

Entre Toulon et St-Cyr, un RER tous les quarts d'heure en 2028

Interview « Le train, ce n'est pas un tramway », tempère le chef de mission Ligne nouvelle Paca qui revient sur les contraintes environnementales, techniques, les enjeux du projet et avance un timing

Jean-Marc Illes, directeur territorial adjoint SNCF réseau Paca, est le chef de mission Ligne nouvelle Paca. Il détaille les enjeux de la récente concertation qui positionne le futur terminus ouest du RER toulonnais à Saint-Cyr, jusqu' alors en "concurrence" avec Sanary.

Où en est-on du projet de RER toulonnais ?

Le projet est en phase de construction du dossier d'enquête publique. Une décision ministérielle du 23 juin 2020 a circonscrit et calé un périmètre défini. De juin 2020 jusqu'au second semestre 2021, on produit un dossier de 10 000 à 15 000 pages et, en parallèle, on doit concerter. C'est-à-dire vérifier que les variantes choisies sont analysées par le public, avec un retour sur nos propositions.

Concrètement ?

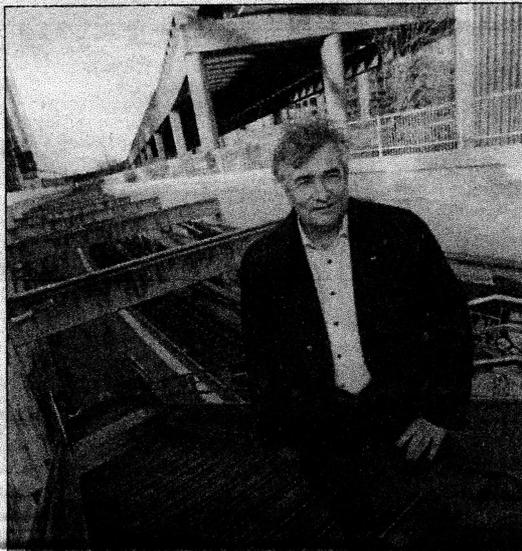
Le maître d'ouvrage (SNCF Réseau, pour la partie infrastructures, coordonnateur et SNCF Gares & Connexions, pour la partie gares et quais) enverra, c'est prévu pour fin septembre 2021, un dossier au ministre des Transports qui décidera du moment où il ouvre l'enquête publique.

15 000 pages ? C'est volumineux !

Le dossier traite des sujets environnementaux, techniques, sociaux économiques... Il porte sur l'ensemble de la phase 1 (2027-2030) et 2 (2030-2035) Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Il englobe donc la navette azurée (un train toutes les 10 minutes entre Canne, Grasse, Vintimille) et la gare de Nice Aéroport ; les aménagements de surface et la gare Saint-Charles souterraine de Marseille – un chantier d'1 milliard d'euros. Et dans le Var il y avait notamment à positionner la gare de retournement de la navette toulonnaise à l'ouest de Toulon et à faire un choix sur le pôle d'échange multimodal de La Garde. C'est-à-dire la zone agrandie de la gare de La Pauline. Là ou toute l'intermodalité

Trafic doublé

À l'horizon 2028, le trafic SNCF sera doublé sur la ligne de la navette toulonnaise. Soit de 50 à 100 trains (de tous types) dans les deux sens de circulation. Dont de 60 à 140 RER et omnibus. Le fret, avec 10 trains dans les deux sens, restera stable.



Jean-Marc Illes, directeur territorial adjoint SNCF réseau Paca, est le chef de mission Ligne nouvelle Paca. (Photo Laurent Martinat)

s'interconnectera avec le ferroviaire (voir encadré). Nous avons concerté en décembre en dialoguant avec le public. Avant de décider avec les élus, financeurs ou non.

Quel est le timing ?

Le calendrier est un élément essentiel. On peut imaginer, pour la phase 1 LNPCA (incluant la partie Var) un début des travaux pour 2024, avec des mises en service entre 2028 et 2029.

Le choix de la gare de retournement s'est donc porté sur Saint-Cyr.

Ça a été rapide. C'est important pour nous. Le 7 janvier, un comité de pilotage, présidé par le préfet de région et le président de région, Renaud Muselier, a choisi Saint-Cyr à l'unanimité. Il s'est prononcé de même sur l'évolution de la gare de La Pauline. Ce copil réunissant tous les partenaires financiers de la Côte d'Azur, du Var et des Bouches-du-Rhône (il y en a 11 à ce jour), dont pour le Var : TPM, le Département, l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de Dracénie, la Région, l'État et l'Europe.

La concertation s'est aussi déclinée en réunions publiques.

Il y a eu trois réunions publiques en distanciel. Deux sur le thème des gares de Saint-Cyr et Sanary et une sur le pôle d'échange multimodal de La Pauline.

Quel est l'argument principal qui a motivé le choix de Saint-Cyr ?

Ça a été de dire que la gare de Saint-Cyr est celle qui draine le plus de territoires et permet de desservir le plus de gares à l'ouest de Toulon. Elle l'a emporté, même si les éléments techniques de

choix étaient légèrement inférieurs sur le site de Saint-Cyr, par rapport à celui de Sanary. Cela, en termes de territoire, d'habitat et de performances techniques. Le scénario retenu permet d'aller le plus loin à l'ouest de Toulon et de capter le plus de voyageurs. Il dessine un avenir très ambitieux. C'est ce qui a été le plus mis en avant. L'argument politique d'aménagement du territoire a prévalu. Le public a aussi été très favorable à Saint-Cyr, avec 70-80 avis favorables sur une centaine de contributions (sur les deux consultations à l'est et à l'ouest).

Des contraintes techniques ?

Entre Carnoules et Saint-Cyr, l'objectif de cette navette est d'augmenter – en plus du trafic habituel – le nombre de TER de

façon cadencée (comme à Paris, avec le passage d'un train tous les quarts d'heure, d'où l'appellation RER toulonnais), sans ligne nouvelle. Pour cela, on fait des infrastructures adaptées. C'est de l'horlogerie. Le principe du RER est d'élargir les plages horaires d'heures de pointe étendues. En sachant que la décision dépend de la Région, autorité organisatrice.

Il y a donc risque de conflit ?

C'est du bon sens. Tous ces trains "RER" sont omnibus et vont donc plus lentement que les trains qui ne s'arrêtent pas dans les gares. Or, de plus en plus de trains omnibus déployés loin de Toulon finissent par être en conflit avec les trains rapides qui les rattrapent selon les horaires...

Mais le cadencement est la clé ?

Le cadencement contribue au rapport modal : il y a plus de gens qui prennent le train. Le quart d'heure est une donnée importante. C'est de la psychologie des foules : à 20 minutes, les voyageurs ont tendance à consulter l'horaire...

La distance est donc synonyme de difficulté.

À Saint-Cyr on veut augmenter les TER, mais aussi continuer à augmenter les trains rapides. Il faut aussi anticiper la future gare souterraine de Marseille. Et il est tout aussi important que le fret ferroviaire se développe. Dans le cas présent, il fallait au moins maintenir les installations fret à Saint-Cyr où des voies d'évitement autorisent le doublement des trains fret par les trains rapides.

Cela explique l'écart de coût entre Sanary et Saint-Cyr ?

Il faut reconstituer ces voies d'évitement, stratégique dans la nouvelle gare, en limitant les impacts, d'où effectivement la différence de coût de 84 M€ entre les deux projets. Mais Saint-Cyr (163 M€) drainera 460 000 voyageurs annuels de plus qu'actuellement, contre 340 000 de plus pour un terminus à Sanary...

La question des nuisances, justement ?

Il faut prendre en compte l'évolution du matériel roulant. Avec moins de matériel Corail et des TER modernes, plus silencieux, de même qu'avec les nouvelles installations, les nuisances sonores sont réduites.

Les impacts sur le territoire et l'habitat ?

À Sanary, il n'y en avait pas. Mais

Gare traversante à La Garde

Quid de La Pauline ?

Il y aura quatre voies à quai et un "terrier", c'est-à-dire une voie secondaire qui passe sous la voie principale de Marseille-Vintimille. Cela avait été déjà décidé dès 2019 sans concertation...

Sur quoi portait la concertation alors ?

Il fallait faire choix d'un des trois scénarios de pôle d'échange. C'est celui, minimum, d'une gare traversante avec des accès soit par le nord, soit par le sud qui a été choisi. Il ne touche pas au bâti industriel, contrairement aux deux autres, plus ambitieux.

pour Saint-Cyr, le travail du maître d'ouvrage, pour l'enquête publique et après, est de limiter, de réduire encore cet impact en affinant les études et en rentrant dans le détail. C'est d'ailleurs une demande du maire. Le choix du positionnement de la gare, quartier des Pradeaux, a été fait avec la municipalité. C'est un choix d'urbanisme décidé par le maire.

Pourquoi ne pas choisir La Ciotat, pas très loin, ou une gare multimodale se construit ?

Le train ce n'est pas un tramway. Cinq kilomètres jouent énormément sur la performance. Le chemin de fer, c'est un système souple en termes d'accueil des voyageurs, mais techniquement très rigide. De plus, à Saint-Cyr, même avec une amplitude de travaux d'1,5 km, l'impact urbain est limité.

Comment va s'articuler le trafic ?

Aux quatre navettes omnibus par heure entre Saint-Cyr et La Pauline d'où deux partiront vers Hyères et deux vers Carnoules (puis un jusqu'aux Arcs), s'ajouteront les deux trains semi-directs habituels par heure qui relient Toulon à Marseille et qui pourraient s'arrêter à Saint-Cyr. Les trains Hyères-Marseille seront omnibus jusqu'à Saint-Cyr. Ce qui est important avec ces pôles intermodaux c'est qu'il y ait, comme je l'ai expliqué aux maires qui en ont pris conscience et l'ont compris, des systèmes de transports en commun de rabattement.

PROPOS RECUEILLIS
PAR JEAN-MARC VINCENTI
jmvicenti@nicematin.fr