

CONTRIBUTION pour la LN PACA Zone du VAR

A la suite de la dernière présentation plusieurs remarques nous interpellent.

Le tracé à La Pauline

Tout d'abord au cours de la dernière entrevue, il était prévu d'adopter le tracé n°2. Ce tracé avait l'avantage de ne détruire aucune habitation mais comme le soulignait le Maire de La Crau, il ne manquait pas de manger des terres agricoles. Il permettait d'avoir une partie non négligeable en double voie. En plus dans le projet il était prévu d'établir une voie d'évitement en gare de La Crau. La FNAUT PACA avait même demandé de raccorder en double voie le saut de mouton et la gare de La Crau en double voie (1km), ce qui faciliterait l'exploitation et consoliderait la régularité des trains.

Afin de satisfaire la demande du Maire de La Crau, une variante vient de voir le jour. Au lieu de franchir les voies Marseille – Nice par-dessus, on passerait par-dessous en terrier. Le seul avantage est de diminuer l'impact sur le domaine agricole. En revanche les inconvénients ne manquent pas. Tout d'abord on se trouve en secteur inondable, d'ailleurs pour la ligne actuelle à plat on a dû créer des écoulements pluviaux très importants de part et d'autre de la voie, nous vous laissons imaginer l'état de la voie en terrier au cours des phénomènes méditerranéens qui sont de plus en plus fréquents. Il va falloir que nos élus bien qu'ils aient tout pouvoir pendant six ans pour faire ce qu'ils veulent vis-à-vis de leurs concitoyens, sachent qu'ils sont impuissants face à la nature. Ensuite il s'avère que le terrain où doit être creusé le terrier, est l'endroit le plus rocheux du secteur. D'ailleurs la voie actuelle est en tranchée à ce niveau...

Néanmoins la FNAUT PACA n'est pas indifférente aux problèmes des agriculteurs. Puisqu'à la dernière réunion en préfecture, il n'y avait aucun problème de financement d'un chantier de creusement, de création de pompes de vidange et de leur entretien. Nous proposons de construire un viaduc moins onéreux avec des piliers qui n'impacteraient qu'à minima les terrains agricoles d'autant plus qu'en regardant le cadastre ces piliers pourraient se trouver à limite des différentes exploitations agricoles.

Pour ce tracé, la FNAUT PACA aimerait qu'on en profite pour geler un peu de terrain afin de pouvoir prévoir un raccordement pour qu'un trafic puisse être éventuellement établi entre Hyères et Nice. Ce raccordement partirait de la ligne actuelle dans le sens Hyères – Marseille et passerait sous le saut de mouton pour rejoindre les voies Marseille – Nice. Au niveau de ces voies, à la vue du faible trafic en provenance d'Hyères, le raccordement pourrait se faire à niveau. Il faut bien penser qu'au niveau de l'aménagement du territoire de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, un problème de saturation de l'aéroport de Nice Côte d'Azur va se présenter à plus ou moins long terme et on sera peut-être bien content de pouvoir relier l'aéroport de Nice à celui de Toulon – Hyères par TER GV.

La gare de La Pauline

Tout d'abord dans le cadre des nominations des gares, on aimerait que la gare de La Pauline – Hyères ne s'appelle plus que La Pauline. En effet, nombre de touristes croyant arriver à Hyères descendent à La Pauline.

Pour la FNAUT PACA c'est le scénario 2 qui propose le maximum de possibilité pour tous les moyen de transport en prenant en compte les moyens d'accès. Malheureusement c'est aussi le plus onéreux. Une fois de plus on construit pour très longtemps et nous pensons qu'il faut se donner les moyens de ses ambitions. Ce scénario laisse le passage de la ligne 29 par l'avenue Eugène Augias sans pénaliser sa vitesse commerciale tout en étant en liaison avec la gare routière.

Le RER toulonnais

On veut créer un RER toulonnais alors que la LN PACA n'est toujours pas faite. SNCF Réseau essayait de s'en sortir en voulant créer une gare terminus dans le secteur des Playes mais la zone de chalandise de TPM va bien au-delà. Sans contrainte ni financière ni d'exploitation c'est sans aucun doute la gare de Saint Cyr qui est la plus pertinente au niveau du service rendu pour les usagers.

Pour l'exploitation, on nous propose l'installation de l'ERTMS mais de niveau 2. Ne nous voilons pas la face, il faudra attendre le niveau 3 pour vraiment avoir une grande souplesse. En conséquence on pourra espérer réellement un cadencement au ¼ d'heure lorsque la partie Aubagne-Toulon de la LN PACA sera ouverte. Ce qui veut dire qu'au niveau du phasage il faut absolument que la partie Aubagne – Toulon passe devant la partie Centre Var – Cannes la Bocca, cette partie ayant moins de trafic passager.

Il était prévu une 3^{ème} voie entre La Pauline et La Seyne sur Mer. Atel point qu'on a imposé à la ville de Toulon de prévoir cette voie supplémentaire lorsqu'elle a refait le pont ferroviaire du quartier St Jean pour faire passer le futur tramway. Pendant ce temps on prévoit de construire une halte à Sainte Musse avec un passage à 2 voies... On voudrait faire capoter ce RER toulonnais qu'on ne s'y prendrait pas autrement.

Là vous nous proposez des trains supplémentaires sans la troisième voie. Dites-nous les trains qui vont être supprimés ?

En conséquence, comme une gare terminus est conçue pour plusieurs dizaines d'année, cette dernière devrait être à Saint Cyr quitte à d'une part à assurer un service moindre au début et d'autre part à ne pas créer de haltes supplémentaires sur la partie ouest de Toulon

Quand on voit la gabegie des finances qui déferle sur la gare d'Aix en Provence (qui pour moitié ne sert à rien) et la petitesse des finances engagée pour le Var, c'est pour le moins démoralisant.

Conclusion

La FNAUT PACA aimerait que pour le tracé de La Pauline on opte pour le saut de mouton à une voie en viaduc avec banalisation sur la voie actuelle. Elle serait favorable au maintien de la double voie jusqu'à l'entrée de la gare de La Crau et à une réserve foncière pour un futur raccordement vers Nice. En ce qui concerne le RER toulonnais, nous demandons une 3^{ème} voie au moins entre Toulon et La Pauline (tracé qui ne verra jamais la LN PACA), la création de la gare ouest Toulon à Saint Cyr ainsi que le scénario 2 pour la gare de La Pauline.

Le 31 décembre 2020

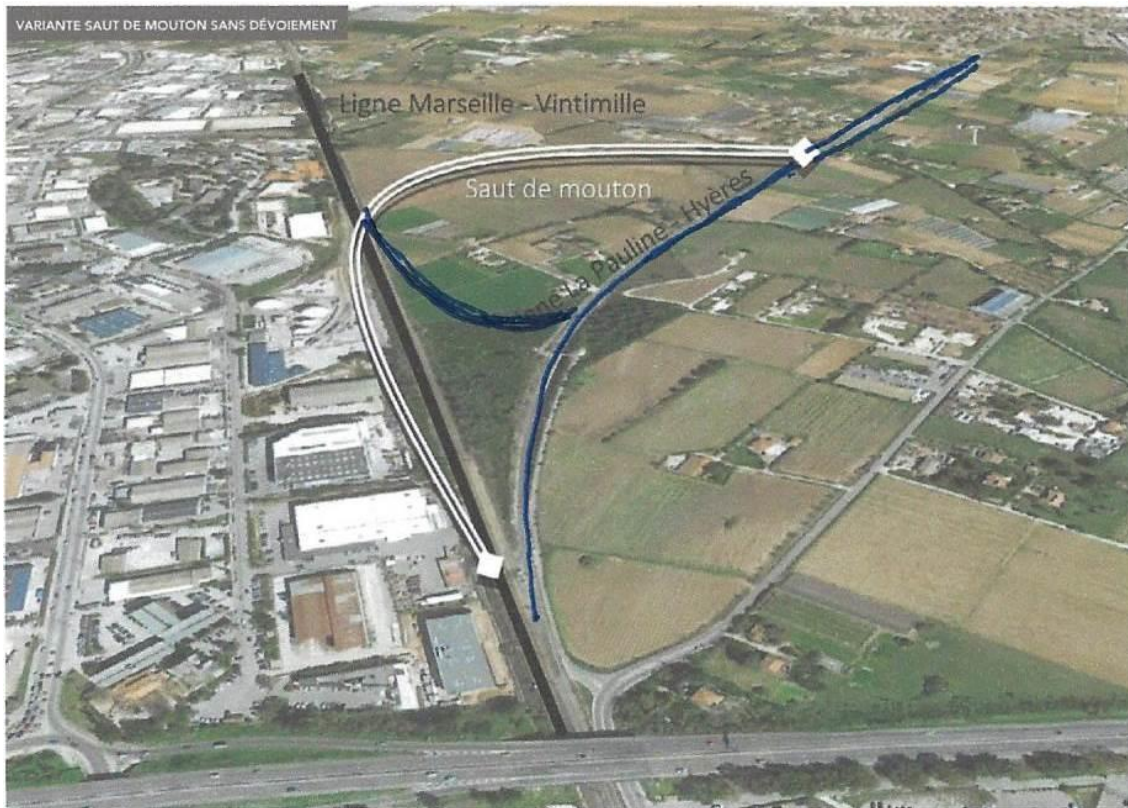
Le Président



Philippe CRETIN

c/o FNAUT VAR, gare SNCF, place de l'Europe – 83400 HYERES
tel : 06 60 68 55 51 – mail : PhilippCretin@aol.com

ANNEXE



La voie actuelle reste active pour le sens Hyères – Marseille avec possibilité de contre sens pour les convois militaires.

La voie en saute-mouton est en voie unique en viaduc et continue jusqu'en gare de La Crau.

Etude éventuelle d'un raccordement Hyères – Nice avec gel des terrains