

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

RÉUNION PUBLIQUE SANARY-SUR-MER, 03 DÉCEMBRE 2020

VERBATIM

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

VERSION ## DU 03/12/2020

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



DATE ET MODE D'ORGANISATION

03 décembre 2020, à 18 heures	En visioconférence
-------------------------------	--------------------

ANIMATION/FACILITATION

Stéphane SAINT-PIERRE	Animateur – Cabinet NICAYA Conseil
Blandine PERICHON	Modératrice des échanges – Cabinet NICAYA Conseil
Laurence GONTARD	Régisseuse – Cabinet NICAYA Conseil
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation - Commission nationale du débat public

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

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

SOMMAIRE

ACCUEIL	4
+ CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION	5
+ PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS	6
PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE	9
+ RAPPELS	9
+ LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE TOULONNAISE	12
+ LA GARE ORIGINE-TERMINUS À SANARY	13
+ LA GARE ORIGINE-TERMINUS À SAINT-CYR	16
+ COMPARAISON DES VARIANTES DE GARE À SANARY ET SAINT-CYR	17
ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	21
CONCLUSION	74

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



La réunion s'ouvre à 18 heures.

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

ACCUEIL

Stéphane SAINT-PIERRE

Bonjour à tous.

Je fais une première information. Sur l'écran qui vous est présenté, vous avez un numéro de téléphone. Je vous invite à le noter sur un papier, si vous en avez la possibilité, au cas où vous auriez un problème technique durant la séance de manière à pouvoir appeler l'aide technique en ligne dont la vocation est de vous aider à vous reconnecter sans forcément que cela ne perturbe toute la réunion et les participants. C'est au cas où vous rencontreriez une difficulté. Notez donc ce numéro pour pouvoir y faire appel, si vous en avez besoin, pendant la réunion (problème de connexion, problème d'affichage, problème de prise de parole si vous n'arrivez pas à lever la main, etc.).

Vous pouvez également, si vous retrouvez votre nom, si vous le voulez, le compléter. Certains noms sont « SEPPL » ou « BO » et ce n'est pas forcément très signifiant dans la présentation. Si vous le souhaitez – vous n'y êtes pas obligés, bien entendu – vous pouvez le compléter. Quand vous cliquez sur « participants », à droite de votre écran, il y a un bandeau où il y a tous les participants qui s'affichent et vous pouvez vous renommer. Quand vous passez votre souris sur votre nom, il y a un petit onglet « plus » qui s'affiche. Quand vous cliquez sur « plus », vous avez une case qui s'appelle « renommer » et vous pouvez compléter votre identification, si vous le souhaitez.

Pour les personnes qui nous rejoignent, éteignez votre micro. Je propose, quand vous avez terminé vos tests de micro, que vous le coupiez. Cela évite les bruits parasites et ce sera plus confortable. On le fera en début de réunion, mais on peut même le faire en attendant.

Nous avons des personnes qui testent le levé de main. Vous pouvez l'essayer. En bas de la liste des participants, vous avez une petite main bleue, sur la gauche. Quand vous voudrez solliciter la parole, dans la partie de questions et d'échanges, vous pourrez activer cette petite main qui permettra de signifier que vous souhaitez prendre la parole.

Chaque participant, une fois connecté, se présente et effectue un test vocal.

Il est procédé à des ajustements techniques.

La session est enregistrée et, bien sûr, il y aura un compte rendu.

Il est 18 heures 07. Je vous propose que nous débutions la séance.

Bienvenue à toutes et à tous. Je me présente. Je suis Stéphane SAINT-PIERRE et j'aurai la responsabilité d'animer cette réunion et je vais vous expliquer, en quelques mots, comment elle va se dérouler. Je donnerai donc quelques consignes pour qu'ensuite nous puissions passer au partage d'un certain nombre de contenus qui vont vous être présentés par SNCF Réseau.

CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Stéphane SAINT-PIERRE

Tout d'abord, cette réunion est suivie en présence de Monsieur Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation, qui vous dira un mot avant le démarrage des interventions de SNCF Réseau. Il est en charge de suivre cette concertation pour le compte de la Commission nationale du débat public.

Je partage le fait que cette réunion est enregistrée de manière à nous permettre de réaliser un compte rendu des échanges.

Pour éviter les interférences, compte tenu du fait que nous sommes assez nombreux, nous allons couper les micros au début. Il va y avoir une phase de présentation durant laquelle SNCF Réseau va vous présenter le projet qui fait l'objet de cette concertation. À l'issue de cette phase, on vous proposera de solliciter la parole en cliquant sur la petite main bleue que vous trouverez en bas de la liste des participants. Quand vous cliquez en bas de l'écran sur « participants », un bandeau s'affiche à droite. En bas, vous avez une petite main qui permet de demander la parole. On prendra le temps de permettre de s'exprimer à l'ensemble des participants. Donc, soyez patients, car l'on ne peut pas donner la parole à tout le monde en même temps. Néanmoins, on prendra l'ensemble des questions et des interventions que vous souhaitez formuler le moment venu.

Pour ce qui est de l'usage du chat que vous pouvez activer par l'écran « converser », on vous proposera de l'utiliser en cas de besoin, mais on privilégiera les questions orales. Si vous voulez formuler une question par le chat, faites-le, mais si vous voulez faire des contributions, allez directement sur le site internet du projet où vous aurez, pour vos contributions, un accusé de réception. Ce sera beaucoup plus simple. Le chat, ce soir, on le réserve à des questions que vous préféreriez poser à l'écrit plutôt qu'à l'oral, mais il n'y aura pas de deuxième réunion par le chat. Nous faisons une réunion comme si c'était une réunion publique, selon le même principe, avec des échanges à l'oral.

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS

Stéphane SAINT-PIERRE

Pour les interventions de SNCF Réseau, Jean-Marc ILLES, responsable de la mission LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) et qui est Directeur territorial adjoint SNCF Réseau en Provence-Alpes-Côte d'Azur va vous présenter un ensemble d'éléments sur le projet. Il va présenter ces éléments d'un seul trait.

Ensuite, nous aurons une phase de questions-réponses et d'échanges au cours de laquelle plusieurs personnes de SNCF Réseau (Jean-Marc ILLES, Philippe HOLSTEIN, en responsabilité des pôles d'échanges et de gares, Nicolas GUYOT et Alain PRÉA de SNCF Réseau) pourront intervenir pour répondre à vos questions.

Vous avez Jordan FLEURUS qui est dans la case « SOS », en bas à droite. Notez son numéro pour ceux qui ne l'ont pas ; il pourra vous aider pour des problèmes techniques de prise de parole, d'activation de la main pour demander la parole, etc. Si vous en avez besoin, n'hésitez pas à le solliciter en appelant le numéro qui est affiché.

Pour ce qui me concerne, avec l'appui de Blandine PÉRICHON, qui suivra les questions posées sur le chat, et de Laurence GONTARD, qui présente l'ensemble des documents que vous voyez à l'écran, nous assisterons SNCF Réseau pour cette réunion en essayant de faire en sorte que tout se passe au mieux.

Après ces petits éléments techniques et informations d'accueil, nous aurons une première partie qui sera consacrée à la présentation de l'ensemble des éléments constitutifs du projet par Jean-Marc ILLES de SNCF Réseau qui vous rappellera quelques éléments sur le contexte et les objectifs du projet :

- les objectifs plus spécifiques de la navette toulonnaise ;
- le projet de gare de cette navette toulonnaise dans la proposition de variante de Sanary-sur-Mer ;
- une présentation succincte de la version proposée à Saint-Cyr-sur-Mer ;
- des éléments de comparaison des deux variantes de localisation du projet de gare de l'Ouest toulonnais et de la navette qui est proposée.

Ensuite, on prendra du temps pour échanger avec vous, en fonction de vos questions. Nous avons prévu une plage horaire, mais hier soir les échanges ont duré plus longtemps, à Saint-Cyr-sur-Mer. Encore une fois, on prendra le temps de répondre à toutes vos questions. Nous prendrons toutes les questions au fur et à mesure.

Ces propos introductifs étant posés, je propose à Monsieur Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, de dire un mot d'introduction pour cette séance.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation

Bonjour à tous. Je pense que chacun peut me voir.

Un garant est une personne indépendante. Je suis indépendant de la SNCF et je suis nommé par la Commission nationale du débat public, mon rôle étant de veiller à l'information et à la participation du public. Je rends compte de ce rôle, en fin de parcours, par un rapport qui est joint au dossier d'enquête publique. J'ai déjà établi deux rapports sur les concertations de 2016 et de 2019 qui sont toujours disponibles sur le site.

Je ne m'exprime pas sur le fond du projet, mais sur la qualité de la concertation. En général, dans ces réunions, j'interviens peu. Tant que cela se passe bien, je n'ai pas de raison particulière d'intervenir. Je peux intervenir pour poser une question ou si j'estime que la qualité de l'information ou que la participation du public est altérée. Je vous donne rendez-vous en fin de réunion où je dirai un mot complémentaire.

J'ai recommandé à SNCF Réseau de limiter l'exposé introductif à 30 minutes. Ils ne pourront donc pas tout dire, mais cela leur permettra de revenir sur les points importants, en fonction de vos questions.

Merci

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci, Monsieur QUEVREMONT, pour ce mot introductif.

Un petit point sur la proposition que je vous adresse concernant les échanges au cours de cette réunion. SNCF Réseau va vous présenter des éléments constitutifs du projet de navette toulonnaise et d'implantation de gare à Sanary-sur-Mer, mais également des éléments sur Saint-Cyr-sur-Mer. Vous pourrez exprimer le point de vue que vous avez, vous pourrez contribuer, et poser des questions. Il est possible que certains participants ne soient pas d'accord avec d'autres. Ce que je vous propose, c'est que chacun puisse exprimer son point de vue dans le respect de celui des autres, mais aussi que chacun puisse écouter le point de vue des autres. Je propose que vous évitiez

d'avoir un jugement sur la parole de telle ou telle personne. Chacun a une contribution à faire. Chacun prend le soin et le temps de participer. SNCF Réseau souhaite donc écouter toutes les contributions de tous les participants en respectant leur point de vue.

Ce que nous proposons, pour ce faire, c'est donc à la fois de respecter les temps de parole et d'être bienveillant vis-à-vis des personnes qui se sont exprimées avant ou après, si vous êtes d'accord avec cette règle. Je me permettrai, le cas échéant, de la rappeler, si besoin était, au cours de notre séance de travail et d'échanges.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Jean-Marc ILLES pour la présentation du projet de navette toulonnaise et des projets de gares sur lesquels la concertation porte. Monsieur ILLES, c'est à vous.

PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

RAPPELS

Jean-Marc ILLES, Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA (SNCF Réseau)

Merci, Stéphane. Bonjour à tous. Bonjour à ceux qui étaient là hier et à ceux qui, peut-être, étaient là l'année dernière. On se retrouve.

Je suis Jean-Marc ILLES, je suis Directeur territorial adjoint de SNCF Réseau. Je suis aussi, à ce titre, le chef de mission de la Ligne Nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur (LNPCA). C'est moi qui parlerai de la navette toulonnaise tout simplement parce que le ministre, par ses décisions ministérielles successives, écrit au Président de SNCF réseau qui est donc en charge, de ce fait, via l'État, de porter le projet à une enquête publique, qu'il soit ou non maître d'ouvrage de toute une série d'opérations qui peuvent faire partie de LNPCA. SNCF Réseau est le maître d'ouvrage principal, mais un projet de telle ampleur peut concerner plusieurs maîtres d'ouvrages et, à la fin, chaque maître d'ouvrage, devra évidemment conduire son projet avec le financement adéquat. Cette petite introduction étant faite, nous allons passer au vif du sujet.

La dernière décision ministérielle importante que nous ayons eue est celle du 23 juin 2020. Je reviens sur les termes précis de cette décision ministérielle. Elle confirme les positions du COPIL (Comité de Pilotage) qui a eu lieu le 22 novembre 2019 sur le choix des opérations, quand cela est nécessaire, et sur les variantes. En ce qui concerne le RER toulonnais, à son extrémité Ouest - je le lis mot à mot -, elle dit : « *poursuivre sur la variante de La Seyne* ». Là, elle reprend les éléments du COPIL puisque le COPIL dit :

- « *Poursuite sur la variante La Seyne, gare actuelle, pour mettre en place la navette en phase 1 en cohérence avec l'ERTMS (European Rail Traffic Management System ou système européen de gestion du trafic ferroviaire)* » ;
- « *Confirmation d'un programme de desserte, de la fréquence et du cadencement par la Région et TPM pour une extension à l'Ouest du RER toulonnais* ». C'est donc plus à l'Ouest que l'ancienne proposition qui avait été faite l'année dernière. Il y a donc bien la notion de programme à redéfinir puisque le programme avait été un élément qui avait fait un peu débat. Le COPIL avait demandé de reconfirmer le programme avec la Région et TPM

(Toulon Provence Méditerranée) qui était concernée par les gares, à l'époque, à l'intérieur de son emprise ;

- « Études complémentaires sur ce programme qui définiront les investissements nécessaires pour y répondre ».

La décision ministérielle a, elle précisé, sur le secteur du Var « Un origine terminus à l'Ouest de Toulon, soit en gare actuelle de la Seyne, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires » L'Ouest toulonnais est donc devenu : « soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer ». Il y a donc eu une ouverture à ce niveau.

Un autre chapitre de la décision ministérielle redit ce qu'a dit le COPIL, c'est-à-dire de redéfinir avec la région PACA les objectifs de services, puisque la Région est l'autorité organisatrice qui décide des objectifs de service, et de conduire les études d'exploitation et techniques pour définir les infrastructures nécessaires. Évidemment, ces nouvelles études conduisent à d'autres gares, d'autres communes, qui n'ont pas été approchées jusqu'ici (Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer), d'où les réunions que nous sommes en train de faire. À l'issue de ces études, les personnes en charge feront le choix de la gare, via un COPIL, en prenant en compte, évidemment, l'avis de la concertation, l'avis du public, celle qui correspondra le mieux aux objectifs de service et aux conditions d'acceptabilité locales. Je pense que l'on reviendra sur ce que sont les critères de décision ; c'est un débat que l'on a eu hier. Ça, c'est sur le Var.

Elle nous demande un élément de calendrier très fort puisqu'elle demande de préparer le dossier d'enquête sur le seul périmètre des phases 1 et 2 – nous sommes donc bien uniquement sur ce périmètre : la navette toulonnaise dans le Car – avec un objectif de lancer l'enquête publique avant fin 2021. On a donc deux objectifs : continuer à concerter sur un choix extrêmement important et produire un dossier très lourd (10 à 15 000 pages sur les 3 départements) pour que le projet avance et que l'on aille à l'enquête publique l'année prochaine.

Vous avez un schéma, pour rappel, de ce que l'on appelle « la navette ». Pour que cela fonctionne, il y a trois zones :

- la zone de Carnoules pour le retournement de la partie de l'omnibus qui va jusqu'à Carnoules sachant qu'il y en a un allant vers Les Arcs ;
- le traitement de la bifurcation de La Pauline avec la dénivellation des voies par un terrier et les 4 voies à quai ;

- le choix de la gare de retournement et de pôle d'échange multimodal à l'Ouest de Toulon. Il y a un choix d'attente à La Seyne-sur-Mer et un choix étudié cette année à Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary-sur-Mer pour une décision qui sera probablement entre ces deux dernières gares puisque La Seyne-sur-Mer était un peu une solution d'attente, même si cela reste toujours un choix possible s'il y avait un blocage sur les autres.

L'objectif de la concertation est de partager les études d'approfondissement réalisées pour ce positionnement. Nous allons rappeler les objectifs de service définis avec la Région et les partenaires, quelles sont les infrastructures nécessaires, quels sont leurs coûts. Nous avons également regardé leurs conditions d'insertion urbaine. Un travail a été fait avec le département du Var, les communes, TPM et la région, évidemment, sur la manière dont ces variantes s'insèrent dans l'aire urbaine. Il y a un dialogue entre la partie ferroviaire et la partie urbanistique. Bien sûr, il y a le sujet de la comparaison des variantes (Quels sont les critères de comparaison ?). C'est une vision sur laquelle on reviendra. Chacun peut avoir la sienne, mais on vous en a proposé une.

L'idée est de retenir un site d'implantation de la gare avec un COPIL le 07 janvier 2021 qui devra décider de manière à ce que l'on entre cette donnée de production dans le calendrier d'enquête publique parce que l'on sait que l'on a des délais très longs avec l'Autorité environnementale et le GPI (Grand Pôle d'échange Intermodal). Il faudra qu'en septembre 2021 on ait un dossier fini. On a aussi d'autres concertations à mener sur Marseille, mais cette zone du Var est très importante parce que le positionnement de la gare n'est pas décidé alors qu'ailleurs c'est assez stabilisé géographiquement. Le Var est le seul endroit, dans le projet, où un objet très important n'est pas stabilisé. C'est pour cela qu'il faut le faire au plus tôt par rapport à d'autres concertations.

Pour ce qui est des modalités de recueil, il y a donc deux réunions publiques pour l'Ouest toulonnais (la réunion d'hier et la réunion d'aujourd'hui). Vous avez également des registres en mairies. Vous pouvez déposer des contributions sur le site internet. On essaiera d'y répondre dans un délai raisonnable. Il y aura une réponse pour chaque contribution. Il y a des réponses qui peuvent être rapides, et d'autres qui sont plus techniques ou nécessitent d'entrer dans le détail. Nous aurons aussi des permanences locales à Saint-Cyr-sur-Mer le 08 décembre 2020 et à Sanary-sur-Mer le 09 décembre 2020. Vous pouvez aussi écrire par courrier à l'adresse qui est affichée si vous voulez avoir des contributions par écrit pour les gens n'ayant pas accès à internet. Ceci est aussi vrai pour les permanences.

LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE TOULONNAISE

Jean-Marc ILLES

Suite à la demande de la décision ministérielle et au COPIL, nous avons confirmé, puisqu'il n'y a pas eu d'évolution, les services qui ont été demandés par la Région avec l'accord de TPM.

L'idée est donc d'avoir, dans cette zone à l'Ouest de Toulon :

- 2 TER/heure/sens en semi-direct Marseille-Toulon, ce qui pourrait déjà exister par l'infrastructure actuelle ;
- 2 TER/heure/sens omnibus traversant Toulon depuis la gare ouest toulonnais vers Carnoules / Les Arcs ;
- 2 TER/heure/sens omnibus traversant Toulon depuis Marseille vers Hyères.

Dans cette zone, on aurait donc bien 6 TER/heure/ sens à l'Ouest de Toulon.

La Région a confirmé l'importance du cadencement au quart d'heure des TER omnibus. C'est quelque chose d'essentiel pour garantir le report modal. Il faut évidemment que tout cela se fasse avec une régularité correcte. Il faut que la robustesse soit un garant et un indicateur qui reste à très haut niveau pour que ce système fonctionne. Il faut que le système permette la coexistence des trains lents et des trains rapides en maintenant la performance de chacun. Et puis, il faut que le projet soit résilient à long terme, c'est-à-dire qu'en phase 2, il faut qu'il continue à fonctionner même avec des trains rapides supplémentaires qui viendraient de la gare souterraine de Marseille. Il faut donc que le projet soit résilient à des augmentations de trains puisqu'à ces échéances-là il n'y aura pas la ligne nouvelle.

Vous avez ici l'un des services possibles. C'est un travail qui est fait avec l'autorité organisatrice des transports :

- Comment, à partir de l'infrastructure qui dimensionne l'heure de pointe, peut-on remplir 24 heures ?
- Que donnerait, de manière socioéconomiquement acceptable, le nombre de trains par tronçon, entre la situation actuelle, la phase 1 et la phase 2 ?

En gros, c'est un doublement possible, en regardant l'ensemble des heures de pointe et des heures creuses, à la journée, du nombre de trains entre la situation d'aujourd'hui et la situation de demain.

Cela dépend des tronçons, mais c'est à peu près cela.

La situation de base est évidemment que toutes les gares à l'Ouest sont des gares où l'on a des quais de part et d'autre et où l'on a des voies (voie 1, voie 2) où, quand les trains s'arrêtent, ceux qui sont derrière attendent. On voit bien que l'on a une limitation de capacité très importante. Le système que l'on fait est de mettre les deux voies d'évitement du TER au milieu pour que les TER qui arriveraient de Toulon, sur la voie du bas, se mettent au milieu et puissent repartir à l'abri des trains rapides qui passeraient à l'extérieur. Ceci, grâce au V qui est au milieu, sur la voie de sens impair.

Là, nous avons fait le schéma minimum. Évidemment, nous pouvons faire un alternat. Compte tenu de ce que nous verrons sur les coûts, ce sont évidemment des coûts supplémentaires et nous avons donc choisi de faire le fonctionnement avec des voies en impasse.

LA GARE ORIGINE-TERMINUS À SANARY

Nous en arrivons à la gare de Sanary-sur-Mer. Le projet consiste en fait à déplacer la gare actuelle d'environ 300 mètres. La gare actuelle est à droite, à l'Est de la RD 11. Elle se retrouverait dans la zone de La Baou, à l'Ouest de la RD 11. C'est un déplacement de la gare d'environ 300 mètres. Il n'y a donc pas d'écart socio-économique pour ce déplacement de manière globale, même s'il peut y avoir des écarts sur les schémas de circulation et les zones piétonnières. On a une très grande proximité entre la gare actuelle et son déplacement, puisqu'il s'agit d'un déplacement.

Pour la situation actuelle, la gare est aujourd'hui sur la commune d'Ollioules. Elle est à droite et serait déplacée dans la zone d'aménagement différé de La Baou. C'est une zone qui est inscrite au PLU (Plan Local d'Urbanisme) et qui, effectivement, peut donner des possibilités plus simples d'inscription de projets neufs.

Vous avez pas mal d'informations sur cette diapositive. Vous avez le coût, en bas. Il est aux conditions économiques de janvier 2019 : 79 millions d'euros. Évidemment, il est en écart par rapport aux anciens coûts puisque les anciens schémas avaient déjà des gares et, là, il faut créer une gare nouvelle. Vous avez donc un coût supplémentaire lié à ce pôle d'échange multimodal avec des parkings à créer, ce qui n'était pas le cas dans les autres situations.

En violet, vous avez la zone du projet que l'on a chiffré et qui serait à la fois financé et à inscrire dans le dossier d'enquête publique. Évidemment, dans tous les endroits, nous essayons de coordonner notre projet avec les projets existants des communes, que ce soit à Marseille, à Nice, ici ou à Saint-Cyr-sur-Mer. Il y a donc un projet d'accessibilité routière à ce pôle d'échange qui n'est

pas de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Notre seule responsabilité est de vérifier qu'il y a une compatibilité entre notre projet et un projet futur qui n'a pas forcément ces limites-là parce qu'il n'est pas encore décidé. Mais, pour l'enquête publique, il faut que nous montrions qu'il y a une compatibilité. Cela ne veut pas dire que c'est ce projet qui sera retenu en dehors de celui de SNCF Réseau.

Le deuxième élément, c'est que ce qui est vraiment en dur au stade d'études que l'on a fait, c'est la partie du pinceau de voies (marron) qui s'élargit. Évidemment, il y a une zone de pôle d'échange à proximité des voies qui est obligatoire en termes d'emprise. Après, on voit bien que les limites non techniques (parkings, espaces verts, etc.) sont indicatives au stade des études et peuvent faire l'objet d'ajustements et de précisions en fonction de la concertation, des échanges que l'on a avec vous, des échanges avec les riverains. On a des marges de manœuvre sur ce qui n'est pas purement de la technique ferroviaire. Il faut donc prendre cela comme un élément indicatif, mais plutôt majorant. C'est-à-dire qu'on a plutôt pris large. Cela fonctionne bien, mais il peut y avoir des ajustements et la concertation est faite pour cela.

En marron foncé, vous avez l'axe des voies (tracé noir) avec tous les aiguillages qui sont dessus. La plateforme ferroviaire est en marron-gris. On voit que la partie Sud des voies n'est pas du tout impactée puisque c'est le talus déjà existant. Il n'y a donc aucun impact sur la partie Sud. Toujours au Sud, vous voyez qu'il y a un petit accès piéton qui est en fait un petit ouvrage maçonné. Actuellement, il y a un sentier qui passe sous les voies et il pourrait devenir une voie d'accès en mode actif plus importante pour la gare.

Le pôle d'échange comprendrait :

- 1 parking de 400 places ;
- des zones d'échanges entre le parking et le piéton ;
- de petits bâtiments ;
- le passage souterrain qui traverse les quais ;
- le bâtiment de voyageurs (orange) ;
- d'autres modules qui pourraient être commerciaux, mais pas forcément, c'est indicatif. Ce pourrait être une vie de la Ville qui pourrait s'implanter dans ce PEM (Pôle d'Échange Multimodal), à côté des objets purement ferroviaires ;
- il est aussi possible de mettre un parking à vélos dans ce PEM ;
- la raquette de « retournement » du dépose-minute, à gauche.

Au niveau de l'accès, il est calé avec un projet de rond-point à l'étude par la Ville et le Conseil départemental. Sur le tracé, c'est assez indicatif puisque cette partie routière n'est pas ferroviaire. L'accès se ferait en double sens, à la fois pour les bus et les voitures, à la zone d'intermodalité avec des garages de part et d'autre pour les bus. Pour les bus, il y aurait 2 places par sens, soit 4 en tout. Les bus pourraient soit remonter vers le Nord, soit continuer pour tourner dans la zone de La Baou par le rond-point qui est un peu à gauche.

Au niveau du positionnement, l'avenue que vous voyez ici et qui remonte est l'avenue des Lavandières. À droite, vous avez la RD 11. Ici, vous avez une vue en trois dimensions. Je le redis, mais la partie des parkings du PEM est indicative. On voit que l'on est un peu à la limite. Le parking de 400 places aurait 2 niveaux. On pourra y revenir, mais on a dimensionné cela avec des études de trafic de voyageurs et de trains. Vous avez un parvis pour les modes doux. L'intermodalité est là. En bas, côté Sud, vous avez des écrans visuels qui permettent d'isoler la partie du lotissement au Sud de la gare. C'est d'ores et déjà prévu dans le chiffrage.

Le schéma routier est un schéma indicatif qui peut être confirmé ou modifié avec les acteurs locaux et la Commune.

Là, vous avez la dépose-minute, à droite, puis le bâtiment de voyageurs avec un abri à vélos. Vous voyez aussi les accès aux quais, l'écran acoustique et visuel. Voilà pour le schéma. L'ancienne gare, bien sûr, est à gauche de la flèche « vers Toulon » puisqu'elle est déplacée d'environ 300 mètres sur la commune de Sanary-sur-Mer.

Si l'on regarde la vue en coupe, vous voyez la largeur de la plateforme ferroviaire (environ 30 mètres). C'est obligatoire et l'on ne peut pas trop y couper. À partir de la gauche, volontairement, on n'a pas mis de distance parce qu'il existe des marges de manœuvre sur ces largeurs. Après, il faut tout de même que le pôle d'échanges fonctionne et que toutes les fonctionnalités y soient, y compris les parkings, mais on est moins dans des choses extrêmement normées.

Vous avez ici un schéma sur les modes d'accès actifs (piétons, vélos). Vous aurez donc la réhabilitation de ce sentier qui traverse la voie ferrée et permet d'accéder à la rue du lotissement situé au Sud. Vous aurez un accès aux zones de parking, aux zones de dépose-minute, et aux zones de transport en commun. Vous avez aussi un cheminement piéton situé le long de la plateforme pour rejoindre la RD 1, puisqu'il est possible.

Au niveau routier, toujours de manière indicative, voilà quels pourraient être les cheminements. L'hypothèse est d'avoir une ligne de bus, mais tout est à décider avec les deux agglomérations que

sont TPM et Sud Saint-Baume, mais aussi les communes d'Ollioules et de Sanary-sur-Mer. Ce qui est important, quand on décide de faire un pôle d'échange très puissant, c'est qu'il faut avoir des liaisons de bus. Avoir au moins deux lignes de bus me paraît un minimum. L'interconnexion entre la fréquence que l'on souhaite des TER et celle des transports en commun est l'élément clé de réussite des pôles d'échanges. S'il n'y a pas de transport en commun ou si les transports en commun sont très espacés, je dirais même qu'il ne sert à rien de faire ce projet.

Il ne nous appartient évidemment pas de définir le schéma d'intermodalité du côté des bus, mais pour la cohérence du dossier et sa solidité juridique, il faut montrer que cela fonctionne et qu'il y a bien un report modal avec les transports en commun, même s'il faut des parkings. L'idée est quand même que les gens prennent les transports en commun, que ce soit le bus ou le train.

Ça, c'est assez indicatif, je le répète. La partie jaune est ce qui nous appartient déjà (SNCF). La partie orange située le long de la voie ferrée est obligatoire parce que, techniquement, c'est vraiment le minimum. La zone indicative du pôle d'échanges est très large et peut être ajustée aux limites. L'idée est plutôt de vous situer où seraient les acquisitions. À droite, en jaune, vous avez la zone de la gare d'Ollioules, avec la gare et ses parkings. À gauche, en orange, vous avez le futur pôle d'échanges multimodal avec les zones qui seraient à acquérir à l'amiable.

LA GARE ORIGINE-TERMINUS À SAINT-CYR

Jean-Marc ILLES

Sur Saint-Cyr-sur-Mer, puisque l'on est dans une comparaison, vous avez la situation actuelle avec le projet Pradeaux Gare. En effet, il y a également un projet d'activités au niveau de Saint-Cyr-sur-Mer qui s'appelle « Pradeaux Gare ». La gare actuelle est à droite et le projet d'urbanisme du Maire, qui s'appelle « Pradeaux Gare » est situé au Sud et à l'Ouest de la gare actuelle dans la zone du chemin des Pradeaux et du chemin de la Bourrasque, ce dernier étant du Nord.

Voilà ce que pourrait être le schéma de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer. La gare a évidemment disparu, on voit donc un espace libéré sur la droite. On a ensuite le pôle d'échange de la zone des Pradeaux avec un parking un peu moins dimensionné puisque les études montrent que les transports en commun et les piétons sont un peu plus forts. Le parking a donc seulement 300 places.

Le coût est tout de même plus fort. Le coût est un élément très important parce qu'on est obligé de reconstituer un évitement essentiel pour le maintien de l'activité de fret. Ce pourrait être insuffisant, il en faudrait certainement d'autres, mais celui-là est absolument essentiel. Le maintien

de l'évitement fret, à gauche, pour éviter l'impact, est d'environ 800 mètres, plus le pôle d'échange à créer entraînent un écart de coût assez important entre la solution de base et celle de Sanary-sur-Mer, mais surtout entre la solution de Sanary-sur-Mer et celle de Saint-Cyr-sur-Mer. Vous avez le déplacement de la gare, plus d'itinéraires et de signalisations parce que, comme il y a la connexion avec les voies existantes de fret et les voies nouvelles que l'on crée, cela fait inévitablement plus d'itinéraires. De ce fait, vous avez également davantage d'emprise foncière.

Ici, vous avez donc la vision de la gare à Saint-Cyr-sur-Mer. À Sanary-sur-Mer, on est au Nord des voies. À Saint-Cyr-sur-Mer, on est au Sud. Vous avez également un schéma de circulation routière qui, de la même manière qu'à Sanary-sur-Mer, est indicatif et n'est pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Mais, nous devons le faire en cohérence avec les communes et les maires qui sont en place, évidemment.

COMPARAISON DES VARIANTES DE GARE À SANARY ET SAINT-CYR

Jean-Marc ILLES

Nous en arrivons aux comparaisons.

Vous avez ici la partie relative à la fréquentation des gares. Vous avez la situation d'aujourd'hui. Là, ce sont des études de trafic faites par nos cabinets socio-économiques qui ont valorisé ces écarts. En gros, on a un seuil assez important de 340 000 voyageurs supplémentaires entre la situation actuelle et ce que pourrait permettre le pôle d'échange multimodal avec un origine et terminus à Sanary-sur-Mer. Vous avez un deuxième seuil de 120 000 voyageurs en plus de l'hypothèse de Sanary-sur-Mer si le terminus est à Saint-Cyr-sur-Mer. On voit donc que ce n'est pas tout à fait proportionnel aux distances. Évidemment, Saint-Cyr-sur-Mer étant plus loin, il draine plus de voyageurs que Sanary-sur-Mer.

Il y a aussi un point important – c'est assez technique. J'en suis désolé, mais on est obligé de l'aborder – qui est le problème de coexistence avec les objectifs que l'on nous a donnés. Si l'on regarde la variante Sanary-sur-Mer en phase 1, le cadencement (le fait d'avoir des trains pouvant faire des navettes de part et d'autre de la gare Ouest jusqu'à La Pauline tous les quarts d'heure) est à 15 minutes strictes sur Sanary-sur-Mer. On sait que quand on a des cadencements stricts, le report modal est meilleur puisque les gens viennent sur les quais et l'horaire devient secondaire. Cela ne devient pas vraiment un métro, mais on se rapproche d'un RER. On a donc un report modal qui est

bien meilleur et les chiffres le montrent quand on fait les calculs. En phase 1, la variante de Sanary-sur-Mer permet à la fois un cadencement strict et la desserte en omnibus de toutes les gares sans exception.

Sur Saint-Cyr-sur-Mer, on peut dire qu'en phase 1 le cadencement est quasiment bon (entre 14 et 16 minutes). Cela reste très acceptable, même s'il y a un petit écart. On est encore dans ce que l'on estime tout à fait jouable. On a une petite dégradation des gares à l'Est de Carnoules parce que comme la navette est plus longue, on a un phénomène de rattrapage des trains rapides après Carnoules. On doit donc accélérer les omnibus et, donc, alternativement, ne pas desservir 1 gare sur 4. Cela pourrait tourner dans la journée. Toutefois, n'en desservir que 3 sur 4, compte tenu du fait que ces gares sont un peu moins importantes, cela nous paraît quand même acceptable en phase 1.

On peut donc dire qu'avec ce phénomène de cadencement et de desserte alternée, en phase 1, même si le site Sanary-sur-Mer semble meilleur, les deux restent acceptables.

En phase 2, le cadencement reste à 15 minutes sur Sanary-sur-Mer et on a le même niveau de dégradation qu'à Saint-Cyr-sur-Mer en phase 1 au moment où l'on a la circulation maximale des trains. On a de nouveaux trains qui arrivent de Marseille et, de nouveau, on ne doit desservir que 3 gares sur 4. On ne peut pas desservir toutes les gares entre Pignans, Gonfaron, Le Luc et Vidauban.

En revanche, pour la phase 2, sur la variante de Saint-Cyr-sur-Mer, les choses se dégradent pas mal puisqu'on a un « décadencement » avec une attente de 12 à 18 minutes. En fait, on n'est plus vraiment dans un cadencement. L'objectif de cadencement qui permet le report modal est un peu perdu et on ne peut plus desservir, à l'Est de Carnoules, que 2 gares sur 4 pour garantir une arrivée aux Arcs sans se faire rattraper par les trains rapides.

Le petit bémol que je mets à cela est qu'avec les schémas d'attaches-horaires faits avec la gare souterraine, puisqu'on est en phase 2, est que l'on peut toujours dire : « *On trouvera autre chose* ». On a eu le débat hier, mais la responsabilité de SNCF Réseau est de mettre les choses « cartes sur table » pour que la promesse qu'elle fait soit tenable et que ces choses soient claires.

Donc, pour résumer, en phase 2, la desserte alternée à l'Est de Carnoules diminue l'attractivité pour les voyageurs et le bénéfice socio-économique, qui se dégrade puisque des gens ne peuvent plus prendre le train, davantage avec un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary-sur-Mer. Là, il y a un écart significatif entre les deux variantes.

Si l'on regarde les objectifs, toute la partie exploitation et respect des objectifs de performance du système, à la fois commercial et technique, on voit qu'il y a une meilleure réponse sur Sanary-sur-Mer. C'est ce que je viens de vous dire.

Sur les incidences sur le territoire, concernant l'inscription dans le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) et les documents régionaux et départementaux, nous sommes totalement en phase, tant sur les problèmes de pollution de l'air, d'embouteillages ou de report modal inscrits dans ces documents. Évidemment, les deux scénarios y répondent totalement. L'impact sur le bâti est un peu plus fort à Saint-Cyr-sur-Mer qu'à Sanary-sur-Mer, même s'il y a quelques impacts à Sanary-sur-Mer. Je passe sur les équipements parce que c'est assez négligeable. Pour les bruits, c'est identique. Il y a un écart sur l'agriculture puisqu'on est obligé d'acquérir des zones de vignoble de Bandol pour l'hypothèse de Saint-Cyr-sur-Mer. Là, on ne parle pas du bâti, on en a parlé. Ce qui n'est pas bâti, ce sont plutôt des friches et c'est évidemment plus facile à acquérir. Au niveau des inondations, c'est à peu près identique. Sur les ressources en eau, également, même s'il y a des périmètres de forage à Sanary-sur-Mer, puisque nous sommes dans la zone éloignée des captages du point de vue réglementaire. Il n'y a donc pas de difficulté. Sur l'accès et la circulation routière, il nous semble que l'accès est très bon à Sanary-sur-Mer dans la mesure où le projet routier suit, derrière, puisque la bretelle d'autoroute est proche et qu'il y a une opportunité avec le projet urbain. Il y a une plus grande difficulté dans la zone des Pradeaux, à Saint-Cyr-sur-Mer, parce qu'il y a pas mal de lotissements dans la zone. Il y a donc un petit risque d'encombrement.

Sur les enjeux de réalisation socio-économiques, en termes de perturbations pendant les travaux, comme il y aurait les voies de fret, ce serait un peu plus lourd à Saint-Cyr-sur-Mer. La durée de travaux serait à peu près équivalente. Il y aurait plus de travaux proches des maisons à Saint-Cyr-sur-Mer puisque l'on aurait la longueur des évitements. Sur le coût, je l'ai dit, il y a un écart très important dû à ce que l'on savait déjà : à Saint-Cyr-sur-Mer, il faut maintenir cette fonctionnalité essentielle au fret. Sur les voyageurs, je l'ai dit, le chiffre est meilleur à Saint-Cyr-sur-Mer parce que, évidemment, on ramasse plus de monde même si, proportionnellement, le principal seuil est fait par Sanary-sur-Mer.

En coûts d'exploitation, cela s'inverse. Évidemment, les coûts d'exploitation des rames de TER et des mécaniciens payés par la Région sont beaucoup plus importants, car le parcours est beaucoup plus long dans l'hypothèse de Saint-Cyr-sur-Mer. En kilomètres-trains, cela ne compense pas les kilomètres-voyageurs supplémentaires, notamment du fait de la perte de voyageurs dont je parlais

tout à l'heure à l'Est. En dehors des voyageurs, qui sont un élément très positif pour Saint-Cyr-sur-Mer, le reste est plutôt favorable à Sanary-sur-Mer.

Je crois que j'ai fini. Je ne sais pas si j'ai dépassé mon temps – certainement –, mais on peut passer aux échanges.

ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci, Jean-Marc, pour cette présentation. Nous vous invitons à formuler vos demandes de prise de parole en cliquant sur « participants », en bas de l'écran, puis en allant sur le bas de cet onglet vous pourrez identifier une petite main bleue que vous pourrez activer. Elle nous permet d'identifier que vous demandez la parole.

Je vais donc sans plus tarder passer la parole à Monsieur FRANCESCHI dont on va activer le micro. Je le fais ou Jordan va m'aider à le faire puisque cela ne semble pas marcher directement. C'est bon. Allez-y, Monsieur FRANCESCHI.

Maurice FRANCHESCI, association TVD (Toulon Var Déplacements)

Merci de me donner la parole.

Stéphane SAINT-PIERRE

Je me permets juste de faire une recommandation collective. Compte tenu du fait que nous sommes assez nombreux, si vous avez des questions ou des contributions, essayez de la formuler de manière assez concise, pour vous comme pour les autres participants. Essayez de prendre une à deux minutes. Nous essayons de permettre à chacun de s'exprimer et d'avoir des retours. Je vous remercie.

Maurice FRANCHESCI

J'essaierai d'être le plus bref possible. Au niveau du choix de la gare entre Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary-sur-Mer, l'association Toulon Var Déplacements pense que le choix de Saint-Cyr-sur-Mer est mieux adapté parce qu'il permet de drainer plus largement l'aire urbaine de Toulon. Cela permet aussi d'équilibrer Carnoules, qui est assez éloignée. On a donc une branche Est qui permet de drainer beaucoup de monde. Il serait logique que la branche Ouest soit à peu près du même ordre de grandeur et qu'elle aille au bout de l'aire urbaine de Toulon, c'est-à-dire à Saint-Cyr-sur-Mer.

Je voudrais poser une question. Est-ce que vos simulations de cadencement prennent en compte la prévision d'une troisième voie, en gros, entre La Seyne-sur-Mer et La Pauline ? Cela permettrait, finalement, de faire passer plus facilement les trains une fois que ce serait réalisé. Ce projet existe depuis à peu près l'an 2000. SNCF Réseau avait fait des études et avait montré la faisabilité de cette troisième voie. Il serait donc intéressant de voir les cadencements avec cette troisième voie.

Quant aux coûts, vu que le Var est vraiment le parent pauvre de cette réalisation TER de première phase, je pense qu'il n'y aura pas de problème pour le faire si on augmente un petit peu le coût. Voilà mes contributions et ma question, surtout sur la troisième voie.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour vos contributions.

Jean-Marc ILLES

Sur le choix de la gare, je n'ai pas de commentaire. J'ai bien noté votre préférence pour le site de Saint-Cyr-sur-Mer avec l'argument d'un drainage plus à l'Ouest et de l'équilibre avec Carnoules. Je crois qu'on l'a mis dans le tableau. Ce que vous dites est exact : on va plus loin. Il y a cet avantage très clair pour Saint-Cyr-sur-Mer ; je suis d'accord avec votre analyse.

Sur la troisième voie, la réponse est « non ». Là, nous consultons pour les phases 1 et 2. Il y avait effectivement eu des idées de troisième voie en phase 3 et 4, mais cela ne fait pas partie de l'enquête publique qui est là. Nous ne savons pas si cette troisième voie se fera ou pas. Les schémas d'exploitation montrent que ce sont plutôt une troisième et une quatrième voie qu'il faudrait faire, soit une voie par sens. Les impacts seraient donc très forts. Mais, quoi qu'il en soit, la démarche que nous avons est d'avoir les investissements pour permettre de répondre à l'objectif de service avec des investissements autour des gares.

Les investissements des phases 3 et 4 ne sont pas inclus dans la phase 1 et 2. La réponse est donc bien « non ». Peut-être que Nicolas GUYOT pourra compléter sur le détail de la manière dont on a monté le cadencement puisque, vous avez raison, c'est une question très importante.

Maurice FRANCHESCI

Je voudrais juste dire que, franchement, il faut voir sur le long terme. S'il est prévu de peut-être faire 4 voies, il faut faire des simulations avec 4 voies sur le long terme. Je pense que voir uniquement avec les voies actuelles n'est pas une vision à long terme.

Jean-Marc ILLES

Si l'on met 4 voies de bout en bout, cela marchera, je suis d'accord.

Maurice FRANCHESCI

Il faut voir, sur le long terme, ce qui est prévu jusqu'en 2050. Est-ce qu'on ira jusqu'à 4 voies ? Il faut raisonner sur le long terme. Je pense qu'il faut raisonner sur le prochain siècle et pas sur un court terme de quelques années.

Jean-Marc ILLES

D'accord. D'où, selon vous, le fait que cela aille dans le sens du choix de Saint-Cyr-sur-Mer.

Maurice FRANCHESCI

Tout à fait. Il faut raisonner sur un siècle parce que cela aura un impact sur le développement urbain de notre aire géographique.

Jean-Marc ILLES

Sur votre analyse, Saint-Cyr-sur-Mer serait plutôt le scénario à plus long terme. C'est votre position et je la respecte tout à fait.

Les troisièmes voies, nous savons que ce n'est pas forcément l'idéal puisque nous en avons fait l'expérience sur Antibes-Cannes où elles sont trop courtes. Comme elles sont nécessaires pour les deux sens de circulation, elles ne permettent pas de modifier la structure horaire. Ce sont donc plutôt des quatrièmes voies qu'il faudrait faire pour doubler la ligne de part et d'autre. Ce serait uniquement en phases 3 et 4 et, là, nous ne sommes pas dans ce schéma.

Pour répondre à votre question, effectivement, si nous mettons des tronçons supplémentaires, le cadencement finit par marcher. Nicolas, veux-tu compléter ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études – Mission LNPCA (SNCF Réseau)

Je peux, mais cela va dans ton sens, c'est-à-dire que les projets de troisième voie, dans l'agglomération toulonnaise ont effectivement existé dans le cadre des phases ultérieures de la LNPCA, d'une part, et dans le cadre du contrat de plan État-Région, d'autre part. Mais, il faut reconnaître que les expériences de troisièmes voies que l'on a dans la Région ne sont pas « ultra concluantes ». Vous connaissez celle de Marseille-Aubagne et celle de la Côte d'Azur. Elles ont leurs avantages, mais en termes de capacité pour le service de tous les jours, on a quand même des difficultés quand on augmente les densités de service. Elles sont surtout utiles pour les situations dégradées. Il est vrai que nous avons tous appris autour de cela.

Vous l'avez donc dit, c'est plutôt 4 voies qu'il faudrait envisager, mais c'est dans le cadre de phases qui sont plus lointaines et qui sortent un peu des ambitions des phases 1 et 2 qui sont aujourd'hui présentées, en effet.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces précisions.

Je propose à Monsieur Christian BERCOVICI de formuler sa question ou son intervention. Monsieur BERCOVICI, on ne vous entend pas. On prendra votre intervention un peu plus tard, en espérant que cela fonctionne à nouveau. C'est donc à Madame Muriel FIOL.

Muriel FIOL, Conseillère régionale

Bonjour, Messieurs, merci de me passer la parole.

Premièrement, comme hier soir, puisque j'ai déjà participé à la concertation d'hier, je suis toujours désolée du « peut-être » abandon des communes du Sud Sainte-Baume si ce projet se fait à Sanary-sur-Mer. J'aimerais quand même qu'il soit pris en compte que vous laisseriez tomber 8 communes. Ce n'est quand même pas rien. Ce sont les 8 communes de Sud Sainte-Baume qui ne seraient pas prises en compte. Je tiens à ce que ce soit encore une fois indiqué parce que je pense que c'est quand même important.

Deuxièmement, j'y ai pensé depuis hier. Peut-être que ce qui me gêne énormément dans le projet de Saint-Cyr-sur-Mer – je fais juste une parenthèse là-dessus –, c'est l'emprise sur les vignes, puisqu'il y a une emprise sur 4 000 m² de vignes. Est-il possible d'envisager de déplacer un tout petit peu plus au Sud, d'après ce que j'ai compris, pour ne pas avoir cette emprise de 10 mètres sur les vignes ? C'est une question que je pose. Est-ce que l'on ne pourrait pas envisager quelque chose dans ce sens ?

Enfin, ma question est la suivante. Je suis très surprise sur l'écart de coûts entre Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer. Il y a deux gares à déplacer, une de 500 mètres (Sanary-sur-Mer) et une de 350 mètres (Saint-Cyr-sur-Mer). En principe, à Sanary-sur-Mer, ce devrait être plus cher. Il y a deux pôles d'échange à créer, des accès piétons à créer, un parking de 100 places de plus à Sanary-sur-Mer, ce qui devrait être plus cher. Il y a un accès non budgété pour le site de Sanary-sur-Mer. Qui va payer ? Combien cela coûtera-t-il ? Il aurait peut-être été intéressant d'ajouter cela au dossier. Il y a le problème du ruisseau à protéger à Saint-Cyr-sur-Mer et il y a le problème de la zone de fret à décaler, mais cela fait 84 millions d'euros de plus.

Est-ce que, quelque part, il n'y a pas une forme de surévaluation du projet sur Saint-Cyr-sur-Mer par rapport à Sanary-sur-Mer ? Cela peut arriver dans des dossiers ; je l'ai déjà vu. Je vous pose donc la question de manière assez franche.

Je vais arrêter là parce qu'il faut laisser la parole à tout le monde. Je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour votre concision. Merci pour votre question.

Jean-Marc ILLES

Sur les 8 communes, je n'ai pas de remarque particulière.

Sur le sujet des vignes, en fait, c'est un peu la réponse à votre deuxième question. En fait, on a déjà regardé le tracé au minimum. Si on le déplace au Sud, on a des problèmes de faisabilité au niveau des rayons de courbure et on impacterait énormément de maisons. Il y aurait un impact très important sur le bâti. On a essayé de répartir les impacts de part et d'autre avec, aussi, une analyse sur les maisons qui seraient touchées au niveau de Saint-Cyr-sur-Mer. L'impact sur les vignes – je crois qu'on a mis qu'il est de 4 000 m² – est un ordre de grandeur. Il peut donc être un peu moins important, mais si l'on faisait un autre schéma de tracé on aurait un problème de faisabilité du fait d'une problématique de rayon de courbure et du fait de davantage de maisons touchées au Sud. C'est une difficulté pour les habitants. Même si les vignes sont importantes, il faut aussi regarder le bâti privé.

Sur les coûts, vous l'avez dit, c'est un peu la même question. Pour éviter de toucher trop les vignes et de toucher trop les habitations, on avait une commande du Maire de Saint-Cyr-sur-Mer qui était de positionner au niveau des Pradeaux, le plus à l'Est possible, les quais de la gare. Si l'on avait mis les voies d'évitement fret de part et d'autre, on impactait encore plus les vignes et encore plus les bâtiments situés au Sud. On les a donc mises en prolongation pour éviter l'impact, mais la conséquence est qu'il y a des murs de soutènement à faire. Il y a des conséquences, en coûts, très importantes du fait de la longueur. En fait, le coût traduit la tentative que l'on a eue pour limiter l'impact que l'on savait très sensible à la fois sur le bâti et les vignes. C'est donc bien le décalage des 800 mètres de voies de fret de part et d'autre qui crée l'essentiel du coût. Le pôle d'échange et tous ses sujets sont à peu près équivalents sur les deux gares. C'est bien le sujet du fret qui crée l'écart, mais je le redis, c'est quelque chose d'essentiel et de totalement stratégique pour le fret. On ne fait que reconstituer ce qui existe. On ne peut pas mutualiser ces voies de fret avec d'autres. Peut-être qu'on y reviendra, mais c'est quelque chose que l'on a regardé dans tous les sens avec la Direction de la stratégie et la Direction de l'exploitation. C'est notamment essentiel si l'on veut avoir un avenir ou ne serait-ce que maintenir le fret allant sur la Côte d'Azur.

Je confirme qu'il n'y a pas eu de surcoût.

Muriel FIOL

Je ne suis pas convaincue, à vrai dire. Je ne suis pas convaincue. Ce sont 84 millions d'euros, quand même. Cela fait quand même beaucoup, beaucoup d'argent pour 850 mètres de voies à déplacer.

Il y a du soutènement, je suis d'accord, mais quand même. C'est plus que le coût de l'ensemble des installations à Sanary-sur-Mer.

C'est plus que le coût de l'ensemble des installations à Sanary-sur-Mer. Il y a quand même quelque chose qui me dérange là-dedans. Vous ne répondez d'ailleurs pas non plus sur l'accès. Vous avez dit que ce serait un autre dossier, que ce n'est pas dans l'enquête publique et que c'est autre chose.

Jean-Marc ILLES

Sur les accès, je vais vous répondre. Les accès ne sont pas non plus comptés à Saint-Cyr-sur-Mer, mais c'est équivalent des deux côtés. En fait, des deux côtés, c'est pareil, on n'a pas compté les accès. Il n'y avait pas de raison de le faire.

Ce n'est pas SNCF Réseau qui a fait le chiffrage, mais l'entreprise SYSTRA. Par contre, nous l'avons vérifié. Nous avons fait une contre-expertise des coûts et nous sommes arrivés à ces chiffres. C'est principalement les murs de soutènement, les plateformes ferroviaires et la création d'un poste d'aiguillage plus important que celui de Sanary-sur-Mer. Tous ces éléments sont assez chers en ferroviaire. Ce sont donc effectivement ces coûts-là.

Je sais que nos coûts surprennent. Nous essayons de les limiter, mais, malheureusement, je confirme que ce sont les bons.

Muriel FIOL

J'ai l'habitude de vos coûts. Je siège à la Commission transports de la Région. J'ai donc l'habitude de voir passer vos coûts ; grand Dieu, oui ! Mais, là, je tique.

Jean-Marc ILLES

Dont acte.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces éléments. On va de nouveau proposer à Monsieur Christian BERCOVICI de réessayer. On va refaire un test et, si cela ne marche pas, on vous proposera de le faire par chat. Monsieur BERCOVICI, est-ce que vous m'entendez ? Non. On va donc vous proposer de poser votre question par chat ou d'appeler l'assistance technique. On essaiera de reprendre la question ou d'y répondre plus tard.

Nous passons donc à Monsieur PUECHBERTY, qui a demandé la parole.

Serge PUECHBERTY, résident Sanary-sur-Mer

Bonsoir. D'abord, merci pour cette présentation qui était très intéressante. Je suis professeur de géographie à l'université Paris-Est Créteil et en résidence temporaire à Sanary-sur-Mer pendant le confinement.

J'ai une question qui est d'ordre technique et, essentiellement, de l'ordre de la curiosité. Sur l'aspect des quais et de la voie laissés à la navette, pourquoi sont-ils au milieu ? Bizarrement, on s'attendrait à ce que se soient plutôt les trains rapides et qui ne s'arrêtent pas qui passent au milieu, comme c'est le cas sur les lignes de TGV ou sur les lignes du RER, quand il y a des voies consacrées aux trains directs. Ça, c'est la question technique, mais ce n'est pas la plus importante.

La deuxième question est plus sur le fond. Je m'étonne que sans création de troisième voie, on puisse assurer des cadencements de 15 minutes puisque, fréquemment – c'est une fois sur trois ou quatre, quand je reviens de Marseille –, le TER est supprimé et la raison est qu'il y a un encombrement sur cette ligne et que les trains directs (TGV et OuiGo) sont prioritaires. Cela amène la suppression de TER. Pour l'instant, en horaires non contraints, c'est-à-dire en milieu de journée, on est à 4 TER/jour sur la ligne Toulon-Marseille. Donc, en passant à 6 TER sans la création d'une voie supplémentaire sur cette portion, je me demande comment la SNCF peut assurer un cadencement plus important.

C'est surtout cette deuxième question qui m'intéresse, en fait, même si, par curiosité, j'aimerais bien avoir une réponse sur la question des voies.

Sur la question de la voie de retournement, pourquoi est-ce qu'il y a 2 voies ? Si c'est un terminus et que la rame repart dans l'autre sens, je me demande pourquoi on prévoit 2 voies et pas 1 au niveau du terminus.

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour vos questions.

Jean-Marc ILLES

D'abord, vos questions sont extrêmement pertinentes et ces interrogations sont tout à fait justes. C'est vraiment le cœur des sujets.

On va regarder le petit schéma que j'ai fait sur les origines-terminus et qui doit être en début de présentation. Il est en bleu, avec les situations actuelles et les situations de projet. Je vais essayer d'être pédagogue.

Pourquoi les voies sont-elles au milieu ? Nous sommes sur le schéma de droite, évidemment. À droite, vous avez deux traits bleus ; on aurait peut-être dû mettre les sens. Pour la voie qui est en bas de page, on va considérer que les trains circulent à gauche, donc que les TER viennent de Toulon. Toulon est à droite et Marseille est à gauche. Le train circule donc sur la voie qui est en bas, à gauche. Dans le schéma actuel, il se gare en allant tout droit sur la voie qui est en impasse. Vous voyez qu'il peut repartir sur la voie qui est dans l'autre sens grâce au petit V que l'on a fait et aux aiguillages. C'est ce que l'on appelle « cisailier ». Cela veut dire qu'il arrive sur une voie et qu'il repart dans l'autre sens, sur la voie vers Toulon, qui est au-dessus.

Si vous avez un évitement sur le côté, évidemment on peut garer le train sur le côté, mais quand il repart, il doit retraverser la voie par laquelle il est arrivé et, en retraversant la voie, on perd de la capacité. C'est comme si, sur une autoroute, pour aller de l'autre côté, au lieu d'avoir un échangeur, vous traversiez le terre-plein central et la voie qui est en face. Évidemment, il faudrait que les voitures s'arrêtent. C'est pareil pour les trains. Si vous mettez l'évitement sur le côté, au moment où le train repart, par définition, il doit cisailier la voie qui est dans le même sens que celui d'où il vient et cela fait perdre de la capacité sur les voies. C'est donc pour cela que l'on doit mettre les terminus au centre.

Votre deuxième question est aussi importante. On reviendra sur le cadencement après parce que c'est essentiel, aussi. Pourquoi est-ce qu'il y a 2 voies ? Si vous n'en avez qu'une, cela veut dire que vous liez les deux sens de circulation. Quand le train qui vient de Toulon arrive sur une seule voie, il doit repartir sur cette voie et s'insérer dans le trafic de sens contraire avant que l'autre train arrive derrière. Évidemment, il doit être pressé pour lier les deux sens de circulation. Quand on a une voie unique, il ne peut y avoir qu'un seul train dessus. Si vous avez 2 voies, vous avez toujours la possibilité, quand l'un arrive, que l'autre parte avant qu'il ait le temps de se retourner. En fait, on gagne en capacité en mettant 2 voies.

C'est ce que disait tout à l'heure Monsieur FRANCHESCI : là, nous sommes obligés de faire une installation à long terme qui n'est pas dépendante des horaires nationaux. Dès que vous changez les horaires, si vous n'avez qu'une seule voie, le système ne marche plus. Le système doit être résilient aujourd'hui et demain. On peut trouver un schéma horaire où une seule voie suffirait aujourd'hui, mais demain le système pourrait ne plus marcher parce que les horaires des TGV auraient changé. Donc, sur le fait de faire 2 voies, il faut qu'elles soient au centre pour éviter les cisaillements et il faut qu'il y en ait 2 pour ne pas lier les sens de circulation.

Sur le cadencement, je vais donner la parole à Nicolas GUYOT. Votre question est tout à fait juste. Là-dessus, je donne juste un élément : vous avez tout à fait raison, il y a une très grande difficulté à insérer les trains. L'ERTMS nous y a aidés, mais la difficulté est tout à fait réelle. Nicolas va compléter.

Nicolas GUYOT

Il y a deux aspects dans votre question : le constat que vous faites – en effet, on nous l'a souvent rappelé dans toutes les concertations, et cela depuis plusieurs années – qu'il y a pas mal d'incidents aujourd'hui. En effet, un certain nombre de fois, vos trains sont supprimés ou décalés. Souvent, on vous dit que c'est parce que l'on a donné la priorité aux trains de longs parcours ou aux trains rapides. Il y a en effet un problème de régularité et de robustesse du réseau et c'est la première chose à laquelle s'attaque la phase 1 du projet, notamment en travaillant beaucoup sur le plateau de Saint-Charles.

On en parle moins aujourd'hui dans cette réunion parce que ce n'est pas son objet, mais il y a beaucoup de travail en phase 1 pour rationaliser l'exploitation du plateau de Saint-Charles et limiter les perturbations. Il y a aussi du travail d'organisation qui se fait et qui porte ses fruits. Je ne sais pas si vous avez regardé les évolutions des irrégularités, mais les dernières années sont en nette amélioration. Il y a l'ERTMS, comme le disait Jean-Marc ILLES, sur lequel on compte pour apporter de la régularité supplémentaire. Il y a aussi la rénovation du réseau. Il y a donc énormément d'actions qui sont faites pour que diminuent les irrégularités et ces occasions de perturbation.

Mais, il y a aussi des raisons structurelles. C'est ce qu'évoquait aussi Jean-Marc. En fait, les trains qui circulent – on l'a dit à de nombreuses reprises – entre Marseille et Nice, sur cette double voie, ont tous des vitesses différentes. Il y a des trains rapides : les TGV ou les TER Intervilles qui vont de Marseille à Nice en s'arrêtant assez rarement à Toulon, aux Arcs, à Saint-Raphaël, à Cannes et à Antibes, seulement. Et puis, il y a les TER qui sont faits pour relier toutes les gares intermédiaires dont on parle plus aujourd'hui et qui sont plus lents. Les trains plus lents se font rattraper par les trains plus rapides et c'est ce qui fait que l'on ne peut pas en mettre tant que cela.

Quand on propose d'ajouter des trains sur des sections un peu limitées autour des agglomérations, on les place dans les créneaux qui sont entre des trains rapides et d'autres trains lents. On a donc la place de les mettre. Du moins, on a une certaine place puisque, dans l'exposé de Jean-Marc, tout à l'heure, il a souligné que, justement, selon le terminus et selon la longueur de parcours des trains, on peut arriver à la limite de ce système et que l'on ne peut donc pas toujours avoir le service que l'on souhaite. Parfois, on est obligé de ne pas respecter le quart d'heure strict entre deux trains

ou de ne pas respecter le fait de s'arrêter à tous les arrêts. Ce sont les conséquences du rattrapage par d'autres trains.

Donc, dans une certaine mesure, on peut ajouter des trains par rapport à la situation actuelle, non seulement parce qu'on aura amélioré la régularité, mais aussi parce que quand les parcours ne sont pas trop longs – comme ceux que l'on ajoute autour de Toulon – on peut « les caser dans les trous ». Mais, cette logique a des limites et, avec les investissements de la phase 1, on les atteint largement. On joue avec ces limites de capacité.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces éléments. Je propose une intervention sollicitée par la mairie d'Ollioules. Je crois que nous avons Monsieur le Maire d'Ollioules en ligne, tout à l'heure. On vous entend.

Robert BENEVENTI, Maire d'OLLIOULES

Bonsoir.

Je ne suis pas seul. Je suis avec Laëticia QUILICI, qui est adjointe au maire, et Michel THUILIER, également adjoint. Tous les deux sont concernés, soit pour la question des quartiers, soit pour tout ce qui est de la sécurité, de la tranquillité publique, etc.

Sur les deux projets qui sont présentés, si je prends ma casquette de Président du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), il est évident qu'il faut faire une gare le plus loin possible, c'est-à-dire à Saint-Cyr-sur-Mer. Avec une gare à Saint-Cyr-sur-Mer, nous allons à nouveau pouvoir desservir Bandol, Ollioules, Sanary, etc. On pourrait même envisager, d'ailleurs, une gare ou une halte ferroviaire aux Playes, au cœur de l'ensemble de la zone d'activité de l'ADETO (Association de Développement des Entreprises de Toulon-Ouest). Nous serions donc vraiment dans l'esprit de la meilleure utilisation de la voie ferrée pour limiter autant que faire se peut, les déplacements de véhicules. C'est-à-dire que tous ceux qui sont autour de Saint-Cyr-sur-Mer, du Castellet, de La Cadière-d'Azur, du Beausset, etc. – toutes les communes du Sud Saint-Baume – vont pouvoir bénéficier de ce RER toulonnais. Cela va équilibrer les choses par rapport à ce que l'on considère aujourd'hui comme un déséquilibre dans ce projet, c'est-à-dire que d'un côté un va jusqu'à Carnoules, mais, de l'autre côté, on s'arrête à La Seyne-sur-Mer, voire à Ollioules ou Sanary-sur-Mer. Le choix de Saint-Cyr-sur-Mer nous paraît donc être le plus cohérent.

Après, il y a un coût. C'est à voir, mais, aujourd'hui, on parle beaucoup de valse de milliards d'euros, malheureusement et, là, le coût s'amortirait. Ce n'est pas un investissement pour une dizaine d'années. C'est un investissement pour 50 ou 100 ans. Donc, il doit s'amortir sur le temps et il faut

que l'on pense aux populations. Aujourd'hui, les systèmes multimodaux sont pour utiliser au maximum les transports en commun et limiter autant que faire se peut l'utilisation de la voiture. C'est donc pour cela que Saint-Cyr-sur-Mer nous paraît être le positionnement le plus adapté. Malgré tout, le Maire d'Ollioules voudrait vous poser des questions sur la gare de Sanary-Ollioules. Sur cette gare, que faites-vous de l'ancienne gare ? Que fait-on des parkings ? Que fait-on du bâti ? Que fait-on du passage avec l'ascenseur pour franchir les voies d'un côté à l'autre ? Là, je pense qu'il nous faut quelques réponses.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur le Maire, merci pour ces questions.

Jean-Marc ILLES

Merci, Monsieur le Maire de vos questions.

Sur votre positionnement vis-à-vis de Saint-Cyr-sur-Mer, je n'ai pas de commentaire particulier. C'est un positionnement politique au titre du SCoT. C'est bien le débat. On sait bien que la décision sera politique. Nous, pour SNCF Réseau, nous exposons les éléments structurels. Après, la décision sera faite avec des éléments politiques et, comme vous le dites, avec des éléments qui sont à long terme, je suis d'accord avec cela.

Sur la gare d'Ollioules, l'espace sera effectivement libéré. Les parkings peuvent rester. Là, le débat est ouvert et je crois que je dois vous voir le 08 décembre 2020. Cela fait partie des choses dont il faut que l'on discute.

Robert BENEVENTI

Je crois que c'est le 07 décembre.

Jean-Marc ILLES

C'est le 07 ou le 08 décembre. Sur le journal, vous avez dit le 08 décembre donc je vous fais confiance, mais c'est peut-être le 07.

Il faut en discuter, mais c'est tout à fait ouvert. Évidemment, c'est quelque chose qui peut être à côté du projet, mais qui reste ouvert. Sur l'utilisation de l'emprise, il peut y avoir quelque chose avec la SNCF. Là, c'est SNCF Gares & Connexions qui est propriétaire, mais le sujet est complètement ouvert et à discuter. Il n'y a pas de préconçu sur le devenir de cette zone et de son foncier.

Robert BENEVENTI

Vous avez dit qu'il y a 300 mètres d'écart.

Jean-Marc ILLES

Oui, c'est cela.

Robert BENEVENTI

Il y aura donc bien une liaison piétonne jusqu'à l'entrée de la Commune ?

Jean-Marc ILLES

C'est cela. Cela aussi est indicatif. Ce sont des choses qui peuvent être discutées, notamment jusqu'où elles peuvent aller pour le schéma routier, c'est une proposition. Mais, le devenir de la zone d'Ollioules est évidemment à regarder avec vous, plutôt avec nos collègues de SNCF Gares & Connexions, sur ce que l'on en fera. Cela reste totalement ouvert. Je pense que l'on ne peut pas aborder ce sujet aujourd'hui puisque c'est vraiment un élément de discussion avec eux.

Robert BENEVENTI

Pour conclure mon intervention – j'ai été court et je resterai court –, ayez quand même une réflexion plus globale. On ne peut pas laisser de côté les autres communes et les autres villages. Si l'on veut une réflexion globale, il faut voir l'attractivité de la Métropole (l'attractivité de Toulon et de toutes les zones d'activité qui sont autour) qui fait que, tous les jours, du monde vient non seulement pour travailler, mais aussi pour apprendre, parce qu'il y a des lycées. Il y a donc tout un public qui a besoin d'utiliser les transports en commun qui ne sont pas forcément si bien desservis que cela à l'heure actuelle, notamment en termes de service. Lorsqu'il faut attendre une heure pour avoir un bus, c'est quand même long. Là, on a vraiment la possibilité d'avoir un vrai RER de la métropole toulonnaise, pas au sens administratif, mais au sens du constat du terrain.

Jean-Marc ILLES

Merci, c'est très clair.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous avons trouvé un moyen de formuler la question de Monsieur BERCOVICI puisque cela ne fonctionne pas à l'oral. Il l'a formulée par écrit sur l'espace de chat et c'est Blandine PERICHON qui va être son porte-parole à l'attention de SNCF Réseau.

Blandine PERICHON

Il y a plusieurs questions ou remarques formulées par Monsieur BERCOVICI :

- Que devient la gare actuelle Ollioules-Sanary ? Là, on peut, peut-être, estimer que la réponse a été apportée précédemment.
- Bien que dans le périmètre éloigné des captages AEP de La Baou, le projet est très proche du périmètre rapproché.
- A-t-il été prévu une gestion particulière des eaux pluviales provenant des futurs parkings et des futures voies ?

Jean-Marc ILLES

Je vais répondre au fur et à mesure.

Sur la gare, comme je le disais, l'espace de la gare doit être discuté. Si Sanary-sur-Mer est choisie, c'est quelque chose qui devra être, dans un second temps, regardé. Sur la gare d'Ollioules, je voudrais ajouter, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, c'est qu'il s'agit bien d'un déplacement de la gare. L'arrêt se fera à la gare de Sanary-Ollioules, mais pas dans l'emplacement actuel. Quand on parle de devenir, c'est le devenir de l'utilisation de l'espace. C'est dans ce sens que l'on devra regarder cela avec Monsieur le Maire, le moment venu, si Sanary-sur-Mer est choisi. Nous aurons le temps de regarder cela. La fonctionnalité de la gare, elle, est bien déplacée à la gare de Sanary-Ollioules.

L'autre question était sur les captages. Je propose, si Alain PRÉA est là, qu'il réponde à cette question parce qu'il a plus d'éléments que moi. S'il n'est pas là, je « m'y collerai ».

Alain PRÉA, Responsable territorial Var – Mission LNPCA (SNCF Réseau)

Bonjour à tous.

Oui, je peux répondre par rapport aux captages et aux parkings. Des bassins de rétention seront installés puisque, quelque part, on imperméabilise des surfaces en faisant des parkings et une place pour le pôle d'échange. Les eaux de pluie seront récupérées et injectées dans des bassins de rétention.

Les contraintes liées aux périmètres de captage seront prises en compte.

Jean-Marc ILLES

On est bien dans les périmètres éloignés de captages. Est-ce que tu peux le préciser, Alain, puisqu'il y avait une question sur le périmètre rapproché et le périmètre éloigné ?

Alain PRÉA

On est dans les périmètres éloignés.

Blandine PERICHON

Il y a une dernière question qui est : à terme, en phase 2, les trains rapides circuleront-ils sur les voies actuelles ?

Stéphane SAINT-PIERRE

Il y avait aussi une question sur les parkings de 400 places : seront-ils entièrement hors sol ou enterrés ?

Jean-Marc ILLES

Est-ce que tu peux poser la question précisément ? Sinon, les gens peuvent la poser oralement.

Stéphane SAINT-PIERRE

Il n'arrive pas à la poser oralement, donc on s'en fait le relais.

Blandine PERICHON

Il y a encore deux questions :

- À terme, en phase 2, les trains rapides circuleront-ils sur les voies actuelles ?
- Les parkings seront-ils entièrement hors sol ou enterrés ?

Jean-Marc ILLES

Je vais déjà répondre à la première.

Sur les trains rapides, le faisceau de voies est remanié puisqu'on crée 4 voies au lieu de 2. Aucune des voies n'est au même emplacement qu'aujourd'hui et les trains rapides circuleront dans les voies extérieures dans le sens pair et dans le sens impair. Bien sûr, ils circuleront dans la ligne actuelle, mais, au droit du pôle d'échange, on créera des voies supplémentaires et c'est sur ces voies que les trains rapides circuleront.

Blandine PERICHON

La dernière question est sur les parkings : le parking de 400 places est-il entièrement hors sol ou y aura-t-il une partie enterrée ?

Jean-Marc ILLES

Là, je vais passer la parole à un ami. Philippe, est-ce que tu veux bien répondre à cela ?

Philippe HOLSTEIN, Direction des grands projets (SNCF Gares & Connexions)

Bonsoir à tous.

L'hypothèse d'aujourd'hui est celle d'un parking hors sol sur deux niveaux, notamment pour des raisons de confort d'usage avec la volonté de faire pénétrer la lumière naturelle à l'intérieur, de paysager une partie du parking et, en même temps, de l'intégrer le mieux possible dans le paysage, ce qui sera assez facile. Avec deux niveaux, on a une hauteur de 6 mètres qui est à peu près celle de la plateforme ferroviaire. Voilà l'hypothèse qui est prise.

Maintenant, les études qui suivront, si le site est choisi, poursuivront dans ce sens. De toute façon, l'idée est de traiter de façon architecturale ce parking de façon à ce qu'il s'intègre le mieux possible dans son futur environnement.

Je peux peut-être ajouter qu'autour du parking - vous l'avez vu sur le plan que l'on peut présenter à nouveau peut-être - vous avez à la fois des parvis et ce parking qui imperméabilisent les sols, évidemment, mais de la façon la plus minimale possible. Dans la conception de ce pôle d'échange, l'idée - ce sera vraiment un axe directeur que l'on maintiendra jusqu'au bout - est de paysager au maximum, de rendre l'espace à la fois agréable, mais aussi capable d'infiltrer les eaux de pluie au maximum.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces éléments de réponse.

Nous passons à Monsieur Olivier LUTERSZTEJN ; j'espère ne pas avoir écorché votre nom. Allez-y.

Olivier LUTERSZTEJN

Merci. J'ai deux questions, dont une qui s'adressait plutôt à Monsieur Sébastien MARÉCHAL, mais je crois qu'il a quitté la réunion, malheureusement.

La première est de savoir si l'on a déjà une simulation des horaires pour toutes les gares depuis La Ciotat ou depuis Marseille jusqu'aux Arcs en passant par Hyères sachant que la fréquence de 4 TER/heure n'est prévue qu'aux heures de pointe.

La deuxième question - Monsieur MARÉCHAL est parti, mais peut-être que Monsieur BENEVENTI pourra répondre puisqu'il est en charge de la mobilité au niveau de TPM - est que, là, on parle d'investissements lourds, notamment en direction de la gare de Sanary-sur-Mer. Est-il prévu une extension du réseau Mistral sur la ville de Sanary-sur-Mer ? Par exemple, sur la ville de La Farlède, il est extrêmement difficile de faire circuler un bus du réseau Mistral.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. La première question est donc sur la grille horaire.

Jean-Marc ILLES

Je vais redonner la parole à Nicolas GUYOT sur la grille horaire sachant qu'évidemment, on n'a pas le détail des horaires. Nicolas vous précisera comment on calcule le nombre de trains à la journée, puisque nous avons donné des chiffres.

Nicolas GUYOT

En effet, dans toute la problématique de l'exploitation, il y a deux logiques complémentaires, mais quand on dimensionne l'infrastructure et que l'on cherche à savoir quels sont les aménagements nécessaires, on dimensionne forcément sur le moment critique, c'est-à-dire la pointe de fréquentation, là où l'on a le maximum de trains. Vous avez raison de souligner qu'aujourd'hui en heures creuses, on a beaucoup moins de trains qu'en heures de pointe. Il y a une réflexion et une volonté de la Région (autorité organisatrice du TER) de compléter cette offre, petit à petit, pour la rendre plus continue dans la journée et avoir un creux en journée qui soit moins fort. C'est-à-dire proposer une offre complétée dans les heures creuses pour que les gens qui partent le matin puissent revenir à midi s'ils en ont envie, par exemple. On pense qu'il y a un vrai potentiel qui a peut-être été sous-estimé jusqu'à présent et cela fait partie de la réflexion sur les services express métropolitains et l'amélioration du service.

Néanmoins, on comprend bien que – ce n'est une surprise pour personne – le TER, aujourd'hui, est structurellement déficitaire et il le restera très longtemps. C'est une activité subventionnée et le budget de la Région n'étant pas extensible à l'envi, il y a une problématique de financement et le complément de TER dans les heures creuses est aussi une question financière, forcément.

Donc, dans une certaine mesure, quand on prévoit des horaires dans le futur, comme je le disais, on commence par prévoir le nombre de trains en pointe. Cela permet de dimensionner l'infrastructure. Puis, on essaie de faire des projections sur le nombre de trains à la journée en imaginant les activations – c'est notre jargon – c'est-à-dire le nombre de trains qui vont effectivement circuler durant toutes les heures de la journée. On est sur une science qui n'est pas tout à fait exacte et qui dépend aussi de la volonté politique, des évolutions budgétaires, etc. On risque donc de se situer sur quelque chose qui est entre la situation actuelle et un service qui est complètement continu toute la journée, c'est-à-dire avec une heure creuse qui sera située entre la

moitié et les trois quarts de la fréquence en heures de pointe. En gros, c'est comme cela que l'on calcule le nombre de trains à la journée.

Maintenant, je ne sais pas si votre question était aussi un peu technique dans le sens de savoir comment nous construisons nos études. Nous construisons des horaires précis à la minute pour la période en heures de pointe et nous déclinons cela en heures creuses puis on vérifie que tout cela fonctionne dans l'ensemble de la journée, y compris avec les rotations de matériel et le nombre de rames nécessaire, etc.

Je ne sais pas si j'ai réussi à répondre à votre question.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci, Nicolas. Je crois qu'il y avait une deuxième question et c'est peut-être en lien avec cette question que Monsieur le Maire d'Ollioules a redemandé la parole, puisqu'il était sollicité. Je vais donc vous demander, Monsieur BENEVENTI, d'y répondre.

Robert BENEVENTI

Je vais répondre ce que je sais, mais je ne suis pas le responsable des mobilités à la Métropole puisque c'est mon ami Yannick CHENEVARD qui est le Vice-président qui s'occupe de cela.

Je sais que c'est une DSP (Délégation de Service Public) et cette DSP a un terme kilométrique. Donc, là, comme on se déplace de très peu (300 mètres), si l'on multiplie par 2 (soit 600 mètres) puis par le nombre de rotations dans la journée, je ne pense pas que le surcoût soit rédhibitoire pour la Métropole. Mais, je ne vois pas une gare, qui s'appelle aujourd'hui « Ollioules-Sanary » et s'appellera « Sanary-Ollioules » demain, qui n'est pas desservie par le réseau Mistral. Ce serait quand même absurde. Je ne peux pas m'engager là-dessus, mais c'est de bon sens. Il est évident qu'il faut que cette gare soit desservie. Ça, c'est un premier point.

Par contre, la question que je voulais poser était sur les TER. Vous venez de parler des TER et vous savez que je préconise une gare à Saint-Cyr-sur-Mer. J'ai lu quelque part que si la gare était à Saint-Cyr-sur-Mer, les TER ne s'arrêteraient plus à la gare d'Ollioules-Sanary et qu'il faudrait que les voyageurs prennent la navette pour aller jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer. Je pense que c'est un peu absurde parce que c'est là que vous avez de très nombreux voyageurs puisque vous avez les ceux de Six-Fours-les-Plages, de Sanary-sur-Mer et d'Ollioules. Vous allez les obliger à faire cela, mais je ne le comprends pas. Est-ce que vous pouvez répondre là-dessus ? Merci.

Jean-Marc ILLES

Là, on pourrait peut-être remettre la *slide* avec le tableau. Nicolas pourra peut-être expliquer ce qu'il se passe, mais je vais déjà répondre en partie.

En fait, c'est un problème de choix. Ce n'est pas lié à l'infrastructure, mais c'est lié à un choix de mettre les semi-directs là où il y a les origines-terminus. C'est un choix qui peut être différent de celui que l'on a mis dans le tableau. Nicolas GUYOT va vous expliquer cela.

Nicolas GUYOT

En effet, on aborde un sujet un peu plus précis sur la desserte. En fait, les TER qui desservent aujourd'hui la gare d'Ollioules-Sanary ont deux missions. Certains trains vont de Marseille à Hyères et s'arrêtent dans toutes les gares entre Aubagne et Hyères. D'autres trains vont entre Marseille et Toulon, mais ne s'arrêtent pas dans toutes les gares. Par contre, ils s'arrêtent à Ollioules-Sanary.

Dans le futur, l'idée de la navette toulonnaise est d'apporter à Ollioules ou jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer, des TER supplémentaires qui iront vers Toulon et Carnoules, ou au-delà, même aux Arcs, en s'arrêtant dans toutes les gares. La question, pour les TER existant aujourd'hui et faisant des trajets entre Marseille et Toulon (ceux qui ne s'arrêtent pas dans toutes les gares), est qu'ils ne peuvent pas s'arrêter plus qu'aujourd'hui. S'ils ne s'arrêtent pas dans toutes les gares, c'est encore une fois à cause du problème de rattrapage dont j'ai parlé tout à l'heure. On a donc un nombre d'arrêts limités. Aujourd'hui, entre Aubagne et Toulon, les trains s'arrêtent à La Ciotat et Ollioules-Sanary. La question est : est-ce qu'on garde les arrêts de ces TER à Ollioules-Sanary si le terminus est à Saint-Cyr-sur-Mer, ou est-ce qu'on les bascule sur Saint-Cyr-sur-Mer ?

Ce n'est pas la totalité de l'offre puisque, évidemment, tous les TER ne s'arrêteront plus à Ollioules-Sanary avec un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer. On ne va pas du tout fermer la gare, mais une partie des TER ne peut pas s'arrêter partout et, en quelque sorte, il faut répartir les arrêts de ces trains entre Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary-sur-Mer. Il y a des arguments pour dire qu'il est plus pertinent de les mettre à Sanary-sur-Mer et d'autres pour dire qu'il est plus pertinent de les mettre à Saint-Cyr-sur-Mer.

Robert BENEVENTI

Il faudra quand même bien faire les études et voir où se trouve la majorité des voyageurs pour Marseille.

Nicolas GUYOT

C'est exactement le centre de la question. Sur les deux gares d'Ollioules-Sanary et de Saint-Cyr-sur-Mer, aujourd'hui, quand on regarde les usagers qui prennent le train, la majorité va à Marseille. Dans les deux cas, ils vont majoritairement à Marseille.

Jean-Marc ILLES

C'est typiquement le genre de choix qui n'est pas lié à l'infrastructure. L'infrastructure permet les deux scénarios (un arrêt à Saint-Cyr-sur-Mer ou un arrêt à Ollioules), mais elle ne permet pas les deux en même temps. C'est donc typiquement un choix de service que permet l'infrastructure, mais qui n'est pas forcément à décider aujourd'hui.

La logique que l'on a et qui est une cohérence, c'est d'arrêter le semi-direct là où le pôle d'échange est créé. On pourrait avoir une autre logique qui serait de le laisser. Le moment venu, le choix pourra être fait dans un sens ou dans l'autre, ou partagé, peut-être, puisqu'il y en a deux.

Robert BENEVENTI

La question est posée, merci.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces questions. Nous avons aussi un autre participant, Monsieur SERRA, qui avait des difficultés à formuler sa question. Il avait un problème pour lever la main. Je vais essayer de le trouver dans la liste. Monsieur SERRA, allez-y.

Emmanuel SERRA, Conseiller municipal d'opposition à SANARY-SUR-MER

Je vous remercie. Je suis Conseiller municipal d'opposition à Sanary-sur-Mer.

D'une part, je voulais exprimer une position que partagent beaucoup de Sanaryens : ils ne souhaitent pas que les aménagements que vous prévoyez sur la ligne impactent trop la partie Est de Sanary-sur-Mer et en particulier qu'ils n'attirent pas trop de circulation automobile. Donc, de ce point de vue, il me semble qu'une implantation du terminus à Saint-Cyr-sur-Mer serait préférable. Je suis de l'avis qui a déjà été exprimé sur le fait que, d'une part, cela permettrait de desservir également tout un tas de communes qui sont à l'Ouest de Sanary-sur-Mer et, d'autre part, que cela équilibrerait, au moins sur un plan, la géométrie de la ligne puisqu'elle va à Carnoules. Si elle s'arrête à Sanary-sur-Mer, c'est un petit peu déséquilibré.

D'autre part, il me semble qu'il y aurait également un aspect écologique à une implémentation à Saint-Cyr-sur-Mer. Certes, j'ai compris qu'il y aurait à peu près 4 000 m² de vignes qui seraient

détruits, mais, premièrement, il y aurait une diffusion plus importante de la circulation et des flux de déplacement des personnes, ce qui est favorable à l'environnement. D'autre part, il y aurait moins de circulation de voitures puisqu'un certain nombre de voitures qui iraient normalement se garer au terminus à Sanary-sur-Mer se gareraient soit à Bandol, soit à Saint-Cyr-sur-Mer. Il y aurait de moindres déplacements. Il y aurait donc un aspect écologique très important, à mon avis, qui joue en faveur d'une gare à Saint-Cyr-sur-Mer.

De ce point de vue, je pense que la remarque de Monsieur BENEVENTI sur la nécessité d'amortir le surcoût d'une gare à Saint-Cyr-sur-Mer – environ 80 millions d'euros, si j'ai bien compris – sur plusieurs dizaines d'années est quelque chose qui, finalement, fait sens. Je comprends très bien le souci de la SNCF et de l'ensemble des intervenants, en général, d'optimiser les coûts et d'avoir des solutions qui soient économiques, évidemment, mais s'agissant d'une infrastructure de très long terme, il faut prendre en compte ce très long terme. On ne va pas revenir dessus pour changer le terminus de place tous les 10 ans. Il faut donc réfléchir une bonne fois pour toutes et il me semble que le delta qui est en jeu est tout à fait absorbable compte tenu de la longévité de l'infrastructure projetée.

Sinon, j'avais une question, mais elle m'est sortie de la tête. Je vous prie donc de noter mon intervention. Je vous remercie.

Jean-Marc ILLES

Je vous remercie, Monsieur SERRA.

Je n'ai pas de remarque particulière. C'est une prise de position assez claire de votre part.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur BERCOVICI n'a pas pu entendre la réponse formulée par Philippe HOLSTEIN. Je propose donc qu'on la lui diffuse dans le compte rendu de la réunion dont il pourra prendre connaissance, puisqu'elle aura été retranscrite, pour suivre la prise en compte des nouvelles questions des participants.

Je propose à Monsieur Philippe PIBOULE d'intervenir. Allez-y.

Philippe PIBOULE

Bonjour. Pour ma part, puisqu'aujourd'hui nous débattons et nous apportons des points positifs ou négatifs sur les deux gares, je voudrais d'abord savoir qui tranchera, finalement.

Jean-Marc ILLES

C'est le Comité de pilotage qui est présidé par le Préfet de Région et le Président de Région (Monsieur Renaud MUSELIER) avec l'ensemble des partenaires financiers du projet. *A priori*, le Comité de pilotage se réunira le 16 janvier 2021 pour proposer la décision qui sera, *in fine*, prise par le ministre des Transports (Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI) via une décision ministérielle sur proposition du Comité de pilotage.

Philippe PIBOULE

Les arguments que nous présentons aujourd'hui, ou du moins une synthèse, seront donc présentés au Comité de pilotage.

Jean-Marc ILLES

Bien sûr. Je peux dire un mot du schéma de décision. On va effectivement faire une synthèse de tout cela qui sera sur le site. Un compte rendu complet de cette phase de concertation sera fait et sera débattu avant le COPIL avec ce que l'on appelle le « Comité technique ». Vous l'avez bien compris, les maires directement concernés seront aussi entendus pour le choix. L'expression du public pèsera évidemment énormément. Il y aura une préparation de la décision fin décembre 2020 et une présentation au COPIL le 07 janvier 2021 pour décider.

La position de SNCF Réseau, peu importe le choix de la gare, est que c'est au COPIL de décider. Je pense qu'on l'a bien compris aujourd'hui : ce sera un choix politique. Ce qui est important pour nous est que le projet avance et que le calendrier permette d'aller, en 2021, à l'enquête publique, quel que soit le choix de gare. Maintenant, il faut accélérer, conclure sur l'endroit où l'on veut que soit la gare et avancer pour qu'elle se réalise réellement à partir du début des travaux en 2023 ou 2024, puisque cela peut venir assez vite. Là, le choix va être assez rapide (07 janvier 2021) et c'est pour cela qu'on a fait cette concertation, mais ce sera un choix par les acteurs politiques du projet.

Philippe PIBOULE

Le début des travaux serait donc en 2023 pour une fin vers 2028.

Jean-Marc ILLES

Ce pourrait fait être entre 2024 et 2028. Cela dépendra aussi de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et des délais, mais, en gros, l'ordre de grandeur est celui-là.

Philippe PIBOULE

Je suis usager quotidien du train sur la gare d'Ollioules-Sanary.

Personnellement, je défends plutôt le projet d'une gare à Sanary-sur-Mer pour les raisons suivantes :

- Avec l'organisation proposée, il y a une perte de trains semi-directs entre Sanary-sur-Mer et Marseille alors qu'ils sont pourtant extrêmement utilisés et énormément fréquentés. Cela poserait un gros problème de fréquentation sur la suite, s'ils étaient supprimés.
- Il y a un meilleur rendement de coût par voyageur. On l'a vu, les coûts des deux gares ne sont pas les mêmes et l'augmentation du nombre de voyageurs n'est pas si significative par rapport aux coûts.
- Surtout, vous en avez parlé, en phase 2, le cadencement est maintenu à 15 minutes sur Sanary-sur-Mer, mais il serait complètement décorrélé si la gare était à Saint-Cyr-sur-Mer. Au quotidien, je ne me vois pas utiliser le train comme un tramway ou un métro si je ne sais pas si l'attente sera de 12 ou 18 minutes. En plus, avec tous les problèmes que l'on connaît actuellement sur la ligne, ce pourraient être des délais qui s'allongent. Je pense que ce problème de cadencement est un point très important à faire remonter au COPIL et à prendre en considération.

Jean-Marc ILLES

Effectivement, on l'a bien noté, ne vous inquiétez pas. Il y a à la fois les arguments commerciaux et vous êtes utilisateur donc vous êtes bien placé pour savoir dans quelles conditions vous prenez le train. Nous avons essayé de le traduire dans des chiffres. Après, il y aura aussi une position qui sera politique.

Il y a un équilibre à trouver entre les deux sujets. Je ne peux pas vous dire quelle sera la décision, mais elle sera prise en pesant y compris ce que vous venez de dire et qui est très important.

Philippe PIBOULE

J'ai une dernière question sur le projet de Sanary-sur-Mer. Pourquoi est-ce qu'il n'a pas été prévu, pour l'instant, de rond-point situé derrière les bus pour leur permettre de faire demi-tour ? Il y a des ronds-points aux trois extrémités, mais il y a un carrefour juste après l'arrêt des bus.

Jean-Marc ILLES

Pour tout ce qui est des accès routiers, on a travaillé avec la Mairie qui nous a donné quelques indications puisque, comme je vous l'ai dit, on s'inscrit dans une zone d'aménagement différé du PLU. On essaie donc d'être cohérent avec ce que souhaite la Commune, évidemment. Je ne peux

pas vous répondre en détail, mais peut-être que Philippe HOLSTEIN peut compléter sur cette question précise.

Philippe HOLSTEIN

Je dirais que tout est envisageable à ce stade. Le schéma circulatoire des véhicules particuliers et des bus peut aujourd'hui fonctionner comme il est dessiné, mais il pourrait être fait autrement avec, peut-être, plus d'emprise.

Philippe PIBOULE

J'ai une question complémentaire par rapport à ce rond-point. Il dessert l'arrêt-minute, mais je ne vois pas de place de stationnement sur cet arrêt-minute, or c'est régulièrement un souci. Il faudrait avoir des places de stationnement limitées à 15, 10 ou 5 minutes. Aujourd'hui, quand des gens viennent déposer des personnes ou les récupérer, cela fait tout le temps des bouchons.

Philippe HOLSTEIN

Vous avez raison. Il faudra des places de stationnement, une dizaine, c'est ce que nous avons dimensionné. C'est ce qui nous paraît être adapté au cas de ce pôle d'échange.

Philippe PIBOULE

Mais, elles ne sont pas présentées sur le schéma. Sur le schéma, on voit une boucle, mais pas de place de stationnement.

Philippe HOLSTEIN

Effectivement, mais le schéma est un schéma. On s'engagera à mettre des places de stationnement au nombre de 10, à peu près.

Philippe PIBOULE

Est-ce que le Maire de Sanary-sur-Mer est pour ou contre ce projet ? On a entendu le Maire d'Ollioules et un opposant de la municipalité de Sanary-sur-Mer, mais on n'a pas entendu le Maire de Sanary-sur-Mer.

Jean-Marc ILLES

Je crois que nous avons Madame JUIGNET, pour la Mairie de Sanary-sur-Mer, si elle veut prendre la parole.

Stéphane SAINT-PIERRE

Elle est là. Allez-y.

Michèle JUIGNET, Directrice de l'urbanisme et des projets, Mairie de Sanary-sur-Mer

Bonjour. Monsieur le Maire a eu un empêchement de dernière minute et il m'a demandé de rappeler certaines choses.

La première des choses – je crois qu'il s'est exprimé très clairement dans la presse sur le sujet – est qu'il n'y a pas du tout de compétition entre les communes sur la localisation de la future gare. L'objectif est bien sûr de trouver la meilleure desserte pour les usagers et le cadencement optimal. Au cours des différentes réunions techniques qui ont eu lieu, il y a eu un certain nombre de contraintes exposées pour la ville de Sanary-sur-Mer. Ce qui a été respecté, par rapport aux premières esquisses, c'est que le projet n'empiète pas du tout sur le Sud et est maîtrisé sur la partie Nord en réduisant au minimum les emprises.

Après, effectivement, je crois que ce qui est important, c'est qu'aujourd'hui on est sur des esquisses d'intention. Tout cela devra être recalibré, tant au niveau de la voirie qu'au niveau des aménagements (parkings et équipements). Mais, aujourd'hui, c'est un deuxième scénario qui est proposé et étudié par la SNCF.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Est-ce bon pour vous, Monsieur PIBOULE ?

Philippe PIBOULE

Oui, je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE

Nous avons maintenant une intervention de Monsieur Camille DESANGES.

Camille DESANGES, Conseiller municipal à SANARY-SUR-MER

Bonsoir. Nous sommes deux sur ma connexion, Monsieur Michel BARRIER, ancien Directeur de l'exploitation de la gare de Toulon, et moi en tant que conseiller municipal de Sanary-sur-Mer.

Vous avez répondu en partie aux problématiques de suppression des trains. Je pense que la cible de cette navette, ce sont les déplacements entre le domicile et le travail et ces voyageurs sont très attachés à la fiabilité des horaires et à la ponctualité. En cas de dégradation du trafic, quelle serait la priorité donnée ? Est-ce qu'elle serait pour la navette ou pour les autres trains (TGV, grandes lignes) ?

Ma deuxième question est que la création de la gare Sanary-Ollioules va forcément engendrer des nuisances pour les riverains, mais on n'en a pas parlé. La création des voies de service avec des manœuvres toute la journée et peut-être parfois la nuit va créer, bien sûr, des mouvements et des nuisances sonores qui sont parfois insupportables pour le voisinage. Est-ce que des mesures sont prévues pour atténuer un petit peu ces inconvénients ?

Je vais laisser la parole à Monsieur Michel BARRIERE qui a, lui aussi, des questions.

Stéphane SAINT-PIERRE

Attendez. On va peut-être proposer à Monsieur ILLES de répondre à vos deux questions. Ensuite, on poursuivra avec votre collègue.

Jean-Marc ILLES

Sur la dégradation du trafic, ma réponse sera sur deux sujets.

Comme on vous l'a dit, le projet est rendu possible, évidemment, par la proposition d'infrastructures assez lourdes, mais aussi par un fort appui du changement de système de signalisation qui sera opéré par l'effort de l'État et de SNCF Réseau. C'est l'ERTMS. C'est un système continu de signalisation par radio qui va permettre de garantir une très grande robustesse. Puisque l'information arrive en temps réel chaque train et puisque les distances d'arrêt sont calculées pour le poids de chaque train, et pas pour celui qui est le plus lourd, on arrive à rétablir les situations dégradées. Cela veut dire que quand il y a un problème, le temps de retour à la situation normale est beaucoup plus rapide avec ce système de signalisation qu'avec le système classique de bloc automatique lumineux avec contrôle de vitesse par balise. Ça, c'est la première réponse.

Sur la priorité des trains, justement, les infrastructures que l'on crée, en mettant les TER à l'abri dans ces origines-terminus, permettent de ne pas faire de priorité. Dans le fait de créer des voies dédiées, l'idée est ce que vous dites. Vous avez tout à fait raison : il faut éviter de faire des priorités. En situation dégradée, il y a toujours des choix faits, mais il faut que l'on en fasse le minimum. Pour en faire le minimum, il faut que chaque voie soit un peu spécialisée. On ne fait pas des voies spécialisées de bout en bout, mais on crée des voies spécialisées pour les omnibus qui se retournent au milieu. On garde des voies spécialisées pour le fret pour qu'il puisse aller de Marseille à Toulon sans attendre d'avoir des sillons énormes. La réponse à la non-priorité est donc de spécialiser les voies et c'est justement le projet que de spécialiser les voies.

Il y a aussi un autre investissement, à La Pauline, où l'on crée un dénivelé et où la ligne de voie unique vers Hyères passe sous la ligne Marseille-Vintimille. Là aussi, on évite de mélanger les trafics de TER qui vont vers Hyères avec les trafics de Marseille-Vintimille.

Tout le patchwork d'investissements que l'on fait dans le projet vise justement à séparer le plus possible les voies. Il y a une question de coût et d'analyse de la valeur puisque, on l'a dit tout à l'heure, on ne fait pas de quatrième voie, mais l'idée est d'éviter ces priorités. Les investissements permettent d'éviter de prioriser et l'ERTMS permet de rétablir les situations perturbées beaucoup plus vite.

Évidemment, nous présentons le résultat final des études, mais, derrière, il y a des études très, très poussées de signalisation et d'exploitation que nous avons regardées dans le détail et qui montrent que cela est possible. Nous avons donc bien pris en compte ce sujet.

J'ai un dernier point là-dessus, et s'il y a un cheminot, il doit bien l'avoir en tête. Puisque l'on a des taux d'occupation qui sont usuellement autour de 75 %, grâce à ce que l'on fait et au système de signalisation, on peut monter un peu plus haut parce qu'on sait que s'il y a un problème on se rétablira beaucoup plus vite.

Sur la nuisance aux riverains et ce que l'on peut faire pour les limiter, je vais passer la parole à Alain PRÉA, s'il est là.

Alain PRÉA

En fait, vous l'avez déjà vu sur les coupes, mais on a prévu un mur de protection visuelle pour protéger les riverains qui sont au Sud. Dans cette zone, effectivement, on modifie l'infrastructure et on augmente le nombre de trains et on va donc amener des solutions acoustiques qui sont relativement normées. À partir de là, en fonction des résultats des mesures acoustiques, on mettra des protections, si nécessaire.

Je précise aussi – c'est effectivement une demande qui arrive fréquemment – que la Collectivité a demandé à ce que des murs de protection acoustique soient mis en place. Mais, on entre dans le cadre d'études assez normées avec des calculs d'ambiance existante, des calculs de nuit en journée et la nuit. C'est assez complexe à réaliser, mais c'est prévu.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Pour Monsieur DESANGES, il y avait des questions complémentaires avec votre collègue présent à côté de vous. Monsieur DESANGES, on ne vous entend pas. On reviendra vers vous plus tard, du coup.

Madame Martine HENRIOT a posé une question sur le chat. On vous propose de la poser. Je vais vous trouver dans la liste pour vous permettre de formuler votre question, si j'arrive à activer votre micro. Jordan, peux-tu m'aider, parce que je n'y arrive pas ?

Martine HENRIOT, Conseillère municipale d'opposition à BANDOL

Bonsoir. J'ai beaucoup apprécié l'intervention de Monsieur BENEVENTI. Effectivement, je pense que dans un projet d'une telle ampleur il faut avoir une vision à long terme. Compte tenu des poids de population qui augmentent sensiblement, il serait vraiment dommage de ne pas prendre en compte les autres communes de Sud Sainte-Baume.

Par ailleurs, j'ai lu dans une contribution d'association une proposition, sur Saint-Cyr-sur-Mer, d'un site autre que celui choisi. Ma question était donc de savoir si vous aviez pu analyser plusieurs sites à Saint-Cyr-sur-Mer. Sur quelles bases les avez-vous éliminés, si vous en avez étudié d'autres ?
Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci.

Jean-Marc ILLES

Je ne sais pas si la personne qui a rédigé la contribution s'exprimera par la suite, mais il y a effectivement une contribution sur une gare qui serait un peu plus à l'Ouest, à Saint-Cyr-sur-Mer. Concrètement, la proposition est de la mettre après Aqualand.

Sur le positionnement des gares, pour nous, il faut que cela fonctionne. On regarde les critères techniques et le positionnement des gares et des pôles d'échange se fait avec les municipalités en place. Ce sont forcément les communes qui nous donnent des indications pour connecter le projet ferroviaire avec la zone d'urbanisme concernée. Dans les échanges que l'on avait avec Monsieur le Maire de Saint-Cyr-sur-Mer, il y avait une demande assez forte qui était que la gare nouvelle soit la plus proche possible de la gare actuelle. Il nous a donc demandé de glisser les quais le plus possible vers l'Est – c'était sa demande – et on a donc orienté la position de la gare là-dessus.

Après, il peut y avoir des propositions. C'est un dialogue à l'intérieur de la Commune, sur là où il faut mettre la gare dans la mesure où cela est techniquement faisable. Nous ne sommes pas à 200 mètres près, évidemment. L'articulation avec la partie urbanisme et la circulation est un dialogue avec les élus en place, qui peuvent aussi être en phase avec l'opposition – cela peut arriver –, mais nous sommes obligés de tenir compte des municipalités qui nous proposent des scénarios.

On n'a pas d'élément ferroviaire pour comparer des variantes puisqu'à 200 mètres près, c'est à peu près la même chose au niveau des critères techniques, dans la mesure où l'on arrive à les insérer en termes de tracé. Ma réponse est donc que c'est plutôt un sujet interne à la ville de Saint-Cyr-sur-Mer qu'un sujet entre le maître d'ouvrage et le choix des deux variantes.

Martine HENRIOT

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci.

Monsieur ou Madame CAULET, car je n'ai qu'un nom.

Laurent CAULET, Conseiller municipal au BEAUSSET

Bonsoir. Je vais intervenir dans le même sens que Robert BENEVENTI, Président du SCoT, que je salue.

Le problème de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer est le problème de Sud Sainte-Baume. Cette partie de Sud Sainte-Baume – si l'on met à l'écart la commune de Sanary-sur-Mer qui en fait aussi partie, mais n'est pas concernée par le choix puisqu'elle aura de toute façon droit à la navette –, c'est plus de 40 000 habitants concernés aujourd'hui et bien davantage demain puisque c'est une zone qui va continuer à augmenter sur le plan démographique, en particulier compte tenu du développement du plateau de Signes. Ces 40 000 habitants, pour une part importante, vont à Toulon. Que ce soient des étudiants, des lycéens ou des travailleurs, cela fait beaucoup de monde. Je ne sais pas comment vous avez évalué les 120 000 voyageurs d'écart entre la gare de Sanary-sur-Mer et celle de Saint-Cyr-sur-Mer, mais 120 000 voyageurs par an, cela fait à peu près 350 voyageurs par jour, même un peu moins. Cela me semble extrêmement sous-évalué.

Je pense que si la desserte de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, d'un côté, et le réseau de transports en commun interne à la commune de Toulon et à ses alentours, d'un autre côté, sont performants, c'est bien davantage que 120 000 voyageurs concernés. À ce moment-là, le coût par voyageur sera bien plus proche de celui de Sanary-sur-Mer si l'on tient compte de ces éléments. Et puis, de toute façon, si le coût par voyageur est vraiment l'élément déterminant, le meilleur coût par voyageur est de ne rien faire. À ce moment-là, on serait à zéro et tout irait bien. Les coûts sont une donnée, mais c'est loin d'être la seule.

Le gros problème est de savoir si on laisse à l'écart les 40 000 habitants actuels de Sud Sainte-Baume ou pas.

Merci.

Jean-Marc ILLES

Merci pour votre contribution. Je n'ai pas de commentaire à faire.

Laurent CAULET

Et sur le calcul des 120 000 voyageurs ?

Jean-Marc ILLES

Sur le calcul, Nicolas, est-ce que tu peux dire un mot des études de trafic ?

Nicolas GUYOT

Les modèles de trafic sont toujours des sujets de discussion, et à juste titre puisqu'on ne prétend jamais détenir la vérité absolue. De toute façon, il y a un certain nombre d'hypothèses sur lesquelles chacun peut apporter des critiques, en particulier en ce qui concerne la clientèle ferroviaire. Il y a des aspects d'hypothèses, dans le futur, qui sont déterminants et qui sont difficiles à garantir, notamment la concurrentialité avec la route compte tenu des temps de parcours routiers, etc. Aujourd'hui, vous le savez comme moi, les hypothèses foisonnent et c'est un peu compliqué, mais c'est bien à partir de modèles de trafic et d'hypothèses sur l'offre décrite et son amélioration que sont basées ces différences. Peut-être que l'écart semble faible.

En fait, structurellement, aujourd'hui, les déplacements par le ferroviaire entre Saint-Cyr-sur-Mer ou l'ensemble des gares de l'Ouest toulonnais et Toulon ou, encore plus, l'Est de Toulon, sont faibles. Ils sont probablement faibles du fait des habitudes de vie des gens du territoire. On a rappelé tout à l'heure que ces communes sont quand même majoritairement tournées vers Marseille, en tout cas dans les déplacements ferroviaires. Vous devez le savoir, ces déplacements sont surreprésentés pour le travail ou pour les études. Ces choses peuvent changer avec le temps, mais avec du temps puisque cela suppose des transformations profondes du territoire. Pour l'instant, il est vrai que le levier d'amélioration des services vers Toulon, et à travers la « diamétralisation » pour aller de l'autre côté de Toulon, apporte relativement peu de voyageurs par rapport à d'autres cas. Si je pense à la Côte d'Azur, qui est beaucoup plus dense, quand on augmente la fréquence, on a quand même plus de répondant, mais ces choses-là peuvent être interrogées. Je ne le nie pas. Aujourd'hui, ce sont quand même des choses qui ont été discutées, y compris avec les hypothèses d'évolution de la population et d'emplois, avec les partenaires.

Laurent CAULET

On peut quand même penser qu'une véritable synergie peut se créer et fortement contribuer à l'augmentation du nombre de voyageurs sur le réseau ferroviaire.

Nicolas GUYOT

Là où je vous rejoins – on ne le dit pas que dans le cas de ces réunions sur la navette toulonnaise, c'est sur l'importance de la chaîne de déplacements en entier et, donc, de la possibilité de se déplacer à l'arrivée avec des transports collectifs de rabattement d'un côté et de l'autre. Ça, c'est capital.

On en a beaucoup discuté dans les ateliers préparatoires avec les différents acteurs du territoire, mais on a souvent entendu TPM nous dire : « *Certes, dans les deux dernières décennies, c'est l'Est de Toulon qui a explosé. Probablement, le développement du territoire va aussi se faire à l'Ouest dans les décennies à venir* ». Ce sont des choses comme celle-là qui peuvent aussi fortement influencer le projet. Quelque part, il y a un choix politique d'aménagement du territoire, derrière, c'est sûr. Ça, c'est évident.

Jean-Marc ILLES

Je voudrais ajouter qu'en fait, les scénarios d'études de trafic que l'on fait se font avec des modèles de trafic validés par le ministère des Transports et qui prennent en compte différentes choses. La Covid-19 sera prise en compte ou le fait qu'il y ait un parc de voitures électriques plus fort sera plus ou moins pris en compte selon les modèles. Par contre, ce qui n'est pas pris en compte, ce sont les choses que l'on ne peut pas imaginer aujourd'hui, c'est-à-dire des mesures très contraignantes qui seraient prises sur les voitures et qui changeraient complètement la donne. Là, vous avez raison, si un jour des mesures très, très dures sont prises vis-à-vis des voitures, avoir des pôles d'échange qui soient les plus éloignés possibles devient absolument crucial.

Comme le projet doit se projeter dans l'avenir, vous avez raison, il y a des choses que l'on ne peut pas simuler aujourd'hui puisque l'on ne peut pas imaginer ce qu'il se passera demain. Dans les deux cas, nous aurons un outil qui permettra quand même d'absorber des difficultés de mobilité que nos enfants auront peut-être demain.

Laurent CAULET

On l'aura bien davantage si le terminus est à Saint-Cyr-sur-Mer plutôt qu'à Sanary-sur-Mer.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous avons retrouvé Monsieur DESANGES qui avait été déconnecté. Je vous propose donc de réactiver votre micro, si vous y arrivez, et de poursuivre ou finaliser vos questions. Allez-y, on vous entend.

Michel BARRIER, via la connexion de Camille DESANGES

Merci. Nous avons eu un petit contretemps lié à une panne électrique.

J'avais une question puisque vous avez présenté la simulation des évolutions de trafic et du nombre de voyageurs et, parallèlement, l'augmentation des fréquences, tout ceci étant très significatif en termes de progression.

Par contre, vous n'ignorez pas que, dans les préoccupations actuelles de la clientèle, la ponctualité, la régularité et la constance en matière de régularité sont des éléments déterminants pour attirer de la clientèle et la fidéliser. La ponctualité et la fiabilité sont des attentes prioritaires de la clientèle actuelle et, à mon avis, future. Est-ce que vous avez évalué la progression possible ou le saut qualitatif possible en matière de régularité et de ponctualité ? Je crois que celle-ci se situe actuellement entre 85 et 88 %, globalement, mais ce qui est important est la régularité train par train puisque les clients prennent habituellement le même train à l'aller et au retour. Cet aspect est donc important. Pouvez-vous donc mentionner, dans vos présentations, l'évolution attendue en matière qualitative de ponctualité ?

J'ai aussi une question subsidiaire : pensez-vous que cet investissement permettra de répondre à cette attente qualitative qui est déterminante pour l'évolution du trafic futur sachant que, d'après ce que vous avez mentionné, il y a quand même un saut de fréquence assez important sur une infrastructure qui date d'une centaine d'années ? Dans le Var, en matière d'investissements en infrastructures, il y a eu peu d'évolutions depuis 40 ans.

Merci pour votre réponse.

Jean-Marc ILLES

Je vais essayer de répondre techniquement.

Laurence, est-ce que tu peux essayer de retrouver le graphique de baisse des minutes sur le nœud marseillais ? Je ne pensais pas que l'on poserait la question aussi précisément. Est-ce que tu peux la retrouver pendant que je parle ? C'est la courbe de baisse de minutes perdues dans le nœud marseillais que l'on envisage à chaque étape. C'est vraiment ce qui influe sur toutes les gares qui sont à l'Est de Marseille, notamment celle de Toulon.

Comme je vous l'ai dit, cette préoccupation est totalement centrale. C'est-à-dire que l'on veut à la fois augmenter le trafic TER et améliorer la régularité ; il y a les deux. On veut permettre aussi de maintenir et même d'augmenter les trains rapides en phase 2. En fait, il faut les trois choses. On ne peut pas se permettre d'augmenter le trafic et de dégrader la régularité, c'est totalement central et c'est la responsabilité de SNCF Réseau. S'il y a des choix qui ne dépendent pas de nous ou pas que de nous, comme le choix de la gare sur lequel nous avons un apport, par contre, avoir un système qui fonctionne est totalement central.

On y répond donc, techniquement, de deux manières :

- par l'ERTMS, qui permet les reprises de vitesse alors que ce n'est pas possible dans le système de contrôle de vitesse par balise ;
- par les infrastructures que l'on crée en isolant les trains TER des trains rapides, en maintenant les différents trains, et en créant un terrier, à La Pauline, qui permet de déconnecter la voie unique de Marseille-Vintimille.

Ce sont des points de frottement. Aujourd'hui, il y a des points de frottement à La Pauline, on le supprime par le dénivelé. Si l'on ne crée pas les installations avec les deux voies au centre - quelqu'un en parlait tout à l'heure -, on lie les deux sens et l'on enclencherait des problèmes de régularité. Toutes les infrastructures que l'on fait sont centrées pour maintenir la régularité et même l'améliorer. Ça, c'est pour les aspects techniques. On n'a pas de chiffre, mais il faudra qu'on ait ces éléments quand le site de la gare de Toulon sera choisi.

Évidemment, l'une des sources d'irrégularités en région PACA est la gare de Marseille Saint-Charles. Évidemment, on va créer une gare souterraine et, dès la phase 1, on va séparer la gare en tubes étanches pour éviter que les circulations se mélangent entre elles et que les mouvements à vide (les circulations techniques qui traversent la gare) soient mélangés aux circulations commerciales. On a donc toute une série d'investissements sur Marseille qui visent à améliorer la régularité. Là, vous avez des chiffres. En 2017, on avait à peu près 250 000 minutes perdues annuellement sur le nœud marseillais. Les mesures d'organisation que les collègues de l'EIC ont faites en 2017 ont permis de descendre autour de 180 000 minutes. En fait, malgré l'augmentation des trafics - là, c'est sur la zone marseillaise - on attend des baisses d'irrégularités qui sont calculées avec les incidents actuels par rapport aux cisaillements. Il y a à peu près 100 000 minutes annuelles de perdues en moins dans le nœud marseillais à chaque phase mise en service. Donc, tout ce qui est éliminé du nœud marseillais se répercute sur Toulon, puis se répercute sur Nice, puisque c'est là que se situe le véritable nœud à irrégularités.

Vous avez ici quelques chiffres qui concernent le nœud marseillais. Je n'ai pas la réponse à votre question sur la ponctualité. Ce seront des éléments que nous devons affiner pour l'enquête publique, effectivement, même si ce sont des éléments qui ne sont sérieusement précis que lorsqu'on a des phases d'études beaucoup plus poussées. Mais, on a déjà fait une simulation, sur le nœud marseillais, sur ce qu'apporterait le projet en termes de régularité. On sait que les investissements que l'on fait dans la zone du Var y contribueront également de manière très forte. Voilà ce que je pouvais vous dire sur les éléments techniques concernant la régularité. Je partage complètement votre souci. Ce serait une catastrophe si l'on augmentait le trafic et que l'on baissait la régularité. On n'obtiendrait pas le report modal que l'on souhaite, évidemment.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Monsieur DE MARIA, c'est à vous.

Luc DE MARIA, Conseiller municipal à SANARY-SUR-MER

Bonsoir. Je suis conseiller municipal à Sanary-sur-Mer et j'ai deux questions.

Vous indiquez que sur cette partie Est de Toulon, de nombreux voyageurs vont sur Marseille. Quel sera l'impact sur l'offre actuelle ? Quelle sera l'évolution de l'offre pour aller sur Marseille ?

Ensuite, puisque je travaille sur la zone des Playes, je sais que c'est un gros pôle d'activité qui sature également. Est-il prévu, dans le cadre de la LNPCA – là, on sort du choix du terminus – une gare aux Playes ? Si oui, cette future gare a-t-elle été prise en compte dans les calculs de cadencement que vous nous avez présentés ?

Jean-Marc ILLES

Je vais redonner la parole à Nicolas GUYOT qui répondra à fois sur le tableau et le sujet de la gare aux Playes, s'il le veut bien.

Nicolas GUYOT

Excusez-moi, mais l'évolution de l'offre, c'est pour aller sur Marseille, n'est-ce pas ?

Luc DE MARIA

La première question est sur l'évolution de l'offre vers Marseille. La deuxième, c'était sur la gare aux Playes dans le projet ou en dehors du projet.

Nicolas GUYOT

Pour ce qui concerne l'évolution de l'offre sur Marseille, aujourd'hui, en heure de pointe vous avez 1 train toutes les 30 minutes de Hyères vers Marseille et, de temps en temps – ce n'est pas toutes les heures, mais cela devrait venir en heures de pointe dans l'avenir -la possibilité d'avoir d'autres trains complémentaires qui sont des Marseille-Toulon ou des Toulon-Marseille, selon le sens. Au maximum, vous pourriez avoir 4 trains par heure vers Marseille.

Si le terminus reste à Sanary-sur-Mer, ce sera la même offre, cela ne changera pas. Si le terminus se déplace à Saint-Cyr-sur-Mer, on est dans la problématique que l'on citait tout à l'heure : les TER faisant Toulon-Marseille ne pouvant s'arrêter qu'à un certain nombre d'arrêts, se posera la question de continuer à s'arrêter à Sanary-sur-Mer – auquel cas, vous aurez ces 2 TER en plus -, de basculer les arrêts sur Saint-Cyr-sur-Mer, ou de basculer une partie des arrêts à Saint-Cyr-sur-Mer puisque répartir les arrêts est une troisième possibilité. Donc, vers Marseille, vu de Sanary-sur-Mer, ce sera la situation actuelle ou moins. Ça, c'est pour l'heure de pointe.

En fait, ce qu'il se passe en parallèle – c'est aussi ce que l'on disait tout à l'heure –, si l'on regarde l'offre à la journée, c'est que l'on risque d'avoir une densification des missions dans les heures creuses. Comme aujourd'hui il y a sensiblement moins de trains en heures creuses, notamment les missions entre Toulon et Marseille qui sont quasiment inexistantes ou très rares, si elles se densifient en heures creuses – cela vaut également pour les missions de Hyères – au total, sur la journée, vous ne devriez pas trop y perdre. Mais, en heures de pointe, selon l'arbitrage fait sur les fameux TER semi-directs, il est possible que l'offre soit moins bonne vue de Sanary-sur-Mer. Mais, c'est si le terminus est à Saint-Cyr-sur-Mer, encore une fois.

La deuxième question était vis-à-vis d'une gare aux Playes. Dans les discussions avec les partenaires, il y a le sujet des haltes supplémentaires dans les zones urbaines dans la zone toulonnaise comme dans la zone marseillaise, en particulier. Cela relève d'un débat de fond d'aménagement du territoire qui n'est pas évident parce qu'il met en confrontation, quand on n'a qu'une infrastructure devant supporter différents types de missions, encore une fois, les différentes offres. C'est donc la problématique de rattrapage des trains lents par les trains rapides. Plus on ajoute d'arrêts aux trains lents, moins on peut mettre de trains de vitesses différentes sur le réseau. Donc, dans la zone toulonnaise, il est absolument certain que l'on ne pourra pas faire de halte supplémentaire au-delà de ce que l'on a prévu dans les schémas que l'on vous présente. Cela veut dire que ni à l'Escaillon, ni aux Playes, ni ailleurs dans la zone, on ne pourra ajouter d'arrêt desservi

systématiquement parce que cela allongerait trop les temps de parcours. Dans ce cas, on n'arriverait plus à faire passer les autres trains.

J'entends souvent dire « *les trains rapides, ce sont les TGV et cela concerne très peu de gens* » et, quand on regarde le nombre de voyageurs, il est vrai que le nombre de gens est moindre, mais il y a quand même trois autres aspects. D'une part, l'utilité d'un service peut se mesurer à plusieurs indicateurs : le nombre de voyageurs, mais aussi le nombre de voyageurs au kilomètre qui est en général plus lié au report modal, notamment, auquel nous tenons tous tant. Ensuite, il n'y a pas que les voyageurs des TGV, mais ceux des TER Intervilles qui circulent entre Marseille et Toulon et qui sont des trains rapides. Ils seraient pénalisés de la même façon et le Conseil régional a déjà montré l'attachement et la foi qu'il met dans le développement de ces services qui sont aussi utiles à l'aménagement du territoire, aux liaisons entre métropoles.

Depuis longtemps, on a aussi un enjeu qui est de bien desservir l'Est de la Région et de le relier au reste du territoire français. C'est une demande des Alpes-Maritimes et c'est une demande récurrente. On ne peut pas pénaliser à l'envi ou indéfiniment les temps de parcours, notamment des TGV, pour arriver à Nice sous peine de couper le lien alors que l'on est plutôt dans une période où l'on réfléchit à diminuer les services aériens domestiques et à privilégier le train.

On est donc toujours dans le compromis et c'est ce qui est difficile. On retombe toujours un peu sur le problème de capacité de cette ligne unique avec 2 voies où circulent des trains de temps de parcours très différents et de vitesses très différentes.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci, Nicolas. Apparemment, on n'a pas entendu la fin de la phrase parce que ton micro s'est coupé.

Jean-Marc ILLES

Il disait que les trains circulent à des vitesses différentes.

Nicolas GUYOT

Oui, j'ai fini là-dessus.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Merci pour cette question.

Monsieur Jean-Pierre CHOREL, je vous propose de prendre la parole.

Jean-Pierre CHOREL, Conseiller municipal à BANDOL

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis déjà intervenu hier soir lors de la réunion de concertation sur la gare de Saint-Cyr-sur-Mer. Je suis adjoint au Maire de Bandol.

Tout d'abord, au nom de la ville de Bandol, nous nous félicitons de la position énoncée par le maire d'Ollioules qui est par ailleurs Président du SCoT. Effectivement, c'est une question qui intéresse le SCoT. Cette position, si elle est portée par le SCoT, ne fera que renforcer le sentiment d'unité autour de la métropole toulonnaise. Nous, nous ne sommes effectivement pas dans la métropole toulonnaise, puisque nous faisons partie de la communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume, mais la tendance que nous ressentons au travers de la présentation du projet et des comparatifs effectués à nouveau présentés ce soir, c'est qu'ils nous paraissent un peu biaisés. Nous avons le sentiment que SNCF Réseau serait plutôt favorable à la solution d'une gare à Sanary-Sur-Mer. Au niveau de l'agglomération Sud Sainte-Baume, il serait réellement dommageable que le choix se porte sur la ville de Sanary-Sur-Mer, cette dernière étant au sein de l'agglomération Sud Sainte-Baume, mais sur sa partie Est extrême. Les villes de Sud Saint-Baume représentent un potentiel de voyageurs important.

J'ai entendu lors d'une question posée précédemment que la différence de voyageurs était minime, mais 120 000 voyageurs, à mon sens, c'est tout sauf minime, surtout que je partage le sentiment de mon collègue adjoint à l'urbanisme du Beausset. Ce chiffre me paraît relativement timide et je m'en explique. Le potentiel passager, à mon sens, pour avoir utilisé régulièrement la ligne vers Toulon, dans le futur, est beaucoup plus important dans le sens de Toulon que dans le sens de Marseille. Dans le sens vers Marseille, les usagers prennent déjà le train, pour la grande majorité. Vers Toulon – on le voit en termes de circulation aux entrées de Toulon –, que ce soit à titre professionnel ou pour les scolaires ou les étudiants, beaucoup de personnes prennent la voiture pour une raison très simple connue de tous : les problèmes rencontrés en matière de fiabilité et de régularité de la ligne actuelle. Donc, dans ce projet, je pense que l'impact sur le potentiel voyageur est sous-estimé. C'était mon premier point.

Le deuxième point, c'est que je reviens sur la question que j'avais posée hier soir quant aux voies de fret prévues sur la gare de Saint-Cyr-sur-Mer. Le différentiel de coût de 84 millions d'euros pèse essentiellement sur les voies de fret. À mon sens, c'est un paramètre qui ne devrait pas avoir d'importance, mais je pense, malheureusement, qu'il en aura dans la décision qui sera prise en COPIL et ensuite validée ou pas par le ministre. La solution proposée par l'association citoyenne et d'environnement de Saint-Cyr-sur-Mer était de réaliser la gare de Saint-Cyr-sur-Mer plus proche de

la bretelle d'autoroute, c'est-à-dire derrière le site d'Aqualand. Est-ce qu'elle ne présenterait pas aussi l'avantage de ne pas avoir à réaliser ces voies dédiées au dévoiement des trains de marchandises ? Là, on s'éloignerait de la gare et les voies de fret existant au niveau de la gare et remplissant actuellement cette mission pourraient être conservées. À ce moment-là, on retomberait sur un coût qui serait similaire à celui de Sanary-sur-Mer.

Enfin, le dernier point que je voudrais évoquer est sur le projet de gare de Sanary-sur-Mer. Pour avoir siégé pendant quelques années au sein du syndicat de la Reppe et du Grand Vallat qui a aujourd'hui la délégation de compétence GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations), cette zone est la partie terminale de la Reppe. Je ne sais pas quelle est la surface imperméabilisée concernée par le projet de gare sur Sanary-sur-Mer, mais ce doit être au bas mot quelque chose comme 6 ou 8 000 m². Quand je disais que le comparatif était biaisé, sur Saint-Cyr-sur-Mer, le projet mentionne des bassins de rétention en les indiquant géographiquement. Sur Sanary-sur-Mer, il n'en est pas fait mention alors qu'il a été confirmé, au travers des questions posées, qu'il y aurait un bassin de rétention.

Avoir un bassin de rétention, cela semble bien la moindre des choses. Mais, il faudra bien que ce bassin de rétention s'évacue et il s'évacuera nécessairement dans le débit de la Reppe. Or, les projections à 50 et 100 ans qui ont été faites montrent qu'il y a un gros souci vis-à-vis de la ville de Sanary-sur-Mer et ce bassin de rétention devra donc être extrêmement conséquent. Je pense donc qu'au niveau des coûts, le coût du choix de la gare de Sanary-sur-Mer est sous-estimé vis-à-vis de ces obligations qui se poseront ultérieurement.

J'en ai fini. Je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci à la fois pour vos questions et pour votre contribution.

Jean-Marc ILLES

Je n'ai pas de remarque sur la prise de position. J'en prends acte, bien entendu.

Je confirme que la position de SNCF Réseau n'est pas de biaiser les choses, mais de donner les éléments techniques qui permettent de faire des choix. Il se trouve que plus on est à l'Ouest, plus on ramène de voyageurs, mais plus on a de problèmes techniques du fait de l'insuffisance de capacité de la ligne. L'insuffisance de capacité de la ligne fait que la gare de Saint-Cyr-sur-Mer est plus difficile à insérer que celle de Sanary-sur-Mer. C'est structurel, ce n'est pas lié à SNCF Réseau. C'est un problème de rattrapage de trains tout à fait basique. Notre seul enjeu est de ne pas faire

de fausse promesse, ni à Sanary-sur-Mer ni à Saint-Cyr-sur-Mer. Si le choix se fait, ce sera avec les avantages, mais aussi avec les limitations de ce choix.

On nous a souvent reproché, quand il y avait RFF et SNCF, de ne pas tenir nos promesses, notamment avec les troisièmes voies. Maintenant, les objectifs centraux, quand on propose des projets, sont de faire des études d'exploitation beaucoup plus poussées que ce que l'on faisait il y a 10 ou 20 ans. On n'utilise plus du tout les mêmes outils. Les outils se sont bien améliorés et l'on arrive à beaucoup mieux simuler ce qu'il se passe et à voir ce qui est possible ou pas. C'est notre seul enjeu.

Sur la solution proposée par Monsieur Philippe SERRE hier – je ne sais pas s'il est là ce soir – il maintenait les voies de fret. Il les reconstituait, mais au lieu de le faire en longueur il le faisait en largeur. À mon avis, cela augmenterait l'impact de part et d'autre des voies et probablement sur les lignes. Sa logique était plutôt de repositionner la circulation et l'urbanisme proche de la bretelle d'autoroute que sur le problème des impacts. Il y avait bien une reconstitution des voies de fret à Saint-Cyr-sur-Mer.

On a déjà eu la question hier et, en fait, les voies de fret vont de la gare au-delà de la bretelle d'autoroute. Elles font 850 mètres et couvrent les 2 zones de la gare, que ce soit celle que l'on a projetée ou celle proposée par Monsieur SERRE. Dans tous les cas, il faut donc les reconstituer.

Stéphane SAINT-PIERRE

Il y avait la question de l'imperméabilisation.

Jean-Marc ILLES

Alain, est-ce que tu peux dire un mot sur le sujet de l'imperméabilisation à Sanary-sur-Mer ?

Alain PRÉA

Effectivement, un bassin de rétention est prévu sur le secteur du pôle d'échange. Il peut aussi être un bassin enterré comme on en trouve dans les grandes surfaces. Ce que disait Philippe HOLSTEIN de SNCF Gares & Connexions, c'est que l'on cherche aussi à avoir une surface imperméabilisée qui soit la plus faible possible. Par rapport aux évolutions climatiques, on essaie aussi de faire des simulations. Le bassin de rétention sera dimensionné en conséquence.

Jean-Marc ILLES

Je confirme qu'il est chiffré dans les 79 millions d'euros.

Alain PRÉA

Bien sûr. Il n'a pas été représenté parce qu'il est intégré dans la zone du pôle d'échanges contrairement au bassin de rétention de Saint-Cyr-sur-Mer qui a été positionné dans un endroit qui nous paraissait pertinent, mais aussi en lien avec la reconstitution des voies de fret.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci.

Jean-Marc ILLES

Je ne sais plus s'il y avait d'autres points sur la question.

Il y avait une prise de position très claire pour la gare de Saint-Cyr-sur-Mer et je crois qu'elle a été notée.

Stéphane SAINT-PIERRE

L'autre point était sur la présentation un peu « biaisée » que percevait Monsieur CHOREL, mais à laquelle tu as répondu.

Jean-Marc ILLES

C'est une perception, mais je la conteste. La décision s'imposera à SNCF Réseau.

Stéphane SAINT-PIERRE

Je propose de passer la parole à Monsieur Rémi QUINTON, qui l'a demandée.

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

Je voudrais juste préciser le point de vue que j'ai donné hier. Il s'agit de faire une mise au point parce que je ne suis pas sûr d'avoir été bien compris : je souhaite que le service du RER toulonnais aille jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer, en accord avec ce que la majorité des gens ont dit, avec un cadencement au quart d'heure pour l'ensemble des gares entre Saint-Cyr-sur-Mer, Toulon et La Pauline, y compris Ollioules-Sanary et Bandol. Si la navette va jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer, elle doit desservir toutes ces gares. Cela fait longtemps que je défends ce choix. Cela fait au moins une décennie, y compris quand ce n'était pas encore présenté à la concertation. Je n'ai donc pas changé d'avis là-dessus. Donc, sur le choix politique à faire – et je suis content que la plupart des positions politiques semblent aller dans ce sens – je suis en accord avec la majorité des participants : je suis pour le pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer.

Par contre, à Saint-Cyr-sur-Mer, je ne pense pas que ce soit la meilleure solution d'infrastructure qui ait été présentée et qui est de faire une gare de retournement des trains avec la navette parce que, du coup, cela prend beaucoup de place puisqu'il faut 2 quais et l'espace est contraint. Personne n'en a parlé ce soir, mais hier il a plusieurs fois été question de l'agriculture, notamment pour le vin de Bandol. Je pense donc que l'une des solutions qui devraient être étudiées est de n'avoir que 1 voie à quai par sens et 2 voies filantes sans quai. Ce serait un peu à l'image d'une gare de TGV, finalement. Les trains de la navette varoise, après avoir fini leur mission à Saint-Cyr-sur-Mer, pourraient se faire dépasser par un TGV, comme prévu dans le projet, et continuer dans le même sens pour une autre mission entre Saint-Cyr-sur-Mer et Aubagne, voire plus loin. Ce serait la même chose dans l'autre sens. Je pense que cela permettrait un meilleur service pour Saint-Cyr-sur-Mer et un meilleur service pour tout le Var, mais avoir moins d'infrastructures.

Par contre, ce que j'ai dit hier, c'est qu'il ne fallait pas cacher les réelles difficultés d'exploitation qu'il y a en amenant la navette jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer – plusieurs personnes en ont parlé –, notamment pour faire le cadencement au quart d'heure. Faire ce cadencement au quart d'heure n'est pas tout à fait le même sujet que celui des arrêts qui doivent être supprimés au Nord-Est de Carnoules. Malheureusement, en l'état, la SNCF nous dit qu'elle n'arrive pas à faire ce cadencement au quart d'heure avec le choix de Saint-Cyr-sur-Mer. Il va falloir qu'elle y arrive. Je pense que, pour ce faire, pour l'instant, dans cette concertation, il manque des infrastructures pour que cela fonctionne ailleurs qu'à Saint-Cyr-sur-Mer. Je pense que des infrastructures du côté de La Pauline pourraient être une question évoquée lors d'une autre réunion.

Par contre, sur ce que j'ai dit hier, je veux être très clair : le choix qu'il faut à tout prix écarter est celui de La Seyne-sur-Mer. Ce serait encore plus catastrophique. Or, en début de réunion, vous avez dit que c'était la solution de base. Il faut écarter le choix de La Seyne-sur-Mer et, encore plus dramatique, il faut écarter le choix qui consisterait à ne rien faire. Cela voudrait dire que le terminus serait à Toulon et ce serait vraiment la pire des solutions. Il faut donc tout faire pour amener la navette à Saint-Cyr-sur-Mer, mais le temps presse. Ce que j'ai dit hier, c'est que dans le cas – ce n'est pas ce que je souhaite et cela n'a pas l'air d'aller dans ce sens et tant mieux – où les décideurs choisiraient Sanary-sur-Mer, il ne faudra pas que cela s'arrête là.

A minima, même si la navette s'arrête à Sanary-sur-Mer, il faudra quand même un pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer. Si Saint-Cyr-sur-Mer est pénalisé, il faudrait qu'il récupère au moins les arrêts du semi-direct entre Toulon et Marseille. Dans l'hypothèse inverse que tout le monde souhaite avec une navette qui irait jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer, dans ce cas il serait assez logique de

ne pas pénaliser Ollioules et d'y laisser les arrêts des TER semi-directs. Dans le tableau qui présente toutes les dessertes, dans le choix de Saint-Cyr-sur-Mer, il y a malheureusement une tache rouge pour la liaison entre Ollioules et Marseille et ce serait le moyen de la faire disparaître. Là, le choix de Saint-Cyr-sur-Mer serait gagnant pour tout le monde.

Cette précision étant faite, j'ai deux questions au cas où ce serait Sanary-sur-Mer.

Sur le pôle d'échanges multimodal de Sanary-sur-Mer, vous n'avez pas prévu que la gare soit biface, c'est-à-dire accessible à pied des deux côtés, depuis le Nord et le Sud alors qu'au Sud il y a quand même le littoral. Dans les plans que vous avez présentés, on ne voit qu'un accès depuis le Nord. Cela signifie que les gens qui viennent du littoral, alors que l'on peut penser que les gens vont venir à pied, en trottinette ou en vélo, devront nécessairement passer sous les voies, entrer dans la gare, emprunter une passerelle, et redescendre sur le quai sous lequel ils sont passés quelques minutes avant. Gagner du temps dans le train, c'est bien, mais si les gens peuvent aussi gagner quelques minutes quand ils vont à la gare, c'est mieux. Pourquoi donc ne pas allonger la passerelle desservant les quais jusqu'au Sud ?

Dans le cas où le terminus serait prévu à Saint-Cyr-sur-Mer, on voit quand même qu'à Ollioules une augmentation de 360 à 430 000 passagers annuels est prévue, dont certains pensent même qu'elle est sous-estimée. Cette hausse de trafic est-elle réalisable dans la gare existante d'Ollioules ? Faut-il étendre la gare existante, notamment en termes de parkings, ou faudra-t-il nécessairement la transférer ?

J'ai une question annexe à celle-là : le projet de transférer la gare d'Ollioules à Sanary-sur-Mer est-il une demande ? Des gens le demandent-ils ?

Jean-Marc ILLES

Sur la dernière question, dans le cas d'un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer, le scénario est qu'il n'y a pas d'investissement à Ollioules. La gare resterait à Ollioules dans l'emplacement actuel. Je n'ai pas connaissance de gens qui, dans ce schéma, demandent le transfert de la gare d'Ollioules à Sanary-sur-Mer.

Sur le reste, sur l'accès Sud, Philippe, peux-tu donner des éléments ? Il faut savoir que, dans le cadrage, le Maire nous a demandé de ne pas toucher. Il y a beaucoup de lotissements au Sud, beaucoup de maisons. Il y avait donc une demande très claire de la municipalité de limiter l'impact au Sud.

Philippe HOLSTEIN

Il y a plusieurs choses pour répondre à cette question.

D'abord, l'organisation du pôle d'échange multimodal se fait autour du piéton. Il y a un moment où l'usager du train devient forcément piéton et les espaces publics, de façon générale, sont organisés pour favoriser, sécuriser et rendre les cheminements piétons les plus directs, faciles et confortables possibles. Le projet prévoit donc bien cette liaison vers le Sud. On voit un franchissement des voies inférieur qui, finalement, est historique, avec un passage maçonné qui donne dans un lotissement par un chemin qui existe. C'est une sorte de sentier qui serait évidemment requalifié en voie piétonne et – pourquoi pas ? – en voie de vélos. Il donne un accès direct à la zone qui est au Sud des voies, c'est-à-dire vers le centre-ville de Sanary-sur-Mer. C'est quelque chose qui était très important pour nous et nous avons donc bien ce cheminement direct qui est prévu.

Quand vous posiez la question, vous parliez de passerelle, mais nous avons fait le choix de mettre plutôt un passage sous voies. Les accès aux quais se font donc par un passage inférieur qui, en réalité, est au niveau du terrain naturel, donc de plain-pied par rapport au parvis et aux services proposés au Nord des voies. C'est une précision importante, même si ce n'était pas dans votre question. Effectivement, un débouché au Sud, qu'il soit d'un passage souterrain ou d'une passerelle, aurait eu un impact foncier qui était finalement l'interdiction que l'on se donnait venant de la municipalité.

Voilà ce que je peux dire sur le sujet. Je pense avoir répondu à vos questions.

Rémi QUINTON

Effectivement, c'est une réponse. Quand vous dites que le cheminement est direct, c'est quand même assez relatif. Pour connaître beaucoup de gares sur la Côte d'Azur, quand cela n'existe pas, c'est une demande qui finit toujours par arriver avec le temps. Quitte à faire une nouvelle gare, je pense que l'impact foncier d'un cheminement piéton, par rapport à ses avantages, ne doit pas être si énorme qu'il faille directement se l'interdire.

Philippe HOLSTEIN

L'allongement de parcours piéton n'est même pas d'une centaine de mètres. Il doit être de 80 mètres. Il est très court avec la solution que l'on propose d'un passage inférieur existant réutilisé. Il y a l'avantage, aussi, de réduire les coûts, mais en termes de confort, il est tout à fait satisfaisant.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Il y avait aussi une question sur la prolongation des missions pour minimiser les infrastructures.

Rémi QUINTON

Ma position sur les TER semi-directs, finalement, est l'inverse de la vôtre : il faut que les TER semi-directs soient à l'autre gare.

Jean-Marc ILLES

La question portait sur l'infrastructure.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur QUINTON disait que si le choix est à Saint-Cyr-sur-Mer, pour minimiser le niveau d'infrastructure, il faudrait pouvoir prolonger les missions des trains en terminus à Saint-Cyr-sur-Mer au-delà, en direction de Marseille.

Rémi QUINTON

C'est cela.

Jean-Marc ILLES

Dans le scénario qui est dans la contribution, je crois qu'il y a à la fois un pôle d'échange avec des voies passantes à Saint-Cyr-sur-Mer, mais aussi l'origine-terminus technique maintenue à Sanary-sur-Mer, dans les deux cas. En fait, il y avait la navette qui se finissait à Sanary-sur-Mer avec un pôle d'échange multimodal et aussi un pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer avec des voies passantes. Il y avait les deux proposés en phase 1.

Après, à plus long terme, il y avait un scénario où la navette elle-même était repoussée jusqu'à Saint-Cyr-sur-Mer. C'est le scénario qui a été proposé à la contribution.

Rémi QUINTON

La question est : « Et si le scénario à long terme était choisi tout de suite ? » En effet, quasiment tout le monde est pour le pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer. On pourrait oublier l'étape intermédiaire.

Jean-Marc ILLES

À ce moment-là, il faudrait faire directement le scénario à Saint-Cyr-sur-Mer. C'est celui qui est présenté.

Rémi QUINTON

C'est le scénario de Saint-Cyr-sur-Mer, mais sans retournement des TER. Une fois que les TER sont arrivés à Saint-Cyr-sur-Mer, ils ont terminé leur mission commerciale, et leur mission suivante serait d'aller à Marseille. C'est une proposition que je ne suis pas le seul à faire.

Jean-Marc ILLES

Dans la contribution que j'ai vue sur le site, il y avait à la fois un scénario de retournement à Sanary-sur-Mer en phase 1 et avec un pôle d'échange multimodal à Saint-Cyr-sur-Mer. Après, il y avait un scénario à long terme à Saint-Cyr-sur-Mer. On répondra précisément sur le site à ce scénario qui était en deux temps.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Il y a encore des questions, notamment de personnes qui ont déjà pris la parole, mais Monsieur Alain SEGUIN ne l'a pas encore prise.

Alain SEGUIN

Merci pour la présentation.

On ne parle pas des travaux à Carnoules puisqu'ils ne posent aucun problème. Aujourd'hui, il y a 4 TER par sens en heures de pointe entre Marseille et Toulon, 2 origines-terminus Toulon et 2 origines-terminus à Hyères. Si l'on réalise Carnoules avant les autres opérations, est-il possible de transformer les 2 origines-terminus Toulon en 1 origine-terminus Carnoules et 1 origine-terminus Les Arcs sachant que les installations existent déjà aux Arcs ? Cela permettrait peut-être déjà d'avoir une petite amorce, même en dégradé, d'un RER toulonnais.

Ma deuxième question concerne les voies d'évitement de Saint-Cyr-sur-Mer. J'ai bien compris qu'elles sont essentielles pour le fret. La question que je me pose, si elles sont essentielles aujourd'hui et qu'elles le seront demain, est de savoir combien il y a de trains de fret s'arrêtant actuellement sur ces voies. Je pense qu'elles sont effectivement essentielles pour le fret, mais ne pourraient-elles pas être décalées dans d'autres lieux, quitte à récupérer un financement via la LNPCA ? Si on libère de l'espace, on est capable de faire une voie en retournement et des alternats. Quand on sait que sur cette ligne, entre Aubagne et Toulon, le problème est le rattrapage des trains lents par les trains rapides, là, on aurait une possibilité pour faire doubler des trains lents par des trains rapides au niveau de Saint-Cyr-sur-Mer. On nous dit que les voies d'évitement sont essentielles pour le fret et qu'il est impossible d'avoir un accès, du côté de Marseille, lorsque l'on fait des voies de retournement.

J'ai aussi fait une contribution et la question que je me posais – je ne sais pas si cela fait partie des projets de SNCF Réseau – était celle d'un RER marseillais imaginé en ayant un origine-terminus à La Ciotat, par exemple.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Merci.

Jean-Marc ILLES

Merci. Il y a beaucoup de questions. Sur le fret, Alexis, peux-tu dire un mot, notamment sur le positionnement de ces évitements ? Si ce n'est pas Alexis, ce peut être Nicolas.

Alexis ROTSETIS, Responsable exploitation – Mission LNPCA (SNCF Réseau)

On a fait des études de positionnement sur le fret. Effectivement, si l'évitement de Saint-Cyr-sur-Mer est indispensable, ainsi que celui de Carnoules, c'est tout simplement parce qu'ils sont à mi-distance de Marseille et Toulon, d'un côté, et de Toulon et des Arcs, de l'autre côté.

Ils servent d'une part à garer des trains de fret pour qu'ils soient dépassés par des trains rapides que sont les TGV et les TER Intervilles, mais également de sas d'attente avant que les navettes toulonnaises partent pour que l'on puisse insérer le fret juste derrière. Il y a donc bien deux fonctionnalités pour ces évitements. Leur positionnement « à mi-chemin » entre deux grands pôles urbains fait qu'ils sont indispensables en phase 1, mais surtout en phase 2 de LNPCA. Ils seront utilisés de manière systématique.

Pour ce qui est de l'évitement de Saint-Cyr-sur-Mer, on a fait une petite recherche sur le schéma de transport des frets qui passent sur cette section de ligne. Quasiment tous sont garés pour dépassement à l'évitement de Saint-Cyr-sur-Mer.

Tous ces éléments conduisent à dire qu'il faut impérativement maintenir l'évitement fret dans les deux sens à Saint-Cyr-sur-Mer et à Carnoules.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Ce sont des éléments de réponse à une partie de la question.

Jean-Marc ILLES

Il y avait la question générale sur l'alternat. On a essayé de le limiter, surtout à Saint-Cyr-sur-Mer où il y avait déjà des surcoûts. L'alternant améliore effectivement la régularité ; c'est exact. À Sanary-Sur-Mer, l'impact est probablement moins fort qu'à Saint-Cyr-sur-Mer, mais on a quand même laissé

le même schéma. La question pourrait donc se poser sur l'alternant à Sanary-sur-Mer puisqu'il est plus facile à implanter que celui de Saint-Cyr-sur-Mer. Mais, les deux schémas sont identiques. Après, il y avait une question sur la possibilité d'un RER avec un terminus à La Ciotat. En fait, c'était sur la possibilité de retourner le RER. Nicolas, est-ce que tu peux dire un mot là-dessus ? On revient sur les problèmes de capacité dont on a déjà parlé, mais tu peux peut-être préciser les choses.

Nicolas GUYOT

Il y a plusieurs dimensions et plusieurs problématiques derrière cela. D'une part, à travers les schémas que l'on a présentés, vous avez vu que si l'on fait ce projet de navette toulonnaise, finalement, on aurait 6 trains sur le bassin versant toulonnais et seulement 4 du côté marseillais. Du coup, à partir d'Aubagne, on risque d'avoir plus de trains puisque certains risquent d'être « diamétralisés » par la gare souterraine et d'arriver à Aubagne. On n'arrive pas à tirer les navettes toulonnaises plus loin. Par rapport à ce que proposait Rémi QUINTON tout à l'heure, on se pose toujours ces questions sur lesquelles je suis intervenu à plusieurs reprises. Avec ce rattrapage des trains lents par les trains rapides, on n'arrive pas à tirer les trains lents de la navette au-delà de Saint-Cyr-sur-Mer et l'on n'arrive pas à ajouter de train du côté marseillais parce que cela bouchonne aussi à l'entrée de Marseille.

Du coup, dire que l'on envoie les trains en terminus technique sur les voies intermédiaires pose plusieurs problèmes. Comme on l'a dit, les voies de fret ne sont pas utilisables systématiquement pour des trains de voyageurs puisqu'elles doivent rester libres si des trains de fret doivent s'y garer. Ensuite, il y a des problématiques de temps d'arrêt. Si c'est un terminus commercial, il faut visiter la rame et ce type d'arrêt est un peu plus long et consomme donc un peu de capacité. Il y a diverses problématiques comme celle-là, mais le fond du fond est qu'imaginer un terminus technique à La Ciotat se fait soit sans augmentation du nombre de trains – dans ce cas, on n'en voit pas trop l'intérêt puisque cela veut dire que l'on coupe des missions aujourd'hui continues entre Marseille et Toulon – soit avec plus de trains, ce qui n'entre aujourd'hui pas dans la capacité entre La Ciotat et Marseille. C'est aussi pour cette raison que l'on n'a pas prévu de densification.

Par rapport à Carnoules, vous connaissez visiblement bien le service et vous l'avez bien décrit. Aujourd'hui, entre le service systématique que vous avez bien décrit (2 trains/heure vers Hyères et 2 trains/heure entre Marseille et Toulon) et la réalité, on voit parfois des trains faisant Marseille-Carnoules ou Marseille-Les Arcs, mais cela est très rare. C'est ce que l'on appelle du « hors système ». Ce sont des adaptations, dans les creux. Ce sont souvent des trains qui « surstationnent » à Toulon parce qu'on les glisse dans des créneaux qui existent. Cette mission entre Marseille et

Carnoules ou Marseille et Les Arcs, encore plus cette dernière, serait tellement longue, donc tellement lente, qu'on n'arrive plus à la caser dans un système où l'on essaie de densifier l'offre à la journée. Cela ne pourra pas passer non plus.

Ce n'est pas parce qu'on a l'outil technique (le demi-tour) à Carnoules qu'on saura faire cette mission. C'est toujours pareil : pour des questions de rattrapage, elle devra se faire doubler ailleurs.

Alain SEGUIN

Cela veut dire qu'il faut impérativement un RER.

Nicolas GUYOT

Cela veut dire que, pour l'instant, le parti pris, en discutant aussi sur les services souhaitables avec l'Autorité, est de dire que l'on peut introduire des missions, mais des missions un peu plus courtes qui, finalement, font de la « diamétralisation » autour de Toulon. On a quand même 4 missions/heure/sens qui relient les métropoles de Marseille et Toulon en plus des TER Intervilles. Il faut quand même se rappeler qu'on a des TER Intervilles qui font le lien entre Marseille et Toulon. Ceux-là, la région souhaite aussi les densifier et atteindre une fréquence à l'heure dès 2025, quand elle aura passé un nouveau contrat avec un opérateur.

Alain SEGUIN

Avec les 7 millions d'euros de travaux, sans avoir fait les autres opérations, est-ce qu'on peut déjà « diamétraliser » les 2 services ?

Nicolas GUYOT

Non, on ne sait pas faire cela systématiquement. Je ne sais même pas si on pourra encore le faire. On bricole des choses dans les horaires annuels. On est vraiment dans la dentelle fine, mais ce n'est absolument pas un principe applicable systématiquement. Ce ne peut pas être un service régulier.

Alain SEGUIN

En fait, on s'aperçoit que ce qui est le plus contraignant dans le secteur, ce sont les voies de fret de Saint-Cyr-sur-Mer sur lesquelles on fixe un impératif.

Nicolas GUYOT

Non, le plus contraignant est que l'on a une hétérogénéité très forte des temps de parcours. Quand on a 20 ou 25 minutes d'écart sur 1 heure de temps de parcours entre Marseille et Toulon, cela « mange » beaucoup de capacité. Je pense que c'est surtout ce qui pose problème.

Alain SEGUIN

Est-ce qu'il ne manque pas un alternat, quelque part, entre Marseille et Toulon ?

Nicolas GUYOT

Il y a aussi les problèmes de capacité à l'arrivée dans Marseille. Le plateau de Marseille, côté Est, n'est pas extensible à l'infini. On n'arrive pas à monter des choses correctes en faisant dépasser les trains en intermédiaire, comme cela.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces éléments de réponse. J'espère que cela éclaire les questions et propositions de Monsieur SEGUIN.

Jean-Marc ILLES

Il y a aussi eu une contribution de Monsieur SEGUIN sur le site à laquelle on répondra précisément, bien entendu.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Il y a encore trois personnes qui demandent la parole, plus Monsieur SERRA qui a demandé d'apporter des précisions. Je vais d'abord passer la parole à Monsieur LERAT, qui ne s'est pas encore exprimé ce soir. Je propose donc à Monsieur LERAT de prendre la parole. Allez-y.

Pierre LERAT

Bonsoir à tous.

Je voulais prendre la parole à la suite de Monsieur QUINTON, comme je l'ai fait hier soir. Je tiens à le remercier pour les éclaircissements sur sa position parce que je n'avais pas forcément compris, hier soir, qu'il était favorable à un positionnement sur Saint-Cyr-sur-Mer. C'est une bonne chose et je l'en remercie. Effectivement, la majorité semble se dégager ce soir pour le site de Saint-Cyr-sur-Mer.

Je réitérerai ma position d'hier soir, c'est-à-dire qu'on a parlé de la technique sur le fait de ne pas laisser de côté le bassin de vie de l'agglomération Sud Sainte-Baume. Je remercie Monsieur le Président du SCoT d'avoir pris ce positionnement ; c'est très intéressant. Au niveau administratif, je le répète, puisque c'est un projet qui va durer sur le très long terme, nous savons très bien que les agglomérations, quelles qu'elles soient, sont appelées à être rattrapées par les métropoles. Puisque c'est un projet à 50 ans, d'ici là, il y a de grandes chances que la communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume soit englobée au sein d'une métropole. Comme je le disais hier, il serait dommage

de précipiter des villes proches de la métropole marseillaise vers celle-ci. Cela me semblait important. Je réitère donc ma position favorable à un positionnement sur Saint-Cyr-sur-Mer.

Je veux refaire ma remarque au sujet du demi-hectare d'AOC (Appellation d'Origine Contrôlée) bandolais qui devrait être détruit sur ce positionnement de manière à ce que chacun des intervenants, au niveau technique et administratif, puisse trouver des solutions pour éviter cette destruction puisque l'on sait très bien que l'on ne peut pas replanter ailleurs s'agissant d'une AOC. C'est ce que je tenais à préciser ce soir. Je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous avons maintenant Monsieur PIBOULE. Allez-y.

Philippe PIBOULE

Je voudrais remercier la personne qui a proposé que les deux trains directs de Toulon vers Marseille restent sur la gare qui ne serait pas le pôle d'échange principal. Je pense que c'est intéressant, pour les utilisateurs quotidiens, que tout ne soit pas concentré sur une seule et même gare et qu'il y ait une ville gagnante et une ville perdante. Je pense que c'est un point intéressant. Vous avez dit que ce n'était pas impossible techniquement. Du point de vue de l'exploitation du service, il peut être intéressant d'utiliser cette voie.

J'ai une autre question. Dans le calcul des personnes en plus sur la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, j'ai cru comprendre que l'on parlait beaucoup des personnes de l'agglomération Sud Sainte-Baume. Ce ne sont donc pas que des personnes qui habitent Saint-Cyr-sur-Mer, mais des personnes du Beausset, de La Cadière-d'Azur, etc. J'ai fait une petite recherche sur Google Map et, du Beausset à la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, c'est 15 minutes en voiture. Du Beausset à la gare de Sanary-sur-Mer, c'est 19 minutes en voiture. Dans tous les cas, la navette sera nécessaire puisqu'il n'y aura pas de train sur Le Beausset. Après, par contre, pour aller de Saint-Cyr-sur-Mer à Sanary-sur-Mer, c'est 11 minutes de train. Donc, si le but est d'augmenter le trafic entre le Sud Sainte-Baume (Le Beausset, Le Castellet, etc.) et Toulon, ne vaut-il pas mieux amener les personnes en navette vers Sanary-sur-Mer et raccourcir ainsi leur durée de trajet et pousser les gens à prendre le train plutôt que les amener vers Saint-Cyr-sur-Mer, ce qui allonge le temps total ?

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci de votre contribution.

Jean-Marc ILLES

Nous allons regarder ces chiffres de trajet routier.

Philippe PIBOULE

Pour un utilisateur, c'est le temps global de trajet qui compte, en plus de la régularité dont on a parlé.

Jean-Marc ILLES

Tout à fait. Nous sommes d'accord.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je vais repasser la parole à Monsieur SERRA. Monsieur SERRA, on doit vous entendre.

Emmanuel SERRA

Simplement, je voudrais préciser quelque chose qui n'est d'ailleurs pas du ressort de la SNCF, mais plutôt des collectivités locales : s'il y a une augmentation importante du trafic à Sanary-sur-Mer, que Sanary soit ou pas le terminus – c'est valable quel que soit le terminus –, on aura une fréquentation importante de la part des gens de Six-Fours-les-Plages Ouest.

Par rapport à la gare d'Ollioules, Six-Fours-les-Plages est situé de l'autre côté du fort qui crée une espèce de contournement obligatoire. Donc, les gens de Six-Fours-les-Plages Est iront vers la gare de La Seyne-sur-Mer, mais les gens de Six-Fours-les-Plages Ouest, du Bruscat et de toute la partie Ouest de Six-Fours-les-Plages auront tendance à venir à Sanary-sur-Mer. Or, le passage de la Reppe est tout près du centre de Sanary-sur-Mer et oblige à faire un détour. À mon avis, il serait indispensable de faire un nouveau pont qui serait au ras du pied du fort de Six-Fours-les-Plages et qui arriverait directement à la gare pour éviter aux gens de Six-Fours-les-Plages de passer par le centre de Sanary-sur-Mer qui est déjà, surtout l'été, extrêmement embouteillé par le trafic littoral. Cela ne vous concerne peut-être pas directement, mais je voulais que ce soit inscrit dans le débat.

Jean-Marc ILLES

Nous avons bien pris note de votre proposition d'investissement routier pour la fluidité des circulations.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Monsieur CAULET et, après, Monsieur QUINTON a demandé la parole.

Laurent CAULET

Je reviens sur ce qui vient d'être dit sur les temps de transport à partir de l'agglomération Sud Sainte-Baume. Les calculs ne sont pas nécessairement faux, mais c'est un peu réducteur de ne tenir compte que des personnes qui habiteraient au Beausset. Si le terminus de la navette se trouve à Sanary-sur-Mer, ce ne sont pas que les personnes du Beausset ou du Castellet qui seront concernées, mais aussi celles de Saint-Cyr-sur-Mer qui n'auront pas la navette et celles de Bandol qui ne l'auront pas non plus. Si celles-là doivent prendre un bus pour rejoindre Sanary-sur-Mer et ne pas perdre de temps, selon le raisonnement de l'intervenant, je pense que cela n'a pas beaucoup de sens. Son analyse de la situation est totalement partielle et, à mon avis, erronée. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Monsieur QUINTON.

Rémi QUINTON

J'ai juste une proposition de former, pour la concertation, par rapport aux réunions qui sont prévues. Il y a eu ce soir – c'était le cas hier – beaucoup de questions sur les sujets techniques de capacité. Certains ont même demandé les horaires, etc. On prétend parfois que certaines choses sont impossibles, mais globalement on manque d'éléments pour comprendre pourquoi certaines choses sont possibles et pas d'autres.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur QUINTON, on ne vous entend plus. C'est haché. Est-ce que vous pouvez couper votre caméra pour réduire la bande passante ? Il faudrait faire l'essai et reprendre votre intervention depuis le début.

Rémi QUINTON

Je vais la reprendre en résumé. C'est une proposition de forme parce qu'on a vu ce soir que beaucoup de questions ont été posées sur les questions de capacités et d'exploitation. On nous explique que certaines choses sont possibles et d'autres non, mais nous manquons d'élément. Il y a un public intéressé par ces questions et on manque d'éléments pour comprendre ce qui est possible et ce qui n'est pas possible. Ce n'est pas forcément évident à aborder à chaque fois dans des réunions qui sont territorialisées par gare, à Sanary-sur-Mer, à Saint-Cyr-sur-Mer, à La Pauline, etc.

Peut-être que c'est une réunion, sur ces questions, qui mériterait d'être faite. On voit qu'il y a beaucoup de gens qui se posent des questions là-dessus. C'est une proposition que je fais. Si cela pouvait se tenir, je pense que cela pourrait lever beaucoup de points.

Merci.

Jean-Marc ILLES

On avait eu, l'année dernière, des réunions thématiques sur la partie exploitation. Ces sujets ont déjà été abordés. Ce que je peux vous proposer, puisque des permanences sont prévues et que le sujet territorial du Var est quand même un peu spécifique, c'est la possibilité de prendre un rendez-vous spécifique – peut-être avec plusieurs personnes – pour répondre aux questions techniques. Ce sont des sujets extrêmement complexes à expliquer. En plus l'ERTMS, qui est un nouveau système de signalisation, il y a un degré de complexité encore plus fort. Ce que je propose, pour ceux qui sont intéressés, de prendre rendez-vous dans le cadre des permanences qui sont proposées ou alors des réunions spécifiques sur ces sujets, qui sont assez complexes à comprendre, pour avoir plus d'éléments techniques, si vous le souhaitez.

On va déjà prendre rendez-vous et ce seront mes adjoints, certainement, qui pourront vous éclairer sur ces sujets que l'on ne peut effectivement pas expliquer dans des réunions globales parce qu'ils sont complexes. Ce ne sera pas une réunion globale – on l'a déjà fait l'année dernière –, mais, au cas par cas, s'il y a une demande, on veut bien faire une réunion spécifique là-dessus avec la ou les personnes qui seraient intéressées. Ce serait sur rendez-vous.

Rémi QUINTON

Comme vous parlez de l'ERTMS, vous avez dit à plusieurs reprises que pour les deux solutions que vous proposez, que ce soit Saint-Cyr-sur-Mer ou Sanary-sur-Mer, il y a besoin de l'ERTMS pour que cela fonctionne. Est-ce que vous pourriez rappeler le calendrier de l'ERTMS ? Ce que j'avais compris, c'est que le déploiement serait progressif de Nice vers Marseille. J'avais compris qu'il y aurait d'abord Mandelieu-Vintimille, puis de Mandelieu à quelque part, dans le Var, sans que l'endroit soit bien défini.

Jean-Marc ILLES

Les deux calendriers correspondent. On est à peu près sur l'horizon 2028-2029 pour le calendrier de l'ERTMS et le calendrier de la navette toulonnaise. Aujourd'hui, avec les éléments connus, les calendriers des deux projets sont coordonnés.

Rémi QUINTON

Est-ce que tout l'ERTMS entre Marseille et Vintimille sera déployé avant la phase 1 de LNPCA ?

Jean-Marc ILLES

Non, pas tout, uniquement ce qui est nécessaire à la navette toulonnaise et la connectique.

Rémi QUINTON

Qu'est-ce qui est nécessaire ?

Jean-Marc ILLES

C'est la partie du Var et de la Côte d'Azur.

Rémi QUINTON

Donc l'Ouest du Var aussi. Au moins jusqu'au terminus.

Jean-Marc ILLES

Oui, tout à fait.

CONCLUSION

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je ne vois pas d'autre demande de parole, ni sur le chat ni de demande de prise de parole. On peut donc vraisemblablement considérer que l'ensemble des personnes qui ont souhaité intervenir ont pu le faire à ce stade. Il est 21 heures 15, je propose, Jean-Marc, de clôturer la réunion, avec un mot de fin de votre part.

Jean-Marc ILLES

Je vous remercie tous pour ces questions, à la fois des questions territoriales, des questions très techniques. Je pense que vous êtes tous intéressés par la navette. Quel que soit le choix, on a bien vu qu'il y avait beaucoup d'expressions en faveur de Saint-Cyr-sur-Mer, de manière très claire. Quel que soit le choix, cela fait plaisir de voir qu'il y a autant de soutien au ferroviaire. Sachez que l'équipe de projet est là pour que le projet avance la meilleure manière possible en tenant compte de l'avis du public. On a donc vraiment besoin de votre retour pour que cette prise en compte de l'avis du public soit la plus totale.

Je me félicite des interventions qu'il y a eu. Il y a des demandes de compléments, de précisions, on va donc essayer d'y répondre sur le site. La concertation n'est pas finie pour la navette toulonnaise. Il y a encore jusqu'au 20 décembre 2020. Nous allons faire remonter ces sujets pour que le Comité de pilotage prenne la meilleure décision entre ces deux gares qui, de toute façon, seront essentielles pour un bon fonctionnement du RER toulonnais.

Je vous remercie beaucoup pour vos interventions et la façon apaisée dans laquelle cela s'est passé. C'est aussi un point très positif qu'il y ait à la fois ce débat de haut niveau et cette qualité d'échange.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je passe la parole à Philippe QUEVREMONT qui, en général, dans nos réunions, intervient également en clôture.

Philippe QUEVREMONT

Je vais être très bref. J'ai dit hier que la réunion était correcte. On était encore collectivement en train de roder les réunions à distance. Ce soir, je n'ai vu aucune fausse note de ce point de vue et je voulais vous en féliciter et souhaiter que l'on continue sur ce chemin tant que les règles sanitaires continueront de nous interdire des réunions physiques. Bonne soirée à tous.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Si vous souhaitez contribuer ou prendre des rendez-vous, tel que Jean-Marc ILLES vous l'a indiqué, vous avez sur le chat le lien internet qui vous est proposé pour pouvoir, le cas échéant, prendre rendez-vous ou participer aux permanences ou aux prochaines séances de concertation.

Merci beaucoup et bonne soirée.

La réunion se termine à 21 heures 15.