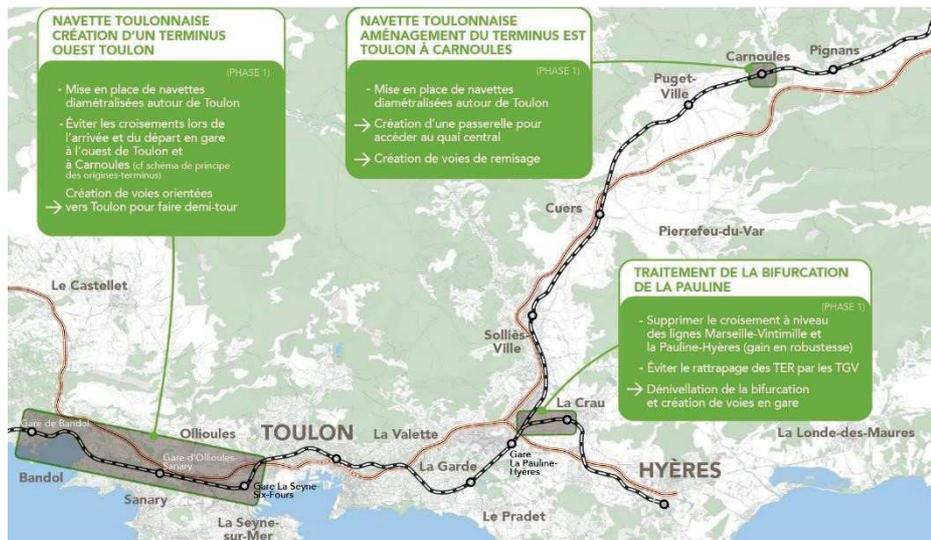


La Navette RER de l'aire Toulonnaise

Dans le cadre de la concertation Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, les phases 1 et 2 donnent priorité à la desserte de proximité. Dans ces 2 phases un projet de navette toulonnaise va être mis en place qui permettrait une desserte allant jusqu'à une fréquence de train au quart d'heure.



Ce projet comporte 3 aménagements : le traitement de la bifurcation de La Pauline, l'aménagement du terminus Est à Carnoules, la création d'un terminal ouest dont le lieu n'est pas encore fixé.

Le projet permet de drainer correctement l'est de l'agglomération jusqu'à Hyères et Carnoules, par contre le refus des communes d'Ollioules-

Sanary et Bandol de créer un terminus réduirait à limiter à l'Ouest la desserte à La Seyne. Alors que le projet primitif de 2001 prévoyait un terminal à Saint Cyr, la SNCF réseau n'a pas étudié cette possibilité. Cela est dû au fait que c'est l'agglomération de Toulon qui est le parent pauvre financièrement des phases 1 et 2. En effet alors que le Budget de ces 2 premières phases est de 3,4 milliards d'€, le Var n'obtient que 184 million d'€, soit 5% !

Un historique de 2^{ème} «serpent de mer» toulonnais (le 1^{er} étant le tramway) s'avère très instructif.

En effet dès 2001 la SNCF avait réalisé une étude intitulée «Vers un réseau de desserte ferroviaire de type RER pour l'aire toulonnaise», qui prévoyait à l'horizon 2010 :

- un terminus ouest à St Cyr sur Mer ;
- la création d'une 3ème voie partout où elle était réalisable;
- la réouverture de la ligne Carnoules – Gardanne;
- la réouverture de la gare de La Farlède;
- la création de haltes à l'Escaillon et à Sainte Musse;
- un tram/train entre Hyères, l'aéroport et Les Salins d'Hyères.

Une seconde étude, réalisée par Réseau Ferré de France en 2004, concernait la possibilité d'insérer une troisième, voire une quatrième, voie dans la traversée de l'agglomération, entre Ollioules-Sanary et La Pauline, concluait à la faisabilité d'une troisième voie sans difficultés techniques

Nous réclamons, outre le franchissement de La Pauline prévu en phase 1 du projet, la réalisation au cours de la phase 2 de plusieurs nouvelles infrastructures indispensables pour aboutir à un système ferroviaire robuste et attractif, conduisant à une véritable désaturation du nœud ferroviaire toulonnais, et non pas à l'ersatz de service «au rabais» prévu par le projet actuel.

Nous estimons ainsi indispensables au cours de cette phase 2 :

- la **construction d'une troisième voie** entre Ollioules-Sanary et La Pauline (coût estimé actuel 500 millions d'euros), qui permettra d'une part de reporter le terminus ouest à Saint Cyr et d'autre part de créer la halte de l'Escaillon;
- la construction d'une **voie d'évitement en gare de La Crau** (coût estimé 5 millions d'euros), afin de faire circuler ; un train toutes les 20 minutes entre La Pauline et Hyères;
- la **remise en service de la voie ferrée reliant Hyères à son aéroport** (coût estimé 60 millions d'euros), permettant le prolongement de certains trains pour desservir cet aéroport;
- la **réouverture de la gare de La Farlède** (coût estimé 2 millions d'euros), qui dessert une zone très urbanisée;
- et enfin l'**agrandissement de la gare de Toulon centre**, avec création d'une sixième voie à quai, indispensable pour gérer l'augmentation importante du trafic prévisible dans la décennie à venir, et réalisation d'un accès vers le nord de la ville qui manque cruellement, facilitant ainsi l'accès à cette gare pour tous les habitants situés au nord de la voie ferrée (coût estimé 300 millions d'euros).