

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

RÉUNION PUBLIQUE LA PAULINE, 08 DÉCEMBRE 2020

VERBATIM

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

VERSION ## DU 20/12/2020

LES ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :



DATE ET MODE D'ORGANISATION

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

ANIMATION/FACILITATION

Stéphane SAINT-PIERRE	Animateur – Cabinet NICAYA Conseil
Blandine PERICHON	Régisseuse – Cabinet NICAYA Conseil
Adeline PRATLONG	Modératrice des échanges – 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 PRÉA	SNCF Réseau – Mission LNPCA – Responsable territorial Var

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 51 personnes (hors SNCF Réseau et prestataires)

SOMMAIRE

ACCUEIL	4
+ CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION	4
+ PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS	5
PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE DE LA PAULINE	7
+ RAPPELS	7
+ RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET DE NOUVELLE GARE DE LA PAULINE	9
+ LES AMÉNAGEMENTS DU PEM DE LA PAULINE	12
+ LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DU PEM DE LA PAULINE	14
+ COMPARAISON DES SCÉNARIOS	22
ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	24
CONCLUSION	64

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).

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

Il est procédé à des ajustements techniques.

ACCUEIL

Stéphane SAINT-PIERRE

Bonjour à tous. Je me présente. Je suis Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya. Je suis en charge de l'animation de cette concertation, et je vais donc introduire la séance avec quelques consignes pour que nous démarrions ensuite la réunion à proprement parler.

Nous sommes réunis ce soir pour une réunion sur le pôle d'échanges de La Pauline avec l'ensemble des participants qui se sont inscrits. Je vous remercie de votre présence, et d'avoir répondu favorablement à l'invitation de SNCF Réseau.

CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Stéphane SAINT-PIERRE

En ce qui concerne le déroulement et les modalités d'organisation, quelques consignes : nous avons la présence de Monsieur Philippe QUEVREMONT qui est le garant de la concertation, qui est indépendant de SNCF Réseau, qui est mandaté par la Commission Nationale du Débat Public, et qui nous dira quelques mots en introduction de la séance.

Je partage avec vous le fait que, pour des raisons de compte rendu, nous enregistrons cette séance, que nous allons couper les micros pour éviter les interférences dans la première partie durant laquelle SNCF Réseau va vous présenter des éléments d'information sur le projet qui est situé sur le pôle d'échange multimodal de La Pauline. Ensuite, à votre demande, nous vous donnerons la parole au fur et à mesure que vous la solliciterez.

Pour demander la parole, ce que nous vous proposons, c'est que quand vous cliquez sur votre écran, vous avez en bas « participants » – on voit marqué 44 –, et quand vous cliquez sur « participants », un petit bandeau s'affiche sur la droite avec votre nom. Vous avez en bas de ce bandeau une main qui apparaît, et quand vous cliquez dessus, cela veut dire que vous demandez

la parole. Quand vous cliquez dessus, vous enlevez la demande de parole. C'est le mode que nous vous proposons pour demander la parole. Vous pouvez également, si vous le souhaitez, utiliser l'espace « converser », le *chat*, de manière à ce que, si vous ne souhaitez pas formuler votre question à l'oral, ou votre intervention à l'oral, vous puissiez la formuler à l'écrit. Si elle appelle une question, nous la proposerons en votre nom à SNCF Réseau durant la séance.

Voilà les modalités que nous vous proposons pour, à la fois vous exprimer, et solliciter la parole à l'oral ou à l'écrit.

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS ET ANIMATEURS

Stéphane SAINT-PIERRE

Ensuite, concernant les modalités (diapositive suivante), il y a trois personnes pour Nicaya, qui sont présentes pour faciliter les échanges : moi-même, Stéphane SAINT-PIERRE, puis il y aura Adeline PRATLONG qui suivra les messages sur le *chat*, et les éventuelles questions. Elle s'en fera le porte-parole. Et puis Blandine PÉRICHON qui passe les diapositives et sera sollicitée par SNCF Réseau au cours de la réunion.

Vous avez plusieurs intervenants de SNCF Réseau. Jean-Marc ILLES qui est responsable de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur et qui est directeur territorial adjoint de SNCF Réseau pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui présentera un ensemble d'informations sur le projet et puis, dans la phase de questions/réponses qui suivra cette présentation, il y aura d'autres intervenants : Philippe HOLSTEIN, pour Gares & Connexions, Nicolas GUYOT pour SNCF Réseau ainsi qu'Alain PRÉA qui travaille sur la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur.

Je vous rappelle le numéro que vous pouvez noter en cas de difficulté technique au cours de la séance qui nous permettra, le cas échéant, de vous dépanner.

Un petit détail du programme que nous vous proposons : après les quelques ajustements techniques que nous réalisons actuellement, et l'accueil qui va être fait, nous aurons ensuite une présentation par SNCF Réseau, quelques rappels sur le projet de Ligne Nouvelle, les objectifs du projet de gare de La Pauline, les différents aménagements prévus, les scénarios d'implantation qui vous sont proposés et sur lesquels SNCF Réseau attend vos points de vue, et vos contributions avec des éléments sur la comparaison de ces différents scénarios avec les avantages et les inconvénients identifiés par SNCF Réseau. Là aussi, c'est votre appréciation qui sera attendue

ensuite. Nous prendrons le temps des échanges. Nous avons prévu 1 heure 10, mais s'il s'est nécessaire, comme cela a pu être le cas sur d'autres réunions la semaine dernière sur le secteur de Sanary ou de Saint-Cyr, nous prendrons le temps de prendre toutes les questions et vous permettre d'échanger avec le maître d'ouvrage de SNCF Réseau.

Voilà ce que je peux dire sur le déroulé, et je vais passer la parole à Philippe QUEVREMONT qui va donc indiquer son rôle et la mission qui est la sienne dans ce projet et dans cette concertation.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la Concertation

Bonsoir à tous. Je m'appelle Philippe QUEVREMONT, je suis garant de cette concertation, ce qui veut dire que je ne dépends pas de SNCF Réseau. Je suis nommé par une commission administrative indépendante qu'est la Commission Nationale du Débat Public. Mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public.

Je rends, en fin de concertation, un rapport, et mes rapports seront joints au dossier d'enquête publique.

J'interviens en général assez peu dans le cours de la réunion. J'interviens en amont, j'interviens après, mais dans les réunions, je n'interviens que si c'est nécessaire. Je vous retrouverai, si ce n'est pas nécessaire, uniquement tout à fait en fin de réunion, mais je reste là, présent.

En ce qui concerne les recommandations qui viennent de vous être faites, à propos de la partie *chat* qui est notée « conversation » sur votre écran, et que d'autres appellent le « fil de la réunion », je vous recommande de ne l'utiliser que pour poser des questions qui seront ensuite traitées, mais pas pour d'autres usages. Si vous souhaitez déposer une contribution, faites-le donc le site internet de la concertation.

Merci, et à tout à l'heure.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur QUEVREMONT, merci pour ces mots introductifs.

Quelques bases aussi en termes d'expression de chacun et de considération du point de vue d'autrui. Ce que nous vous proposons, pour cette réunion, c'est de considérer – et c'est ce qui intéresse le maître d'ouvrage – que ce projet, c'est de recueillir les différents points de vue, que ces points de vue soient convergents, que ces points de vue diffèrent, voire divergent. Cela peut être le cas entre plusieurs participants qui n'ont pas la même vision de ce qu'il serait pertinent de faire. Ce que nous vous proposons, c'est à la fois d'être respectueux des points de vue d'autrui, que ce soit celui de SNCF Réseau ou celui d'autres participants, d'éviter d'avoir un jugement sur

ces points de vue, d'être à l'écoute les uns des autres, d'être bienveillants, d'échanger de façon respectueuse et, encore une fois, nous serons à l'écoute et attentifs à toutes les demandes de prise de parole, et SNCF Réseau, dans la mesure de ses possibilités, répondra aux différentes questions que vous formulerez.

Évidemment, comme dans une réunion publique, tout le monde ne peut pas s'exprimer en même temps. Quand vous demanderez la parole, dans la phase d'échange, il faudra attendre que nous vous donnions la main, mais nous le ferons bien entendu en fonction des moments où vous la solliciterez.

Voilà ce que je souhaitais pouvoir partager avec vous avant le début de cette séance et maintenant, je vais proposer à Jean-Marc ILLES d'intervenir pour vous présenter les éléments constitutifs du projet qui vous est proposé sur la gare de La Pauline.

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

Bonjour à tous. Merci, Stéphane. Merci, Monsieur QUEVREMONT. Merci à tous d'avoir bien voulu prendre un peu de votre temps précieux, en plus dans la soirée qui s'avance, pour pouvoir contribuer à ce projet LNPCA en général, à la navette toulonnaise en particulier et, aujourd'hui, spécifiquement à la contribution au choix du pôle d'échange de La Pauline qui était un point qui était resté un peu en suspens lors de la dernière concertation puisque nous avons déjà concerté à La Pauline, mais le sujet du pôle d'échange avait été jugé – et c'était le cas – insuffisamment approfondi. Aujourd'hui, c'est donc le sujet de cette concertation, et nous allons y aller.

PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE DE LA PAULINE

RAPPELS

Jean-Marc ILLES

C'est la troisième réunion de concertation. Certains vont donc avoir des redites dans ce que je dis. Nous avons eu une décision ministérielle (DM) le 23 juin de cette année, très importante, qui a confirmé ce qui avait été dit au CoPil du 22 novembre 2019 sur le choix d'opérations et, quand c'était nécessaire, sur le choix de variantes. En ce qui concerne La Pauline, il y avait bien un sujet

de variante puisqu'il y avait deux variantes de Saut de mouton, et une variante Terrier qui était apparue lors de l'étude de recalage, en tout début de concertation. C'était la variante Terrier. Le ministre a donc confirmé que la variante Terrier – vous vous en souvenez qui avait très peu d'impacts, notamment au niveau de la commune de La Crau – est bien la variante qui est choisie par la décision ministérielle, et le CoPil nous a demandé de faire un groupe de travail pour approfondir ces sujets d'intermodalité avec les partenaires qui lancent le projet, et l'équilibre entre l'intermodalité et les contraintes foncières.

Il nous a demandé aussi – parce que c'est un sujet technique – que le projet soit coordonné avec le calendrier du nouveau système de signalisation continue par radio qui s'appelle ERTMS (*European Rail Traffic Management System*).

En ce qui concerne la DM proprement dite – ce que je vous ai montré, c'était le fait que la DM avait confirmé le CoPil (le titre aurait dû être CoPil tout à l'heure et c'est la DM maintenant) –, elle précise les aménagements retenus sur le secteur du Var.

Sur la dénivellation, la bifurcation de La Pauline est confirmée en terrier. Le CoPil l'a dit et la DM le confirme. Il y a bien quatre voies à quai en garde de La Pauline, et on nous demande – et c'est l'objet de la réunion d'aujourd'hui – de poursuivre la concertation sur les pôles d'échange multimodaux, et la façon dont ils communiquent avec le territoire et l'environnement de la gare.

De manière générale, on nous donne un calendrier très tendu en nous demandant de lancer l'enquête publique – c'est-à-dire de faire le dossier d'enquête que nous devons au ministre – en 2021. C'est assez tendu puisque nous devons à la fois décider, concerter et produire un dossier de 10 ou 15 000 pages qui sera regardé à la loupe par toutes les instances d'expertise, que ce soit l'autorité environnementale, le service qui regarde la gestion des projets d'investissements, enfin l'ensemble des services de contrôle, mais aussi la concertation administrative, ce qui est absolument nécessaire pour solidifier juridiquement notre projet, et éviter que les DUP (Déclarations d'Utilité Publique) soient cassées par des jugements.

Vous connaissez ce schéma : sur le Var, la navette toulonnaise est composée de :

- la gare à l'ouest de Toulon (les réunions publiques sont terminées. La concertation publique se poursuit sur le site, bien entendu) ;
- l'origine terminus côté ouest à Carnoules qui était assez simple parce qu'il n'avait pas d'impact sur le territoire.

La bifurcation d'aujourd'hui qui est composée de deux parties : la bifurcation sous forme de terrier et la gare elle-même avec ses quatre voies à quai et son pôle d'échange.

Aujourd'hui, ce que nous allons vous proposer, c'est de regarder les trois scénarios assez contrastés que nous avons imaginés, de pôle d'échange. Vous verrez. Cela vous sera présenté par le chef de projet Gares & Connexions, Philippe HOLSTEIN. Vous verrez que ces scénarios ont chacun des points forts et des points faibles. Ils sont un petit peu contrastés dans ce sens. Les conditions foncières sont différentes, et nous avons proposé une comparaison, mais ce que nous attendons aujourd'hui, ce n'est pas notre comparaison, mais votre contribution et votre avis sur ce pôle d'échange et ce que nous visons pour pouvoir tenir ce planning, c'est de pouvoir décider au Comité de pilotage du 7 janvier 2021 qui est déjà calé.

La réunion publique, c'est aujourd'hui.

Vous avez, sur les modalités de recueil, des registres en mairie de La Garde et en mairie de La Crau. Vous pouvez déposer vos contributions sur le site, et les conditions sanitaires qui se sont un peu éclaircies nous ont permis de faire une permanence physique qui aura lieu le 17 décembre prochain de 14 heures à 17 heures. Vous pouvez vous inscrire sur le site. Il y aura donc des cadres de SNCF Réseau et de Gares & Connexions qui seront présents pour éclairer. S'il y a des gens qui sont intéressés pour plus de détails que ce qui aura été dit aujourd'hui, ils pourront aller à ces concertations. Il faudra s'inscrire pour que toutes les réponses puissent être données.

Et puis vous pouvez aussi envoyer – alors cela concerne beaucoup les gens qui n'ont pas internet, mais pas uniquement – un courrier postal pour faire une contribution à l'adresse qui est indiquée ici : SNCF Réseau – Mission LNPCA – Gare de la Pauline, Les Docks – Atrium 10,4, 10 place de la Joliette, BP 85 404, 13 567 Marseille Cedex 02.

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET DE NOUVELLE GARE DE LA PAULINE

Jean-Marc ILLES

Nous avançons. Pour la nouvelle gare, je vous l'ai dit, il y a plusieurs objectifs.

Nous avons un premier objectif qui est traité – j'allais dire –, c'est le problème des croisements à plat qui limitent la capacité du fait des itinéraires sécants qui croisent la ligne entre Marseille-Vintimille et La Pauline-Hyères dans ce que nous appelons le sens impair, c'est-à-dire le sens qui va de Toulon à La Pauline. C'est énormément consommateur de capacité. C'est le premier objectif.

Nous voulons aussi éviter, en parallèle, le rattrapage des TER omnibus de desserte par les trains plus rapides. En pratique, ce sont les trains qui vont vers Hyères qui seraient rattrapés par les TGV.

Là, nous les mettons directement sur la ligne de Hyères en les mettant sur le côté ce qui permet la mise en place d'un système de navettes ouest-toulonnaises en supprimant le cisaillement – je l'ai dit –, et puis l'alternat, c'est un sujet qui permet, en plus de ce système d'évitement du rattrapage, d'améliorer la robustesse de la ligne en permettant, en cas de situation dégradée, des doubléments à quai, mais pas de manière nominale, c'est-à-dire que quand la situation est mauvaise, quand il y a des incidents, vous avez des TGV qui peuvent doubler les TER à cet endroit-là, même si ce n'est pas prévu dans le graphique normal. C'est ce que nous appelons l'alternat.

Là, j'ai voulu mettre le scénario. Vous avez la ligne Marseille-Vintimille qui est parcourue par les trains en rouge qui sont les trains qui vont de Toulon vers Les Arcs ou plus loin, qui sont à la fois des TGV, des frets – ce ne sont pas que les trains rapides, ça peut être des frets aussi –, ça peut être aussi des TER omnibus ou des TER semi-directs. Ce sont tous les trains qui vont vers Marseille-Vintimille. Les trains qui vont vers Hyères, dits les trains « lents » – il peut y avoir aussi des trains lents en rouge qui sont omnibus –, mais les trains lents qui vont vers Hyères se mettent sur les voies bleues et dégagent l'itinéraire principal.

Pour les trains qui viennent de Marseille vers Hyères, ils passent sous la voie de Marseille-Vintimille – vous voyez qu'il y a deux petits traits à droite – ce qui permet de ne pas gêner.

Et puis vous voyez que vous avez des installations en noir. C'est ce que je vous ai dit tout à l'heure, ce sont des installations de robustesse. En situation normale s'il n'y a pas d'incident, si tous les signaux sont au vert, il n'y en a pas besoin, mais il est extrêmement important dans le projet que nous faisons de prévoir à la fois les situations normales et les situations dégradées. Nous avons donc rajouté ce que nous appelons un « chapeau de gendarme », un pas de contresens à gauche, et cette possibilité de faire du rattrapage des trains lents par les trains rapides, même s'ils restent sur Marseille-Vintimille, avec les petits coudes noirs que vous voyez à droite.

Donc, trois installations, trois types de voies :

- les voies Marseille-Vintimille ;
- les voies qui vont vers Hyères ;
- les installations qui améliorent la régularité.

Vous voyez qu'il y a deux quais de part et d'autre des voies dites « rapides » (Marseille-Vintimille).

Là, ce que nous avons voulu mettre, c'était, dans la situation Projet, en phase 1 à l'heure de pointe – puisque toutes nos infrastructures sont dimensionnées à l'heure de pointe –, nous aurons :

- un TER toutes les 15 minutes vers Sanary ou Saint-Cyr-Sur-Mer (donc vers l'ouest), qui va desservir toutes les gares omnibus, même celles qui sont en cours de création comme Sainte-Musse, Toulon La Seyne-sur-Mer, etc. ;
- un TER toutes les 30 minutes vers Marseille–Saint-Charles qui dessert toutes les gares jusqu'à Aubagne et La Blagnac ;
- un TER omnibus toutes les 30 minutes du côté est vers Carnoules ;
- un TER omnibus toutes les 30 minutes vers Hyères ;
- un TER Omnibus par heure jusqu'aux Arcs desservant – là, nous avons un petit sujet effectivement, ça dépend de la position de la gare à l'ouest – partiellement les gares entre Carnoules et Les Arcs : toutes seraient desservies, mais avec un cycle un peu plus large de deux heures plutôt qu'une heure.

Ce sont des choses qui ont été expliquées dans les ateliers de la navette toulonnaise.

Ces chiffres-là, il faut les prendre pour ce qu'ils sont. Vous avez la situation d'aujourd'hui, et puis vous avez une simulation qui nous permet de faire des études socioéconomiques qui sont faites à partir de ce que nous pouvons faire à l'heure de pointe et de ce que nous avons convenu avec l'Autorité organisatrice de la mobilité pour remplir les heures creuses parce que notre système de RER a un grand avantage, c'est qu'il permet d'augmenter la fréquence en heure de pointe, mais la logique est que nous ayons une logique de RER avec des heures de pointe beaucoup plus larges, et des heures creuses beaucoup plus fournies en trains. Dans cette optique-là, nous pourrions passer de manière raisonnable, avec une certaine logique socioéconomique, et logique avec les collègues de la Région, de 220 000 à 340 000 trajets à La Pauline. Puisque La Garde est une des gares omnibus qui est desservie vers l'ouest, nous voyons que toutes les gares qui sont desservies bénéficient du système de la navette. La Garde passerait donc de 180 000 à 230 000 trajets puisqu'il y a deux gares sur la commune de La Garde : une à La Pauline et une à la gare-centre.

Vous avez les pourcentages qui sont indiqués.

Ce n'est pas vraiment « le projet permettrait » – je le corrige et il faudra que ce soit dit dans le *verbatim* – c'est « à l'horizon du projet »... Nous pourrions avoir cette situation parce que, comme je vous l'ai dit, il y a des hypothèses qui ne dépendent pas de la situation d'aujourd'hui et qui seront décidées le moment venu, mais c'est un scénario qui est envisageable.

LES AMÉNAGEMENTS DU PEM DE LA PAULINE

Jean-Marc ILLES

Là, nous revenons sur une situation de principe. Vous l'avez déjà vu. C'est une carte IGN. Vous avez en noir la ligne Marseille-Vintimille avec Toulon en bas et Carnoules vers le nord. En noir, c'est la ligne ferroviaire. Il n'y a qu'un seul trait, mais bien sûr, il y a deux voies. Vous avez la gare de La Pauline qui est vers le bas, à côté de l'autoroute qui va vers Hyères, la gare de La Garde qui est un peu plus bas, la gare de La Crau qui est, elle, sur la fameuse ligne à voie unique de La Pauline-Hyères, et vous avez la fameuse bifurcation qui est après l'autoroute (A57) qui va vers Hyères.

Là, c'est toujours la situation actuelle. Vous avez la gare qui existe déjà à La Pauline avec le site de cimenterie Fabemi qui est collé. Vous verrez que c'est un enjeu dans les choix que nous faisons, évidemment. Ce n'est pas neutre. C'est un site industriel important qu'il faut prendre en compte dans les choix. La gare est accolée à cela. Vous avez le bois des Tourraches qui est dans le triangle et qui, effectivement, en passant dessous en terrier, nous a d'ailleurs permis d'éviter – nous y reviendrons – un certain nombre d'habitations sur la commune de La Crau.

Sur la gare elle-même de La Pauline, nous avons dit que nous avons un alternat. Nous avons donc deux voies nouvelles à créer, des voies de 220 mètres parce que ces voies, nous prévoyons évidemment de les réserver pour les trains TER. Les TGV ne s'arrêtent pas à La Pauline. Ce sont les TER qui s'arrêtent en unité multiple, comme on dit, c'est-à-dire deux longueurs de rame (les trains les plus longs). Il faut donc 220 mètres de quai.

Les quais, physiquement, techniquement, seraient déplacés vers Vintimille, vers Nice, vers Les Arcs et, dans les travaux, l'implantation du nouveau tracé des voies nécessite de reconstruire le bâtiment Voyageurs, et de constituer un véritable pôle d'échange parce que tout ce que nous mettons en place sur le Var – et sur les Alpes-Maritimes, c'est pareil –, ces pôles d'échange n'ont de sens que s'il y a une très bonne interconnexion – nous y reviendrons – entre les transports en commun et les gares fréquentes que nous voulons faire. C'est comme cela que les systèmes marchent évidemment, sinon, c'est un peu boiteux.

Je voulais rappeler également que cette opération a fait l'objet de très nombreuses optimisations techniques :

- le terrier au lieu du saut-de-mouton ;
- les impacts sur l'ouvrage qui ont été limités en revoyant la signalisation de détail ;

- le nombre de voies à quai.

J'insiste un petit peu là-dessus parce que le chemin de fer à parfois l'air un peu simple quand on fait des règles de trois et que l'on regarde certains graphiques d'exploitation, mais en fait, le diable se niche dans les détails, et c'est en fouillant les sujets que nous arrivons parfois à de mauvaises surprises, mais là, nous avons réussi à rendre quelque chose qui a moins d'impacts, qui est moins cher aussi que ce qui était prévu initialement et qui, à mon avis, rendra quand même bien service, malgré ces optimisations de coûts qui permettent aussi de réaliser le projet.

Avant de donner la parole à Philippe HOLSTEIN, nous avons pris un cabinet qui a fait des sondages, des interviews, des enquêtes, et vous voyez ce graphique qui montre ce qui se passerait avec ce que nous appelons les « résidents », c'est-à-dire les gens qui habitent dans le coin et qui prennent le Train pour aller ailleurs, et ce que nous appelons les « visiteurs », c'est-à-dire les gens qui habitent loin et qui viendraient à La Pauline pour se diffuser autour de cette gare. Le graphique du haut montre quand même qu'entre la situation actuelle et la situation finale où nous aurions un pôle d'échange complet avec beaucoup de transports en commun, l'accès à l'ouest et les aménagements cyclables, nous avons une diminution sensible de la voiture particulière parce que c'est quand même l'objet de ces projets : augmenter la part modale, et je pense que tout le monde partage ces sujets d'évolution vers des transports moins carbonés, même tout l'éventail politique puisque je pense que ce n'est plus vraiment un sujet maintenant. Donc, je pense que c'est très important. Et vous voyez que les parts en mode actif augmentent, et la partie Transports en commun augmente pour les résidents.

En ce qui concerne les visiteurs, nous verrons qu'il y a beaucoup d'universitaires. Vous voyez que les gens diffusent d'ores et déjà beaucoup à pied, mais nous voyons que la part voiture, là aussi, passe de 16 à 4. Donc, elle est quasiment réduite à rien dans la situation finale avec le pôle d'échange complet.

On voit quand même que ce que nous visons dans notre projet... Ce sont des enquêtes, ce n'est pas une science exacte, bien entendu, mais les gens nous disent que s'il y a ce type d'installations, il y aura un changement de comportement qui va dans le bon sens, et ça, c'est quelque chose qui est fait sans mesure contraignante des autorités de l'État, des autorités métropolitaines qui pourraient mettre des mesures plus contraignantes sur les modes routiers. Là, j'allais dire, c'est au fil de l'eau. C'est juste le projet lui-même qui permettrait, d'après ce que nous disaient les gens, ce scénario, et c'est un peu confirmé – nous l'avons vu – par l'augmentation aussi des voyageurs dans les études socioéconomiques.

Voilà pour les éléments généraux, quel que soit le type de scénario.

LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DU PEM DE LA PAULINE

Jean-Marc ILLES

Maintenant, nous allons passer aux différents scénarios que nous vous proposons pour débattre avec vous. Je passe la parole à Philippe HOLSTEIN qui est le chef de projet, dans la mission LNPCA, de l'entreprise Gares & Connexions, qui est une entreprise distincte de SNCF Réseau, mais qui, depuis le 1er janvier 2020, est maître d'ouvrage à part entière de la partie Gare. C'est donc lui le patron des pôles d'échange, et c'est lui qui conduira le projet si – ce que j'espère – nous allons au-delà de l'enquête publique, ce qui est quand même l'objectif. Philippe, c'est à toi pour présenter les trois scénarios.

Philippe HOLSTEIN, Direction des Grands projets, SNCF Gares & Connexions

Bonsoir à toutes et à tous. Merci, Jean-Marc.

Je vais donc vous présenter, comme le dit Jean-Marc ILLES, les trois scénarios contrastés d'aménagement et de propositions de fonctionnalité du pôle d'échange multimodal nouveau de La Pauline, en partant, pour cette présentation, d'un plan qui est celui-ci, qu'il faut que je décrive un peu pour que vous situiez, et qui servira de base, finalement, à la présentation de l'ensemble des scénarios.

Là, c'est la situation existante qui est présentée, avec la gare existante que sont les deux petits carrés rouges qui sont en bas que vous connaissez, la voie ferrée qui fait un peu frontière nette entre la zone urbaine très urbanisée, et la zone qui est du côté est qui, elle, a une vocation plutôt agricole et naturelle. Il y a donc une frontière qui est nette entre les deux, et ce que l'on voit – et vous le savez bien –, c'est que la gare existante, aujourd'hui, est très tournée vers l'est justement et, finalement, n'est pas très ouverte sur la zone d'attraction des voyageurs qui est située complètement à l'ouest où nous voyons notamment l'activité de Fabemi, qui est une usine de préfabrication l'éléments en béton, la centrale à béton CEMEX, le Castorama, le Décathlon, et puis l'avenue Antoine Becquerel et l'avenue de Draguignan qui forment donc ce grand réseau qui distribue la totalité de la zone d'activité qui, je vous le rappelle, est extrêmement importante avec plusieurs centaines d'entreprises, avec 10 000 salariés et puis aussi, plus à l'ouest encore, les pôles universitaires, le Campus de La Garde en particulier, le lycée du Coudon, etc., qui sont très proches,

finalement, du site de la gare, mais qui sont aujourd'hui assez mal connectés à la gare existante. Quand je parle du lycée du Coudon, il est à 1,5 kilomètre à peu près, donc tout à fait à portée de marche à pied, et tout l'enjeu de ce projet, de ce déplacement de la gare – puisque nous allons être obligés de démolir le bâtiment Voyageurs en élargissant la plateforme ferroviaire et en reprenant le tracé des voies –, c'est bien de tourner la gare vers l'ouest, et de l'ouvrir beaucoup plus vers tout le pôle d'attractivité. C'est l'ambition de ce projet, et d'essayer autant que possible, aussi, de faire peut-être une gare biface, c'est-à-dire qui soit à la fois ouverte beaucoup sur l'ouest, mais aussi sur l'est quand nous le pouvons, c'est-à-dire quand les espaces fonciers sont mobilisables, quand ces espaces-là le permettent.

SCÉNARIO 1

Philippe HOLSTEIN

Le premier scénario est un scénario qui a une emprise foncière minimale. Tout l'exercice était donc de chercher à répondre à l'ensemble des fonctionnalités d'un pôle d'échange multimodal, c'est-à-dire mettre en relation le mieux possible et le plus directement possible l'ensemble de l'intermodalité tout en ayant le moins possible d'emprise foncière, et donc en organisant, finalement, et en spatialisant l'ensemble de ces fonctions du pôle d'échange multimodal de façon longitudinale le long des voies. Les quais sont, dans tous les scénarios, au même endroit. Ils sont décalés vers le nord, vers Les Arcs. Un passage sous voies est prévu pour accéder aux quais, et très proche de ce débouché du passage sous voies, nous allons trouver, de part et d'autre, ici dans ce scénario 1, et l'accès aux quais bus puisque nous formons finalement une vraie gare routière – et c'est vrai, là aussi, c'est un socle commun de l'ensemble des scénarios – composée de huit quais bus. C'est la proposition que nous faisons aujourd'hui, mais qui a été regardée et envisagée avec la Collectivité et avec TPM (Toulon Provence Méditerranée) en particulier, pour pouvoir permettre le développement de ces transports en commun, et obtenir cette vraie intermodalité. Il y aura donc huit quais-bus. Nous verrons comment c'est organisé sur un zoom de façon plus précise.

À l'est, par contre, nous organisons l'accès en véhicules routiers pour les voitures particulières avec un parking qui, ici, fait 150 places à peu près, avec une avenue Eugène Augias qui est reprise. De façon, générale, nous avons nécessité de la reprendre, c'est-à-dire de reformer son tracé pour pouvoir tenir compte de l'élargissement de la plateforme ferroviaire. Et puis nous avons de la dépose-minute, du côté est à nouveau, dans ce cas de figure-là. Et – ce que j'aurais pu dire dès le début parce que c'est tout l'enjeu de l'organisation d'un pôle d'échange multimodal – organiser de façon très confortable et sécuritaire les cheminements piétons et l'accessibilité en modes doux,

à vélo. Dans tous les projets, nous aurons donc une liaison Vélo qui longe les voies depuis la route d'Hyères (RD98) au sud jusqu'au nord avec un franchissement par le dessous de l'autoroute A570 pour pouvoir se connecter à un réseau cyclable qui est dans les cartons, qu'appelle de ses vœux l'AFUZI, par exemple, mais aussi TPM. Il y a eu un travail fait dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain), avec l'AUDAT (Agence Urbanisme de l'Aire Toulonnaise) aussi, d'essayer de mailler, de façon générale, toute la zone d'activité avec, à terme, des pistes cyclables et le projet, évidemment, anticipe cela et l'amorce finalement de la connexion de ces voies à vélo comme de ces voies piétonnes à un futur maillage. Et nous avons un axe Bus que je signale quand même, qui est perpendiculaire. C'est la seule infrastructure que nous proposons qui soit perpendiculaire aux voies ferrées et qui est une porte d'accès aux bus de la gare routière que nous organisons le long des voies, avec une voie de sortie qui se trouve sur la route d'Hyères. Nous allons zoomer tout cela et le détailler un peu.

Alors, j'ai oublié de dire (sur la vue d'avant) que ce projet un peu minimal rentre dans la destination et le budget qui avaient déjà été affichés dans les étapes précédentes. Nous sommes autour de 115 millions d'euros (conditions économiques de 2019), et vous verrez que les autres projets sont un petit peu plus chers, mais proposent des fonctionnalités un peu différentes ou une organisation spatiale de ces fonctionnalités un peu différente.

En zoomant, nous retrouvons les huit quais-bus. C'est la zone orangée que nous voyons sur la gauche des voies ferrées, c'est-à-dire à l'ouest, avec une emprise réduite au maximum sur le terrain qu'occupe aujourd'hui l'entreprise Fabemi, une voie cyclable et piétonne qui longe cette voie bus aussi. Nous voyons d'ailleurs une voie de dépose des bus, un arrêt plutôt. Le principe, c'est de rendre le plus facile possible l'accès aux trains, donc de prévoir à chaque fois un arrêt pour les bus qui soit le plus près possible du franchissement des voies pour accéder aux quais. Donc, le bus venant de l'avenue Antoine Becquerel chemine jusqu'à l'entrée du bâtiment Voyageurs, jusqu'à la gare elle-même, dépose les voyageurs, et va se mettre à quai pour, éventuellement, recharger le voyageur ou en régulation avec ces huit quais qui suivent cette dépose que je signalais.

Le parking, nous le voyons mieux au sud, ou à l'est plutôt, avec ses 150 places. C'est un parking de plain-pied, et une dépose-minute que nous voyons mieux sur ce zoom-là, qui est face au passage sous-voies, et donc très proche de l'accès aux quais.

La suivante, c'est une autre vue, mais de la même façon, donc je vais peut-être passer. Nous n'allons pas nous y attarder. Nous pourrions y revenir si vous avez des questions.

Ici, c'est une vue qui se fait cette fois-ci de l'ouest vers l'est, qui est en trois dimensions, et qui montre un peu mieux les volumes. Et là, une coupe qui indique qu'à l'ouest (partie gauche du plan), nous avons finalement un cheminement assez simple depuis les bus puisque c'est de ce côté-là que se trouve la gare routière vers les quais avec un passage sous voie – je le redis –, qui a été préféré à une passerelle. La passerelle oblige à de grands franchissements et donc, à des situations verticales, des escaliers, des ascenseurs de grande hauteur, moins confortables qu'un passage sous voie qui, lui, serait quasiment de plain-pied finalement. Il y a un décaissé, qui serait prévu, du terrain naturel de façon à ce que nous ayons un cheminement du voyageur qui soit vraiment très fluide avec ce passage sous voie qui serait aussi un lien ville-ville, finalement. Alors, un lien ville-ville, c'est beaucoup dire, mais en fait, ce serait un lien urbain de part et d'autre des voies ferrées.

Une ombrière, de part et d'autre aussi, qui est un élément un peu « signal » qui permet de repérer la gare et, en même temps, d'apporter du confort. Et un bâtiment Voyageurs dans lequel on trouverait des services un peu innovants, l'idée étant d'essayer d'humaniser le plus possible ces petites gares en termes de quantité de voyageurs, mais en proposant un multiservice et, pourquoi pas, une mutualisation des fonctions avec, pourquoi pas, de la vente de produits maraîchers locaux, ou tout autre chose, ou des choses axées sur le vélo puisque l'idée, c'est aussi de proposer du stationnement Vélo qui, dans tous les cas de figure, soit confortable, sécurisé et - pourquoi pas ? - une Maison du vélo qui serait un atelier de réparation, de location de vélo sur le site de la gare même.

Et puis sur la droite, à l'est, là encore, nous nous retrouvons quasiment de plain-pied avec l'avenue Eugène Augias. Il y a un petit franchissement d'un mètre à peu près. De ce côté, à l'est, il y aura aussi une desserte bus avec un arrêt au moins sur la ligne 5 – je crois – qui passe ici sur la route de La Crau. Un arrêt dans les deux sens est aussi prévu de ce côté-là sur ce scénario. On passe.

J'irai peut-être un peu plus vite sur les deux autres scénarios puisque beaucoup d'éléments sont communs, finalement. Là, on retrouve le cheminement des bus, notamment à l'ouest des voies ferrées qui forme une boucle. On est en sens unique, mais en voies en site propre, avec un raccordement pour finir sur la route d'Hyères au sud. Ce cheminement de bus, que j'ai indiqué juste avant, est possible aussi sur l'avenue Eugène Augias (D29) et puis de part et d'autre des quais. L'idée, c'est aussi d'anticiper. C'est l'aménagement que nous proposons. Nous anticipons le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qu'envisage TPM à terme.

La diapositive suivante vous montre les modes actifs. Ce sont les cheminements piétons, les cheminements vélos, mais que j'ai déjà évoqués avec l'idée d'un maillage qui est esquissé ici et qui sera développé ou qui pourra potentiellement être développé pour rendre plus facile d'accès cette gare.

Nous passons à la suite. Nous allons passer au sujet des acquisitions foncières. Là, je disais, nous avons une emprise qui est voulue minimale dans ce projet, qui fait que ce projet est très longiligne et que, finalement, on communique plutôt sur les deux côtés de ce plan-là avec, quand même, un cheminement qui n'est pas visible ici, qui passerait entre Fabemi et CEMEX, et qui permettrait de se connecter à Antoine Becquerel. Les zones orangées sont les acquisitions foncières qui seraient nécessaires dans cette hypothèse d'aménagement. La zone jaune est le foncier déjà disponible, car propriété de la SNCF.

SCÉNARIO 2

Philippe HOLSTEIN

Donc, avec ce scénario 2, nous sommes dans un scénario un peu plus ambitieux avec toujours une gare traversante, c'est-à-dire un passage sous-voies qui relie les deux côtés des voies ferrées et une emprise qui, elle, volontairement du coup, est proposée sur la zone occupée aujourd'hui par Fabemi, et qui pourrait être un axe structurant, confortable, généreux, qui organise du coup la gare routière en axe principal, gare routière avec deux quais principaux qui reçoit toujours huit arrêts. Nous sommes toujours dans les mêmes fonctionnalités intermodales que pour le précédent scénario. Une organisation de ces bus en boucle autour d'un espace paysager qui sera en même temps un espace qui permettrait de gérer le sujet hydraulique, les eaux pluviales, de façon très confortable, mais qui serait aussi un jardin. Donc, des espaces très paysagers, de la même façon qu'on paysagerait la voie cyclable et la voie piétonne qui longent les voies, comme sur le précédent scénario, à l'ouest des voies de l'autoroute jusqu'à la route d'Hyères.

Le parking est concentré très proche de la gare routière, cette fois-ci à l'ouest. Cette fois-ci, nous pouvons être un peu plus généreux et facilement atteindre, dans cette emprise-là, 200 places qui sont un peu la fourchette haute, quelque part, de nos calculs d'estimation de besoin de stationnement. Une dépose-minute intégrée dans ce parking, et une dépose-minute possible aussi à l'est, sur la route de La Crau, avec également des arrêts de bus toujours à l'est, le long de cette deuxième dépose-minute. L'originalité de ce projet est d'être compatible avec des connexions routières qui seraient faites quasiment directement sur l'A570. Pas tout à fait directement, ce serait

une connexion sur la bretelle d'accès à l'A570 pour l'entrée des véhicules particuliers et, en sortie, une voie qui la doublerait dans l'autre sens et qui est indiquée par ces flèches.

Dans son ensemble, le projet est chiffré à 135 millions d'euros à ce stade dans les conditions économiques 2019, et c'est le périmètre violet – comme tout à l'heure aussi – qui est dans cette enveloppe de 135 millions d'euros.

Il s'agit donc ici d'un axe structurant et d'une amorce d'un projet urbain qui pourrait préfigurer une mutation de la zone d'activité que pourrait envisager la Collectivité avec un pôle d'échange multimodal qui serait très structurant pour ce projet urbain éventuel.

Nous pouvons peut-être passer. Nous retrouvons toutes les fonctionnalités zoomées. Cette vue-là n'apporte pas plus, mais cela permet peut-être de mieux comprendre avec quelques éléments de 3D, mais la vue d'après est peut-être plus explicite. Là, à nouveau, nous nous retrouvons avec la même vue que tout à l'heure d'ouest vers l'est avec, au premier plan, un parking qui serait aussi végétalisé avec des noues végétales qui permettent d'infiltrer les eaux pluviales, la gare routière au centre, donc très confortable, un espace paysager qui est en même temps aussi bassin d'orage qui est structurant et qui permet d'axer les bus sur cet axe principal qui donne sur le passage sous voies et le bâtiment Voyageurs de part et d'autre de ce passage sous voies.

Nous retrouvons, comme pour tous les scénarios, des abris sur les quais confortables. L'idée, c'est de distribuer le confort d'attente sur les quais et puis, de l'autre côté, l'avenue Eugène Augias avec les fonctionnalités que j'ai dites tout à l'heure avec la dépose-minute et deux arrêts de bus (un dans chaque sens).

Là, c'est une vue encore d'un autre point de vue, donc je ne vais pas m'attarder dessus. Nous pourrions y revenir si vous avez des questions. Dans tous les cas, nous prévoyons, à ce stade, une quarantaine de places de vélo sécurisées.

Ça, c'est la coupe qui ressemble un peu à la précédente, simplement, à l'ouest (à gauche de cette coupe), nous retrouvons une zone beaucoup plus grande qui, d'ailleurs, est coupée sur ce plan, et qui figure la gare routière, mais nous avons toujours le même principe de passage traversant sous les voies avec un franchissement de 4 mètres seulement – donc assez confortable – assuré bien sûr pour les personnes à mobilité réduite par des ascenseurs, et par des escaliers.

Nous passons à la suivante. Nous allons passer au fonctionnement. Je l'ai un peu dit déjà : nous retrouvons la boucle qui est dans un sens antihoraire (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre) pour les bus, qui permet de desservir deux quais connectés directement au bâtiment Voyageurs de la gare, un schéma circulaire qui permet, pour les véhicules particuliers, d'atteindre

le parking ainsi que la dépose-minute, venant éventuellement de ces nouvelles voies, que pourrait prévoir un projet de la Collectivité connecté à l'autoroute. Donc, je le répète, l'intérêt de cette connexion, évidemment, c'est d'éviter d'accentuer l'engorgement connu routier de la zone d'activité. L'idée, c'est bien d'essayer d'imaginer un parcours dédié des véhicules particuliers au pôle d'échanges par ces voies nouvelles qui seraient envisageables.

Nous pouvons peut-être passer. Nous retrouvons là encore les cheminements piétons qui sont assez proches, finalement, de ceux que nous avons vus sur le scénario 1, et puis le besoin d'acquisition foncière, qui est toujours la zone orangée, qui est exclusivement situé, pour la partie Pôle d'échange multimodal – généreux, comme vous le voyez – sur la zone occupée aujourd'hui par Fabemi. La zone de CEMEX, qui est de l'autre côté, ainsi que l'école d'infirmières ne sont pas concernés par ces acquisitions foncières, et puis nous avons un petit peu d'acquisitions foncières toujours au à l'est, qui se trouvent en bas du plan pour reconfigurer la rue Eugène Augias.

SCÉNARIO 3

Philippe HOLSTEIN

La suivante. Le scénario 3. C'est le dernier scénario. Cette fois-ci, gare concentrée au nord-ouest. Là encore, pour rechercher toutes les solutions, notamment d'emprise foncière, nous avons réfléchi à un scénario qui n'occuperait que la partie aujourd'hui occupée par CEMEX, donc la partie nord-ouest, pour organiser à la fois une gare routière qui, cette fois-ci, se présente avec un quai central pour les bus très généreux qui pourrait être aussi paysager, un parking de 200 places (comme le scénario 2), extensible si c'était nécessaire avec, dans tous les cas d'ailleurs, une volonté d'essayer de proposer des ombrières qui apportent du confort, mais qui, en même temps, seraient supports de panneaux photovoltaïques pour produire de l'électricité. Nous avons donc une volonté – je le dis ici – de façon générale, quel que soit le scénario, de réaliser une gare qui soit écoconçue, qui soit écoresponsable et qui, en particulier sur le plan énergétique, ait un impact qui soit minimal, et cet impact minimal passera par une consommation très réduite, une conception qui permettra cela, et aussi une production d'électricité qui pourra être mise à profit, éventuellement, dans le cadre d'un projet urbain avec une mutualisation de l'électricité produite. Pourquoi pas ? De façon générale, l'empreinte carbone et une intégration au paysage très poussée, le plus possible avec les espaces paysagers, comme je le disais, un travail aussi sur la biodiversité – c'est vrai sur l'ensemble des projets –, avec une vraie volonté d'être exemplaire dans tous ces domaines.

L'organisation très différente de ce pôle-là, c'est non seulement son calage au nord-ouest dans ce triangle nord-ouest occupé aujourd'hui par la CEMEX. Nous avons toujours, de la même façon que sur les deux scénarios précédents, le cheminement piéton qui longe les voies côté ouest des voies ferrées, et le cheminement à vélo. Nous avons donc la même proposition de fonctionnalités modes doux, mais la grosse différence, c'est que comme nous sommes calés plus au nord-ouest, nous avons peu d'emprises foncières disponibles à l'est au débouché du passage souterrain et, du coup, ce passage souterrain ne déboucherait pas – dans ce scénario-là –, il serait orienté uniquement à l'ouest. Nous allons le voir sur le zoom.

Le projet est chiffré à 125 millions d'euros, donc à peu près au même prix que le scénario 2, à quelques millions près. Là, la fonctionnalité est un peu différente – je le redis, on le voit mieux sur le zoom –, on a cette fois-ci un passage sous voies qui donne toujours autant de confort pour l'accès aux quais venant des bus, venant des voitures, venant des parkings à vélo ou de modes piétons, mais par contre, il n'est pas débouchant et donc, l'avenue Eugène Augias qui, elle, est toujours requalifiée obligatoirement puisque – je le redis – le plateau de voies et la forme des quais est toujours la même quel que soit le scénario, et demande à ce que nous déplaçons l'avenue Eugène Augias. Cette avenue Eugène Augias ne permet plus de donner accès à la gare dans ce cas de figure. Du coup, il y a un travail qui sera à faire dans la réflexion sur le développement des transports en commun pour connecter la ligne de bus, notamment, qui aujourd'hui passe sur Eugène Augias, autrement, par l'ouest cette fois ou par la route d'Hyères (D98).

Jean-Marc ILLES

Essaie d'accélérer un peu, Philippe, pour que nous avancions.

Philippe HOLSTEIN

J'ai fini. Nous pouvons passer à la suivante. Là, vous avez une vue 3D qui montre les mêmes choses avec l'ajout à apporter, là encore. Dans ce cas de figure 3, je ne l'ai pas dit, mais la connexion directe avec le réseau côté autoroute est possible, de la même façon que dans le scénario 2.

Pas de nouveauté sur cette coupe par rapport aux précédentes, excepté – c'est une exception – le fait que nous n'ayons pas de débouché sur le côté droit du plan. Je le disais tout à l'heure, et nous le voyons bien ici.

Pour le schéma fonctionnel, nous retrouvons ces voies dont je parlais d'accès des véhicules particuliers au parking depuis l'autoroute, qui pourraient être envisagées, ou bien par le réseau viaire et le giratoire d'Antoine Becquerel.

Pour les cheminements piétons, c'est à peu près le même principe. Nous avons une redistribution et un maillage possible Vélos et Piétons.

Voilà l'emprise foncière en orange qui est nécessaire dans ce cas de figure avec à la fois la zone de la CEMEX et l'extrémité du parking de l'école d'infirmières qui seraient éventuellement nécessaires dans ce cas de figure. Voilà. Je peux te repasser la parole, Jean-Marc.

COMPARAISON DES SCÉNARIOS

Jean-Marc ILLES

Tu as présenté les pôles d'échange. Nous allons aller assez vite. Le tableau comparatif sur tout ce qui est les différences de capacité et de robustesse d'exploitation, les trois scénarios sont identiques puisque le scénario quais/voies/caténaire/signalisation est le même. Donc, nous passons là-dessus. C'est totalement identique.

Là où ils se distinguent : vous voyez que les trois sont évidemment totalement cohérents avec les enjeux de décarbonisation, de dépollution de l'air, d'intensification du report modal.

L'impact foncier, vous l'avez vu, est beaucoup plus fort pour les scénarios et sur des zones industrielles – dans un cas Fabemi et dans l'autre CEMEX – avec aussi, sur CEMEX, un petit sujet sur le parking de l'école d'infirmières.

La partie environnement/bruit/acoustique/nuisance, c'est à peu près identique. Il n'y a pas d'écart significatif. Pour l'agriculture, c'est pareil. Il n'y a pas de sujet sur les enjeux hydrauliques. Pour l'intermodalité, vous avez les deux solutions qui sont traversantes avec le scénario 2 qui est vraiment la Rolls-Royce de luxe où nous avons à la fois l'accès modes doux, la gare traversante, et la dépose-minute des deux côtés. La première qui est traversante, mais qui est plus réduite. Le stationnement est un peu plus restreint, la coactivité des modes doux est possible. Nous avons une dépose-minute uniquement côté est, et puis le scénario 3 qui est très bon au niveau de l'accès, mais qui a quand même le gros inconvénient d'être non traversant. La gare n'est plus biface, et c'est quand même un inconvénient.

L'ancrage urbain, évidemment, est meilleur pour les deux puisque nous avons une ouverture qui reste intéressante pour le scénario 1, qui est bonne, mais les scénarios 2 et 3 permettent probablement une meilleure articulation avec le reste de la zone, et notamment au niveau routier et au niveau de l'interface avec l'autoroute et la zone industrielle.

Nous passons à la diapositive 59. Les travaux, c'est pareil, les incidences des travaux pour les riverains, c'est identique et puis, là, vous avez effectivement le problème du coût qui est quand même assez significatif. Nous avons essayé d'avoir toujours une solution qui reste dans l'enveloppe initiale parce qu'évidemment, augmenter, c'est toujours faisable, mais essayer de faire que le projet soit finançable, c'est quand même un enjeu. Donc vous avez les trois échelons de coûts possibles avec des fonctionnalités légèrement différentes – nous l'avons vu – telles que c'était présenté. Je crois que c'est fini. Voilà. Je crois que nous pouvons passer au débat, si vous le souhaitez.

ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces présentations. Ce que nous allons vous proposer, Mesdames et Messieurs, c'est de solliciter la parole pour formuler vos questions ou vos contributions à l'attention de SNCF Réseau. Je crois qu'il y avait quelques questions de clarification qui ont été formulées sur le *chat* pendant la présentation, que nous pouvons peut-être proposer en première approche, Adeline, puisque ce sont vraiment des questions de clarification. Nous les posons donc une par une, et ensuite, nous viendrons à la demande de parole orale des participants.

Adeline PRATLONG

Il y avait une question de Jérôme BEGNIS concernant le scénario 2 (gare traversante) sur les places de vélo. Il voulait savoir si elles étaient positionnées côté ouest uniquement.

Jean-Marc ILLES,

Philippe, tu peux prendre la parole. Pour toutes les questions de PEM, c'est Philippe HOLSTEIN qui répondra.

Philippe HOLSTEIN

Oui, tout est possible, mais aujourd'hui, ce qui est dessiné, c'est effectivement plutôt côté ouest. Il est possible d'intégrer aussi des places de vélos, si on veut, côté est, en complément, mais l'essentiel des fonctionnalités, quand même, se retrouvent côté ouest. On le voit sur ce plan, effectivement.

Adeline PRATLONG

D'accord, et il y avait une deuxième partie de question pareillement sur l'accès Parking automobile pour savoir s'il était également positionné côté ouest uniquement.

Philippe HOLSTEIN

Oui. En termes de stationnement, oui. L'idée, c'est vraiment de rendre le plus lisible possible, le plus simple possible pour l'utilisateur, et donc de ne pas forcément distribuer l'ensemble des fonctionnalités de part et d'autre. L'idée, c'est vraiment de tourner le plus possible vers l'ouest toutes les fonctionnalités d'intermodalité, même si la dépose-minute, elle – comme nous le voyons

sur ce plan – est aussi prévue côté est pour les gens, notamment, qui vont ou viennent de La Crau. Cela simplifie encore la connexion.

Adeline PRATLONG

Merci. Du coup, il y avait une dernière question de Monsieur DREYER-OGIER sur le fait de confirmer le nombre de 200 places de parking.

Philippe HOLSTEIN

Oui, d'après nos études prévisionnelles, le dimensionnement du besoin est même en dessous de 200 places à l'horizon 2035. Nous sommes plutôt aux alentours de 180. Peut-être que Nicolas GUYOT pourra nous préciser les choses, mais je pense d'ailleurs qu'il faudra faire un zoom sur cette façon de calculer les choses. L'idée, c'est déjà de ne pas créer une gare qui soit une gare purement de rabattement, mais que ce soit une gare de diffusion avant tout, et c'est bien à cela que nos études aboutissent. Finalement, 200 places, nous pensons que c'est suffisant. Aujourd'hui, il y a 100 places. Cela peut donc effectivement paraître pas forcément beaucoup plus, mais...

Jean-Marc ILLES

Dans les projections de déplacement, nous avons vu qu'à La Pauline – ce n'est pas tout à fait le cas dans toutes les gares –, le report modal fonctionne pas mal avec les transports en commun. Philippe vous l'a présenté, vous avez vu la richesse – c'est un travail que nous avons fait avec la Métropole – de ce qui est possible et de ce qui complèterait notre projet au niveau des transports en commun. Mais aussi avec l'intérêt pour les modes actifs. Il y a le vélo, il y a l'universalité à côté. Les étudiants seront peut-être plus nombreux à aller à la gare à pied. Donc la gare a une forte puissance d'attractivité pour les modes autres que le véhicule particulier. C'est ce qui explique la faible augmentation du parking et même, au-delà, peut-être une baisse d'une partie des gens qui venaient initialement en voiture et qui viendraient avec d'autres modes. C'est vraiment ce que montrent à la fois les études socioéconomiques et les enquêtes.

Stéphane SAINT-PIERRE

Dernière partie sur la partie du *chat*, en lien avec cette capacité de stationnement, il y a un participant, monsieur DREYER-OGIER, qui demande si, pour venir prendre le TGV, ce sera suffisant. Une question, là, sur la desserte de cette gare TER ou TGV ou les deux. Est-ce que vous pouvez clarifier cette dimension ?

Jean-Marc ILLES

Je pense que la réponse est assez simple, mais je vais passer la parole à Nicolas GUYOT, s'il est là, ou à Alexis ROTSETIS. Disons à Nicolas GUYOT.

Stéphane SAINT-PIERRE

Nicolas GUYOT, nous ne vous entendons pas. Il y a besoin d'activer le micro.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Mission LNPCA, SNCF Réseau

Excusez-moi. Non, il y a des TGV qui passent par la gare de La Pauline, évidemment, en allant de Toulon à Nice, mais il n'y a pas de TGV qui s'arrêtent à La Pauline. Il y a une fois par jour un TGV qui va à Hyères, et qui devrait être conservé, mais c'est un peu un pari qui appartient plutôt au transporteur. Donc il passe aussi par La Pauline pour prendre la branche de Hyères, mais en tout cas, il n'y a pas d'arrêt de TGV à La Pauline.

Stéphane SAINT-PIERRE

D'accord. Merci pour ces précisions. Il y a donc des questions orales qui sont posées. Monsieur CHOUQUET, qui est adjoint au Maire de La Garde.

Franck CHOUQUET, Deuxième adjoint au Maire de La Garde

Bonsoir. Excusez-moi d'abord parce que je n'ai pas pu faire un petit mot d'introduction tout à l'heure pour des problèmes techniques. Je voulais avant tout excuser Monsieur le Maire, Jean-Louis MASSON, qui n'a pas pu être présent. Donc, je le représente.

Merci pour votre invitation sur un format qui est assez particulier. Il est vrai qu'il aurait été plus commode que nous puissions nous voir en présentiel, mais au moins – et c'est l'important – la réunion publique peut se tenir.

Trois observations et je laisserai la parole. La première, c'est qu'il faut effectivement être extrêmement vigilant sur l'attractivité et le développement économique qu'il peut mettre aux alentours. C'est le premier point.

Le second point – et je rejoins une des questions qui a été posée – c'est effectivement le nombre de places de parking. Je crois qu'il faut être vigilant sur la capacité de stationnement parce qu'effectivement, l'intérêt de ce pôle d'échange multimodal, c'est de permettre au plus grand nombre de pouvoir se stationner avec facilité pour utiliser cet outil.

Et puis le troisième point, ça rejoint également un aspect pratique, c'est que nous avons une autoroute qui est à côté. Je crois qu'il ne faut pas faire l'impasse sur un éventuel raccordement sur cet axe autoroutier. Cela me paraît très important.

Voilà ce que je voulais dire. Merci beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Jean-Marc, est-ce que cela appelle une réponse ?

Jean-Marc ILLES

J'ai bien pris note des trois sujets. Il faut bien voir que notre projet ferroviaire présente effectivement un projet de pôle d'échange et traite les premières circulations routières autour du pôle d'échange. Il appartient après à d'autres maîtrises d'ouvrage de se coordonner avec nous – et c'est absolument nécessaire pour l'enquête publique – pour que des projets routiers éventuels qui pourraient émerger ici ou là soient en compatibilité avec le nôtre. Nous, nous essayons de proposer des solutions qui marcheraient. De ce côté-là, il faut bien sûr qu'il y ait une coordination avec d'autres maîtrises d'ouvrage, mais c'est aussi notre souhait que ceux-ci soient bien coordonnés et que si des projets existent, nous puissions faire le lien entre les deux pour aller à l'enquête publique de manière coordonnée.

J'aurais aussi une question, Monsieur CHOUQUET, c'est : est-ce que vous avez une position sur les trois pôles d'échange, comme cela, en première approche ? Est-ce qu'il y en a un qui vous satisfait plus que d'autres ? En première approche, ce n'est pas définitif, mais comme cela.

Franck CHOUQUET

Effectivement, nous avons, en première approche, comme cela, une préférence – on va dire – pour le scénario n° 1 qui permet effectivement d'associer un certain nombre de points sur lesquels nous sommes vigilants, à la fois le développement de ce projet majeur pour l'attractivité de la Métropole et, beaucoup plus largement, sur un axe ferroviaire, mais également une vigilance forte sur un développement économique qui nous paraît essentiel. Voilà, si vous voulez notre avis en première approche.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous passons à d'autres personnes qui souhaitent prendre la parole. Monsieur FRANCESCHI. Allez-y.

Maurice FRANCESCHI, représentant de l'association « Toulon-Var déplacements »

Bonjour. Merci de me donner la parole. Ce projet était un besoin, une nécessité pour Toulon est, et nous nous réjouissons de savoir qu'enfin, nous allons pouvoir avoir une vraie gare de La Pauline au sein de la zone industrielle, et raccordée à Toulon et à l'environnement universitaire et économique du coin.

Notre meilleur choix, pour nous, c'est évident, c'est celui qui accorde la place à la meilleure intermodalité, qui permet d'avoir un passage biface entre l'est et l'ouest, et qui est le mieux tourné vers son environnement et son insertion urbaine et, bien sûr, vous avez compris que, pour nous, l'association Toulon Var Déplacements, c'est le choix n° 2 qui prime et qui est évident. Le prix n'est pas, à mon avis, un facteur de frein puisque le Var, au niveau financier dans cette première phase de la Ligne Nouvelle, est le parent pauvre. Je pense donc que nous pouvons aller à 135 millions d'euros sans problème, et que nous serons encore très loin des finances qui sont pour les Bouches-du-Rhône et pour les Alpes-Maritimes.

Dans ce projet, toutefois, nous pensons qu'il y a quelque chose qui peut hypothéquer l'avenir, c'est que vous ne parlez pas de la troisième voie qui permettrait certainement, dans l'avenir, d'avoir une meilleure fluidité et déjà de prévoir les aménagements qui permettront éventuellement de faire cette troisième voie alors que si nous n'y pensons pas maintenant, si nous n'intégrons pas cela maintenant, nous risquons d'hypothéquer l'avenir de façon irréversible. Donc, je pense qu'il faut absolument envisager qu'il puisse y avoir une troisième voie et là, vous ne nous en parlez pas du tout dans ce projet.

Pour la bifurcation vers Hyères, il y a bien sûr les deux options. Vous semblez choisir l'option du terrier. Pour nous, le tout, c'est qu'il y ait cette bifurcation, mais il nous semble que l'option Terrier peut poser des problèmes d'inondations et là, nous n'avons pas de réponse, et ces problèmes d'inondations demandent une vigilance et un entretien permanents, et finalement, cela peut amener des surcoûts sur le long terme qui ne sont pas négligeables pour cet entretien.

Une petite remarque supplémentaire, c'est pour les parkings Vélo. Nous sommes contents que vous intégriez des parkings Vélo, mais actuellement, il existe des parkings Vélo sécurisés, par exemple, à la gare de La Garde, mais ils sont très difficiles d'accès. Il faut avoir une carte Zou', il faut s'inscrire sur internet. C'est compliqué. Pour quelqu'un qui viendrait occasionnellement prendre le train à vélo, actuellement, à la gare de La Garde, il va accrocher son vélo à l'extérieur et risquer de se le faire piquer. Nous pensons donc qu'il faut que la SNCF étudie une facilité pour les

usagers occasionnels de ces parkings Vélo pour qu'ils puissent utiliser très facilement ces parkings Vélo. Voilà l'ensemble de mes remarques et de mes questions.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Pour apporter des éclairages et des réponses, Jean-Marc ? Il y a besoin d'activer le micro, pour Jean-Marc parce que là, nous ne l'entendons pas.

Jean-Marc ILLES

Nous allons commencer par les vélos, et je donne donc la parole à Philippe HOLSTEIN. Après, je répondrai sur les deux autres points qui ont été cités.

Philippe, tu n'as pas le micro. Tu fais comme moi. Tu as oublié le micro.

Stéphane SAINT-PIERRE

Nous n'entendons pas Philippe. Peut-être Jean-Marc peut-il commencer par le reste ?

Jean-Marc ILLES

Je vais commencer par le reste pendant qu'il essaie de se brancher.

Le sujet des troisièmes voies que beaucoup de gens posent – je crois qu'il y a aussi un autre intervenant qui est là-dessus – mériterait un long développement. Ce sont des sujets très techniques. La troisième voie qui était prévue dans le Var était une troisième voie qui était en anticipation de la phase 4 du projet, c'est-à-dire qui était étudiée à l'arrivée des TGV de part et d'autre, côté ouest de Toulon, et au départ, de l'autre côté, vers le sillon permien. La logique de la troisième voie de l'époque était donc liée à la Ligne Nouvelle et donc, à ce qui est aujourd'hui la phase 4. C'était comme cela que cela a été vu à l'époque. C'est un premier point.

Il y a un deuxième point, c'est que, pour les troisièmes voies, nous commençons à avoir un retour d'expérience sur comment cela fonctionne et comment cela ne fonctionne pas. Nous avons deux exemples sur la région : une qui fonctionne, mais avec un système très contraint, et une qui ne fonctionne pas du tout. Nous les avons mises en place, nous les avons investies, et ce qu'il faut voir aussi, c'est que ce sont des sujets où les études d'exploitation n'étaient peut-être pas ce qu'elles étaient il y a 10 ou 20 ans et, maintenant, nous avons un bon retour d'expérience de ce sujet.

Pour les troisièmes voies, vous avez le système entre Marseille et Aubagne, qui permet d'isoler complètement une voie des autres flux rapides, et de faire une voie unique qui est collée, qui est jumelée avec les voies existantes, mais qui n'a aucun rapport avec les doubles voies rapides. Cela fonctionne si vous avez des navettes en voie unique. On peut mettre trois aiguillages avec les

doubles voies, mais nous avons un système totalement clos, totalement isolé. C'est bien pour les navettes, cela isole les deux flux, mais par contre, évidemment, nous n'avons qu'un seul type de train qui circule sur cette voie. Ce sont les trains omnibus.

Vous avez un deuxième type de troisième voie qui a été essayé. Ce sont des voies assez anciennes, et nous avons essayé d'en faire une entre Antibes et Cagnes. Ce sont les troisièmes voies qui sont censées servir en dépassement dans les deux sens de circulation pour tous les trains alors que les autres sont pour un seul type de train. Dans ce cas-là, ces doubles voies sont très difficiles à faire fonctionner, et l'exemple d'Antibes-Cagnes montre qu'elles ne fonctionnent pas. D'ailleurs, il y avait une déclaration d'utilité publique qui permettait de proroger cette troisième voie, mais nous l'avons laissé tomber, nous ne l'avons pas prorogée parce que nous avons vu que ce serait une fausse manœuvre de le faire. Pourquoi cela ne marche-t-il pas ? Parce qu'il y a une double contrainte. C'est que, d'une part, l'idée de ces troisièmes voies, c'est de faire doubler des trains les uns par les autres, et en faisant cela, vous avez énormément besoin de place, de cantons – il faut en gros 6 ou 7 cantons – pour permettre le doublement parce que – je ne vais pas rentrer dans la technique, mais – vous avez tout une série d'enclenchements de parcours, d'approches, de convergences à gérer qui font qu'il faut beaucoup de longueurs pour qu'il y ait doublement, dans le même sens, et c'est la double peine, il faut que cela fonctionne dans les deux sens, c'est-à-dire qu'il faut que les horaires des deux sens soient coordonnés pour qu'alternativement, on utilise un sens ou l'autre. L'exemple montre que nous n'utilisons jamais, en situation nominale, ces voies. Par contre, elles peuvent servir en robustesse, c'est-à-dire que là où elles marchent, c'est pour sécuriser un système nominal, mais elles ne fonctionnent pas, quand on les utilise comme cela. Maintenant, nous en sommes sûrs. Pour que cela marche, il faut faire de très grandes longueurs de 20 kilomètres, et même là, il pourrait y avoir des difficultés.

Les troisièmes voies, nous ne voulons donc plus y aller dans ce fonctionnement-là. Nous n'excluons pas les troisièmes voies pour mettre des navettes en voie unique, mais nous sommes sur des liaisons Marseille-Aubagne, c'est-à-dire de manière limitée. Cela, ça marche. Nous arrivons à le faire, mais dès que nous sortons de la voie unique, nous avons quand même des problèmes puisqu'il faut quand même changer des systèmes de signalisation pour que cela marche, mais pour les troisièmes voies, il faut un peu nous faire confiance parce que c'est assez compliqué à expliquer. Nous ne raisonnons pas sur les capacités d'une troisième voie comme nous raisonnons en pleine ligne. Il y a beaucoup plus de temps à compter pour faire les itinéraires, etc. Donc, les troisièmes voies ne sont pas une solution.

Maurice FRANCESCHI

Peut-être que pour la liaison Toulon-Hyères, la troisième voie en voie unique ne serait pas mal puisque Hyères, de toute façon, c'est en voie unique.

Jean-Marc ILLES

Transformer une voie unique en double voie, cela rapporte, nous sommes d'accord, mais là, vous parlez d'une troisième voie sur Marseille-Vintimille. Si vous avez une voie unique et que vous mettez une double voie, là, effectivement, nous augmentons beaucoup la capacité. C'est autre chose. Nous sommes d'accord, mais là, je parlais d'une troisième voie sur Marseille-Vintimille. C'était cela qui était prévu à l'époque.

Voilà. Si vous voulez un peu plus d'éléments, peut-être que dans les permanences, nous pouvons faire une thématique là-dessus. Il y a beaucoup de questions. C'est très technique, et c'est encore plus technique parce qu'en plus, le système ERTMS change la donne et change les référentiels sur le sujet. Là-dessus, je reconnais que ce n'est pas très intuitif.

Vous avez posé une question sur le terrier. Pour le terrier, il est vrai qu'il y a le problème des inondations. Techniquement, au niveau Ouvrage d'art, nous le gérons par un cuvelage pour éviter les problèmes d'inondations, des rabattements de nappes, et puis nous sommes en train de regarder un système un peu innovant, qui n'est pas forcément très compliqué à mettre en œuvre, de capteurs de niveau d'eau qui joueraient, non pas sur une alerte au poste d'aiguillage, mais directement sur la signalisation en bloquant les trains ou en les ralentissant au passage, pour éviter le risque majeur, c'est-à-dire que les trains rentrent dans une zone complètement inondée avec les voyageurs qui ne peuvent pas descendre du véhicule.

Nous savons donc gérer cela avec des systèmes un peu automatiques, et puis je rajouterais que le terrier permet quand même d'éviter beaucoup d'impacts sur les maisons du côté de La Crau, et c'est aussi notre objectif d'éviter l'impact sur le bâti. Quand on fait ce type de projet, on sait que c'est très péjorant quand on touche le bâti, déjà pour les gens qui sont concernés, mais aussi pour la faisabilité du projet.

Maurice FRANCESCHI

Le problème, c'est si on accroît le risque. Même s'il y a des capteurs, on sait que l'électronique, etc. peut lâcher à tout moment, que l'informatique et l'électronique peuvent lâcher. Je pense qu'au niveau de la sécurisation maximale, le terrier n'est pas la bonne option. Il me semble.

Jean-Marc ILLES

Nous pouvons le gérer, mais j'entends votre position. Et puis, si Philippe HOLSTEIN est revenu...

Stéphane SAINT-PIERRE

Philippe est revenu. Il doit y avoir un problème de connexion, mais il est à nouveau là. Normalement, il nous entend et il peut parler.

Jean-Marc ILLES

La question portait sur l'accessibilité du parc à vélos, parce que là, honnêtement, je serai à court pour répondre.

Stéphane SAINT-PIERRE

Philippe, est-ce que tu as pu accéder à la question qui a été reformulée par Alain PRÉA sur le chat ?

Philippe HOLSTEIN

J'ai un vrai souci de connexion. Est-ce que le sujet était l'accessibilité au parc à vélos sécurisé qui ne le serait qu'aux abonnés ?

Maurice FRANCESCHI

C'est sur la facilité d'accessibilité. Actuellement, les parkings Vélos, en particulier, je pense aux parkings Vélos de la gare de La Garde, qui est fermé, qui est bien sécurisé, mais pour lequel, pour avoir les moyens de rentrer dans ce parking, il faut avoir la carte Zou', il faut s'inscrire sur internet, etc. Pour un utilisateur ponctuel, qui va prendre le train une fois ou deux dans l'année, comment fait-il pour utiliser ou de façon aléatoire lorsqu'il n'a pas d'abonnement ? Comment fait-il pour utiliser ces parkings Vélos ? On voit d'ailleurs, à la gare de La Garde, qu'il y a très peu de vélos qui stationnent, et moi, j'en vois à l'extérieur qui sont attachés à des poteaux, mais les gens ont des difficultés pour utiliser ces parkings sécurisés.

Philippe HOLSTEIN

Je n'ai pas de réponse toute faite à cette question, qui est une bonne question, évidemment. Ce sujet du niveau de service attaché aux vélos est quelque chose qui est en pleine réflexion, et notamment avec le Conseil régional. L'idée, c'est que, sur l'ensemble des gares, nous arrivions à proposer un service qui réponde à l'ensemble des usagers et des différents usages du vélo. Je parlais tout à l'heure d'inventer un peu de nouveaux services dans ces gares où nous nous devons d'être exemplaires, justement en proposant ces nouveaux services autour des modes doux en

particulier. L'idée, c'est peut-être aussi de proposer un service qui pourrait passer par la location, mais une présence humaine, pourquoi pas une Maison du vélo avec un atelier de réparation. C'est à la fois pour apporter du service nouveau, et encourager finalement ce mode de transport qui me paraît particulièrement adapté dans ce cas de figure de La Pauline.

Nous avons expérimenté déjà d'autres solutions que celles que vous décrivez, qui existent effectivement et qui posent problème pour d'autres usagers, notamment sur abonnement – et franchement pas très cher –, nous avons mis en place sur la gare de Nîmes-Pont-du-Gard (ce n'est pas la même région), des solutions innovantes de box à vélo modulaires qui sont accessibles par une application, tout simplement. Et donc, nous n'avons pas forcément besoin d'être abonnés aux transports ferroviaires pour y accéder. C'est 2 euros par mois. C'est somme toute très raisonnable, mais cela permet, par la traçabilité des usagers, de bien sécuriser, justement, ce genre de stationnement.

Nous sommes donc en pleine recherche de toute solution nouvelle qui soit bien adaptée à l'ensemble des usages et là, nous parlons d'un horizon, quand même, de mise en service qui nous permet de mieux mûrir ce type de solution. Je note votre question.

Maurice FRANCESCHI

Si cela pouvait être intégré pour toutes les gares du Var, ce serait l'idéal pour les gares du Var. Je pense aussi à la gare de Sainte-Musse. Si vous pouviez intégrer ces facilités dans nos gares dans le Var. Merci.

Philippe HOLSTEIN

C'est noté.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous avons une demande de prise de parole de Monsieur QUINTON, mais d'un coup, il a disparu, en termes de demande de parole. Je vais tâcher de la lui donner. Cela faisait quelques minutes qu'il attendait. Ça y est, nous vous entendons.

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

J'avais un avis à donner et deux questions. L'avis, c'est sur le pôle d'échange multimodal de La Pauline. Je pense qu'un critère très important, c'est que la gare de La Pauline soit biface. *A fortiori*, là, le projet, c'est qu'actuellement, elle est orientée vers l'est et le projet, ce serait de l'orienter davantage vers l'ouest. Je pense que, pour ne pas perdre les usagers, il est important de garder

également un accès à l'est. Pour moi, la solution irait donc à la solution 1 ou 2 et, préférentiellement, la solution 2 parce que je pense que pour un pôle d'échange multimodal, il est important qu'il ne soit pas discret ou caché, ou perdu entre une entreprise et les voies ferrées. Je pense qu'il est important qu'il se voie. Je pense qu'il est important qu'il y ait de l'espace. Je pense qu'il est important d'avoir des marges de manœuvre pour pouvoir le développer si tant est qu'un jour, les fréquentations soient beaucoup plus importantes que ce que vous imaginez. Je pense donc que la meilleure serait la solution 2 si l'entreprise concernée a la possibilité de libérer les emprises pour qu'il se réalise, et si le modeste surcoût peut être financé, mais – comme cela a été dit –, je pense que cela ne devrait pas être un facteur bloquant.

Maintenant, j'ai deux questions qui élargissent un peu l'enjeu de la réunion de ce soir, et ces deux questions, c'est dans l'hypothèse souhaitable où le terminus de la navette serait choisi à Saint-Cyr-sur-Mer. Vous nous avez expliqué, en début de réunion, que, dans ce cas-là, il y avait un problème de desserte à l'est de Toulon, donc au nord-est de Carnoules puisque vous seriez obligés de supprimer la desserte de certaines gares ou de les desservir alternativement sachant qu'il s'agit de gares qui ne sont desservies qu'une fois par heure, ce qui signifie que certaines gares seraient, du coup, desservies une fois toutes les deux heures ce qui devient extrêmement peu. Il y avait une suggestion que j'avais faite lors de la réunion de Saint-Cyr. Je vous la refais ce soir, par rapport à la réponse que vous avez faite. Ce serait que la desserte des gares au nord de Carnoules ne dépendent pas forcément de la navette s'il n'est pas possible de les faire avec la navette, mais puissent être le fait d'un autre sillon TER qui soit distinct, qui serait un sillon qui ferait Toulon-Les Arcs et qui desservirait toutes les gares entre Carnoules et Les Arcs, qui pourrait éventuellement être prolongé jusqu'à Fréjus et Saint-Raphaël qui sont quand même actuellement deux gares qui ne sont quasiment jamais reliées à Toulon alors qu'elles sont pourtant dans le Var. Vous avez répondu, à la réunion de Saint-Cyr, que cela nécessitait éventuellement des investissements à Toulon ou à Carnoules pour réaliser un tel service. Je voudrais savoir si vous pouvez préciser cela étant entendu qu'à Toulon, il y a quand même des voies à quai qui sont disponibles contre le bâtiment Voyageurs, et qu'à Carnoules, il y a quand même une voie centrale qui est longue d'au moins 450 mètres, donc qui permettrait en une seule voie avec sans doute peut-être des adaptations, de recevoir plusieurs TER de la navette s'il le fallait.

Ma deuxième question, toujours dans l'hypothèse d'un terminus à Saint-Cyr : vous avez dit en début de réunion qu'une exigence de la Région était d'avoir un cadencement aux 15 minutes entre les TER de la navette Saint-Cyr-Carnoules, et les TER Marseille-Hyères, que ce soit strictement aux 15

minutes, et vous nous dites que, dans le cas de Saint-Cyr, ce n'est pas possible. Ma question est : quels sont les investissements qui permettraient de rendre ce bon cadencement aux 15 minutes possible ? Je vais rebondir sur la proposition qu'a faite Monsieur FRANCESCHI, de la troisième voie peut-être pas nécessairement entre Toulon et La Pauline, mais d'avoir au moins une troisième voie entre La Garde et La Pauline. Ce ne sera de toute façon pas un investissement perdu puisque c'est, de toute façon, un investissement dont, dans les concertations en 2016, vous aviez dit qu'il était nécessaire pour la phase 4 du projet. Donc, au moins prévoir qu'il soit, à l'avenir, possible parce que c'est un investissement qui touche directement la Pauline.

Et un autre investissement qui serait également utile, c'est dans le prolongement du terrier pour aller ensuite sur la ligne de Hyères. En quelque sorte, ce terrier va finalement doubler la ligne de Hyères sur quelques centaines de mètres, et il faudrait prolonger ce doublement jusqu'à La Crau. Cela ne fait pas énormément de doublements de ligne. Par contre, cela raccourcirait la section de ligne des TER qui vont vers Hyères et qui sont en voie unique, et cela accroîtrait sans doute ou la capacité, ou cela donnerait plus de flexibilité pour les horaires.

Je réinsiste sur la troisième voie entre La Garde et La Pauline par rapport au fait que vous expliquez qu'il y a un rattrapage des TER par les TGV qui se produit à La Pauline. C'est d'ailleurs pour cela que vous faites une quatrième voie à quai. Si vous enrichissez cette protection un peu plus à l'ouest avec la troisième voie, pourquoi est-ce que cela ne fonctionnerait pas ? Merci.

Jean-Marc ILLES

Je vais répondre sur les deux derniers points, et Nicolas GUYOT répondra sur le premier. Sur le PEM, d'abord, OK. Nous avons bien pris note de votre choix. Plutôt 1 et 2, et plutôt 2, si j'ai bien compris. 1 et 2, pas 3, mais plutôt 2. C'est cela le choix.

Rémi QUINTON

Oui.

Jean-Marc ILLES

Nicolas GUYOT va répondre pour la partie Carnoules. Sur la partie troisième voie, je le redis, une troisième voie entre La Garde et La Pauline, cela ne sert vraiment à rien, c'est-à-dire qu'il manque au moins 10 kilomètres pour que nous puissions envisager un dépassement si les horaires tombent bien. Donc, il faut au moins 6 cantons, 6 cantons, cela fait 1,5 kilomètre. La Garde et La Pauline, cela ne servirait donc à rien.

Ce qu'il faut bien voir, c'est que...

Rémi QUINTON

Mais le rattrapage se produit avec des TER qui vont vers Hyères, ensuite. Ils ne sont plus sur la même ligne, ensuite.

Jean-Marc ILLES

Non, mais là, actuellement, tous les scénarios d'alternat que nous prévoyons ne gèrent pas les dépassements. Vous avez vu tout à l'heure les alternats que nous faisons. Ils ne servent qu'à gérer la robustesse. Ils ne servent pas du tout à gérer des doublements. En nominal, nous ne gérons pas de doublement. Donc, en fait, ce scénario n'apporterait absolument rien en termes de capacité ni même de décadencement.

Sur le doublement entre La Pauline et La Crau, là, effectivement, il y a plus d'intérêt, c'est vrai puisque là, nous doublons – c'est un peu ce que disait Monsieur FRANCESCHI – une voie unique. Là, il y a plus d'intérêt capacitaire, je suis d'accord. En revanche, sur l'intérêt capacitaire ou l'intérêt de faciliter l'insertion sur la voie unique et la robustesse, il y a quand même pas mal d'impacts sur la commune de La Crau, et je pense qu'en termes de concertation et d'avis des élus de La Crau, il y aurait un avis assez négatif. Il faut voir que, pour l'insertion de La Pauline, nous avons essayé de limiter les impacts avec le terrier. C'est un des enjeux que d'essayer de limiter l'impact. Si nous doublions cette voie pour un intérêt quand même pas évident, nous aurions pas mal d'impacts sur des maisons, etc. Donc, je pense que ce n'est pas une bonne idée pour que le projet soit... Après, nous pouvons tout imaginer. Là où vous avez raison, c'est qu'en phase 3, tout est ouvert parce que nous referons les services. Nous verrons, si nous allons vers ces projets LGV, comment seront les services et nous pourrions imaginer, probablement pas les troisièmes voies, mais des quatre voies. Ce sera plutôt quatre voies qu'il faudra imaginer, c'est-à-dire une dans chaque sens. Je ne suis pas sûr que nous ne les ferons d'ailleurs que pour les dépassements, mais une troisième voie, non. Une troisième voie, c'est quelque chose que nous ne ferons plus parce que cela ne sert à rien et que quand nous le faisons, ce n'est pas utilisé. Pour que ce soit utilisé, il faut vraiment que cela tombe au moment où il y a le rattrapage et la moindre modification horaire, la moindre irrégularité fait que le rattrapage ne se fait pas là et que la troisième voie ne sert à rien. Nos collègues d'exploitation ne les utilisent jamais en situation nominale.

Sur Carnoules, je propose que ce soit Nicolas qui réponde.

Nicolas GUYOT

Oui. Sur Carnoules, en effet, nous avons entendu cette proposition et elle rejoignait des réflexions que nous avons nous-mêmes eues. Il y a peut-être plusieurs choses à dire. D'une part, rappeler, comme cela a été fait dans les réunions Saint-Cyr ou plutôt Sanary, je crois, d'ailleurs – et pas par nous –, que ces gares sont quand même d'une fréquentation 5 ou 10 fois inférieure en gros à ce que sont La Pauline ou Saint-Cyr ou Sanary. Nous avons donc quand même un sujet d'ordre de grandeur.

Le second point, c'est qu'en effet, nous tenons à souligner cet aspect qui, en termes comparatifs est pénalisant, notamment pour un terminus à Saint-Cyr par rapport au terminus à Sanary, et qui est un problème structurel auquel nous ne pourrions pas échapper, mais la petite nuance c'est aussi – et Jean-Marc l'avait dit dans une réunion précédente – que quand on construit un horaire, quand on le construit 5 ou 10 ans à l'avance, on travaille de façon un peu systématique comme cela, et donc on affiche bien que nous avons un problème structurel pour desservir systématiquement ces arrêts. Quand on arrive dans le figolage – la dentelle, en quelque sorte – des horaires journaliers, on trouve souvent des solutions, notamment dans les périodes où les trains rapides ne circulent pas tous et donc, nous avons bien une conséquence de péjoration du service qui est liée à la présence simultanée de TER longs parcours qui vont jusqu'aux Arcs et de TGV ou de TER intervilles (les trains rapides dont je parle). Donc si, dans la journée, les TGV ne circulent pas tous, nous avons des chances de trouver des solutions dans certains cas pour desservir tous les arrêts entre Carnoules et Les Arcs.

Néanmoins, la solution qui est proposée de créer une mission spéciale ou un TER qui ferait Toulon-Les Arcs au moins à la place d'un prolongement des navettes Ollioules-Carnoules jusqu'aux Arcs, est envisageable, mais elle est envisageable et elle a un coût. Elle a un coût qui est à la fois d'investissement puisqu'il faut organiser l'arrivée de ce TER à Toulon qui est un terminus, donc il y a des aménagements à prévoir, et elle a un coût en kilomètres TER supplémentaires puisque la section entre Les Arcs et Carnoules est parcourue, dans ce cas-là, par un train alors qu'elle ne l'est pas dans l'autre scénario. Donc il y a ce parcours-là en plus, et cela, pour un train qui devrait ne pas être très chargé. Il faut reconnaître que la seule clientèle des gares entre Carnoules et Les Arcs va avoir du mal à remplir un train toute la journée.

C'est donc une question d'équilibre économique d'un service aussi, qui ne dépend donc pas que de nous, mais vous avez compris, d'investissements, d'économie, etc. Voilà ce que nous pouvons dire à ce stade sur ce scénario.

Jean-Marc ILLES

Merci, Nicolas.

Stéphane SAINT-PIERRE

D'accord. Merci. Très bien. Donc, j'essaie de retrouver l'ordre, excusez-moi, puisqu'il y a plusieurs personnes qui ont demandé la parole. Il y a une intervention qui va être relayée par Adeline qui va être le porte-parole de Sabine GOTTI de La Garde, qui a formulé une question-commentaire.

Adeline PRATLONG

Alors, Sabine GOTTI se proposait de prendre la parole directement. Elle n'arrivait pas à lever la main, mais si vous pouvez prendre la parole, prenez-là, sinon, je reformulerai la question que vous avez posée.

Sabine GOTTI, secrétaire générale de l'AFUZI

Bonjour. Effectivement, sur la commune de La Garde, et l'AFUZI s'étend sur La Farlède, nous rédigerons bien entendu toutes les remarques que nous avons travaillées sur les trois scénarios.

Pour nous, ce qu'il est important de spécifier ce soir, c'est que sur les trois scénarios, déjà, nous écartons le premier qui n'a aucune ambition en termes de développement potentiel, en tout cas de proposition à l'instant de l'ouverture de la gare où les demandes de modes doux et alternatifs de transport seront déjà en forte augmentation. Quant aux scénarios 2 et 3, nous retiendrons le 3. Ce que nous remarquons sur les trois scénarios, c'est la contrainte commune de la préemption foncière, quelle que soit sa surface.

Notre contexte, bien évidemment, je le cadre dans les limites de l'ASL AFUZI, et nous tenons compte, bien évidemment, de l'ensemble du territoire, mais aujourd'hui, nous représentons toutes les activités économiques qui sont à l'ouest du projet. J'ai vu effectivement la remarque de l'Auberge provençale. Nous ne pouvons pas rentrer dans tous les cas, et nous sommes solidaires, bien entendu, de tout le monde, mais pour l'heure, il est important, effectivement, s'agissant d'un projet qui va se dessiner pour les 30 ans à venir, de répondre déjà aux problématiques actuelles en termes de congestion et de propositions d'alternatives de transports qui sont très faibles sur la zone d'activité et sur la zone commerciale.

La contrainte commune est donc décisive. C'est la préemption foncière, que ce soit partielle pour tracer une route ou un cheminement, ou que ce soit totale, comme pour le site de la CEMEX dans le scénario 3.

Notre inquiétude, en fait, est celle de la concomitance de l'ouverture de la gare et de tous les projets qui sont induits.

La deuxième remarque, en ce moment, dans le département, nous sommes en plein dans la révision du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) 83 avec des problèmes de pollution de l'air. Nous sommes là dans une configuration d'un site qui est la CEMEX – et Fabemi un peu moins –, mais dans un site industriel qui crée énormément de poussières, à la fois pour les structures de la SNCF, pour les usagers (piétons, cyclistes, voitures). Ce n'est pas sans conséquence. J'ai envoyé des photos lors d'un dernier atelier. Bien sûr, la réponse est que les entreprises doivent effectivement se plier aux réglementations, mais entre la théorie et la pratique, nous sommes loin d'avoir un résultat aujourd'hui qui laisse espérer que nous puissions laisser cheminer des piétons, ou passer à vélo ou garer des voitures sans avoir la contrainte, tous les jours, de ces particules qui vont nuire à la santé et qui vont nuire à toutes les infrastructures.

Les problématiques communes, bien entendu, sont peut-être la congestion du trafic parce que les trois scénarios prennent un peu comme point de jonction des voiries le rond-point appelé « Décathlon » – pour ne pas le mélanger avec celui de Castorama. Vous parlez de l'école des infirmières qui va déménager d'ici deux ou trois ans. Ce rond-point est fortement congestionné aux heures de pointe. Quand je dis « fortement congestionné », il remonte depuis l'autoroute de la bretelle A570 en venant de Toulon qui va alimenter l'avenue de Draguignan, et depuis le rond-point de l'Europe qui fait la jonction entre le RD92, la RD98 venant de Hyères et la Planquette, et qui vient aussi de Boulanger (RD97).

Donc on est quand même sur un axe qui porte 30 000 véhicules/jour, des heures de pointe qui sont très contraignantes et là, l'insertion des voies de bus et des voitures qui, habituellement, venaient par l'est de la gare, et qui vont tous se jeter sur ce rond-point, nous fait craindre le pire en termes de congestion.

Les contraintes, notamment, de cette préemption – c'est pour cela que nous rejetons le scénario 1 –, nous pensons que les propriétaires des parcelles Fabemi et CEMEX (la SCI Cambridge pour ne pas la citer), nous ne voyons pas l'intérêt qu'ils auraient aujourd'hui de libérer quelques bouts de parcelles qui vont entacher les activités existantes. C'est pour cela que le scénario 3 est beaucoup plus cohérent et peut-être plus « négociable ». On est effectivement dans un bout de zone, mais qui n'est pas si enclavé que cela. Votre solution est très bien de pouvoir faire venir les voitures depuis l'A570 ce qui permet effectivement de fluidifier le flux.

Pour les modes doux, la 1, nous l'écartons complètement. On est en train de coincer la piste cyclable et les piétons entre le talus, les remblais de la SNCF, et Fabemi-CEMEX. Développer et investir pour les modes doux, c'est inciter les gens à pratiquer le vélo et la marche à pied. Quand on est dans un environnement aussi peu agréable visuellement et d'un point de vue polluant, ce n'est pas très agréable et ce n'est pas non plus très sécurisé. Ce n'est pas une proposition qui nous paraît confortable et sécuritaire pour une si longue piste cyclable et cheminement piétonnier qui va obliger les pouvoirs publics à investir dans de l'éclairage, peut-être des caméras, et de l'entretien.

Concernant le scénario 3, nous trouvons la jonction beaucoup plus cohérente avec la rue Becquerel. La rue Becquerel, aujourd'hui, qui est très empoussiérée, a une voirie qui est un peu abîmée et qui a une largeur qui nous semble un peu compromise pour accueillir des croisements de camions et de bus, et permettre des cheminements de piétons. Donc, nous voyons que l'épicentre de la gare... Alors, la gare est OK d'un côté. On ouvre vers l'ouest – c'est très bien –, mais on s'appuie sur des infrastructures existantes qui, aujourd'hui, nécessitent un dimensionnement qui soit cohérent avec le fort développement de la population. On s'appuie sur la révision du PLU (Plan Local d'Urbanisme) de La Garde qui annonce une progression de 35 % de sa population, avec des logements qui sont notamment situés avec un accès côté Planquette – ceux qui connaissent La Grade s'en rendront compte – qui est déjà très, très embouteillé.

Pour les trois scénarios, nous signalons l'absence totale d'une liaison cohérente avec les personnes qui sont en situation précaire en termes financiers, qui ont besoin du train et des transports en commun. Aujourd'hui, actuellement, aucun cheminement piétonnier ou piste cyclable n'est viable pour ces personnes-là.

Nous nous posons la question, sur ces aménagements Piste cyclable/cheminement piétonnier/transports en commun, de l'intervention de TPM et à quel moment. Comme nous vous l'avons dit, nous sommes vraiment favorables à toute modification et développement de la gare de La Pauline qui est aujourd'hui incontournable pour une zone d'activité, que ce soit industrielle, universitaire ou commerciale qui regroupe à peu près 15 000 personnes auxquelles on essaie de répéter de prendre le bus, de marcher à pied et de prendre leur vélo. On se retrouve quand même dans une configuration où il nous semble que si le choix de la gare tient compte de tous les développements que nous espérons en termes d'alternative de transport, qu'est-ce qui pourrait faire, par exemple, qu'un choix de la gare vienne motiver plus ou moins un cheminement de piste

cyclable sur l'AFUZI, vers la zone industrielle, de jonction (il n'y a pas du tout de piste cyclable depuis le rond-point de l'Europe jusqu'à la zone d'activité de l'AFUZI).

Donc en fait, nous avons énormément de points d'interrogation. Nous pointons du doigt des expériences de terrain en termes de congestion de trafic. Nous sommes persuadés – parce que, nous aussi, nous avons fait notre enquête terrain, et les gens le disent – que les gens ne prennent pas le train parce qu'il n'y a pas de relais entre la gare et la zone d'activité. Le fait qu'elle soit ouverte à l'est ou à l'ouest ne nous gêne pas puisqu'en France, nous avons plein de gares qui ne sont ouvertes que d'un côté ou de l'autre. Ce n'est pas très gênant.

Donc, aujourd'hui, se pose la question du foncier, de la pollution actuelle et de l'absence de vision globale qui tient compte de toute la jonction Université/zone commerciale/zone d'activité et, bien entendu, La Crau, Le Pradet, etc. parce que quand vous parlez d'une potentielle augmentation d'usagers, une gare est là pour servir les arrivées et les entrants. Aujourd'hui, les gens qui habitent à La Farlède, qui habitent au Pradet, etc., vont être attirés pour prendre le train. Donc il faut effectivement penser à ouvrir la gare du côté de la RD92, à réserver des places de parking et, en tout cas, à ne pas limiter les gens et de les empêcher, parce qu'au final, qu'est-ce qui se passe ? Si c'est trop compliqué, que vont faire les gens ? Ils vont garder leurs voitures, et ils iront plus vite en voiture que d'aller à la gare de La Pauline.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Alors, il y a à la fois des positions que vous avez exprimées sur certains aspects de l'aménagement, et puis aussi des questions qui ont un caractère qui, pour certaines, va au-delà du pôle d'échange. Est-ce que, pour Jean-Marc ILLES ou Philippe HOLSTEIN, il y a des points que vous souhaitiez éventuellement préciser ou éclairer ?

Jean-Marc ILLES

Sur la prise de position à la fois sur les orientations sur les trois pôles d'échange, nous avons bien compris, en excluant le premier, et plutôt le troisième qui est mis en avant, en relation, beaucoup, avec la pollution et avec ces sujets de « mixité » industrielle du pôle.

Effectivement, je réaffirme que nous avons besoin de travailler avec les autres projets métropolitains pour que les projets soient cohérents, mais évidemment, nous ne sommes pas en responsabilité des autres maîtrises d'ouvrage. Je sais que nous avons un certain nombre d'éléments, Philippe, que nous pouvons commenter, que nous avons récupérés – je crois – sur le plan de déplacement urbain. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un de la Métropole qui peut compléter ce que nous disons, mais il me

semble qu'il y a quand même des schémas de pistes cyclables qui répondent, en partie ou en totalité, et qui paraissent assez cohérents avec notre gare, qui méritent peut-être d'être complétés, mais nous avons eu un travail assez fructueux avec la Métropole. Philippe, peut-être que tu peux commenter le petit schéma que nous avons avec côté piste cyclable. Je ne sais pas si tu es là. Ou Nicolas GUYOT ?

Il y a peut-être Alexis VILLEMIN qui est là et qui peut prendre la parole. Dans les réflexions, dans les calculs que nous avons faits d'intermodalité, nous sommes quand même partis des éléments qui sont dans le PDU (Plan de Déplacements Urbains) – donc qui sont publics –, et il nous semble quand même que le réseau de développement des pistes cyclables est assez articulé autour de La Pauline, et il y en a également certaines qui vont vers le nord.

Alors, Alexis, nous ne l'entendons pas. Apparemment, il cherche à nous joindre. Nous avons bien travaillé avec, mais ce serait mieux que ce soit quand même la Métropole qui prenne la parole sur ces sujets, évidemment.

Nicolas GUYOT

Il y a une *slide* qui est peut-être plus adaptée, qui est la 86, qui fait le point sur le secteur lui-même.

Stéphane SAINT-PIERRE

Alexis, VILLEMIN. Normalement, le micro est ouvert.

Alexis VILLEMIN, Directeur général adjoint (DGA) chez Métropole Toulon Provence Méditerranée

Il est 20 heures, je vous entends depuis 19 heures. Je n'ai pas pu être avec vous au début de la séance. Là, j'entends le souhait de favoriser les mobilités douces à l'occasion du projet de La Pauline. Ce que je peux vous dire, c'est qu'évidemment, nous renforcerons les lignes. Ce n'est pas fait suffisamment jusqu'à ce jour, et nous en avons bien conscience, et nous ne le ferons pas de la même manière si c'est le scénario 1, le 2 ou le 3, mais dans tous les cas, nous le ferons et, de mon point de vue, les choses ont été correctement évoquées. Il y a le sujet des entreprises de l'AFUZI. Nous savons qu'il y a un vivier de gens qui pourraient faire le lien aussi entre la gare et ces entreprises, que l'université est en soi un vivier pour toutes ces mobilités parce qu'il est vrai qu'avec un vélo électrique ou même une trottinette électrique qui s'emmène facilement dans le train, cela doit marcher très, très bien aujourd'hui, et puis aussi toutes les activités qui sont, elles-mêmes, à proximité de la gare. Donc, ce que je peux vous dire à ce stade, c'est que nous les renforcerons, c'est sûr, c'est déjà dans nos intentions. Nous n'avons pas pu le faire. C'est peut-être un mal pour

un bien parce que nous ne les ferons pas de la même manière suivant le scénario qui sera proposé. Mais n'ayez crainte que nous renforcerons la partie Modes doux, de la même manière que nous renforcerons les interconnexions avec le réseau Bus, BHNS, et tout ce qui doit l'être dans ce secteur. Nous sommes d'ailleurs très heureux que la gare de La Pauline soit inscrite en partie 1 du projet LNPCA parce que cela ne nous renvoie pas à des calendriers trop éloignés.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour ces éclairages complémentaires. Jean-Marc, est-ce qu'il y avait d'autres points ?

Jean-Marc ILLES

Il y a la prise de position sur le scénario 3. Moi, je n'ai pas grand-chose à rajouter. Je ne pense pas qu'il y avait d'autres questions que la complémentarité des projets. Cela a été en partie répondu. Ce que je peux dire, c'est que les échanges que nous avons avec à la fois la Ville, mais la Métropole et ses partenaires, les partenaires sont totalement convaincus, je le ressens plus – je vais vous dire – peut-être même en 2020 qu'en 2019. Tout le monde a bien compris la complémentarité absolument indispensable entre les modes actifs, les transports en commun, et la fréquence des TER que nous faisons. Il est évident que si nous ne sommes pas au rendez-vous des projets connexes..., mais je n'ai aucun doute, car les éléments de discours qu'il y a de la Métropole me rassurent complètement, et c'est le cas aussi dans les autres pôles. Il y a vraiment une prise de conscience de la complémentarité. Si nous ne faisons pas cette complémentarité, il est vrai que ce sera de l'argent jeté par les fenêtres. Ce n'est pas ce que nous voulons, et cela concerne les transports en commun. Vous avez vu qu'il y a – je n'ai plus les chiffres en tête, mais le crois – sept lignes – c'est énorme – qui passeraient, en gros, pas loin de la gare, et il y a ce schéma de mode actif qui aussi – nous l'avons vu dans l'évolution –, il y a bien un report modal vers ces modes actifs. Donc, effectivement, s'il n'y a pas ces pistes cyclables, je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que cela ne marchera pas au niveau d'espérance souhaité. Je ne peux donc qu'être d'accord à la fois avec ce qui a été dit, et avec la réponse apportée.

Après, il faut que, des deux côtés, nous tenions nos promesses : que nous, nous arrivions à ce que le projet passe le cap de l'enquête publique et que, de l'autre côté, il y ait des projets qui soient connectés au nôtre. Dans l'enquête publique, vis-à-vis des commissaires enquêteurs, nous montrerons la complémentarité des deux projets. C'est important.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Merci. Dans les personnes qui ont sollicité la parole, il y a Monsieur DUMONTET puis, ensuite, il y a deux personnes qui avaient proposé des contributions sur le *chat* auxquelles nous passerons la parole ensuite. Monsieur DUMONTET.

Alain DUMONTET, Conseiller départemental du Var, élu à La Garde

Ma question est un bref retour en arrière sur tout ce qui a été dit, mais c'est un point qui me paraît important. Pour information, je suis un des élus à La Garde, et donc, j'ai travaillé un peu sur le dossier ces dernières semaines.

Il y a beaucoup de choses qui nous séparent des appréciations de l'AFUZI, mais ce n'est pas l'objet de la question. Il y a au moins un point qui nous rapproche, c'est celui de la taille des parkings automobiles. Je trouve en effet paradoxal que vous ayez mis en avant, à juste titre, un des objectifs des transformations que vous proposez au sujet de la diminution du trafic énorme de voitures particulières de l'extérieur de Toulon vers l'intérieur, comme chacun vivant à l'extérieur peut s'en rendre compte, et l'idée que 150 ou 200 places peuvent suffire alors que, comme il a été dit à l'instant, les trafics automobiles se comptent par dizaines de milliers de voitures par jour sur les axes, les routes départementales qui sont le long ou à côté de la gare de La Pauline. Je ne mets pas en doute la qualité de l'analyse et des études qui ont été faites, mais je me demande si elles prennent bien en compte toutes les données.

Concernant l'augmentation des populations à venir, je ne sais pas d'où vient le chiffre de 35 % d'augmentation de la population à La Garde, qui est farfelu, mais il y aura un déplacement de population du nord vers le sud, et cela touchera notre zone, sans aucun doute, dans les décennies qui viennent. Je pense que c'est un sujet qu'il ne faut pas minimiser.

Bien sûr, tout ce qui a été dit sur les modes doux est pertinent et d'ailleurs, beaucoup des institutions locales et régionales y travaillent déjà – des projets sont établis –, mais je trouve que le sous-dimensionnement que vous mettez en avant des parkings automobiles pour que justement, il y ait une forte incitation des gens de l'extérieur à venir prendre le RER, me paraît contradictoire.

Voilà l'objet de ma question.

Jean-Marc ILLES

Je vais donner la parole à Nicolas GUYOT qui va vous expliquer un peu comment on dimensionne les parkings. Je voulais juste vous dire qu'en fait, nous regardons cela avec beaucoup de précisions puisque, par exemple, à Saint-Cyr, nous prévoyons un parking de 300 places, à Sanary, qui est

l'autre gare possible, un parking de 400 places, mais effectivement, il est plus faible à La Pauline. Ces chiffres ne sont pas le fruit du hasard. Ce sont bien des études de trafic et de rabattement qui dimensionnent ces éléments, et Nicolas va vous dire quelques mots sur la façon dont nous procédons.

Nicolas GUYOT

Oui. Peut-être que nous pouvons remettre une *slide* que nous avons déjà vue qui est la *slide* 26. En toute humilité, les prévisions de trafic sont évidemment un exercice compliqué, et évidemment, sont contestables d'autant plus que c'est lointain. Je le dis souvent, mais c'est vraiment réel. Nous regardons là à un horizon 2035 qui est déjà à 15 ans, et vous savez comme moi que toutes les prévisions que nous pouvons faire sur les transports à des horizons très lointains, type 2050, etc., sont évidemment dépendantes d'un certain nombre de...

Il y a beaucoup de bruits de fond. Je ne sais pas mais il y a des micros qui ne sont pas coupés, je pense.

Stéphane SAINT-PIERRE

Oui, je suis en train de regarder cela.

Nicolas GUYOT

Donc, à horizon 2050, c'est certainement encore plus contestable, et l'éventail des possibles est plus ouvert.

Une fois que nous avons dit cela, comment avons-nous procédé ?

Excusez-moi, je fais aussi une petite parenthèse sur le fait que La Garde, dans nos prévisions de trafic, évolue moins fortement que La Pauline. C'est essentiellement dû au fait que – vous devez sans doute le savoir – il y a une autre gare qui est prévue, la gare de Sainte-Musse et que, du coup, la zone de chalandise de La Garde va, quelque part, être un petit peu rognée ou un peu amputée par les gens qui, éventuellement, allaient prendre le train à La Garde, et qui iront désormais à Sainte-Musse. C'est une des raisons qui font donc que l'augmentation est moins forte à La Garde qu'à La Pauline.

Nos prévisions de trafic : aujourd'hui, nous sommes à peu près à un nombre de montées/descentes – c'est l'indicateur que nous retenons pour la fréquentation d'une gare en général – autour de 800 à 900 par jour à La Pauline. Comme cela a été dit dans la présentation de Jean-Marc ILLES, nous avons prévu une augmentation qui est autour de 50 % (entre 45 et 55, 60, peut-être 65 %) selon les scénarios. Nous arrivons donc autour d'une fourchette de 1300-1400 montées/descentes par

jour. Dans ce flux de voyageurs, il y a environ la moitié qui sont ce que nous appelons des « résidents », c'est-à-dire des gens qui viennent plutôt prendre le train le matin et qui reviennent en train le soir, et qui sont donc susceptibles d'arriver en voiture, contrairement à ceux qui arrivent en train le matin, et qui, forcément, vont à leur lieu de destination à pied ou en transport collectif très majoritairement, en tout cas, pas en voiture. C'est donc ce que nous voyons en haut. C'est la ligne des camemberts du haut qui montre que la proportion de gens qui sont des résidents et qui viennent à la gare en voiture est d'environ 50 % (54 % même, pour être précis), et que cette proportion pourrait baisser dans l'avenir à 40 % en gros si le renforcement des transports en commun et de la qualité des cheminements Modes doux les incitaient à basculer sur d'autres modes.

Sur ces parts modales, pour faire un calcul de coin de table, 1400 montées/descentes, la moitié, c'est-à-dire 700 environ, sont des résidents. Ce sont 700 montées/descentes donc, sur ces 700, ce sont en fait 350 personnes et, parmi ces 350 personnes, il y en a entre 40 % et 50 % qui sont des gens qui arrivent avec leur véhicule et qui vont donc se garer dans le parking. Voilà comment nous tombons sur 200, à peu près, à grosse maille. Donc, évidemment, tout est contestable là-dedans, mais nous essayons de nous raccrocher quand même, non seulement à une situation d'aujourd'hui, sur des projections, et puis sur des évolutions de comportement, comme je vous le décris ici. Voilà. Après, il y a peut-être un autre élément, avant de terminer, qui est assez important aussi, c'est que, comme souvent dans les gares, nous avons des gens qui viennent stationner autour de la gare, et tant que nous ne faisons pas une enquête précise, il y en a un certain nombre qui sont des voyageurs, qui montent dans le train, et qui sont garés là, et puis d'autres qui sont des gens qui stationnent à côté de la gare pour d'autres besoins. C'est donc un peu délicat, sans avoir fait l'analyse très précise, de savoir quel est le besoin aujourd'hui, mais globalement, il serait d'une centaine de places ou un peu plus. Cela fait donc quand même un doublement. Et je m'arrête là, Stéphane.

Stéphane SAINT-PIERRE

D'accord. Merci. Il y avait deux personnes qui souhaitaient faire une intervention et qui ont demandé à ce qu'Adeline PRATLONG les représente par le *chat*. C'est Madame HURTADO, je pense.

Adeline PRATLONG

Oui, Madame HURTADO souhaite dire qu'avec sa famille, ils ont une préférence pour le scénario 1, d'autant plus que ce sont les plus impactés. Effectivement, ils sont propriétaires fonciers depuis plusieurs générations avec l'Auberge provençale. Voilà pour la remarque de Madame HURTADO, du coup, qui s'exprime pour le scénario 1.

Il y avait également une question de Monsieur LORGNET.

Philippe QUEVERMONT

Excusez-moi, cette dame ne s'exprime pas directement, et j'aurais souhaité que, sur un plan, SNCF Réseau nous montre où est cette auberge, et comment le scénario 1 a un impact, que ce soit visible pour tout le monde. Merci.

Jean-Marc ILLES

De mémoire, l'Auberge provençale est en bas à gauche, si je ne me trompe pas, de l'autre côté de l'avenue... En fait, elle n'est pas impactée par le projet. Il n'y a pas d'acquisition foncière dans cette zone dans le scénario 1, et dans les autres non plus. Nous pouvons regarder le plan foncier des autres scénarios.

Là, il y a toujours l'Auberge provençale, c'est la grande maison qu'il y a en bas à gauche, et sur le scénario 3, c'est pareil. *A priori*, cette partie de l'espace n'est donc pas concernée par aucun des trois scénarios, mais c'est peut-être une mauvaise interprétation de nos plans. Peut-être que la dame peut s'exprimer en direct, non ? Peut-être qu'elle pensait à une autre parcelle ? Je ne sais pas.

Adeline PRATLONG

Il y a des réponses dans le chat. Pardon, excuse-moi, Stéphane, je te laisse prendre le relais.

Stéphane SAINT-PIERRE

Non, je te laisse la main sur le chat, Adeline. Vas-y.

Adeline PRATLONG

Apparemment, Madame HURTADO n'a pas accès au micro. Du coup, je relaie : elle indique qu'il y a des terrains qui sont également situés au-dessus de l'Auberge.

Jean-Marc ILLES

D'accord. De l'autre côté de la rue Eugène Augias ? Dans ce scénario, vous voyez qu'en fait, quand c'est en jaune, il n'y a aucune acquisition.

Stéphane SAINT-PIERRE

Oui, elle dit qu'il y avait des terrains face à la gare, en fait.

Jean-Marc ILLES

Face à la gare, mais cela, ce n'est pas l'Auberge provençale. D'accord. Ce sont des terrains, mais là, il n'y a pas de bâti, en fait. À cet endroit-là, il n'y a pas de bâti. Nous voyons que l'avenue Augias est un peu décalée, et il y a effectivement à cet endroit-là, sur un parking, une zone qui doit être un petit peu élargie, et un fond de jardin sur la droite, effectivement, mais au niveau de l'Auberge provençale qui est complètement à gauche, pour moi, il n'y a aucun impact.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Ensuite, il y avait une intervention qui a été formulée tout à l'heure. Je pense que cela a été fait par téléphone. J'essaie de la retrouver. Je vous prie de m'excuser.

Adeline PRATLONG

Je peux te la dire, je l'ai sous les yeux. C'est Monsieur LORGNET qui indique que les trois scénarios envisagent des parkings avec ombrières et panneaux photovoltaïques. Seul le scénario 1 semble le dessiner ou l'esquisser. Pouvez-vous confirmer vos intentions en la matière ? L'intégralité des parkings sera-t-elle sous ombrières et avec des arbres ?

Jean-Marc ILLES

Je pense que la réponse est oui, mais je vais donner la parole à Philippe.

Philippe HOLSTEIN

Le principe, effectivement, est d'essayer de développer – nous sommes sur des parcs au sol, nous sommes sur un parc de stationnement de plain-pied – des ombrières de façon un peu systématique, mais assorties aussi d'un paysagement de ces parties-là dans le cadre de l'intégration de tout cela. Donc la réponse est oui, de façon générale.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Il y avait également Madame Christine GRUFFAZ qui avait demandé la parole il y a déjà un bon moment. Nous allons donc lui proposer de la prendre.

Christine GRUFFAZ, Directrice du Patrimoine et des Services techniques chez Université de Toulon

Je représente l'université dont on a déjà un petit peu parlé. Lors de votre enquête en gare, vous aviez observé 53 % des usagers qui étaient des universitaires (des étudiants ou des enseignants), et 70 % qui étaient en mode actif. La question a déjà été posée de la continuité de la piste cyclable que vous avez dessinée sur la suite du territoire, et entre autres – pour ce qui m'intéresse – jusqu'à l'université. Nous voyons que cette piste cyclable se jette sur la route de Hyères qui n'est pas du tout sécurisée, et nous pouvons donc quand même nous poser la question de quand nous aurons vraiment un accès sécurisé, doux, jusqu'à l'université.

Le deuxième point, c'est par rapport au bus puisqu'il y avait un projet de TCSP (Transports collectifs en site propre) qui partait du centre-ville et qui allait jusqu'à l'université. Est-ce que ce projet va aller jusqu'à la gare de La Pauline, ce qui serait aussi profitable à tous pour la desserte de la gare ?

Jean-Marc ILLES

Je ne sais pas si Alexis VILLEMEN est toujours parmi nous parce que ce sont plutôt des questions qui le concernent. Est-ce qu'il veut donner des éclairages là-dessus ?

Alexis VILLEMEN

Tout à l'heure, j'ai évoqué le sujet des pistes cyclables qui seront renforcées dans ce secteur. Je n'y reviens pas, mais nous restons à la disposition de l'université si c'est nécessaire pour montrer les différentes solutions possibles, et nous les adapterons, encore une fois, au scénario qui sera choisi pour la gare de La Pauline.

Concernant les lignes de transport en commun, il a été évoqué qu'il y en avait déjà beaucoup dans le secteur. Ce qu'il faut faire, c'est qu'elles arrivent devant le pôle d'échange, ou au plus proche pour que l'interconnexion soit performante et, là encore, nous attendons de connaître le scénario pour dessiner des choses, mais nous ferons ce renfort. C'est indispensable, c'est la règle d'or des pôles d'échanges multimodaux. Si nous voulons favoriser le transport en commun, il faut que chaque transport en commun soit le plus proche possibles des autres.

Concernant le transport en commun en site propre, la ligne actuelle qui avait été présentée à l'enquête publique n'avait pas fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique allant jusqu'à la gare de La Pauline. La préférence, à l'époque, avait été de connecter le centre-ville de La Garde, et c'est ce qui était prévu dans le projet. Par contre, le dossier qui était soumis à l'enquête publique mentionnait l'intérêt, déjà en pointillé, de faire une branche vers La Pauline, et je crois que c'est ce que vous évoquez. Je pense qu'il est intéressant de remettre cela sur la table puisque nous avons

que, maintenant, dans quelques années, la gare de La Pauline sera plus performante. Il est légitime que cette question soit posée. Je la note également.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous avons Monsieur CADE qui souhaitait intervenir. Normalement, nous vous entendons.

Didier CADE, Président de Stop LGV Sud Sainte-Baume

Bonsoir à tous. Je voulais juste faire quelques remarques. Je suis heureusement surpris qu'il y ait quelques élus de la Métropole qui s'intéressent au sujet puisque, de notre côté, sur Toulon-ouest – moi, je suis président du collectif Stop LGV Sud Sainte-Baume, pour ceux qui ne me connaissent pas –, ils se désintéressent complètement de la chose. Nous n'avons même eu aucune position de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume pour savoir s'ils veulent la gare à Saint-Cyr ou s'ils veulent la gare à Sanary. On nous dit que les choix seront politiques. Oui, mais c'est de la politique politicienne. Donc, c'est un peu décevant.

Autre remarque, pour ces élus qui sont à la Région, qui sont à la Métropole, je tiens à souligner le désagrément et l'inconvénient que ce projet soit présenté dans une globalité qui s'appelle « Ligne Nouvelle LNPCA », anciennement « LGV PACA » que personne ne veut puisque le but de cette ligne, c'est quand même d'amener toujours plus de monde dans notre région. Donc, là, on essaie de résoudre – je parle du problème local – des bus, des trains, du vélo. C'est très bien, mais il faut savoir que c'est sous-tendu par une volonté de faire cette Ligne Nouvelle qui va dévaster le sud Sainte-Baume en passant les collines, en dévastant les nappes souterraines, et il est bien dommage que cette vision globale soit un peu masquée et cachée par tous ces petits détails à savoir si on va prendre le jardin de l'un, le parking de l'autre, et les choix globaux qui sont sous-tendus par ce projet seront malheureusement encore plus néfastes pour d'autres régions. Je sais qu'à La Garde, il y a des inondations. Nous le savons tous, et cela posera de gros problèmes à l'avenir si nous amenons toujours plus de monde avec des prospections de dire que nous allons avoir plus de tant de personnes dans nos départements. Je trouve cela navrant que nous n'arrivions pas à réfléchir autrement. Voilà mon intervention.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Est-ce que, pour SNCF Réseau, vous avez des éclairages à apporter ou est-ce bon ?

Jean-Marc ILLES

Ce débat, nous l'avons déjà eu avec Monsieur CADE. C'est le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui (phase 1, phase 2), nous allons à l'enquête publique là-dessus, prononcez-vous là-

dessus. Nous insistons : c'est un projet qui favorise le report modal. Il y a des gares, dans le Var, qui n'étaient pas dans la phase 1 du projet et que nous avons mises, nous voyons que nous arrivons à connecter notre projet avec des transports en commun. Cela diminue donc la part routière et je pense que, maintenant, il faut qu'il y ait aussi du positif dans tout cela. Il faut que nous avancions. C'est un projet territorial. Nous sommes à votre service pour qu'il y ait peut-être moins de voitures autour de Toulon, qu'il y ait de meilleures connexions entre les transports en commun, et qu'il y ait une meilleure qualité de vie. C'est cela, ce projet. Après, vous n'êtes pas d'accord sur la suite. Nous le savons, mais prononcez-vous sur ce qui est sur la table aujourd'hui, et ce n'est que cela pour l'instant. Mais j'entends ce que vous dites, et vous avez quand même le droit de dire que vous n'êtes pas d'accord sur la suite. Nous sommes d'accord, mais le sujet qui est sur la table, c'est celui du transport de proximité, et c'est celui-là sur lequel nous sommes aussi en concurrence avec d'autres régions. Vous savez que l'argent public, même s'il y a des relances, est limité et, à un moment donné, il faudra que nous poussions tous vers le même sens pour que PACA en général – et donc le Var en particulier – puisse en bénéficier. L'État participe à 50 %. Autour de la table, vous avez vu que TPM a parlé. Je crois que la Région est présente. L'État met 50 % dans le projet, mais l'État peut mettre 50 % dans d'autres régions aussi. Donc nous avons besoin aussi que la mûlée toulonnaise – moi qui suis de Perpignan – pousse aussi.

Stéphane SAINT-PIERRE

Très bien. Rachel ROUSSEL voulait intervenir. Elle avait demandé la parole.

Rachel ROUSSEL

Bonjour. Je voulais juste savoir si les parkings Voitures seraient payants au niveau de la gare. Mais je ne sais pas si c'est votre domaine.

Jean-Marc ILLES

Non, mais je vais donner la parole à Philippe HOLSTEIN.

Philippe HOLSTEIN

Ce sujet Parking pour les gares TER est un sujet récurrent qui se regarde par rapport à un niveau de service, aussi, qui sera apporté. Ce sont donc des choix qui seront faits par la suite, qui impliqueront aussi l'ensemble des partenaires et la Région, et l'idée, c'est d'adapter le niveau de service, et donc les coûts d'exploitation, à ce qui est possible, finalement, comme modèle économique. Soit on est sur des parkings, comme on le fait dans des gares TER très souvent, qui ne sont pas forcément gardiennés, et dans lesquels nous avons un service un peu minimum et, dans

ce cas-là, nous pouvons tout à fait envisager la gratuité, en particulier, bien sûr, pour les usagers du TER et, en particulier encore, pour les abonnés, soit nous cherchons à apporter un niveau de service plus élevé – je pense que cela pourrait aussi être défini dans le futur – et, dans ces conditions, il faudra réfléchir à un modèle économique qui soit viable et durable.

Nous avons aussi une question à nous poser parfois, c'est : quel type d'usagers autorise-t-on dans ces parkings ? J'ai entendu, autour de la table, beaucoup de gens s'étonner de cette faible capacité apparente. Effectivement, il faudra réserver quand même bien sûr avant tout à l'utilisateur du train ce parking-là, donc cela veut dire qu'il faudra certainement contrôler les accès, mais de quelle manière ? Cela reste à discuter.

Jean-Marc ILLES

Sur la région, nous avons les deux situations. Tu peux peut-être citer une des gares où le parking est gratuit, d'autres où il est payant. De mémoire, Antibes, par exemple, c'est une gare en parking payant. Les parkings de la vallée de l'Huveaune sont gratuits, par exemple à la Pennes-sur-Huveaune.

Philippe HOLSTEIN

Oui, c'est cela. Quand on est en milieu urbain, évidemment, on a plus le besoin de remonter un peu le niveau de service et qu'il y ait à la fois du contrôle, de la sûreté et de la sécurité publique et puis, l'idée, c'est bien de réserver de la place – je le redis – aux usagers de la gare et donc, nous avons nécessité de gérer finalement, d'exploiter le parking. Quand on est dans des sites plus éloignés des centres urbains, nous pouvons tout à fait – comme tu le cites sur la vallée de l'Huveaune – faire des parkings qui seront libres d'accès.

Rachel ROUSSEL

Parce que la fréquentation, nous le voyons au niveau des commerces, en fonction de la gratuité ou pas des parkings, joue sur la fréquentation. C'est pour cela que je voulais insister là-dessus.

Philippe HOLSTEIN

Oui, bien sûr. La tarification du parking est un facteur d'attractivité de la gare. Donc, effectivement, il faudra trouver le bon point d'équilibre, mais en même temps, apporter quand même le niveau de service que nous rechercherons. Là encore, je dis, c'est quelque chose qui pourra être discuté avec les partenaires, avec le public, dans le futur.

Jean-Marc ILLES

Il n'y a pas de position *a priori* de la SNCF là-dessus.

Rachel ROUSSEL

Je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE

Il y avait une intervention de Jérôme BEGNIS. Je vous propose de la formuler à l'oral.

Jérôme BEGNIS

Oui, bonjour. Il y en avait plusieurs. J'interviens comme un potentiel futur usager de la gare. J'habite à La Crau et, tous les jours, je vais travailler à La Seyne-sur-Mer. Donc, il est intéressant pour moi de ne pas utiliser la voiture ou la moto. Ça pollue, la moto, c'est dangereux. C'est très long. Je ne vais pas vous expliquer les difficultés de traverser d'est en ouest et, le soir, dans l'autre sens. Vous le savez aussi bien que moi. L'idéal, c'est donc de pouvoir aller à la gare à vélo. C'est pour cela que je vous demandais si vous aviez pris contact avec la mairie et avec la commune de La Crau pour mettre en place une piste cyclable de La Crau jusqu'à La Pauline ou sinon, de la petite gare de La Crau avec un accès très facilité jusqu'à la gare de La Pauline.

Là, je viens d'écouter votre échange sur les parkings et la deuxième question est la suivante : si vous souhaitez que la zone multimodale de La Pauline se développe, il y a deux choses, c'est qu'il faut faciliter de façon très forte et très volontariste les connexions avec l'AFUZI, avec La Garde, avec La Crau, avec l'université, avec le lycée et, effectivement, que nous puissions avoir un accès facile, aisé et non payant à la gare de La Pauline. Si c'est compliqué, d'aller jusqu'à la gare, si c'est payant et qu'à vélo, on ne peut pas y accéder, tout l'intérêt d'avoir une zone multimodale forte va être forcément limité dans le projet. Je le regrette, enfin, je ne suis pas un spécialiste non plus. Je suis un usager, pas plus, mais il me semble compliqué d'aller dans un parking uniquement en voiture qui est limité, qui est payant. Cela restreint les possibilités, et cela restreint l'attractivité du projet.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci pour votre intervention.

Jean-Marc ILLES

Je voudrais vous dire que nous sommes bien sûr allés voir tous les maires, l'AFUZI aussi, et les deux maires que vous citez. Notamment, l'année dernière, nous sommes allés voir le Maire de La Crau et, dans une des solutions, il est vrai que c'était la solution saut-de-mouton où nous libérons la

plateforme. À l'époque, Monsieur le Maire nous avait évoqué la possibilité de réutiliser la plateforme en mode doux pour aller à la gare. Je suppose donc qu'il avait bien en tête à l'époque – et qu'il l'a toujours en tête – un projet de ce type. Je ne veux pas parler à sa place, mais je vous donne cette information. Il avait évoqué la nécessité d'un mode doux, dans le cas de l'époque, c'était en réutilisant la plateforme, mais nous pouvons imaginer d'autres solutions en mode doux. Sur les parkings à vélo, nous l'avons expliqué. Est-ce que vous avez une position par rapport à votre besoin puisque c'est bien qu'il y ait un usager du train qui s'exprime. C'est assez rare dans nos concertations. Est-ce que vous avez une préférence sur les trois scénarios par rapport à votre besoin d'usager ?

Jérôme BEGNIS

Venant de La Crau, une gare biface accessible par l'est et par l'ouest, effectivement, je préfère. Donc, c'est la solution 1. Après, cela peut être une gare avec les facilités sur l'ouest, mais à condition que nous puissions y arriver facilement par l'est, passer par les passages souterrains avec un vélo facilement, c'est-à-dire que la question des escaliers se pose pour pouvoir accéder à la gare de l'autre côté et pouvoir prendre le train avec le vélo ou sans – ce n'est pas grave ça –, mais tout l'intérêt, c'est de pouvoir venir par l'est – de mon point de vue – soit en voiture soit à vélo. Si je n'y ai accès que d'un côté et qu'il faut que je fasse le tour en passant sur le pont de La Pauline et en reprenant le grand rond-point qui distribue d'un côté la boulangerie et de l'autre côté Castorama qui est très chargé le matin, ce n'est pas le scénario que je préfère.

Jean-Marc ILLES

Philippe, tu peux peut-être montrer les scénarios par rapport au garage à vélos, notamment les deux traversants, c'est-à-dire le 1 et le 2.

Philippe HOLSTEIN

Monsieur, vous évoquez le scénario 1 comme, pour vous, seule solution qui permet aussi l'accès par l'est. En fait, nous avons le scénario 1 et le scénario 2 qui sont traversants avec un passage sous voies qui est donc un lien « libre » aux heures d'ouverture de la gare, qui permet donc de franchir les voies à pied, évidemment, mais aussi certainement avec un vélo ou piéton. C'est-à-dire que nous pourrions tout à fait imaginer cela avec les largeurs de passage sous voie qui sont prévues aujourd'hui.

Jérôme BEGNIS

Donc avec une pente et sans escaliers.

Philippe HOLSTEIN

Oui. C'est cela. En fait, ce que nous montrions dans des coupes qui sont valables à la fois pour le scénario 1 et pour le scénario 2, c'est que les deux extrémités du passage sous voies, finalement, sont de plain-pied, ou quasiment de plain-pied, mais le « quasiment » est gérable par des rampes, avec le terrain naturel et la voirie.

Nous voyons sur cette image l'illustration, justement qu'il n'y a même pas un mètre, effectivement, de dénivelé entre Eugène Augias à l'est et le passage sous voies, et c'est tout à fait facilement gérable par des rampes praticables, à la fois avec des pentes adaptées par les personnes à mobilité réduite, et par des gens à vélo poussé à la main parce qu'évidemment, nous n'allons pas chercher à faire une piste cyclable qui passe sous les voies. Je pense que ce ne serait pas raisonnable pour des raisons de sécurité.

Jérôme BEGNIS

Je vous remercie pour ces précisions. Cependant, cela suppose la création d'une piste cyclable entre La Crau et La Pauline parce qu'actuellement la route que je connais bien – je la prends pratiquement tous les matins –, elle est dangereuse, à vélo. Elle n'est pas prévue pour les pistes cyclables. Elle est plutôt étroite, c'est une deux voies sans séparation, et il y a un caniveau sur la droite. C'est risqué pour moi de prendre cette route à vélo tous les matins.

Philippe HOLSTEIN

Au droit de la gare, entre la route d'Hyères et l'autoroute, l'avenue Eugène Augias est reprise, et elle sera élargie et plus confortable qu'elle n'est aujourd'hui.

Je rejoins ce que nous disions tout à l'heure, ce sont des projets connexes qu'il faut absolument « embarquer » puisque la volonté des collectivités est forte pour mettre en place ce qui est déjà plus ou moins inscrit dans certains schémas directeurs des aménagements cyclables. Alexis VILLEMINE nous le confirmait tout à l'heure. Donc, c'est un travail qui reste à faire, sûrement, mais l'amorce est proposée avec l'aménagement que nous présentons ici.

Jean-Marc ILLES

Philippe, effectivement, je pense qu'il y a aussi besoin de pistes cyclables côté La Crau, mais je voudrais juste dire quand même que, dans le schéma de la navette, vous avez quand même – il est

vrai que nous n'avons pas montré les schémas de desserte – des trains directs avec une fréquence moindre (toutes les demi-heures) entre La Crau et La Seyne. En allant à La Pauline, c'est vrai que vous les aurez tous les quarts d'heure avec une fréquence plus forte. Il y a donc un choix à faire.

Jérôme BEGNIS

C'est bien noté. Par contre, Monsieur ILLES, pour votre information, pour ce qui est de pousser en mêlée, vous pouvez demander attache auprès de Monsieur CHOUQUET. Il vous informera, pour pousser en mêlée.

Jean-Marc ILLES

Très bien. J'ai bien noté !

Stéphane SAINT-PIERRE

Alors, il y a à nouveau Sabine GOTTI pour l'AFUZI, qui souhaitait intervenir.

Sabine GOTTI

Je reviens sur l'histoire du foncier qui est pris sur les parcelles partiellement (Fabemi, etc.). J'ai cru comprendre à un moment donné que l'avenue Eugène Augias pouvait être plus au moins dimensionnée en fonction du scénario, c'est-à-dire que sur les scénarios 2 et 3, vous deviez minimiser le parking Voiture, voire l'enlever, parce que vous déportiez un peu plus la gare. C'est cela ?

Jean-Marc ILLES

Si tu es là, Alain PRÉA, sur les sujets fonciers ? Tu peux peut-être répondre.

Alain PRÉA, Responsable territorial Var Mission LNPCA, SNCF Réseau

Oui, je peux répondre. Non, l'avenue Eugène Augias, effectivement, nous sommes obligés de la décaler parce que nous élargissons la plateforme ferroviaire côté est, mais le rétablissement de l'avenue est identique quels que soient les scénarios, globalement. En fait, par rapport au parking, le scénario 1...

Sabine GOTTI

Par rapport au scénario 3, par exemple – si vous pouviez l'afficher, s'il vous plaît –, nous sommes tous à dire que nous souhaiterions effectivement une accessibilité par Eugène Augias pour permettre aux voitures de venir par ce côté-là. Et là, vous dites que vous n'avez pas de surface

foncière pour faire le... Quelle est votre explication par rapport aux autres scénarios ? Pourquoi ne pas mettre un parking côté Eugène Augias ?

Alain PRÉA

Nous pourrions mettre un parking côté Eugène Augias sur l'emplacement de nos emprises comme pour le scénario 1, le problème, c'est que si nous voulons faire un accès à la gare depuis le passage souterrain, nous serions obligés de décaler un peu plus l'avenue Eugène Augias et de prendre plus de foncier côté est, ce que nous n'avons pas dans le scénario 2 puisque dans le scénario 2, par exemple, ou dans le scénario 1, l'accès au passage souterrain est décalé plus vers la gauche par rapport au plan où là, nous avons de la place dans nos emprises sur les emprises de la gare actuelle. Aujourd'hui, dans le scénario 3, quand vous voyez le passage souterrain qui est représenté en vert, de l'autre côté (Eugène Augias), nous avons très peu de place parce que nous ne sommes plus dans la zone de la gare, en fait.

Si nous voulions faire un accès, ce n'est pas forcément lié aux problématiques Voitures que l'on pourrait garer sur le parking existant (un équivalent du scénario 1). C'est plus, je pense, la problématique de pouvoir accéder, de faire une dépose-minute, d'élargir cet espace pour faire un accès piéton pour accéder au passage souterrain. C'est une problématique foncière, en fait.

Sabine GOTTI

D'accord. Du coup, si nous prenons le scénario 2, avec une emprise foncière qui va traverser entre Fabemi et CEMEX où il y a une préemption partielle, le projet de la gare – encore une fois j'insiste parce que je n'arrive pas à avoir la réponse – admettons que ce soit le scénario 2 qui passe, le programme de chantier de la gare va bien entendu s'appuyer sur l'obtention de la préemption.

Alain PRÉA

Côté Fabemi, oui, tout à fait.

Jean-Marc ILLES

Oui, c'est pour cela que nous avons fait trois scénarios contrastés. Sur le sujet du foncier, quelle est notre façon de raisonner ? Il y a le foncier que nous sommes obligés d'acquérir à l'infrastructure ferroviaire de manière technique, c'est-à-dire que nous traçons les voies, nous faisons le minimum en termes d'infrastructure, nous mettons les quais, nous mettons l'entraxe correcte entre les voies et, de temps en temps, nous avons un impact foncier, nous avons du bâti privé qui est impacté. Là, nous ne pouvons rien y faire. Donc, dans la solution, nous le présentons avec le bâti.

En ce qui concerne les pôles d'échange, ce n'est pas du dur. Il y a de l'appréciation. La preuve, c'est que nous avons trois scénarios contrastés. Là, nous avons un scénario où, effectivement, nous pourrions toucher un peu moins l'entreprise Fabemi, mais de toute façon d'exploitation ne serait pas possible. Donc, ce scénario, c'est un scénario qui nécessite un foncier important et le fait que la partie Fabemi soit libérée. L'autre, c'est l'entreprise CEMEX. Donc, c'est tout ou rien, mais là, nous savons que ça ne marche pas, et l'autre scénario, c'est le scénario où nous avons à la fois aucune des entreprises industrielles qui est touchée, mais nous avons continué, parce que c'était possible à La Pauline – ce n'est pas le cas partout – d'essayer de limiter l'impact sur le bâti privé. Nous avons donc un scénario dans lequel il n'y a pas de bâti privé. Il y a des emprises privées, qui sont touchées, mais il n'y a pas de bâti privé qui est touché. Par contre, il y a deux bâtis industriels. Quand nous pouvons éviter le bâti privé, nous le faisons par l'infrastructure. La partie Pôle d'échange, cela se discute puisque les emprises de la partie arborée et de la partie piétonne peuvent être modulées. Ce n'est pas du dur. Mais, de toute façon, celui-là, effectivement, fonctionne mieux, et il nécessite, dans ce cas, la partie industrielle de Fabemi, mais nous avons un scénario où il n'y en a pas besoin. C'est pour cela que nous le soumettons à la concertation.

Sabine GOTTI

D'accord, mais si, effectivement, au sortir de cette concertation il en ressort que le scénario 1 n'est pas retenu, et que nous sommes plus à travailler sur le scénario 2 ou sur le scénario 3, il faudra bien, à un moment donné, déclencher les opérations de préemption.

Jean-Marc ILLES

Ça, c'est après la DUP. Entre le moment où nous faisons le choix, il y aura d'autres étapes, c'est-à-dire que nous faisons le choix d'un scénario, et nous allons peser ce sujet, évidemment. Ce sujet va être très important. Vous l'avez compris. Quand je dis « on », c'est le Comité de pilotage et le ministre. Ce sujet va être très important. Donc, nous allons dire : nous retenons celui-là. Nous présentons celui-là à l'enquête publique. Il y aura de nouveau une enquête publique où ce ne sera pas le maître d'ouvrage qui concertera. Ce sera un commissaire-enquêteur qui reprendra les avis. Une fois qu'il y aura eu l'enquête publique, il y aura un avis. Si c'est positif, nous irons à la DUP et après la DUP, nous enclencherons ce que nous appelons les « enquêtes parcellaires » et les achats à l'amiable ou, éventuellement par acquisition de terrains par l'outil DUP, mais ce n'est qu'à la fin. Nous n'allons pas enclencher des procédures tant que nous n'avons pas la DUP, sauf si nous arrivons à quelque chose à l'amiable avant. Mais, si vous voulez, il y a encore des étapes. Là, nous sommes

en train de recueillir l'avis du public en mettant sur la table des solutions contrastées au niveau foncier.

Il est sûr que si nous choisissons les scénarios qui touchent le bâti industriel, nous nous mettons dans un scénario qui nécessite des schémas fonciers assez lourds. C'est clair, donc cela va peser, c'est sûr. Au moment où ce sera nécessaire, ce n'est pas tout de suite, c'est à partir de 2023, on va dire.

Voilà. Je ne sais pas si j'ai répondu à vos questions là-dessus. Nous pouvons peut-être passer à une autre personne.

Stéphane SAINT-PIERRE

Il y a Madame GRUFFAZ qui reformule une question. Allez-y.

Christine GRUFFAZ

Suite à ce que vient de dire Sabine GOTTI, est-ce que les collectivités auraient l'intention – je pense à la mairie de La Garde ou à TPM – d'élargir la DUP avec, éventuellement, l'intention de racheter CEMEX, par exemple, dans le scénario 2 ?

Jean-Marc ILLES

Pas à ma connaissance.

Stéphane SAINT-PIERRE

Du côté des collectivités ?

Jean-Marc ILLES

Non, je ne crois pas.

Philippe QUEVREMONT

Il me semblait qu'une précision avait été apportée par Sabine GOTTI sur le PLU. Peut-être peut-elle la reformuler à l'oral ?

Stéphane SAINT-PIERRE

Il y avait – je crois – une réponse d'Alexis VILLEMEN à la question qui vient d'être posée, et après, nous pourrions revenir à Sabine GOTTI.

Alexis VILLEMEN

Madame GRUFFAZ évoquait la question d'acquérir des fonciers dans le secteur du PEM de La Pauline. Je crois qu'il faut être méthodique. Il faut, petit 1, définir le scénario de pôle d'échange

autour de la gare qui sera le plus acceptable par l'ensemble des acteurs, et au regard de l'efficacité du projet et déjà s'il devra ou pas faire l'objet d'acquisitions foncières. Donc, nous avons bien vu trois positions : une position secteur 1 qui est peu consommatrice de foncier, et puis les deux autres (projet n° 2 et projet n° 3) qui sont consommatrices de foncier, lesquelles engageraient les acquisitions foncières. L'acquisition foncière sur le secteur central est grande et ne serait pas en totalité consommée par l'usage des accessoires de la gare. Nous pouvons donc envisager qu'il y aurait des mètres carrés disponibles pour faire tout ce que nous souhaitons faire à l'instant, et la solution 2 est une solution intermédiaire où le foncier qui serait acquis pour le compte du pôle d'échange à vocation de stationnement serait de moindre taille, mais il n'est pas exclu qu'il y ait déjà là des délaissés que nous puissions utiliser, et si la puissance publique côté métropolitain doit compléter les acquisitions, encore une fois, elle le fera au regard du bon projet qui sera sélectionné. Nous voulons tous rendre performante l'interconnexion en particulier entre les systèmes de transport en commun pour optimiser cet usage. Voilà. J'espère avoir répondu.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je repropose, suite à la demande de Monsieur QUEVREMONT, si elle en est d'accord, à Sabine GOTTI de reformuler ou de préciser sa question sur le PLU.

Jean-Marc ILLES

Du coup, Alexis, je pense que tu ne restes pas loin. Il y a Monsieur CHOUQUET aussi, je crois, qui a levé la main.

Sabine GOTTI

Je voulais juste excuser les chiffres que j'ai annoncés tout à l'heure et qui étaient erronés, parce que j'en ai pas mal en tête. Concernant les 35 %, effectivement, il ne s'agit pas de 35 % d'augmentation de la population, mais le PLU de La Garde annonce d'ici 2030 – donc nous ne sommes pas loin de la fin du projet de la gare de La Pauline réalisé – de 1400 logements prévus. Ce n'est pas anodin dans le dimensionnement et aujourd'hui, nous avons déjà – et là, c'est une enquête qui a été validée par l'AUDAT que nous avons faite avec l'INSEE – 35 % des salariés de la zone industrielle qui sont des Gardéens, et ces 35 %, si vous comptez à peu près 6000 personnes sur la zone de la Garde, je vous laisse faire le calcul, et elles sont obligées aujourd'hui de prendre leur voiture pour venir de La Garde jusqu'à l'AFUZI, en comptant une moyenne d'à peu près

6 kilomètres par absence de transport en commun direct et de cheminement piétonnier de piste cyclable adéquate.

Je voulais donc juste corriger et m'excuser pour les 35 % que j'ai annoncés tout à l'heure.

Stéphane SAINT-PIERRE

Monsieur CHOUQUET ?

Franck CHOUQUET

Je vais essayer d'être concis et court parce que je crois que le temps d'intervention est limité à 2 minutes. Faisons les choses par étape. Ce soir, nous sommes sur la réunion publique qui amènera d'autres informations par la suite. Cela a très bien été décrit par Monsieur ILLES. Je n'ai pas d'annonce particulière à faire puisque vous avez évoqué le PLU. Soyez un petit peu patients puisque, d'ici quelques jours, le PLU de La Garde sera voté à la Métropole, et à ce moment-là, vous aurez des réponses à certaines des questions qui trouveront une issue.

Quant aux scénarios, effectivement, j'ai entendu les arguments des uns et des autres. Tous sont très intéressants. Ils méritent d'y porter une attention particulière, mais je voudrais quand même noter que, finalement, le scénario 1 est quand même celui qui génère le moins d'impact foncier, le moins d'impact sur la circulation dans la ZAE, les meilleurs accès depuis La Garde, depuis Hyères, depuis La Crau, et puis une amélioration possible aussi, comme je le disais tout à l'heure en préambule, avec l'accès à l'autoroute. Je pense que cela peut être un bon compromis, mais encore une fois, comme je l'ai dit tout à l'heure à Monsieur ILLES qui m'a posé la question, c'est pour nous une première approche, mais je voulais préciser ces informations.

Merci en tout cas pour la tenue de la réunion.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Nous avons Monsieur QUINTON et ensuite, Monsieur FRANCESCHI.

Rémi QUINTON

Ma question est très rapide : par rapport au scénario 2, est-ce que l'entreprise Fabemi a un représentant dans la réunion ce soir ? Est-ce qu'elle est au courant que l'un des trois scénarios, le scénario 2, en l'occurrence, la concerne directement ? Est-ce qu'elle a été approchée ? Est-ce qu'elle a refusé d'emblée ce scénario-là ? Est-ce qu'elle est ouverte ? Est-ce qu'elle ne sait pas du tout ce qui se passe ?

Jean-Marc ILLES

Oui, l'entreprise est au courant. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un à la réunion, mais le propriétaire du terrain, effectivement, a été contacté. Donc évidemment, l'entreprise Fabemi (l'exploitant du terrain) aussi, mais le propriétaire a été contacté et il est bien au courant de la situation. Je ne sais pas s'il est dans la salle, mais évidemment, l'entreprise est au courant *via* son propriétaire.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Monsieur FRANCESCHI, allez-y.

Maurice FRANCESCHI

Je pense qu'il est vrai que les problèmes fonciers ont leur importance, mais je pense que si vous avez étudié trois scénarios, c'est que, foncièrement, les trois scénarios sont possibles, mais il faut se rappeler que l'essentiel, pour l'amélioration de cette gare, c'est quand même de faire un meilleur service aux usagers et le meilleur service possible aux usagers des transports en commun et des modes doux. Quel est donc le meilleur scénario pour l'intermodalité qui a une très grande importance ? Voilà un critère qu'il faut retenir. Quel est le scénario qui, pour les modes doux, est le plus efficace ? Quel est le scénario qui permet la meilleure interconnexion avec le monde environnant ? Moi, je vous que c'est le scénario n° 2, qui coûte plus cher, bien sûr, qui a un impact foncier, mais qui, sur le long terme et le service rendu à des milliers de personnes correspond au meilleur choix sur ces critères-là. Si nous mettons les critères fonciers, « il faut utiliser le moins de foncier possible », il est sûr que nous n'allons pas tomber sur ce choix du scénario n° 2, mais les objectifs sont de rendre un meilleur service au plus d'usagers possible, de développer, justement l'usage des transports en commun, et des modes doux, et c'est ce scénario n° 2 qui le permettra le mieux.

Voilà ce que je voulais rajouter.

Jean-Marc ILLES

D'accord. Merci de votre prise de position.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Alors, nous avons bien prévu de proposer à chacun ou chacune qui le souhaitait de prendre la parole. Là, je n'ai plus de demande de prise de parole. Je le vérifie au niveau de l'espace Conversation sur le *chat* ou sur les demandes de mains qui se lèvent. Peut-être avons-nous pris toutes les questions ou toutes les interventions.

Nous attendons peut-être quelques instants si quelqu'un souhaite compléter, mais *a priori*, je n'en vois pas. Je vais donc peut-être proposer à Jean-Marc ILLES de clôturer et de mettre en perspective les échanges de ce soir par rapport à la suite du projet.

CONCLUSION

Jean-Marc ILLES

Merci, Stéphane. Merci à tous pour vos contributions très variées et très riches avec des angles de vue différents. Vous avez bien souligné – et j'y souscris complètement – l'interface entre notre projet et des projets autres qui amélioreraient la qualité de vie et l'intermodalité entre les modes de transport. C'est évidemment essentiel, et je pense qu'il y a une unanimité sur ce sujet pour cette connexion. Évidemment, dans l'enquête publique, nous mettrons en avant ces éléments avec le niveau d'avancement de ces projets. Je crois qu'il a été dit qu'il y avait des éléments complémentaires qui allaient apparaître et que nous pourrions inclure dans l'enquête publique. Cela a été dit par le représentant du Maire de La Garde. Donc sur ce point, je trouve qu'il y a vraiment une unité de vue.

Pour le reste, évidemment, il ne m'appartient pas de me prononcer. Nous avons bien noté les positions un peu avec des angles d'attaque différents sur les trois scénarios.

La suite, en toute transparence, nous allons préparer le CoPil du 7 janvier prochain entre les partenaires concernés. L'avis, évidemment, de la mairie de La Garde est très important – c'est quand même sa commune aussi –, mais pas que. Il y a aussi l'avis du public, cela a été dit aujourd'hui. Nous allons préparer cette décision, et nous allons proposer certainement au CoPil, entre les partenaires concernés, une proposition d'orientation en vue... C'est-à-dire que le 7 janvier prochain, le choix serait proposé par le CoPil, et dans le dossier d'enquête publique, la décision ministérielle confirmera peut-être ce choix par le ministre en vue d'aller à l'enquête publique là-dessus.

Quel que soit le choix – il faut que je le dise à chaque fois –, il y aura bien une enquête publique. La concertation est une chose, mais il y aura une enquête publique où les avis peuvent être donnés, non pas au maître d'ouvrage, mais au commissaire-enquêteur directement. Nous espérons donc que l'enquête publique se tiendra début 2022 en vue de travaux. Ce que nous envisageons aussi pour La Pauline, c'est que cela fasse partie des premiers avant-projets que nous proposerions peut-être aux financeurs d'anticiper pour pouvoir tenir ces fameux plannings, comme l'a dit Alexis VILLEMINE, pour que les travaux arrivent le plus tôt possible et une mise en service avant la fin de la décennie en cohérence avec le système de signalisation.

Merci à tous pour la tenue de la réunion et la qualité des arguments. C'est vraiment très intéressant pour le maître d'ouvrage d'échanger et d'enrichir le projet avec ce niveau d'arguments qui sont

très variés et qui pèsent tous vraiment avec des angles d'attaque, comme je l'ai dit, différents. Merci beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci, Jean-Marc. Peut-être un mot de Philippe QUEVREMONT, et puis je rappellerai la date de la permanence du 17 décembre 2020, de 14 heures à 17 heures avec inscription en ligne sur le site internet pour que nous puissions vous proposer des horaires adaptés et pour que nous puissions répartir les personnes qui souhaitent s'inscrire à la permanence dans l'après-midi.

Philippe QUEVREMONT

Peu de choses à rajouter de la part du garant puisque la réunion a été effectivement de qualité. Je suis ravi que les inévitables problèmes techniques de connexion, etc. aient été maîtrisés. C'est la troisième réunion où les contraintes sanitaires imposent un mode de réunion un peu inhabituel, mais qui réussit malgré tout à être dominée, et je rappellerai simplement à chacun que vous pouvez continuer à prendre position sur le site internet ou à poser des questions.

Merci beaucoup de votre attention.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Bonne soirée. La concertation reste donc ouverte jusqu'au 20 décembre prochain, et vous pouvez contribuer sur les différents supports : registres, site internet, ou par courrier comme vous l'a rappelé Jean-Marc ILLES en début de réunion.

Merci et bonne soirée. Au revoir.

La réunion se termine à 20 heures 55.