

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Digne-les-Bains le 9 juin 2005

Présentation du débat public et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle en introduction les règles du débat public. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant une Commission Particulière du Débat Public (CPDP), une commission chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. L'objectif de la Commission n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Les principes du débat public sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait une synthèse des réunions précédentes. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte fret/voyageurs. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV répond à un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, la demande est forte d'un passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, mais des inquiétudes se manifestent dans la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, une opposition de principe s'exprime, caractérisée par un refus de l'arrivée d'un afflux de touristes, une très forte inquiétude sur la pérennité des vignobles, une contestation de la gare de Cuers (proposition par Toulon Provence Méditerranée d'une gare à La Pauline) et une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous (le projet répond à un besoin de désenclavement), mais certains critiquent le manque d'ambition du projet et souhaitent voir la LGV se prolonger jusqu'à la frontière italienne. Il est également demandé un enfouissement de la voie littorale et un raccordement direct à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

Philippe MARZOLF (CPDP) précise, pour finir, que la CPDP a commandé une étude indépendante à un bureau d'études suisse pour évaluer la pertinence des études réalisées par RFF et pour identifier les scénarios d'amélioration des lignes existantes qu'il serait intéressant d'étudier : c'est pour cette raison que le débat public est prolongé jusqu'à début juillet.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens) demande comment s'effectue le comptage des personnes présentes. Par ailleurs, il fait part de son regret que la CPDP n'ait pas organisé de réunion de proximité à Hyères.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond qu'un agent de la société Sécuritas compte les personnes à l'entrée de la salle. Concernant le choix des villes pour l'organisation des réunions de proximité, il fait valoir, d'une part, que de nombreuses réunions publiques ont été organisées dans le Var et, d'autre part, que la réunion publique n'est pas le seul moyen d'expression du public.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (RFF) précise que ce projet a été mis au point avec le Conseil régional, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région réunis dans un comité d'orientation présidé par le préfet de région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

La région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la grande vitesse à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

L'enjeu de la grande vitesse – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettra ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et 1 heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seront diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

L'enjeu de la grande capacité – Entre Marseille et Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Bernard GYSSELS (RFF) détaille ensuite les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et à l'arc méditerranéen.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires sont attendus, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la grande vitesse, la SNCF a étudié l'opportunité de construire plusieurs gares sur la ligne nouvelle : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes. La SNCF souhaite également continuer à desservir les centres villes : Toulon centre, St Raphaël, Cannes centre, Antibes, ainsi que Nice Centre et Nice St Augustin, et enfin Marseille Blancarde si une telle gare était construite.

Bernard GYSSELS (RFF) décrit le nouveau service qui pourra être offert grâce à la LGV PACA, les trains intercity à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région, qui permettrait de proposer un Marseille-Nice en 1 heure 10. Il souligne que la LGV permettra également de tripler l'offre TER et de proposer un train toutes les 7 à 15 minutes autour des grandes agglomérations de la région aux heures de pointe. Enfin, il met en avant les bénéfices du train comparés aux autres modes de transport : réduction des émissions de gaz à effet de serre, sécurité plus grande des déplacements, moindre consommation d'espace. « *Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de passagers aériens reportés chaque année de l'avion sur le train et 5 000 automobilistes chaque jour qui délaisseraient leur voiture au profit du train.* »

Bernard GYSSELS (RFF) souligne, pour finir, que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, est deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires. Il insiste sur la nécessité « *dans un contexte de rareté des fonds publics de rechercher un projet réaliste et réalisable.* »

Intervention de Jean-Louis BIANCO, président du Conseil général des Alpes-de-Haute-Provence

Jean-Louis BIANCO remercie la CPDP d'avoir accepté d'organiser une réunion de proximité à Digne, à la demande de l'ensemble des élus et des socioprofessionnels du département. Il constate que deux scénarios, « Durance – Nord Toulon » et « Nord Aix – Nord Toulon », n'ont pas été approfondis alors qu'ils présentent un grand intérêt pour la région (des difficultés environnementales moindres, des temps de parcours performants, des coûts parmi les moins élevés) et un grand intérêt pour les Alpes du Sud. La construction d'une gare TGV/TER au nord d'Aix-en-Provence permettant de connecter les Alpes du Sud directement au réseau TGV en électrifiant et en doublant par endroits la ligne du Val de Durance permettrait de desservir le projet Iter à Cadarache, mais également les nouvelles industries qui devraient s'installer sur le carrefour Durance-Bléone, si le Gouvernement et le groupe Total tiennent leurs promesses (réindustrialisation après la fermeture d'Arkéma). Pour Jean-Louis BIANCO, le projet LGV PACA constitue une formidable opportunité de désenclaver le département des Alpes-de-Haute-Provence.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens) demande s'il serait possible d'envisager une interconnexion entre la LGV Paris-Marseille et Digne, ce qui suppose la réhabilitation de la ligne Avignon-Pertuis et St Auban-Digne et l'électrification de la ligne jusqu'à Briançon.

Bernard GYSSELS (RFF) indique qu'une étude sur la réouverture potentielle de la ligne St Auban-Digne est inscrite au contrat de plan Etat-région : le volet sur le potentiel de clientèle est terminé, le volet sur les aspects techniques reste à faire. Quant à l'étude sur Pertuis-Cavaillon, elle n'est pas encore aboutie.

Il semble à Jean-Louis BIANCO que le potentiel estimé par RFF devrait être revu à la hausse, compte tenu des projets de réindustrialisation sur St-Auban et de l'implantation d'Iter à Cadarache.

Michèle CHAIX (Stop Nuisances Cuers) souhaite que les départements alpins soient connectés à la LGV PACA si elle se fait, mais elle est fermement opposée à la construction d'une gare Nord Toulon à Cuers. Par ailleurs, elle s'enquiert de l'échéance prévue pour l'électrification de la ligne Marseille-Briançon. Enfin, elle demande un point sur le projet de tunnel sous le Montgenèvre.

Michel CROC (RFF) a noté que la région PACA et la région du Piémont sont favorables à ce tunnel, mais il signale que RFF n'a pas aujourd'hui de commande précise du gouvernement sur cette infrastructure. S'agissant des études de potentiel de la ligne du Val de Durance, il estime qu'elles ne pourront être valables qu'une fois que les collectivités locales auront élaboré un projet d'aménagement du territoire. Initier une réflexion plus large sur les liens entre aménagement du territoire et transports pourrait être, à son avis, l'un des prolongements du débat public.

Claude JULLIEN (FNAUT PACA) rappelle qu'il y a 3 ans à Périgueux, Jacques Chirac et Silvio Berlusconi ont décidé de lancer les études de réalisation du tunnel sous le Montgenèvre. Pourtant, cette décision n'a été suivie d'aucune réalisation concrète.

Philippe BARTHE (ASE Cuges-les-Pins) interpelle RFF sur les solutions envisagées pour le transport de fret entre l'Espagne et l'Italie et sur sa position sur le développement durable.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que le fer est une mode qui s'inscrit dans la démarche du développement durable, comme il l'a montré dans son introduction. S'agissant du fret entre l'Espagne et l'Italie, il indique que RFF mise sur le cabotage maritime et sur l'itinéraire ferroviaire par le Lyon-Turin qui est le plus court.

Michel CROC (RFF) ajoute que, pour favoriser le mode ferroviaire, il est nécessaire d'instaurer des péages aux frontières au Perthuis et à Vintimille – a minima – pour les poids lourds et d'utiliser les sommes récoltées par ce biais pour développer les projets ferroviaires.

Olivier KLEIN (CPDP) interroge le maître d'ouvrage sur les raisons qui ont conduit le comité d'orientation à ne pas retenir les scénarios Durance et Nord Aix.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que les scénarios Durance et Nord Aix présentent l'inconvénient, pour ceux de la famille à 2 axes, de passer assez loin de l'aire métropolitaine marseillaise, et pour ceux de la famille à 3 axes, de ne pas desservir Toulon.

Philippe MARZOLF (CPDP) pense que, si RFF décide de poursuivre le projet, il faudra rajouter l'aménagement du territoire dans les critères de choix.

Daniel SPAGNOU (Président de l'Union Amicale des Maires des Alpes-de-Haute-Provence) est mécontent du déroulement de la réunion : il aurait souhaité que la parole soit donnée aux Alpains juste après l'intervention de Monsieur Bianco.

Philippe MARZOLF (CPDP) réplique que M. Déo, le président de la CCI des Alpes de Haute Provence, qui était initialement prévu à la tribune, a préféré laisser sa place à un autre intervenant. Ces propos sont confirmés par M. Déo, présent dans la salle.

Concernant les prises de parole du public, Philippe MARZOLF a expliqué en introduction de cette réunion les règles du débat public, qui ont été appliquées dans toutes les réunions : ceux qui veulent poser des questions doivent le faire par écrit sur le formulaire prévu à cet effet. Les personnes posent ensuite leur question ou avis par ordre d'arrivée de leur formulaire à la régie.

Il invite les Alpains présents dans la salle à poser leurs questions par écrit.

Daniel SPAGNOU quitte la tribune en signe de protestation pour s'asseoir au premier rang. Puis il quitte la salle au bout d'une demi-heure environ.

Intervention d'Eric BRUCKER, Société Alpine de Protection de la Nature et co-président de Fare-Sud.

Eric BRUCKER regrette que les débats publics sur la LGV PACA et sur l'autoroute Grenoble-Sisteron n'aient pas été coordonnés, car les deux sujets sont intimement liés : « *Il est stérile et dangereux d'opposer la route et le rail. Il faut rechercher l'intermodalité* ». Pour une bonne desserte des départements alpins, il préconise des TER performants vers Grenoble et vers Marseille, une percée ferroviaire sous le Montgenèvre pour le fret et le désenclavement touristique, des gares adaptées aux besoins et des parkings ad hoc. Il estime nécessaire de creuser le tunnel sous le Montgenèvre sans attendre le Lyon-Turin, dont il restera alors un complément précieux, car la réalisation du Lyon-Turin sera très coûteuse (plus de 8 milliards d'euros) et prendra nécessairement beaucoup de temps. Sur ce sujet, il déplore le refus constant de la SNCF de « *jouer les locomotives* ». Il pointe le cas particulier de la vallée de l'Avance, dont l'étroitesse implique de choisir entre l'autoroute ou la voie ferrée directe entre Sisteron et Embrun, avec gare de Gap à Tallard, voie nécessaire aux trains lourds sur l'Italie, choix incontournable alors que le maire de Gap réclame publiquement les deux. Avant toute décision, il faut donc impérativement arrêter un plan multimodal pour les 30 prochaines années. Enfin, Eric BRUCKER réclame le désenclavement numérique, avec un accès à très haut débit pour tous.

Pour Michel CROC (RFF), il est préférable de faire passer le transit ferroviaire lourd par la vallée du Rhône et par la mer plutôt que par la vallée de la Durance.

La SNCF, affirme Alain SEGUIN (SNCF), travaille au quotidien à développer l'intermodalité. Ainsi, le contrat de plan Etat-région comporte de nombreux pôles intermodaux à construire ou à étudier. Concernant les TER, Alain SEGUIN répète que le réseau actuel est tellement saturé qu'il est impossible de rajouter un TER. Enfin, sur le Montgenèvre, il indique que, depuis que la décision de Périgueux a été prise, l'Etat français a lancé des études conjointement avec les Italiens, mais qu'il n'a pas inscrit cette infrastructure au schéma régional d'aménagement du territoire.

Bernard DESTROST (ASE Cuges-les-Pins) soutient la démarche des départements alpins. Il demande à la CPDP de bien vouloir transmettre son cahier d'acteurs à chaque élu des Alpes de Haute Provence et des Hautes-Alpes.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond favorablement à cette demande.

Jean-Paul DEO (président de la CCI des Alpes de Haute Provence) déplore l'attitude de Madame le député-maire d'Aix-en-Provence qui exclut avec force l'idée qu'une nouvelle ligne traverse son territoire, ainsi que celle des « seigneurs du fer » (RFF et la SNCF) qui s'intéressent davantage au nombre de voyageurs existants qu'à l'aménagement du territoire. Il souligne qu'aujourd'hui, le littoral est saturé et que la région est appelée à se développer dans le Val de Durance, à la faveur notamment du projet Iter. Aussi demande-t-il l'étude des tracés nord avec une gare TGV vers Peyrolles/Meyrargues, dans la perspective de ce que sera la région dans 20 ans.

Alain SEGUIN (SNCF) fait observer que l'aire de chalandise de Meyrargues couvre au maximum 100 000 personnes, ce qui est un peu juste pour une gare TGV. Il souligne que le maître d'ouvrage a pour rôle, non pas de définir l'aménagement du territoire, mais de l'accompagner.

Jean-Paul DEO a apporté une brochure pour qu'elle soit distribuée aux participants et demande des nouvelles de son cahier d'acteurs.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond que le cahier d'acteurs est en cours d'impression et que Monsieur Déo aura la possibilité de distribuer sa brochure à la fin de la réunion.

François PLESNAR (Associations unies du Nord Aix) demande à Bernard Gyssels si les études approfondies sur le scénario Nord Aix seront réalisées pendant le débat public.

Bernard GYSSELS (RFF) répond par la négative : RFF ne peut pas enclencher d'autres études de sa propre initiative, car RFF travaille dans le cadre d'un comité d'orientation.

François PLESNAR fait observer que Peyrolles est déjà saturé d'infrastructures : une autoroute sans accès, un gazoduc, une nationale, etc.

Bernard GYSSELS (RFF) précise qu'au stade du débat public, il n'y a pas de tracé, mais des couloirs d'études. Si l'un des couloirs est retenu, des études de plus en plus précises seront réalisées par rapport à l'insertion environnementale de l'infrastructure.

Pour François PLESNAR, la solution pour désenclaver les départements alpins est de développer le TER depuis Aix TGV jusqu'à Gap.

Bruno COUTURIER (Citoyen des Alpes de Haute Provence) trouve que la SNCF fait beaucoup d'efforts sur les grandes lignes, mais délaisse les petites.

Michel CROC (RFF) et Bernard GYSSELS (RFF) mettent en exergue le programme de renouveau du TER engagé dans la région : réouverture de la ligne Cannes-Grasse, amélioration de la ligne Marseille-Aix, construction de la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, construction de la 3^{ème} voie Antibes-Nice, étude sur la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne

Bruno COUTURIER souhaite savoir combien coûte un km de TER comparé à un km de TGV.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que le TGV Méd a coûté 15 millions d'euros/km et que la LGV PACA a été estimée entre 25 et 30 millions d'euros/km. S'agissant des TER, les coûts sont relativement élevés lorsque les travaux se font à côté de lignes exploitées. La réouverture de Cannes-Grasse a coûté 3 millions d'euros/km, mais Marseille-Gardanne-Aix, 10 millions d'euros/km.

M. GARCIA est déçu par le discours de la SNCF et de RFF qu'il trouve « *purement commercial et qui ne parle pas aux citoyens* ».

Pour Michel CROC (RFF), il ne faut pas opposer commercial et service public : une infrastructure est payée par les contribuables et les usagers. « *Certains projets autoroutiers sont payés uniquement par les usagers et certains projets TER sont payés uniquement par les contribuables.* »

Intervention de Gaston GARENNE, secrétaire de l'Association Le Train Avenir du Centre Var

L'association Le train avenir du Centre Var écarte le « *projet pharaonique* » d'une nouvelle ligne TGV à travers la région et milite pour une rénovation des lignes existantes. Elle plaide pour la réouverture et l'électrification de la ligne Carnoules-Gardanne Elle conteste l'estimation du coût de cette réouverture faite par Setauroute à la demande de RFF. En effet, l'estimation de Setauroute est 3 fois plus élevée que celle qui a été faite par Ingérail quelques années auparavant, probablement parce que Setauroute, en tant que constructeur d'autoroute, n'a pas intérêt à ce que la ligne Carnoules-Gardanne soit rouverte. Pour la desserte de Nice, l'association préconise la reconstruction de la ligne Nice-Meyrargues, le tracé le plus court pour rejoindre la capitale azurée, mais également le tracé le plus respectueux de l'environnement.

Philippe MARZOLF (CPDP) signale que le dire d'expert confié à un cabinet suisse vérifiera la pertinence de l'étude réalisée par RFF sur la réouverture de Carnoules-Gardanne

Madame le maire de Malijai entend profiter du débat LGV PACA pour obtenir la réhabilitation de la desserte ferroviaire des Alpes de Haute Provence. Elle espère que les Alpains ne seront pas « *une fois de plus les oubliés de la région* ».

Eric BRUCKER espère vivement que le mode ferroviaire se développera (la LGV et une bonne articulation avec le TER), afin d'éviter le « tout autoroutier » (A 48, A 51 et barreau vers St Maximin).

Mme BOUISSON (Thoard) préfère une amélioration de la ligne existante St Auban-Digne à la LGV, car cette dernière risque d'avoir des conséquences négatives sur l'agriculture. Elle interpelle le président du Conseil général sur l'avenir de l'agriculture dans le département des Alpes-de-Haute-Provence.

Jean-Louis FALCO considère que le maintien de l'agriculture est une nécessité pour les Alpes de Haute Provence, mais entend se saisir du débat sur la LGV PACA, pour poser le problème de la desserte du territoire alpin.

Olivier KLEIN (CPDP) suggère de raccorder la vallée de la Durance à la grande vitesse, en passant par la ligne Pertuis-Cavaillon, en construisant un tronçon de ligne nouvelle pour franchir la Durance et en se raccordant ensuite au TGV Méditerranée.

Jean-Louis BIANCO manifeste son intérêt pour une réponse de ce type.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que, selon la commande du CIADT, la LGV PACA doit faire en sorte que le Var et les Alpes-Maritimes soient raccordés au réseau à grande vitesse européen : il attire l'attention sur le fait que ce projet ne pourra pas résoudre tous les problèmes de la région.

Bernard DESTROST signale qu'il existe déjà un barreau entre Aix et une gare située au nord sur le tracé du Val de Durance : cette gare située au nord d'Aix, en connexion avec le réseau ferré Val de Durance, attirerait forcément une partie de la clientèle qui va prendre aujourd'hui le TGV à Aix Arbois.

Alain SEGUIN (SNCF) répète que la chalandise de cette gare située aux environs de Meyrargues ne dépasserait pas 150 000 personnes, à l'échéance 2020, ITER inclus, alors que l'ordre de grandeur de la chalandise des gares LGV se situent entre 4 à 500 000 personnes et quelques millions .

Bernard DESTROST rétorque que l'implantation d'une 2^{ème} gare à Marseille n'apportera pas plus de passagers.

Alain SEGUIN fait savoir qu'il ne s'agit pas d'un choix de la SNCF.

Claude JULLIEN (FNAUT PACA) signale que la FNAUT a été contactée par Sistra, une filiale de la SNCF, qui mène une étude sur les TER à grande vitesse sur toute la France. Il estime que, pour les habitants de la vallée de la Durance, il serait plus pertinent d'envisager une connexion avec la gare TGV d'Avignon (en passant par Meyrargues, Pertuis, Cheval-Blanc, Lambesc) plutôt qu'avec une gare TGV plus au sud, compte tenu des difficultés géographiques de la ligne entre le pont de Mirabeau et le triangle de Meyrargues.

Bernard GYSSELS (RFF) confirme que la ligne Pertuis-Cavaillon pourrait être rouverte (« *ce serait une autre hypothèse* »), puis poursuivie jusqu'à Avignon : ainsi, le Val de Durance serait raccordé au réseau TGV par un rabattement en TER sur Avignon TGV plutôt que sur Aix TGV.

Un participant propose de donner aux Alpains les ressources économisées sur la gare de Nord Toulon.