

Le RER toulonnais bloque sur sa « gare de l'ouest »

La SNCF poursuit la concertation sur le choix de la gare qui accueillera le terminus de la future « navette ferroviaire » à l'ouest de Toulon. Lundi soir à La Seyne, elle a été invitée à revoir sa copie

Développer les transports du quotidien dans l'aire toulonnaise, en reliant mieux l'est et l'ouest de la métropole, notamment aux heures de pointe, tel est l'objectif essentiel du projet de « RER métropolitain » que porte la SNCF.

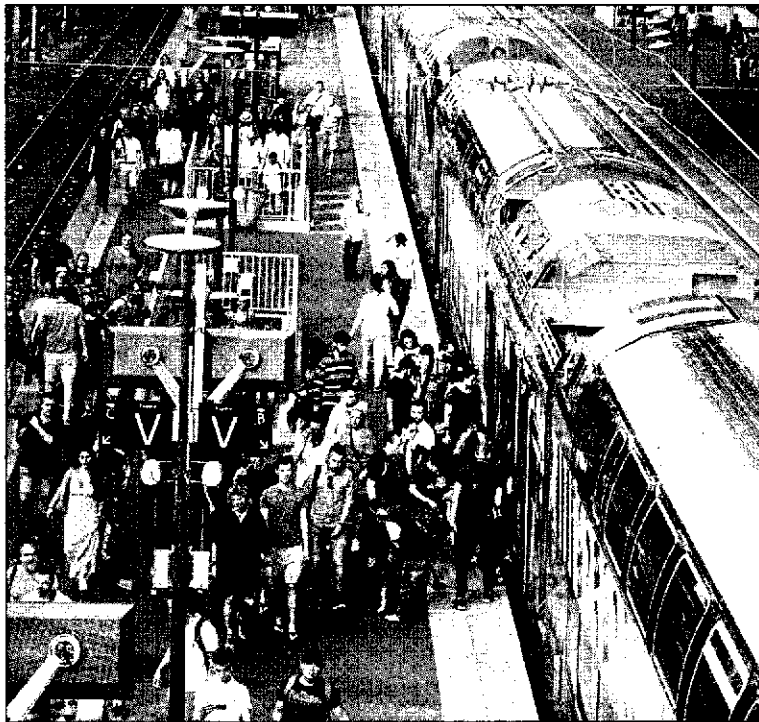
Inscrit dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), il est basé sur un système de navettes traversant, tous les quarts d'heure, l'agglomération. Pour le mettre en œuvre, explique la SNCF, il faut créer, à l'ouest de la capitale varoise, un « terminus » où les trains feront demi-tour.

C'est donc le site de cette future gare terminus (où il faudra créer des voies et infrastructures nouvelles) qui était au cœur des échanges, lundi soir à La Seyne, entre les représentants de l'opérateur ferroviaire et une centaine de citoyens, élus et associatifs.

D'entrée, le maire Marc Vuillemot souligne l'importance du sujet : « Ce projet de RER toulonnais constitue un volet important de la réorganisation du transport ferroviaire dont les infrastructures actuelles datent du XIX^e siècle. Apporter une solution améliorant les transports du quotidien est un enjeu majeur ».

Aucune variante ne convainc

La Seyne est d'ailleurs susceptible d'accueillir le « terminus » puisqu'elle figure parmi les scénarios élaborés par la SNCF. Tout comme Ollioules, même si cette variante a déjà du plomb dans l'aile : le conseil municipal de la cité de l'olivier s'est prononcé con-



Le projet de « navette ferroviaire » vise à augmenter la fréquence des TER au sein de la métropole toulonnaise. Reste à trouver le point d'ancrage du terminus à l'ouest. (Photo doc. D. M.)

tre, comme l'a expliqué le premier magistrat ollioulais, venu défendre ses arguments (lire ci-contre). Le troisième lieu d'implantation du terminus est un site aux Playes, où existe une ancienne gare. Mais cette proposition a, à peine, été étudiée par la SNCF⁽¹⁾ qui indique juste que cette variante se situe « dans la zone de faisabilité technique de la navette ». Toutefois, « installer un terminus aux Playes ne doit pas conduire à générer un arrêt supplémentaire », prévient Jean-Marc Illes, chef de mission Ligne Nouvelle. Donc cette alternative ne peut être conçue que comme un dépasse-

ment de la gare d'Ollioules ». Comprendre que si le terminus est aux Playes, le RER ne s'arrêterait pas en gare de Sanary-Ollioules...

Pour cette raison – mais aussi parce qu'aucun accès n'existe pour rejoindre ce site – la variante aux Playes est loin de tenir la corde. Tout comme les deux autres (seynoise et ollioulaise) d'ailleurs. Lundi soir, la réunion de concertation a mis en exergue le décalage entre les attentes des citoyens et les propositions de la SNCF (lire ci-dessous). Car unanimement, les participants souhaitent que le terminus soit positionnée le plus en amont possible

« Ollioules : un mauvais choix »

Robert Beneventi a expliqué, lundi soir à La Seyne, pourquoi les élus ollioulais s'opposent au projet de terminus ferroviaire sur leur commune : « Il y a trop d'inconvénients pour qu'on puisse l'accepter. Nous sommes dans une zone inondable où, en cas de crue centennale de la Reppie, c'est deux mètres d'eau. Nous sommes aussi dans un secteur qui impacte la zone agricole, alors que notre ville est dans une démarche de reconquête des terres agricoles. En outre, le projet générera des nuisances sonores à proximité d'une zone d'habitat. Par ailleurs, les parkings sont déjà insuffisants ; qu'en sera-t-il demain ? Enfin, nous sommes dans le périmètre de sauvegarde de la chapelle de Pépiole ». Pour toutes ces raisons, assure le premier magistrat, « la gare d'Ollioules est un mauvais choix ».

de Toulon, à la fois pour sortir de la « zone de congestion autoroutière » et pour concerner le maximum de monde dans l'ouest-Var. De son côté, le chef de mission du projet n'aura cessé de répéter que, si le terminus est installé au-delà de Sanary, « cela ne fonctionne pas car on ne pourra pas tenir les objectifs de régularité (TER omnibus tous les quarts-d'heure), sauf à supprimer deux arrêts. En plus, cela ralentirait les trains rapides entre Marseille et Nice. Je ne peux pas vendre quelque chose qui ne fonctionne pas. Et à Bandol, ça ne marche pas, sauf si on double la ligne ; mais ce principe n'est pas retenu ».

Ultime proposition

Du coup... c'est l'impasse. Pour en sortir, le maire d'Ollioules a tenté une nouvelle proposition, formulée dit-il avec le maire de La Seyne : « Peut-être que demain, il y aura des solutions d'investissement qui permettront d'aller plus loin. Aussi pourrait-on envisager une démar-

che en deux temps. D'abord la réalisation d'une belle gare attractive et multimodale – avec le TCSP⁽²⁾ – dans la deuxième ville du Var, d'autant qu'il s'agit de la gare de La Seyne - Six-Fours, deux communes qui réunissent plus de 100 000 habitants. Ceci permettrait au RER toulonnais de commencer à fonctionner. Et dans un deuxième temps, quand les moyens techniques et/ou financiers seront réunis, cette navette pourrait aller jusqu'à Saint-Cyr voire La Ciotat ».

La proposition sera-t-elle étudiée par la SNCF ? Réponse le 15 octobre prochain, date à laquelle une nouvelle (et dernière) réunion de concertation est prévue à Toulon (18 h à la Maison des services publics à S^t-Musse).

M. G.

1. Lors de la précédente réunion publique en juillet à La Seyne, l'étude de ce site aux Playes avait été demandée par l'association France Nature Environnement.

2. Le futur bus à haut niveau de services que veut mettre en œuvre TPM

Les arguments de la contestation

Au fil de la réunion publique, lundi soir, les participants ont exprimé leurs critiques face aux choix de la SNCF. Extraits.

► Pas assez ambitieux

Toulon Var Déplacement (TVD) : « Le projet est insuffisant et ne résoudra pas le problème de la congestion routière à l'entrée de Toulon. Pour y parvenir, il faut irriguer au moins jusqu'à Bandol. Et pour être efficace, il faut une troisième voie ferrée sinon, au moindre incident, par effet domino, tous les trains sont retardés ».

France Nature Environnement (FNE) : « Il faut être plus ambitieux, aller plus loin à l'ouest. Et si la solution c'est une troisième voie, eh bien il faut la mettre sur le tapis ».

Dominique Olivier (élu d'opposition à St-Cyr) : « A l'est, votre TER va jusqu'à 35 km de Toulon. A l'ouest, St-Cyr est à 23 km et n'est pas con-

cerné ! Il faut qu'on examine une solution en gare de St-Cyr où il existe une plate-forme permettant d'installer le terminus à un coût très inférieur à ce que vous présentez. Et cela ne retarderait les TGV que de 6 minutes ».

Muriel Fiol, bandolaise élue RN au conseil régional : « L'agglomération Sud Ste-Baume et ses 9 communes sont totalement oubliées dans ce projet ».

► Manque de crédits

TVD : « Lorsqu'on veut élargir l'autoroute ou faire un échangeur, on trouve des centaines de millions. Quand il s'agit du ferroviaire, il n'y a plus personne. Votre projet ne bénéficie que d'une enveloppe de 180 millions alors qu'il en faudrait quatre fois plus pour faire un vrai TER ».

Un usager : « Il est inadmissible que le Var ne reçoive que 5 % du total des crédits du projet de Ligne Nou-

velle Provence Côte d'Azur. Sommes-nous à ce point des citoyens de seconde zone ? »

► Le ferrotage oublié

Marc Vuillemot : « Nos concitoyens se placent dans une lecture plus globale de l'enjeu des mobilités et du développement durable. Et de ce point de vue, le cadre du projet indiqué par l'État n'est pas suffisant. D'autant que la CCI investit pour développer le transport de marchandises par le rail, en raccordant le terminal ro-ro à la voie ferrée. Cela va dans le sens du développement durable puisque cela enlève des camions du trafic routier. Mais il semble que l'on n'intègre pas cette donnée dans le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ».

Association de défense des Sanaryens : « Il y a déjà 1200 semi-remorques par jour au péage de Bandol. Le développement du ferrotage est inéluctable, sinon on



Durant près de trois heures, les intervenants n'ont cessé de pointer les limites du projet. (Photo Dominique Leriche)

n'évitera pas l'engorgement de l'autoroute, sans parler de des risques d'accidents ».

► Une étude imparfaite

Un usager : « La SNCF veut un compromis entre trains rapides et trains du quotidien. Or en l'état du projet, il n'y a pas de solution, donc il faut tout repenser ».

Robert Beneventi : « L'étude présentée n'est-elle pas la plus pertinente. Le RER toulonnais est une

excellente idée, mais elle est développée selon une vision technique, plutôt que de service à rendre aux usagers. S'ils doivent prendre leur véhicule pour aller au terminus, celle-ci sera une pompe à voitures alors qu'on vise le contraire. Venir à pied ou en vélo à la gare, c'est dans l'air du temps ; faire le contraire est une hérésie. L'aire urbaine de Toulon rayonne jusqu'à La Ciotat. Donc à l'ouest, votre étude est trop courte. Il faudrait en commander une autre ».