrait le différentiel de vitesse.
 - .
- + Un participant souhaiterait des compléments sur les horaires des trains puisque la fréquence n'est présentée qu'aux heures de pointe.
 - SNCF Réseau indique que le dimensionnement du réseau est effectué sur le moment critique qui correspond aux heures de pointes. La fréquence des trains en heures creuses n'est pas engageante mais servira aux études socioéconomiques sur une hypothèse réaliste. Les offres de trains sont ensuite décidées par la Région qui est l'autorité compétente.
 - + Un participant demande des précisions sur la desserte de la gare de Ollioules-Sanary si la gare était à Saint-Cyr-sur-Mer.
 - SNCF Réseau indique qu'en raison du phénomène de rattrapage il est possible que certains TER ne puissent pas desservir toutes les gares. Ces offres de service devront donc être décidées indépendamment du choix d'infrastructure qui est proposé à la concertation. Dans notre schéma qui maximise l'offre, nous avons indiqué que le semi-direct vers Marseille s'arrêterait à présent à SANARY (mais cela peut être vu autrement par l'AOM)

Concernant les capacités de financement du projet :

- + Un participant indique que lors de la phase 1, peu d'aménagements sont réalisés dans le Var et qu'il serait peut-être possible de financer une troisième voie entre La Seyne-sur-Mer et La Pauline.

- SNCF Réseau indique que l'idée d'une troisième voie serait débattue en phase 3 et 4 du projet et que les financements de ces phases ne peuvent pas être inclus dans les deux premières.
- + Un participant soulève l'écart de coûts entre la gare de Sanary-sur-Mer et celle de Saint-Cyr-sur-Mer. En effet, il existe une différence de 84 millions d'euros entre les deux alors que les projets semblent similaires. Pour autant, le projet de Saint-Cyr-sur-Mer reste plus élevé. Il est difficilement concevable que la protection d'un ruisseau à Saint-Cyr-sur-Mer et la zone de fret à décaler soit responsable d'un tel écart.
 - SNCF Réseau précise que le positionnement de la gare est proposé en cohérence avec le projet « Pradeaux gare » de M le maire de Saint-Cyr-sur-Mer. Ce dernier avait demandé à ce que la gare soit positionnée au niveau des Pradeaux et les quais de la gare le plus à l'Est possible. Les voies fret ont été positionnées dans la prolongation des quais (longitudinale) pour éviter d'impacter les vignes ou les bâtiments privés si elles étaient positionnées de part et d'autre de la gare. Ce positionnement représente un coût important puisqu'il est nécessaire de construire des murs de soutènement sur toute la longueur) ainsi que des plateformes ferroviaires et la création d'un poste d'aiguillage. C'est toutefois quelque chose d'indispensable pour maintenir le fret sur la Côte d'Azur.

Proposition de compléments du projet : 3^{ème} voie entre Toulon et la Pauline, décalage de l'implantation à St-Cyr, déplacement des voies fret, nouvelle halte aux Playes :

- + Des participants s'interrogent SNCF Réseau sur la possibilité de positionner la gare de Saint-Cyr-sur-Mer à un autre emplacement dans Saint-Cyr-sur-Mer afin de minimiser l'impact du projet (terres agricoles, voies fret)
- + Un participant s'interroge sur la possibilité de déplacer la gare afin de minimiser les impacts du projet (terres agricoles).
 - SNCF Réseau précise qu'il est nécessaire de respecter un certain rayon de courbure pour le tracé des voies. Si elles étaient positionnées plus au Sud ; l'impact sur des maisons privées serait plus important. Le tracé a été revu avec Monsieur le maire de manière à impacter au minimum le bâti privé et les terres agricoles.
 - SNCF Réseau indique que le positionnement de la gare a été étudié avec Monsieur le Maire de Saint-Cyr-sur-Mer. Il serait tout à fait possible de la positionner à un autre emplacement dans la mesure où cela reste techniquement réalisable. En revanche, cela relève d'un dialogue avec la commune qui pourrait faire part de son positionnement au maître d'ouvrage.

- + Un participant demande si les voies d'évitement fret présentes sur le site de St Cyr sont indispensables au projet. Elles représentent un surcoût conséquent et il serait possible de s'interroger sur leur utilité ou leur déplacement sur une autre commune.
 - o SNCF Réseau précise que les voies frets sont indispensables dans la mesure où elles sont localisées à mi-distance entre Marseille et Toulon. Il est nécessaire de les maintenir pour que les trains soient placés en attente afin d'être doublés par les trains transportant des usagers. Le schéma de transport des frets montre que presque tous les trains fret s'arrêtent actuellement à Saint-Cyr-sur-Mer et utilise cette installation.
- + Des participants s'interrogent sur la création d'une halte supplémentaire aux Playes qui permettrait de desservir la zone d'activités.
 - o SNCF Réseau précise que ce point relève d'un débat de fond d'aménagement du territoire avec une infrastructure devant supporter différents types de missions (trains lents, trains rapides) et différentes offres. La problématique de rattrapage des trains lents par les trains rapides se pose. En ajoutant des haltes cela allonge les temps de parcours.

Concernant le modèle de trafic :

- + Des participants demandent des compléments d'informations sur l'estimation des 120 000 voyageurs concerné par le projet de gare à Saint-Cyr-sur-Mer et les hypothèses de trafic considérées.
 - o SNCF Réseau précise qu'une modélisation s'appuie sur des hypothèses critiquables. Ces hypothèses prennent en compte la réduction de l'utilisation des voitures, la diminution des temps de parcours, l'augmentation de l'offre de transport en commun, etc. SNCF a pris des hypothèses d'évolution de la population et d'emplois, avec les partenaires. Les modèles de trafic utilisés sont validés par le ministère des Transports.

Concernant la gouvernance du projet :

- + Un participant s'interroge sur l'instance décisionnaire qui prend position en faveur de l'une ou l'autre des deux gares.
 - o SNCF Réseau précise que le Comité de pilotage, présidé par le Préfet de Région et le Président de Région avec l'ensemble des partenaires financiers du projet, se positionneront sur l'une des gares à l'issue de la concertation. Cette position sera ensuite validée ou non par le ministre en charge des transports.

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

