

Liaison Hyères-Ville - Aéroport de Toulon-Hyères

Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports
FNAUT-PACA
philippcretin@aol.com



Indice C
le 7/10/2019
lien : butoir aéroport.jpg

Liaison Hyères – Aéroport de Toulon Hyères

Ce document est créé à l'intention des élus. Il émane d'un groupement initié par la FNAUT avec une étude de la Région Provence Alpes Côte d'Azur qui projetait de faire circuler un train entre la gare d'Hyères et l'aéroport de Toulon Hyères via le port (gare de la Plage d'Hyères).

Ce groupement comprend :



- La SATF (www.satf.fr), société privée basée en gare d'Hyères et ayant comme objet : traction de trains de fret et formation aux métiers ferroviaires. Elle a été créée en 1993 et est toujours en activité.
- L'AHTF (Association Hyéroise pour le transport Ferroviaire) créée en 1990 et membre de la FNAUT, a pour objet principalement de défendre les voyageurs dans la zone d'Hyères et de promouvoir le train entre Toulon – Hyères et au-delà.
- L'APMTEE (Association de Préservation de Matériel TEE), créée en 2007 afin de préserver du matériel Mistral 69 . Aujourd'hui, elle participe au sauvetage de matériel ferroviaire en général (CC 21000) et est dépositaire d'un train touristique pour le compte de la SATF.
- La FNAUT - PACA (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, groupement Provence Alpes Côte d'Azur).

Parallèlement à la construction du futur PEM (Pôle d'Echange Multimodale), la liaison Hyères – Aéroport a été remise à l'ordre du jour, alors que le PDU prévoit une liaison TCSP .

A ce jour aucune décision n'a été fermement prise en ce qui concerne le choix du mode de transport entre le train et le bus. Ce document va essayer de démontrer que le train offre beaucoup plus de perspectives de développement que le bus alors qu'on pourrait croire que ce dernier coûterait moins cher.

Historique

La ligne Hyères – Les Salins d'Hyères a été concédée le 01 mai 1863 au PLM et ouverte le 10 juillet 1876. Le 24 mai 1940 le trafic voyageurs a été supprimé alors que le trafic marchandises était maintenu. Le 01 décembre 1987 le trafic marchandises a été supprimé et le déclassement de la voie entre l'actuel rond point de l'aéroport et les Salins d'Hyères a été déclaré le 31 août 1989 puis les voies ont été déposées entre le Km 14,360 et le Km 18,585.

Le trafic voyageurs était essentiellement au profit des militaires de la Marine Nationale à destination du Port Pothreau qui servait à l'époque de base terrestre pour la flotte stationnant dans la rade d'Hyères. Au niveau du trafic marchandises, l'essentiel était en provenance de la Compagnie des Salins du Midi. Néanmoins à la fermeture de la ligne il ne restait plus qu'un trafic de bouteilles de gaz pour le dépôt des Salins.



Pour information un train touristique (autorail) a circulé un seul mois dans les années 80 entre Hyères et les Salins d'Hyères avec un certain succès. A la même période la SNCF proposait « un dimanche à la plage ». Cette dernière a mis en place un autorail entre Marseille St Charles et La Plage d'Hyères avec un unique arrêt à Aubagne.



Avenir

On pourrait croire que la liaison Hyères – Aéroport n'est qu'une liaison locale à première vue, mais en réalité elle fait partie du futur aménagement du territoire de la Région Provence Alpes Côte d'Azur. D'ailleurs à une époque pas si lointaine, le maire de Toulon avait pensé la même chose de la liaison Toulon-Hyères et avait bloqué le financement pendant plusieurs années.

Aujourd'hui on voit que cette liaison s'inscrit bien dans un axe Marseille – Hyères et permet de désengorger la gare de Toulon devenue gare de passage plutôt qu'une gare terminus, qui présente l'inconvénient d'occuper davantage les voies à quai.

Au niveau de la Région, trois dossiers d'aménagement sont sur la table : la LN PACA, l'A8 bis et le troisième aéroport régional entre Marseille et Nice.

En ce qui concerne la LN (Ligne Nouvelle) il faut reconnaître que le dossier avance très doucement et bien qu'elle soit envisagée depuis plus de quarante ans, d'autres LGV parties plus tard, ont été ou seront construites avant..

Pour l'A8 bis, le dossier est à l'arrêt mais il peut ressortir à tout moment grâce au lobby automobile.

Enfin ce qui concerne le troisième aéroport régional, beaucoup de projets ont été abordés :

- création d'aéroports à Fayence ou à Vins
- utilisation et agrandissement des plateformes de Cuers ou du Luc

Tous ont été abandonnés, que ce soit les possibilités de création (devenu inimaginable depuis Notre Dame des Landes), soit par la topographie des lieux (Cuers), ou soit par l'occupation intensive de la plateforme et de son espace aérien par l'Armée de Terre (Le Luc).

Or les aéroports de Marseille et surtout de Nice voient leur nombre de vols et de passagers augmenter régulièrement. Nice s'approche dangereusement de la saturation, qui interviendra aux alentours de 12 millions de passagers, et si les aérogares sont encore extensibles, il n'en est pas de même pour les pistes et leur espace aérien.

En toute logique, seul l'aéroport de Toulon-Hyères peut répondre à cette augmentation de trafic. Il s'avère qu'il est situé entre les aéroports de Marseille et de Nice et ainsi pourrait permettre de mutualiser certains vols longue distance.

Assez vite il faudra une liaison performante entre l'aéroport varois et les deux autres aéroports. Aujourd'hui une liaison TER existe entre le centre de Marseille (St Charles et Blancarde) et la gare d'Hyères. Par la suite il y aura également le passage à La Pauline des trains utilisant la LN entre Nice et Le Muy. Il suffirait à ce moment là d'un raccordement au niveau de La Pauline pour que certains TER Intercités puissent venir jusqu'en gare d'Hyères. Malheureusement si le bus venait à être choisi pour le "dernier kilomètre" Hyères - Aéroport, cela imposerait une rupture de charge qui causerait une perte de 30% du potentiel voyageur.

Proposition

Avant de rouvrir la voie aux TER, il faudra effectuer de lourds travaux afin de faire venir les TER du fait de l'électrification de la ligne et la proximité des seuils de piste de l'aéroport. Ces travaux ne pourront se financer qu'au travers d'un CPER.

Le groupement propose dans l'attente d'une éventuelle mise à niveau de l'infrastructure pour des TER, l'exploitation d'un train touristique entre la gare d'Hyères, le port et l'aéroport.

Infrastructure

La ligne a été fermée suite à un mauvais état des 8 à 9 petits ponceaux de 4 m que l'on trouve sur le tracé de la ligne (cf. diagnostic SYSTRA). Pour utiliser la voie ferrée (ou son emplacement au profit d'un bus), il faudra de toute façon reconstruire ces petits ponts, que ce soit pour le train ou pour le bus.

Quant à la voie ferrée, aussi longtemps que l'on restera dans un train touristique ou un autorail, le coût de réfection ne coûtera pas plus cher qu'un démontage de la voie pour y créer une voie bitumée. (?????)

Par contre au niveau de la gare de La Plage d'Hyères le fait d'avoir laissé stationner des véhicules routiers dans l'emprise ferroviaire, a contribué à détériorer l'infrastructure ferroviaire (rails cassés, aiguillage tordu). L'AHTF avait maintes fois demandé l'autorisation de clôturer cet emplacement à ses frais.



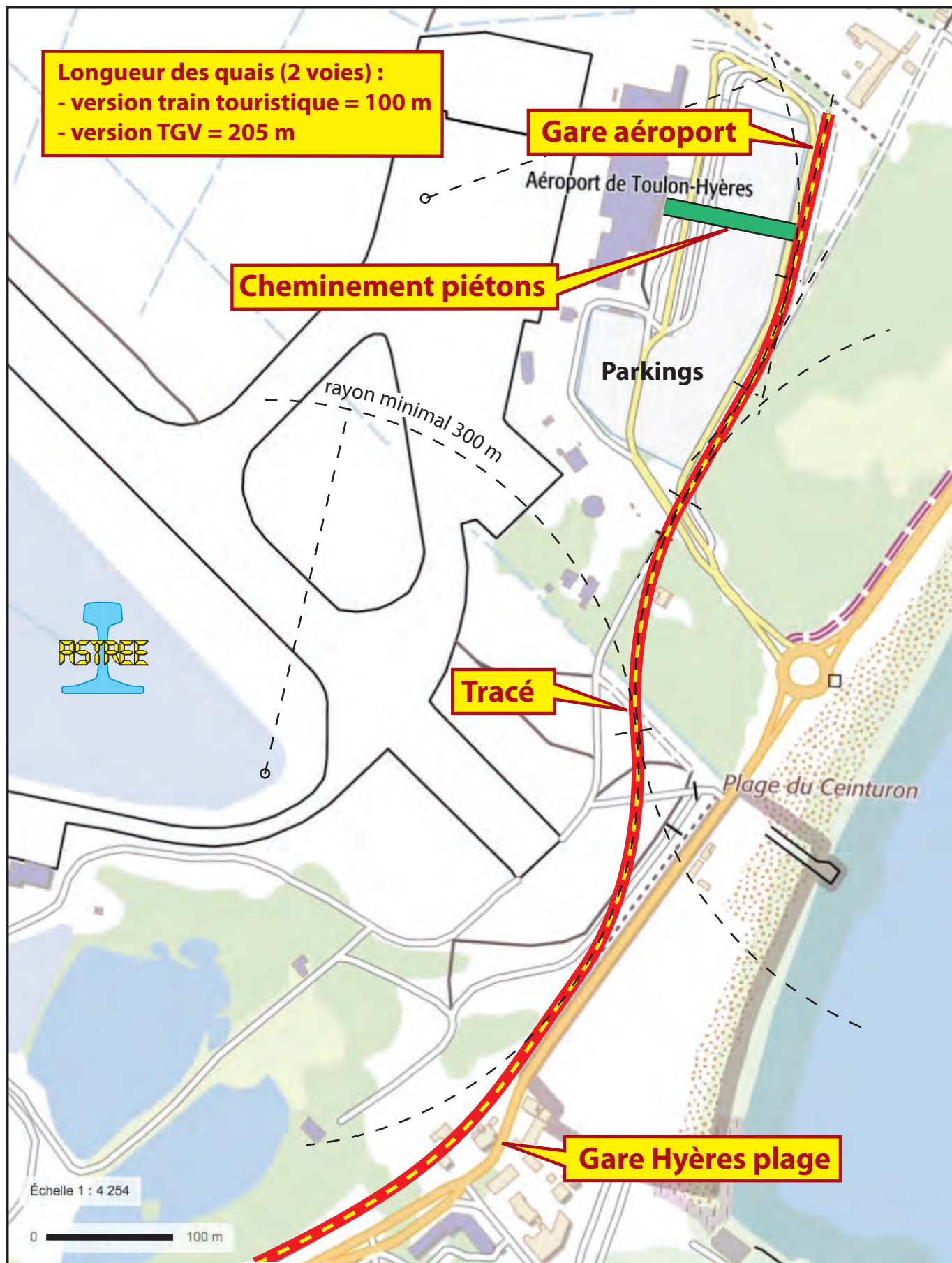
Etat de la voie en gare de La Plage d'Hyères

Au-delà, l'infrastructure est aujourd'hui occupée par un parking au profit d'un hôtel restaurant, sans qu'aucune autorisation d'occupation n'ait été délivrée.

Dans les pages qui suivent figurent les différents sites qui seront transformés afin de pouvoir assurer la liaison de la gare de Hyères-Ville à l'Aéroport de Toulon - Hyères.

- Plan général de situation
- Tracé de l'embranchement aéroportuaire
- La rame du train touristique actuellement stationnée en gare d'Arles - RDT 13
- Téléphone de service pour communiquer avec la tour de contrôle de la BAN
- Création d'un quai militaire sur la BAN
- Création d'un petit centre de maintenance





Tracé de la liaison entre la gare de Hyères-Plage et l'Aéroport
 Rayon minimal des courbes = 300 m

Exploitation

Le groupement propose d'assurer une navette entre la gare d'Hyères et l'Aéroport avec un arrêt en gare de La Plage. Cette navette pourrait être assurée soit par train avec voitures touristiques, soit avec un autorail en fonction des besoins. Il serait intéressant qu'elle soit en correspondance avec les TER arrivant en gare d'Hyères et de ce fait assurerait avec ces derniers une liaison Aéroport - Hyères - Toulon, voir au delà.



Rame du Train touristique de la SATF et de l'APMTEE en gare d'Arles RDT 13



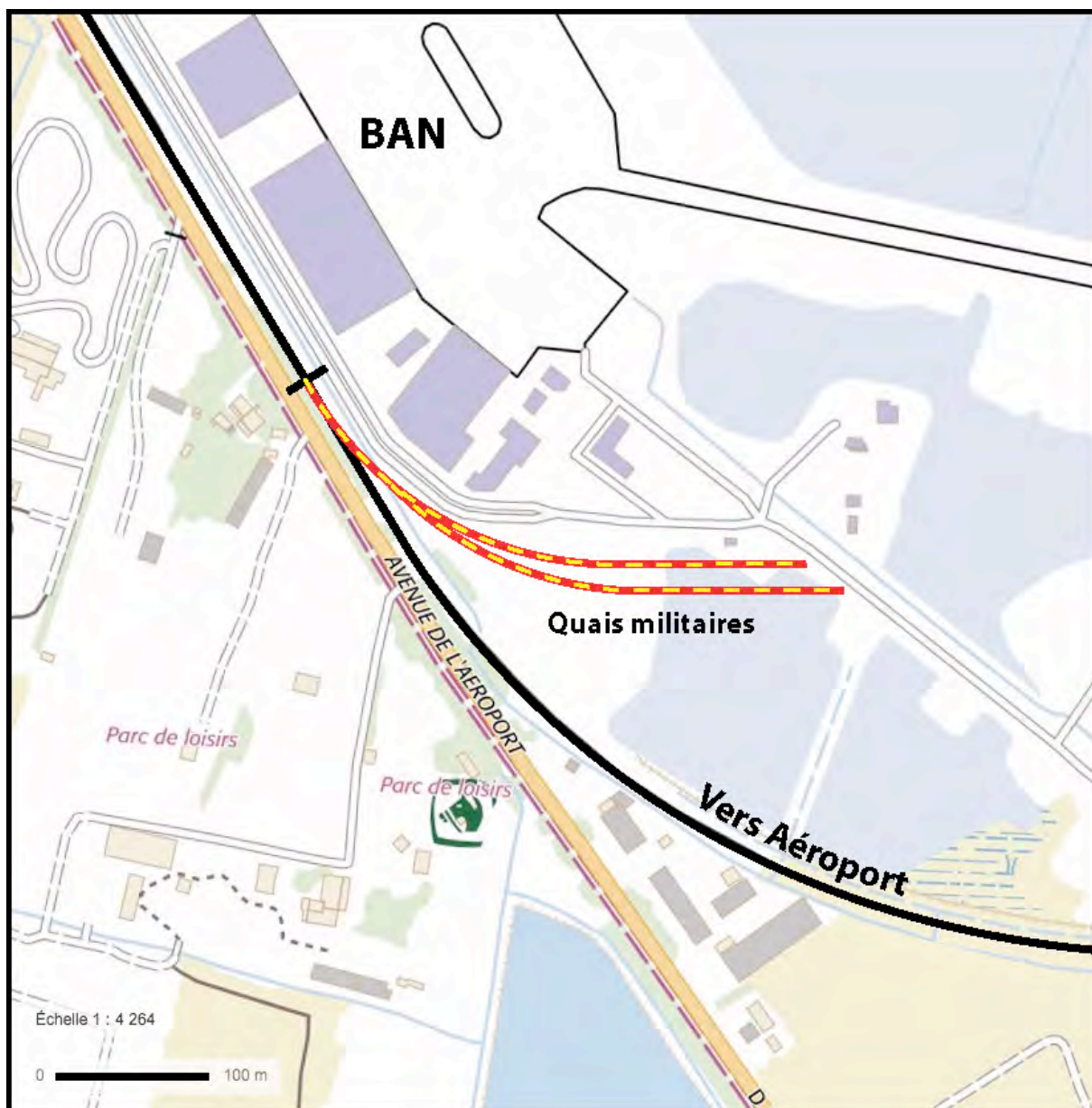
Afin d'assurer la sécurité avec le trafic aérien et après discussion avec la DRAC SE, il est proposé que chaque matériel de traction soit équipé d'un émetteur récepteur VHF aéronautique. A chaque passage au seuil des pistes 05 et 32, le train ne pourra passer qu'avec l'autorisation de la tour de contrôle.

Auparavant le conducteur demandait l'autorisation de passer au niveau de 2 téléphones, l'un situé au PN7 et l'autre en gare de La Plage d'Hyères. Aujourd'hui, seul le premier existe encore, mais il est obsolète. Le deuxième a été détruit en même temps que l'abri du quai 2 de la gare de la Plage.

À gauche : Ancien téléphone pour communiquer avec la tour de contrôle de la BAN

Le problème militaire

L'autorité militaire dispose d'un quai militaire en gare d'Hyères en bout de la voie C (voie 4). Cette voie est utilisée par la desserte TER. Cette même autorité fige le terrain compris entre les voies 6 et 8. Il y a quelques années le SEA (Service des Essences des Armées) avait demandé une étude d'embranchement au niveau de la BAN d'Hyères, afin d'acheminer le kérosène sur place. Bien que l'étude ait été faite, le SEA ne donna pas suite, préférant continuer d'utiliser les cuves de Petrogarde. Cette étude pourrait être reprise dans le cadre de création d'un embranchement pour un quai militaire qui se situerait dans un milieu protégé.

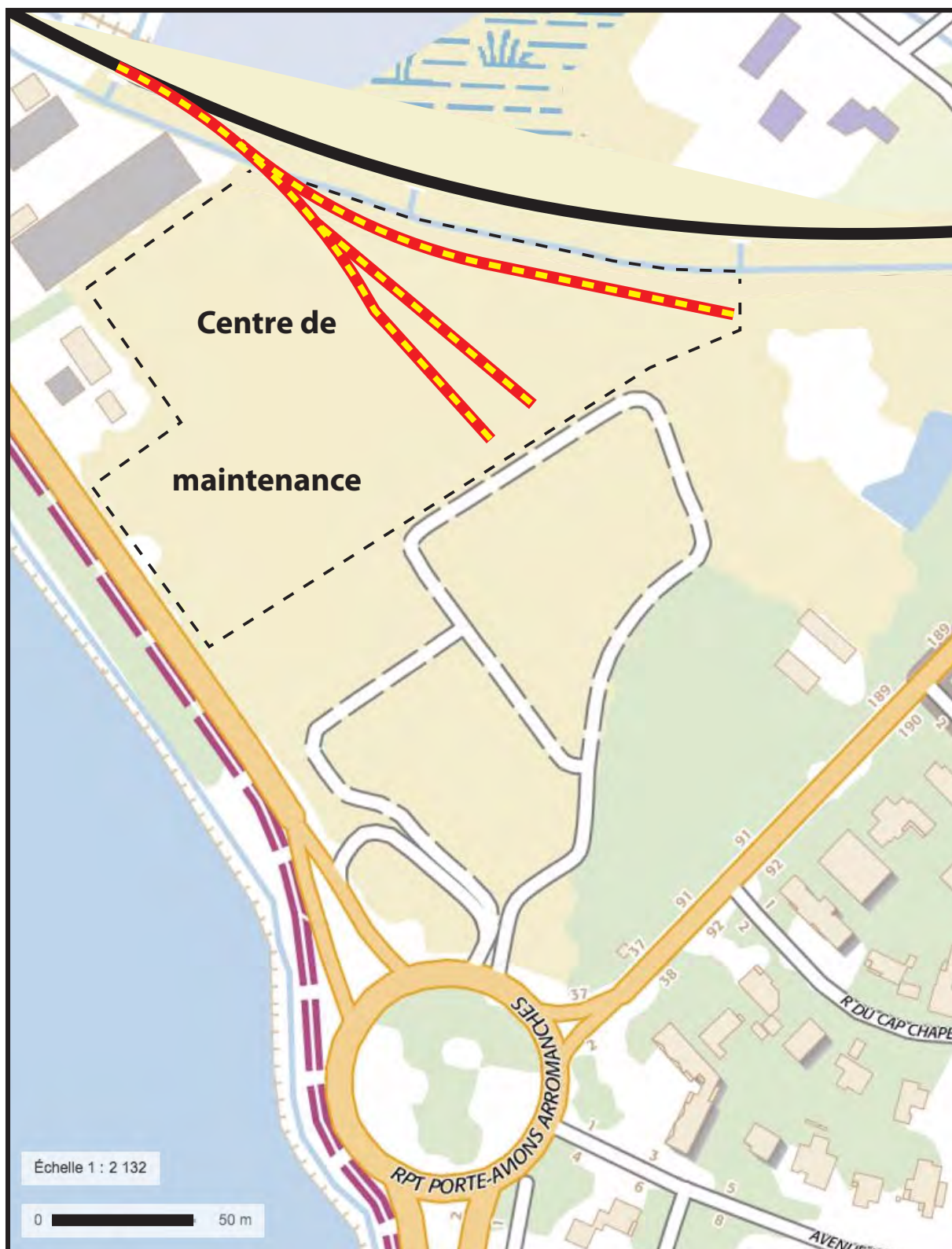


*Proposition d'embranchement pour quais militaires dans la BAN d'Hyères
Rayon des courbes sur l'embranchement, environ 250 m*

La libération de l'espace dévolue à l'armée en gare d'Hyères permettrait la possibilité de stationner les rames TGV qui sont aujourd'hui en gare de Nice à Toulon. Cet emplacement à Toulon ferait le bonheur de SNCF Immobilier et en même temps ouvrirait de nouveaux services TGV pour la zone d'Hyères. De plus les rames stationneraient à quai comme le préconise SNCF Mobilités.

Maintenance

Après plusieurs démarches auprès des services de la mairie d'Hyères, un terrain compris entre la station service du Palyvestre et le parking Arromanches serait le plus intéressant. Il n'a pas été possible d'aller plus en avant car un commerce de La Capte devrait également s'y installer. L'utilisation de cette infrastructure devrait être mutualisée entre l'APMTEE et la SATF.



Proposition d'un site pour la maintenance

La SATF

La SATF occupe un local en gare d'Hyères avec l'AHTF. Elle assure principalement la formation à certains métiers ferroviaires (conduite, exploitation, etc.) dans la France entière. Elle est certifiée et homologuée. Néanmoins de nouvelles normes de certification vont rentrer en vigueur en 2022 et la SATF devra avoir à disposition plusieurs centaines de mètres de voies ferrées pour pouvoir assurer la formation sur place. Cette formation pourrait se faire au niveau du centre de maintenance mutualisé avec l'APMTEE. Cette solution permettrait de maintenir la société sur Hyères.

Conclusion générale

La liaison Hyères aéroport par train non seulement offrirait une liaison solide (respect des temps de trajet) mais ouvrirait des horizons supplémentaires (quai militaire, centre de maintenance et de formation). Le bus utiliserait l'emplacement de la voie ferrée qu'à partir du Km 10,869 car en deçà l'exploitation a besoin de la voie pour pouvoir manœuvrer les trains en gare. Donc le bus devrait passer par le rond point de l'Espace 3000 et le rond point en face de Chronodrive avant d'être en site propre. Le train laisserait la possibilité d'acheminer des TER jusqu'à l'aéroport tandis qu'en démontant la voie, il serait probable qu'il faille la remonter et contrairement à ce que certains pensent, cela reviendrait très cher (voir le cas de la ville de Caen).

Fait à Hyères, le 7 Octobre 2019

Ph. CRETIN

Président de la FNAUT PACA