UDVN – FNE 83

(Affiliée à F.N.E. - PACA)

Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie, de la Nature, et de l'Environnement.

1571, Chemin de Terrimas

83260 LA CRAU

REMARQUES COMPLÉMENTAIRES AU PROJET DE LNPCA PHASE 1

le 31 décembre 2020

Les phases une et deux du projet LNPCA d'amélioration de la ligne historique Marseille-Nice pour les déplacements au quotidien des varois nous agrée.

1 La navette toulonnaise est une nécessité départementale et environnementale

La ligne historique Marseille-Nice est saturée. La ligne littorale Hyères-St Tropez fut fermée dans l'après guerre. Le littoral à l'est de Hyères n'est plus desservi par le rail.

Les accès routiers et ferrés du chef lieu du département du Var sont aujourd'hui. saturés..

Cette navette doit permettre d'améliorer durablement l'accessibilité de la ville préfecture à l'ouest depuis St Cyr et à l'est à partir de Carnoules et d'Hyères, porte du littoral jusqu'à Ste Maxime en Centre Var sur le littoral.

Ce projet de court terme est bienvenu. C'est une modernisation du siècle, indispensable pour la ville préfecture du Var ; notamment pour tous ceux de l'est et même de l'ouest varois, qui galèrent pour se rendre au travail, dans les administrations, pour des soins ou visiter des malades ou des proches ou tout simplement attraper une correspondance.

Cette modernisation doit se penser au futur avec les moyens modernes de gestion des trafics. **Elle profitera à plus de la moitié des habitants du département du Var et notamment ceux du littoral varois comme exposé en annexe.**

Sa nécessité ne fait aucun doute. Les besoins sont avérés. Les infrastructures doivent être améliorées pour une augmentation des capacités de transport :
- tous les quarts d'heure à l'ouest de Toulon et jusqu'à La Pauline à l'est
- toutes les demi-heures à l'est de Toulon soit vers Carnoules soit vers Hyères

Le transport ferré est ponctuel, moins énergivore et plus respectueux de l'environnement. Les matériels sont durables.

2 De nouvelles infrastructures sont indispensables

Les nouvelles fréquences autorisées par la gestion informatisée ne suffiront pas à augmenter la capacité de transport De nouvelles structures comme le tunnel (plutôt qu'un saute mouton à La Pauline) vers Hyères ainsi que des haltes ou des tronçons de troisième voie pour le cadencement des trains permettant qu'un train rapide dépasse un TER.

A l'est, le rail doit être conservé jusqu'à l'aéroport d'Hyères qui est une porte d'entrée du département. Le cadencement des trains vers Hyères doit y être augmenté en prévoyant des zones de croisement sur cette monovoie.

DES NAVETTES PEUVENT D'ORES ET DÉJÀ ÊTRE MISES EN SERVICE ENTRE TOULON ET CARNOULES.

A l'ouest, une troisième voie existait entre Les Playes et La Seyne ; elle doit renaître avec une halte à la zone d'activités des Playes, symétrique par rapport à Toulon à celle de La Pauline à l'est.

Un alternat le plus à l'ouest est nécessaire pour assurer le développement du bassin entre le littoral et Signes. Une gare de retournement à Sanary-Ollioules est d'emblée en compétition avec le nouvel accès à l'autoroute ouvert sur ce site en ce mois de décembre 2020.

Le site de St Cyr, le plus à ouest, a été quasiment plébiscité lors de la concertation.
Ces propositions sont inscrites ou compatibles avec le Schéma de Cohérence Territorial de Provence Méditerranée :

B. DEVELOPPER LE « RER TOULONNAIS »

Le développement du RER toulonnais se concrétise par un renforcement des axes ferroviaires :

- de St-Cyr-sur-Mer à La Pauline, avec une fréquence de 15 minutes en heure de pointe et 30 minutes en heure creuse et la création de nouvelles haltes dans Toulon (Ste-Musse, Escaillon). D'autres haltes pourront être étudiées si leur pertinence en matière de clientèle est avérée et si elles ne viennent pas remettre en question le fonctionnement actuel du système ferroviaire ;

Pour s'assurer d'une entière fluidité et d'une sécurité du trafic quand une voie est bloquée par un train en panne,

UNE TROISIÈME VOIE ENTRE LA PAULINE À L'EST JUSQU'À ST CYR À L'OUEST S'AVÈRE INDISPENSABLE en l'absence d'alternative

> *Si une troisième voie La Pauline – St-Cyr n'était pas complétement réalisée, les emprises foncières doivent être conservées. L'Etat, la Région doivent l'imposer notamment dans la conception ou la rénovation des gares :* ***Sainte Musse pratiquement en cours de réalisation****, La Garde, Sanary ou Bandol.*

Nous les usagers et les associations sommes également unanimes à considérer les 5 % du budget octroyés au Var comme dérisoires. Nous demandons à l'Etat d'équilibrer la balance entre Toulon, Marseille et Nice. Le provisoire dure toujours longtemps.

> **Les études existent concernant cette troisième voie.**
> **Elle indispensable au moins des Playes à La Pauline.**

3 **Ne pas rater l'occasion de l'amélioration des transports quotidiens dans le cadre de la transition énergétique, écologique, environnementale et adoucir les mobilités.**

Les trains du quotidien seront ENFIN développés. L'UDVN-FNE83, fédération d'associations du département, se réjouit pour les usagers du centre Var, du littoral varois et de l'ouest varois qui pourront accéder au quart d'heure ou demi-heure à la ville préfecture et aux correspondances avec les trains rapides intra ou interrégionaux.

Avec une interconnexion des RER toulonnais et marseillais, l'alternat pourrait devenir une exception.

L'amélioration des trains du quotidien sur l'unique voie ferrée est-ouest au sud des Alpes française est urgente notamment pour la desserte du Var premier département touristique en perte d'attractivité en raison de saturation des routes et des liaisons ferroviaires les lundis, vendredis et jours de départs en vacances.

Michel PIERRE, vice-président de l'UDVN-FNE83 pour l'ouest Var. 0670218010

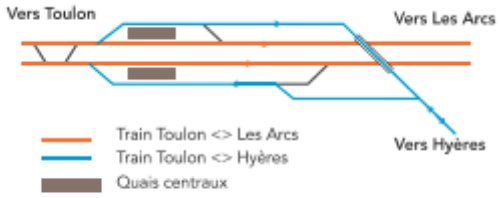
LES AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2, OBJETS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

LA CRÉATION D'UNE NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE L'OUEST ET L'EST DE TOULON

- L'amélioration de la bifurcation à la Pauline vers Hyères et le réaménagement de la gare ;
- La création de voies en gare à l'ouest de Toulon et à l'est (Carnoules) pour les TER circulant autour de Toulon, afin de leur permettre de stationner et d'effectuer la navette entre ces gares.

La réunion publique du 8 décembre 2020 en visioconférence sur **le projet d'aménagement de la gare La Pauline** a permis une présentation du dossier et des échanges autour de ce projet .

En ce qui concerne le choix de l'aménagement pour le dénivellement de la ligne d'Hyères la solution du passage en dessous (terrier) est la solution la plus adaptée pour le paysage.



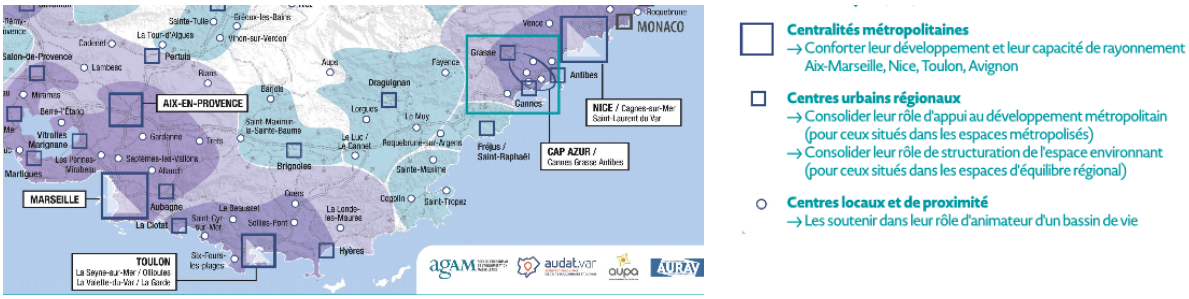
PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT EN SITUATION PROJET.

Concernant le choix du projet d'aménagement de la Gare de la Pauline c'est le scénario 2 qui nous parait le plus fonctionnel dans son inscription urbaine.

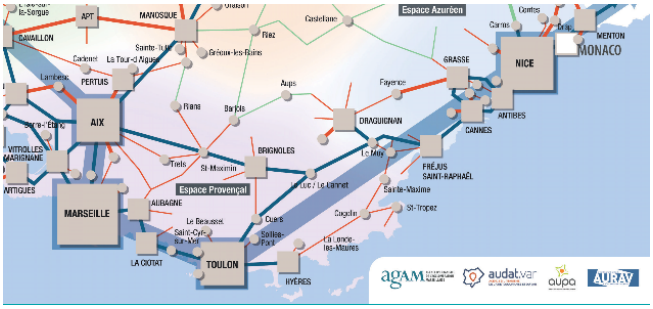
Ce nouveau pôle d'échange multimodal aura aussi une fonction de gare de corespondance entre les lignes nord est et les lignes sud est. Il devra être un élément fort pour réduire la congestion routière de ce secteur.

Le SRADDET met en avant le risque d'une augmentation des besoins de déplacements de + 15% d'ici 2025. Il faut donc prendre en compte cette donnée et avoir une réflexion de ce que sera ce besoin de mobilité supplémentaire au niveau du territoire?

Le SRADDET montre une carte localisant les centralités urbaines appelées à jouer un rôle dans l'organisation du territoire régional.



Et une carte des polarités métopolitaines et centres urbains régionaux



Avec comme objectifs :

→ développer l'offre de transports en commun « express » ;
→ renforcer l'accessibilité aux équipements et services métropolitains structurants ;
→ renforcer les coopérations économiques, scientifiques et universitaires.

- Entre les grands pôles urbains et leurs bassins de vie :

→ renforcer les réseaux de transports « du quotidien » ;
→ renforcer l'accessibilité aux équipements et services « du quotidien » (administration, santé, culture) ;

On constate sur ces deux cartes que les pôles secondaires (centres urbains régionaux) ont une forte relation avec les pôles principaux (polarités métropolitaines), que ces pôles secondaires doivent bénéficier d'une bonne relation avec les pôles principaux par renforcement de l'offre.

Le pôle de Hyères a une fonction importante dans l'espace Est. Il est la porte d'entrée du littoral varois et également une porte d'entrée du territoire régional avec l'aéroport Toulon/Hyères. C'est une <u>porte d'entrée touristique de la Côte d'Azur.</u>

Conforter les portes d'entrées du territoire régional

De ce fait, une amélioration de la desserte de la gare d'Hyères en passant ce tronçon à 2 voies avec des horaires plus attratifs serait nécessaire pour faciliter les déplacements venant des communes du littoral.

Cette nouvelle offre devrait capter une forte partie du trafic routier qui congestionne journellement les axes des autoroutes A570 et A57.

Le **prolongement de la ligne jusqu'à l'aéroport Toulon /Hyères répondrait également au désenclavement de cet équipement** et permettrait à une population de ce territoire un accés facilité à l'aire métroplitaine de Toulon et au reseau nord du département via La Pauline.

Concernant le **projet d'aménagement de la gare de Carnoules** cette nouvelle offre devrait pouvoir capter une partie des flux routiers et permettre à certaines populations d'avoir un accès rapide à l'aire métropolitaine de Toulon, de ces équipements administratifs, hospitaliers, universitaires et commerciaux. Cette nouvelle offre devrait aussi faciliter les déplacements des habitants de Brignoles et de la dracénie.

Michel BLAISE, vice-président de l'UDVN-FNE83 pour le centre Var