

**LN - PACA**

## **Le point de vue de la FNAUT**

**Document N° 2**

- Le département du Var**
- Cuers et les terres agricoles**
- Le sillon pernien**

**Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports**

[claude.jullien13@orange.fr](mailto:claude.jullien13@orange.fr)



Indice D le 09-01-2017

## Projet de Ligne Nouvelle de la Provence à la Côte d'Azur

\* \* \* \* \*

### Sur le département du Var

#### La LN PACA dans le Var

En préambule, la FNAUT regrette qu'une fois de plus le département du Var soit le parent pauvre et le dernier servi pour ce projet. Nul doute que le manque de conviction de ses élus pour soutenir ce dernier, ainsi que leurs volte faces au gré des manifestations, ont pesé lourd dans la balance. Toujours est-il que, retrogradée en deuxième division (priorité 2), l'équipe varoise devra attendre au mieux un quart de siècle supplémentaire pour la réalisation de la seule section de ligne nouvelle Aubagne – Toulon Est.

Et pourtant l'agglomération toulonnaise, forte de ses 450 000 habitants, reste à ce jour la seule de cette taille à ne pas posséder de desserte TER dédiée, étant toujours considérée comme la banlieue de Marseille. Il faut croire que la « priorité aux trains du quotidien » proclamée haut et fort dans le projet de LN PACA, ne la concerne pas. Que compte faire SNCF-Réseau d'ici à 2040 pour traiter le problème de la saturation de la ligne Aubagne – Toulon, qui est déjà effective en 2014 ?

Dans le projet qui nous est soumis, la FNAUT-PACA relève avec intérêt que l'une des propositions qu'elle avait faite lors de la concertation, à savoir l'utilisation de la gare actuelle de Toulon en surface élargie à 6 voies à quai, a été finalement retenue, après qu'on nous ait longtemps expliqué que c'était irréaliste.

Nous espérons donc que les autres propositions constructives que nous faisons aujourd'hui subiront le même heureux sort :

- à proximité de la gare actuelle de Toulon, un certain nombre de terrains vont bientôt se libérer, constituant ce qu'on appelle « l'axe des gares ». Si l'on veut avoir la place d'une part de faire arriver la LN en provenance d'Aubagne, d'autre part d'agrandir suffisamment la gare en particulier vers le Nord, **il convient que SNCF-Réseau fasse d'ores et déjà adopter des mesures conservatoires pour geler ces terrains de « l'axe des gares »**, comme la décision ministérielle du 21 octobre 2013 lui en donne la prérogative. À défaut, l'agrandissement de la gare de Toulon-Centre se révélerait impossible
- afin d'améliorer sans attendre 2040 le service des TER autour de Toulon, la FNAUT demande que la réalisation de la troisième voie prévue en surface de La Seyne à La Pauline soit inscrite au prochain CPER et soit réalisée d'ici à 2020, accompagnée de la création des deux haltes TER de l'Escaillon et Sainte Musse. Ainsi une diamétralisation des TER sera possible, permettant une desserte rapide et efficace des différentes communes de l'agglomération. Plus tard il suffira de construire une quatrième voie (une étude de RFF a montré que c'était techniquement réalisable) pour régler le problème de la traversée de l'agglomération toulonnaise par la LN PACA.

#### Le cas particulier du secteur de La Pauline

La présentation de la gare multimodale de la gare de La Pauline nous paraît très intéressante, la variante N°2 ayant nettement notre préférence.

Depuis le début du débat public, la FNAUT PACA s'est toujours préoccupée de la saturation de l'aéroport de Nice. Après plusieurs études, il s'est avéré que seules 2 solutions s'avéraient possibles :

- soit la construction d'un 3<sup>ème</sup> aéroport PACA en arrière-pays varois, gros consommateur de terres agricoles
- soit l'aménagement de l'aéroport de Toulon-Hyères

La FNAUT-PACA choisit sans hésiter la seconde solution moins destructrice en environnement et moins coûteuse financièrement :

- elle évite de détruire de l'habitat,

- elle permet de construire un raccordement avec la ligne de Nice plus facilement .

La variante N° 2 est à double voie et nous trouverions regrettable que nous ne profitions pas de ces travaux pour ne pas continuer cette double voie jusque dans la halte de La Crau. Sinon, les trains passeraient d'une double voie jusqu'à 1 km de La Crau, pour continuer sur une simple voie unique, et aboutir à une voie d'évitement au niveau de la halte. Sachant que dans le même temps TPM demande un véritable RER Toulonnais, l'exploitation de l'antenne d'Hyères en serait plus robuste. Nous pouvons simplement remarquer que la mise à double voie entre La Pauline et La Crau était prévu dans le débat public.

La prolongation de la double voie simplifierait également la conception des postes et de la signalisation.

Nous souhaitons donc la réservation des terrains pour la création future d'un triangle permettant le raccordement direct en voie unique de la ligne venant de Nice vers l'antenne de Hyères.

### Peut-on déjà parler de Priorité 3 ?

La liaison entre Toulon et la future gare multimodale du Muy, que nous oserons baptiser "Le Muy-TGV", restera assurée provisoirement par la ligne ancienne entre La Pauline et le Muy.

Certes, c'est la section de Marseille - Nice qui comporte le moins de circulations, mais les opposants sont déjà très remontés dans le sillon pernién contre tout projet, **la raison invoquée étant principalement la consommation de terres agricoles**. C'est effectivement un argument pris sérieusement en compte par la FNAUT, mais analysant la situation sur le terrain, il nous semble que les vrais coupables sont ceux qui crient le plus fort !

Il n'y a pas encore un seul kilomètre de Ligne Nouvelle, et pourtant le taux de terres agricoles est déjà tombé à 17 % dans le Var, sans doute l'un des plus faibles de France.

### Et qui a vendu les terres pour les lotissements, sinon les agriculteurs ?

Un exemple particulièrement flagrant est celui de Cuers. Voir page suivante.

### Comment franchir le sillon pernién ?

Malgré cet état de fait désolant, la FNAUT-PACA, dans sa grande bonté, a cherché une solution pour éviter les terres agricoles, en s'inspirant de la Diretissima en Italie, qui sur une grande partie de son parcours, plutôt que d'emprunter les fonds de vallées, se niche à mi-pente du piémont des collines avoisinantes.

Voir à la fin de ce chapitre.

Nous reportons prématurément à la fin du présent document l'une des conclusions figurant à la fin du document N° 3 :

### Changer les priorités

En résumé, la FNAUT-PACA souhaiterait modifier l'ordre des priorités :

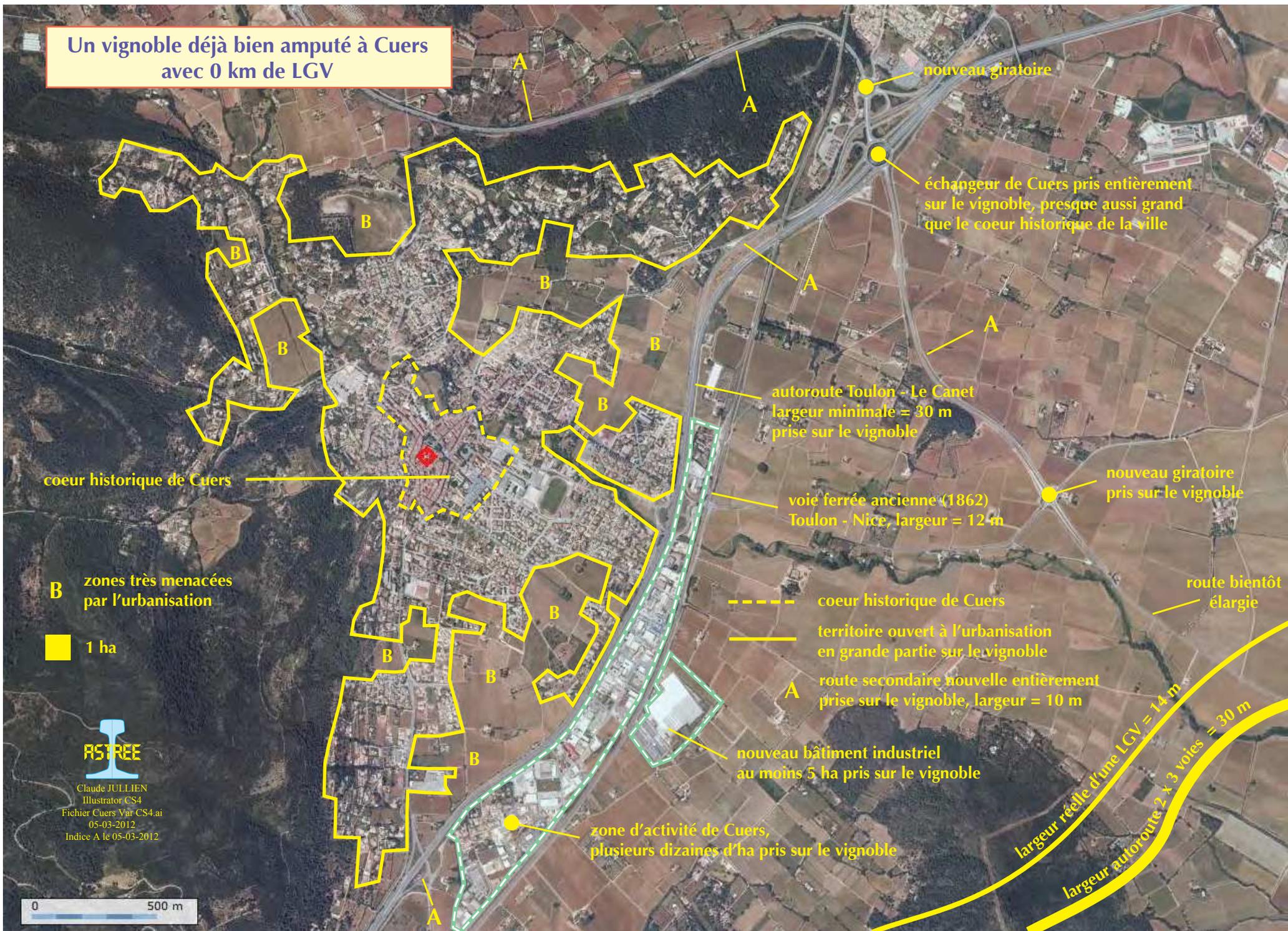
- dissocier la gare souterraine de St Charles du reste du projet, en commençant les travaux le plus vite possible, quitte à avoir **un raccordement très provisoire à l'Est dès la surface**, cette opération faisant gagner 20 mn à elle toute seule pour les TGV Paris - Nice, tout en permettant la diamétralisation de certains TER
- garder en priorité 1, la section Cannes la Bocca à Nice-Aéroport, mais avec extension jusqu'à la rive droite du pont sur la Siagne qui passerait à 4 voies
- garder en priorité 1, le saut de mouton de La Pauline, tout en réservant le futur triangle
- passer en priorité 1, la section Aubagne – Toulon
- passer en priorité 2, la section Le Muy – Cannes la Bocca (pont sur la Siagne)
- reste la priorité 3 (en quelle année ?), de Toulon au Muy, pour boucler l'ensemble de la LN de Marseille à Nice

**Voir ensuite les pages :**

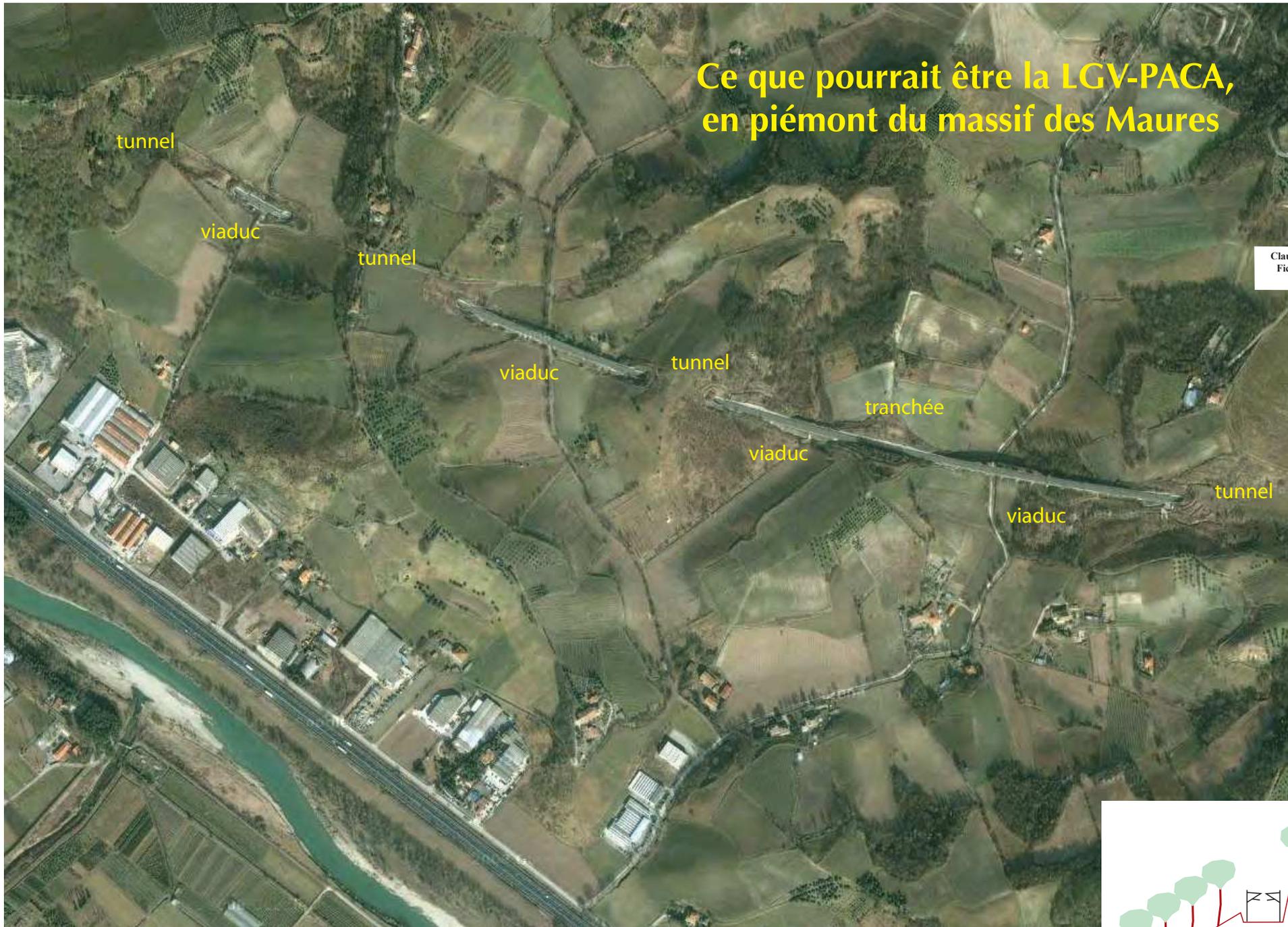
**- Cuers et les terres agricoles**

**- Traversée du sillon pernién inspiré de la "Diretissima"**

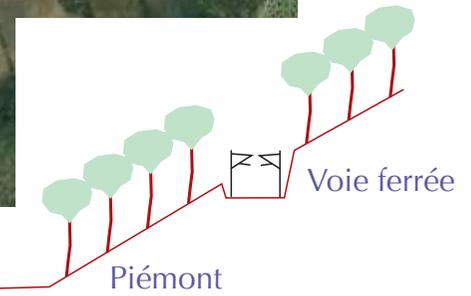
# Un vignoble déjà bien amputé à Cuers avec 0 km de LGV



# Ce que pourrait être la LGV-PACA, en piémont du massif des Maures



Claude JULLIEN - 25/08/2011  
Fichier : Diretissima CS4.ai  
Ind. A 25/08/2011



La Diretissima, Florence - Rome, en Italie