

*Bien informés les hommes sont des citoyens. Mal informés ils deviennent des sujets.*

*Alfred SAUVY*

## Conseil d'administration du jeudi 28 septembre 2017

**Présents** : Aguillon ; Les Ameniers ; Cap brun / Petit bois ; Mourillon sud / La Mitre ; La Palasse / La Barentine / Pont du Suve / Collet de Gipon ; La Rode ; Ste Musse / La Ginouse ; Siblas / Val Fleuri ; Super Toulon / Faron ; Toulon Nord-Est.

**Excusés** : Brunet ; La Serinette / Les Amoureux / La Barre ; Mourillon centre / Port marchand / Lamalgue ;

### ORDRE DU JOUR

- Préparation du travail sur la DUP TCSP. Présentation par Messieurs Guyetand et Gies du dossier TCSP afin que nous soyons informés des tenants et aboutissants. Une même présentation est demandée à TPM.
- Approbation du PV du dernier CA.
- Les courriers.
- Développement de la Fédération.
- Compte rendu réunion avec la Poste.
- Compte rendu de la réunion sur la Ligne Nouvelle.
- Pollution portuaire.
- Tour de table.

### PRÉSENTATION TCSP :

Monsieur Guyetand, Président du CIL La Coupiane et Président du collectif tramway, nous fait en préambule l'historique du TCSP toulonnais.

-1995 élection de Le Chevallier tout de suite il lance les études pour un tramway.

-2000 Établissement d'une DUP. Le préfet donne son accord sur le projet en le déclarant d'utilité publique.

-2001 élection de Mr Falco et naissance de TPM.

-2002 accord pour le tram dès le départ. Adjoint aux transport choisi pour faire le tram.

Des préférences locales se font jour : L'est toulonnais est prêt à recevoir le tram alors que l'ouest n'est pas prêt. TPM lance alors un schéma universitaire 2004-2012 pour relier les deux campus de Toulon et de La Garde avec un tram en 2011.

-2005 redéfinition de la DUP avec quelques modifications sur tracé. Tous les élus de TPM ont voté cette DUP.

-2006 le 20 novembre Mr Falco annonce (unilatéralement) à la presse l'abandon du tramway. Pourquoi ? On s'en doute mais on ne peut pas le dire.

-2007 deux associations montent au créneau : cil la Coupiane et Toulon var déplacement

-2008 Mr Falco déclare : « le tram c'est dépassé », alors que dans toutes les grandes villes le tramway est soit en prévision, soit en construction, soit en extension.

Dans la 1ere DUP 2 lignes de tram étaient prévues : la Seyne-la Garde et Les Routes-le Mourillon.

Des relances sont effectuées et arrivée de l'association Toulon @ Venir.

- 2009 formation du collectif tramway. Pétitions, lettres de demande de rendez-vous, aucune réponse.
- 2011 Quatre recours au tribunal administratif pour travaux illégaux sont déposés et gagnés par le collectif tramway.
- 2016 nouveau PDU très flou. Il annonce 4 lignes à Haut Niveau de Service. Même le CEREMA, ex CERTU se pose la question de savoir ce que c'est  
Le collectif est encouragé par le fait que tous les experts disent qu'il faut un tramway à Toulon car c'est la seule solution économiquement et utilement viable à terme pour cette ville.

Monsieur Gies, maître de conférences à l'université de Toulon, spécialiste l'internet des objets, agrégé de physique de formation, et professeur associé à l'ENSTA Paris Tech, grande école parisienne où l'on forme les ingénieurs de l'armement, sur toutes les questions de traction ferroviaire, de mécatronique, de motorisation synchrone, asynchrone, etc.... donc toutes les technologies que l'on trouve en transports urbains. *« C'est donc un sujet que je connais bien d'abord sur un plan technique ainsi que sur un plan urbanistique, juridique, économique, etc... puisque l'on y travaille depuis des années avec l'association Toulon @ Venir dont j'étais Président. Je ne suis pas là pour vous vendre du tramway, ni du BHNS, je suis là pour faire un point sur la question. L'objectif est de regarder la réalité. »*

Explication de quelques acronymes employé dans le document de présentation à voir en cliquant sur le lien suivant :

<http://www.toulonavenir.com/wp-content/uploads/2017/10/2017-09-28-Synth%C3%A8se-TCSP.pdf>

Q : Qu'Est-ce que le VT (versement transport)

R : *Chaque entreprise de plus de 10 salariés verse 1% de sa masse salariale pour les transports. A Toulon elle a été fixée à 1.7%, ces 0.7% ne pouvant servir qu'à l'investissement et non au fonctionnement.*

Q : D'où viennent les salariés qui travaillent à Toulon ? De très loin ou pas ? Faut-il un train ou un bus ?

R : *La situation topographique est comparable à celle de Grenoble. 90% des déplacements se font est/ouest sur l'agglomération toulonnaise, ce qui est énorme. Ils viennent en particulier du bassin du Gapeau, et du moyen Var. Il y a le TER, mais il ne répond pas à tous les besoins, car les gares sont excentrées des centres (La garde, La Seyne). Les TER et les TCSP sont complémentaires. En aucun cas l'un peut remplacer l'autre. Il y a une intermodalité nécessaire.*

Q : Il y a une différence entre les agglomérations citées,

R : *Oui en effet, Nantes et Strasbourg sont des agglos en cercle alors que Toulon et Grenoble sont des agglos en couloir. Dans une agglo couloir, un axe fort de TCSP est plus important que dans une agglo en cercle.*

Q : Vous citez le TEOR à Rouen, je ne l'ai pas vu, il y a un métro.

R : *Oui en général les BHNS sont en périphérie des villes où le besoin en capacité est moins important. Ils viennent en complément de lignes de tram ou de métro. C'est le cas à Rouen.*

*À Nantes il y a également un BHNS en périphérie, mais qui viennent en complément de lignes principales de tramway. Mais les usagers sont très mécontents car les bus sont complets et les gens ne peuvent pas monter et doivent attendre. Les techniciens ne savent pas comment faire pour améliorer cela, et il est envisagé de remplacer le BHNS par un tramway.*

Q : A Brest, il a fallu reprendre les réseaux avant la construction du tramway.

R : *De la même manière pour un BHNS il faut reprendre les réseaux, sinon on court à la catastrophe. Il faut regarder les choses en face. Les travaux qui ont été effectués à Toulon ont pris deux ans. La reprise des réseaux est ce qu'il y a de plus long. La couche de béton est de 50 cm pour le BHNS. La couler prendra environ deux mois. Poser des rails prendra environ quatre mois*

(190m par jour tout installé). A l'arrivée, il y a peu de différence grâce aux nouvelles techniques de pose des rails.

Q : Je pensais que les acquisitions foncières étaient inférieures pour le BHNS ?

R : *La question foncière est fonction de l'emprise nécessaire au matériel roulant. Plus la largeur est élevée plus il faudra démolir dans certains endroits. L'emprise pour un BHNS est de 1m50 plus importante que pour un tram. Il en est de même pour les rayons de courbure.*

Q : Les cout de fonctionnement paraissent peu cher quand on voit le prix d'un billet. Tous les couts sont-ils pris en charge ?

R : *On parle là du cout de fonctionnement de la ligne considérée uniquement. Si on prend une base de 60.000 passagers/jour sur une distance moyenne de 7 à 8 km la différence est de 5.000.000€ par an en faveur du tramway.*

Q : A St Jean du Var la circulation est déjà difficile. Comment ça va se passer ?

R : *Dans la DUP actuelle pour un tram, il est prévu : une voie de stationnement, deux voies pour le tram, une voie pour circulation des voitures et une voie de contournement le long de la voie ferrée. Avec le BHNS, soit il n'y a aucune voie pour les voitures, soit il n'y a pas de voie de stationnement, soit on fait circuler le bus au milieu des voitures. Toutes ces solutions posent des problèmes et ne sont pas sérieuses au regard de la dépense.*

Q : A-t-on une idée de la motivation cause du changement de moyen de transport par TPM ?

R : *De raison officielle, non, de raison officieuse, oui, mais on ne peut pas la dire.*

Q : Mais est-ce une raison politique ?

R : *Non.*

Q : Est-ce alors une décision personnelle ?

R : *Oui. Elle est motivée par des raisons qui ne sont pas politiques.*

Q : Quel est maintenant le calendrier et comment la fédération pourra exprimer son point de vue ?

R : *Il doit y avoir une enquête publique sur la DUP. La date n'est pas encore fixée, elle aurait du sortir cet été. La DUP a une portée juridique forte car il permet l'expropriation. C'est un document qui doit être extrêmement carré et solide, car par exemple des personnes qui auraient été expropriées pour un tramway pourraient demander une rétrocession s'il y a à la place un BHNS.*

R : *La fédération aura à s'exprimer. Pour cela il faut avoir des informations. Aujourd'hui nous avons les informations qui viennent de nous être données et nous allons demander à TPM les motifs pour lesquels ils se sont orientés vers un transport en commun de type BHNS. Ensuite munis de toutes ces explications nous nous ferons une idée, et nous la ferons connaitre lors de l'enquête publique.*

Une intervention :

Actuellement la DUP est toujours pour un tramway. Pourquoi ça ne sort pas ? Mr Falco dit que c'est la faute à ceux qui font des procédures. Pourtant ces associations ont attaqué sur le fait qu'il n'est pas fait ce qui était prévu. Mr Falco a changé d'avis en 2006 alors qu'avant cette date une personne avait été chargée de faire les documents d'arpentage pour les acquisitions foncières. Donc est-ce que le fait que TPM ait change son fusil d'épaule entraine un changement d'assiette sur le parcours ? Les mesures faites avant ne collent plus. Je ne veux pas penser que les gens à la tête de nos municipalités n'aient pas pensé à ce problème. Plus on avance dans ce dossier moins on comprend, car c'est une volonté politique de faire tel ou tel mode de transport, et ça il faut le respecter car ils pensent qu'ils ont raison, mais si des associations disent : monsieur le Maire ce n'est pas vrai, vous n'avez pas raison, nous avons les documents où tout est démontré alors il devrait y avoir des recours.

R : Il y a eu des actions judiciaires sur trois dossiers. Les associations ont contesté des travaux qui se faisaient en contradiction avec la DUP. Les trois recours ont été gagnés et TPM n'a pas fait appel.

R : Aucune décision politique ne peut être attaquée. Le Maire est élu, il a une majorité et tous pouvoirs pour proposer sa politique. Par contre pour des actes administratifs aussi graves et importants qu'une DUP pour laquelle on a exproprié des gens et qu'ensuite on utilise le tracé pour y mettre autre chose, ça c'est illégal. C'est ce qui a été jugé par le tribunal administratif.

Il faut qu'il y ait une autre DUP qui annulerait l'ancienne.

En fait la souveraineté politique a ses limites qui sont celles de l'intérêt général. Ce n'est pas parce que l'on est maire que du jour au lendemain on a le droit, par exemple, de raser un pâté de maisons pour faire passer une ligne à grande vitesse au milieu de la ville. Cela personne ne pourra le faire. Heureusement il y a des garde-fous. Un de ceux-là est l'enquête publique. Pour qu'un projet soit déclaré d'utilité publique par le Préfet après avis de la DREAL, il est regardé si le projet apporte quelque chose économiquement et socialement à hauteur des investissements. Mais il y a un vrai risque juridique si les autorités passent outre.

Il y a aussi à se poser la question des parkings relais dont le but est d'éviter que les véhicules entrent dans la ville. Est-il vraiment pertinent, sachant que beaucoup de personnes viennent de l'est, de faire contourner l'université par le TCSP, pour aller vers le centre-ville de La Garde. Ne serait-il pas plus pertinent de prolonger la ligne vers La Pauline pour y faire un parking intermodal TER, TCSP de très grande capacité, destiné à drainer tous les véhicules sortant de l'autoroute ? Faire de la même manière du côté de La Seyne.

En tant que CIL, vous pourriez peut-être poser la question sur la pertinence du tracé.

Dans le PDU il est prévu quatre lignes HNS. Est-il vraiment nécessaire d'occuper quatre fois sept mètres de large avec des bus, alors qu'une seule ligne de tramway ferait l'affaire.

Compte tenu de l'ordre du jour chargé qui nous reste, nous devons à regret interrompre ces interventions. Nous remercions nos amis pour cet exposé et pour les réponses qui ont été apportées en espérant que cela aura éclairé notre réflexion et nos connaissances. Nous ne manquerons pas de faire de nouveau appel à eux si tel ou tel point avait besoin d'approfondissement.

#### **APPROBATION DU DERNIER PV :**

Aucune remarque n'étant apportée, le PV est adopté à l'unanimité.

#### **COURRIERS ARRIVÉS :**

- 17 06 30 Tequi PV AGO CIL cap brun.doc
- 17 07 04 ÉDITORIAL DU JOURNAL La Serinette.doc
- 17 07 07 ADPF Articles du CE exposés au Préfet le 30 Juin 2017.docx
- 1707 07 ADPF compte rendu réunion avec le Préfet du 30 Juin 2017 2.Odt
- 17 07 07 ADPF Notes pour RDV avec le Préfet du 30 Juin 2017.Odt
- 17 07 07 ADPF réunion avec Préfet juin 2017 Arguments.odt
- 17 07 13 Air Paca Bulletin juin 2017
- 17 07 20 Air Paca Qualité air et ports
- 17 07 20 CR\_seminaire\_ports\_25042017.pdf
- 17 07 20 OVH nouvelles conditions de service.pdf
- 17 07 20 Controle-emissions-navires.pdf
- 17 07 24 Mme Scappini demande nettoyage.pdf
- 17 07 27 Sevin demande liste CIL fédérés.pdf
- 17 08 02 Feunteun dates rencontres publiques.pdf
- 17 08 02 Feunteun refus de communiquer limites CIL.pdf
- 17 08 02 Zone interdite demande rendez vous.pdf
- 17 08 08 programme seniors SEPTEMBRE 2017.docx

170816 air paca video.pdf  
17 08 23 Marie Remy (concerne Ste Musse).pdf  
17 08 23 réponse pelletier ports de toulon.pdf  
17 08 26 Feunteun diffusion des doléances.pdf  
17 08 27 Réponse du garant de la SNCF.pdf  
17 08 27 Réponse Illes SNCF.pdf  
17 09 05 réponse Robin air paca port.pdf  
17 09 08 Air paca journée nationale de l'air.pdf  
17 09 11 formulaire demande de subvention  
17 09 11 journée de l'air Air paca les ports.pdf  
17 09 14 Ghiduci programme réunions avec les élus.pdf  
17 09 18 Mardi 10 et Jeudi 12 octobre 2017 ATELIER PREVENTION ACCIDENTS DOMESTIQUES.pdf  
17 09 18 programme séniors OCTOBRE 2017.pdf  
Invitation Fédération des Cils Ouest coulée verte.doc  
Problème de domanialité.pdf

### **COURRIERS ENVOYÉS :**

1-Pèrimètres CIL.pdf  
2-CIL Brunet.pdf  
3-déclaration en Préfecture généralités.pdf  
4-atticle statuts constituante.pdf  
5-Bureau CIL.pdf  
6-assurance-association.pdf  
7-lettre INSEE.pdf  
8-Obligations pour la distribution pour les associations.pdf  
9-mentions obligatoires.pdf  
10-mentions légales sur un flyer.pdf  
17 07 03 lettre Postes pour le suivi fermetures.doc  
17 07 22 lettre directeur régional SNCF demande RdV.doc  
17 07 29 lettre pour HF ligne Paca.doc  
17 08 04 Compte rendu réunion avec Mme Scapini.pdf  
17 08 04 lettre Président autorité portuaire demande RdV.doc  
17 08 21 lettre pour Mmes LEVY et MUSCHOTTI demande rencontre.doc  
17 08 27 lettre pour garant Inpca pour faire partie des rencontres de concertation.doc -Participer au collège des acteurs (COLAC),  
-Participer aux ateliers thématiques (environnement, saturation et solutions alternatives, socio-économiques, financement...  
-Participer à d'autres réunions dans le cadre de la concertation.  
17 09 15 à Cavana réunion port.pdf

### **DÉVELOPPEMENT DE LA FÉDÉRATION.**

Georges Laurent nous présente le projet qui a été discuté en bureau.  
Depuis quelques années, notre fédération traite des sujets qui intéressent l'ensemble de la ville.  
Jusqu'à présent, ses interventions sont peu nombreuses, peu connues et nous ne sommes pas très présents dans le paysage toulonnais.  
Si nous voulons être reconnus comme l'un des acteurs de la vie toulonnaise, et pas seulement comme un organe de liaison entre les CIL, il faut que nous essayions de grandir et de nous étoffer. En respectant deux lignes importantes, à savoir : premièrement, que notre objectif est de faire con-

naitre les réflexions et propositions des CIL sur des sujets d'intérêt général. Nous aurons donc à nous exprimer par exemple, sur la DUP pour le TCSP, sur la pollution portuaire, etc. ; Deuxièmement, nous ne sommes ni des opposants ni des partisans des élus et de la municipalité. Nous sommes nous-mêmes, c'est-à-dire une équipe représentant les quartiers. Lorsque quelqu'un vient s'inscrire dans un CIL on ne lui demande pas s'il est inscrit dans un parti politique, dans un syndicat, ni sa religion. Nous sommes vraiment une représentation œcuménique et c'est ce qui fait notre force. Nous devons l'exercer d'une manière sereine et non agressive pour exprimer nos positions quand nous avons à le faire sur des sujets mis à l'ordre du jour. C'est dans cet esprit que nous avons ouvert différents dossiers.

Pour nous développer il nous faut des forces et nous avons pensé à nous structurer en responsables de dossiers.

Ainsi :

- **Ligne nouvelle SNCF** : responsable A. Trédé.  
Groupe de travail : D. Bellec, J. Chevrier, B. Cadot.
- **Relation avec La Poste** : responsable J. Chevrier.  
Groupe de travail : A. Even, A. Trédé, G. Daumas.
- **Pollution** : Responsable G. Laurent.  
Groupe de travail : A. Even et d'autres personnes seront les bienvenus dans ce groupe.
- **Ports et enquête publique** : Responsable G. Laurent.  
Groupe de travail : AM. Reboul, A. Even, F. Bordes, B. Cristiano, A. Trédé.
- **DUP TCSP** : Responsable A. Trédé.  
Groupe de travail : AM. Reboul, E. Maïnetti, A. Even, J. Chevrier, B. Cadot.
- **Scot** : Responsable G. Laurent  
Groupe de travail : AM. Reboul, A. Even, B. Cadot, M. Delorme.
- **Relations associations et Fédération Ouest** : Responsable A. Even.  
Groupe de travail : D. Bellec, A. Trédé, J. Chevrier, G. Laurent.
- **Relations pouvoirs public** : Responsable A. Even.
- **Médias** : Responsable A. Even et les responsables de dossiers.

Il faut donc muscler un peu le bureau et on a pensé à l'élargir. Nous faisons appel à tous, présents et absents pour venir soit renforcer le bureau, soit s'inscrire dans les groupes de travail.

JF. Peillard demande si d'autres personnes que le Président ou son suppléant peuvent faire partie des groupes de travail.

R : Bien sur tout membre d'un CIL qui serait intéressé sera le bienvenu.

JC. Brochot, Président du CIL Ste Musse en remplacement de G. Daumas, dont on souhaite la bienvenue au sein du CA, se dit très occupé par la relance de son CIL et pour l'instant ne peut pas s'investir davantage.

G. Daumas se trouvant diminué et avec des problèmes personnels, ne souhaite plus faire partie du bureau, mais reste disponible si on a besoin de lui.

#### **CIL BRUNET :**

J. Chevrier fait part : des contacts qu'il a eu avec madame Scappini qui est prête, avec son mari et une autre dame à relancer le CIL Brunet qui n'a plus d'existence légale ; de la rencontre, en bureau, de ces trois personnes avec la présence de représentants du CIL Toulon Nord Est qui a déjà repris la partie Font Pré ; des démarches déjà entreprises.

JF. Peillard qui a eu également des contacts avec elle, nous rapporte ses craintes face au manque d'adhésions actuel, ainsi que d'un éventuel réveil de l'ancien Président B. Mignon.

Chacun ici présent se dit prêt à lui venir en aide, dans un premier temps pour organiser une première assemblée générale permettant de faire des adhérents, jusqu'à la formation d'un CA.

Tout le monde est unanime quant à la validité d'un CIL Brunet déclaré en préfecture, avec ses limites. Personne ne pourra le contester.

D'autre part, D. Bertone qui connaît B. Mignon nous dit qu'il est toujours très occupé et toujours absent, donc qu'il n'y a aucune crainte à avoir de ce côté-là.

Madame Scappini, absente car en vacances, est déjà destinataire des informations du CA et donc aura ce compte rendu.

### **COMPTE RENDU RÉUNION AVEC LA POSTE.**

Nous avons de nouveau rencontré à leur demande les gens de La Poste. Lors de notre dernière rencontre, ils avaient accepté de nous tenir au courant, en priorité, dès qu'ils auraient des projets de fermeture de bureau afin que l'on puisse voir ensemble où il serait opportun d'installer un relai postal.

Dans le schéma prévu, les bureaux concernés sont ceux de Claret, de La Serinette et plus tard de Brunet et La Loubière. Ils nous ont donc consulté pour savoir à quel endroit on souhaiterait avoir des points relais. Du fait de la présence de Danielle, d'André et d'Alain, on a pu déjà discuter des lieux envisagés. De même que pour celui de Claret, il a été proposé la superette qui est sur le Bd du Faron, à l'angle de la rue qui monte au téléphérique, ainsi que du Casino de Siblans et d'une autre superette près du bureau de poste actuel.

Cette démarche est intéressante et comme on ne sait pas quelle va être l'évolution, il serait bien que chacun dans vos CIL, vous envisagiez quel pourrait être l'emplacement intéressant pour un point relai. Au Mourillon et à St Jean du Var pas de problème ces bureaux ne fermeront pas, ni celui de Ste Musse.

Les distributeurs existants seront conservés, mais il n'en sera pas installé de nouveaux.

### **COMPTE RENDU DE LA RÉUNION SUR LA LIGNE NOUVELLE.**

Nous avons écrit au garant de la concertation afin que la fédération puisse participer au collège des acteurs et aux réunions de concertation qui viendront. Nous avons reçu Mr Illes qui est le directeur régional. Nous avons eu une réponse positive pour faire à l'avenir partie du collège des acteurs, participer aux ateliers thématiques : environnement, saturation, solutions alternatives socio-économique, financement, etc. et participer aux réunions dans le cadre de la concertation. Donc nous serons invités systématiquement. Nous voyons ça surtout au niveau des TER et de notre métropole. Nous devons essayer de demander au gouvernement que nous ne soyons plus en priorité deux pour la ligne nouvelle, c'est-à-dire 2030. Ce n'est qu'à cette date qu'il est envisagé d'avoir 6 TER par heure. Mr Illes nous a dit que notre fédération pouvait avoir un poids auprès des élus gouvernementaux car nous représentons les utilisateurs.

On entend beaucoup les associations qui sont contre. Nous sommes pour une amélioration du trafic TER, donc on médiatisera notre position pour ne pas laisser la parole qu'à ceux qui sont contre.

La région achète les rames et emploie le personnel, mais les voies dépendent de l'état. Les deux voies actuelles ne peuvent suffire à terme, quelles que soient les améliorations techniques que l'on puisse apporter. Il faut donc construire deux voies supplémentaires. Le tracé est en principe fixé : d'Aubagne à Toulon il passerait par le plateau de signes d'où il descendrait en tunnel jusqu'à la gare actuelle qui serait réaménagée. Les TGV et Intercités passeraient donc par cette ligne nouvelle et les TER sur les voies anciennes ce qui permettrait d'avoir une desserte de 9 TER par heure.

### **POLLUTION PORTUAIRE.**

Les habitants proches du port ressentent et sont incommodés par la pollution créée par le trafic maritime. Nous avons été alertés par les CIL du Mourillon et avons demandé à rencontrer les responsables TPM des ports afin de faire connaissance et de connaître leur sensibilité par rapport aux problèmes de pollution. Nous n'avons pas été déçu car apparemment il ne leur a même pas effleuré l'esprit qu'il puisse y avoir des problèmes liés à la pollution. On a voulu savoir s'ils avaient prévu des dispositions particulières, évidemment il n'y en a pas de prévues. On aurait voulu savoir s'il était prévu d'électrifier les quais au moins pour les ferries, réponse : ils ne seraient pas raccordables, ce que nous allons vérifier. On a demandé quel était le nombre d'escales de Corsica Ferries qui restent plus

de deux heures à quai, ils n'ont pas su nous répondre. Un mail a été envoyé pour avoir cette information car dans l'attente de la perspective de 2020 ou les navires à quai seront obligés de consommer du fioul à 0.10% de teneur en soufre ce qui est nettement plus faible que ce qui est consommés aujourd'hui. Au-delà de deux heures à quai il faut qu'ils soient raccordés électriquement. On va donc demander ce raccordement pour les ferries.

On a parlé également du projet de grand quai. Il est clair que pour TPM ce grand quai est décidé. Sa réalisation est prévue à partir de septembre 2018 et pour un an et demi à l'emplacement défini, et la date de mise en service serait le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ils ne peuvent pas envisager de l'éloigner vers le sud car on sortirait du périmètre portuaire civil et donc il faudrait les autorisations du ministère de la défense, on se situerait devant la DGA. Ce grand quai est un enjeu économique pour Toulon, ce que nous approuvons, et que l'atout de Toulon est d'amener les croisières au plus près du centre-ville. Il n'est donc pas possible pour les autorités portuaires de déplacer ce quai. Il va y avoir une enquête publique sur laquelle nous aurons à nous prononcer, qui est prévue au printemps 2018.

Ce que nous avons demandé aussi c'est qu'il y ait des capteurs dans l'enceinte du port. Ils n'y sont pas opposés, donc ça a été retransmis à Air Paca, tout en leur demandant de rencontrer H. Falco car à ce point ignorer les problèmes de pollution, ça n'existe ni à Nice ni à Marseille.

En résumé : la pollution on s'en fout car en 2020 il y aura le nouveau fioul. La pollution visuelle, on s'en fout.

Les présidents des communautés urbaines se sont réunis lorsque Trump a envisagé de sortir de l'accord de la COP 21. Ils ont déclaré qu'au contraire, ils soutiennent le développement durable, les modes de transport propres, la réduction de la pollution dans les villes. **Ça a aussi été signé par H. Falco.**

Pour la position du quai ils disent que trois solutions ont été étudiées, mais ils ne nous en présentent qu'une, nous aimerions connaître les autres. Il était aussi envisagé La Seyne, mais les croisiéristes ne veulent pas de cette solution.

Autre problème soulevé pour les Ferries, ils veulent faire sortir les véhicules par le Mourillon, ce qui provoquerait des embouteillages encore plus importants et de la pollution supplémentaire.

Georges souhaite que chacun envoie par mail la position qu'il pense que la fédération doit prendre sur ce sujet.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 19h55. Prochaine réunion le **jeudi 30 novembre**. Une convocation sera envoyée.

Le Président  
Alain Even



Le Secrétaire  
Jacques Chevrier

