



Avis d'Indecosa CGT 83 sur les opérations proposées à la concertation complémentaire

- **La localisation de la Gare origine/terminus ouest de la navette toulonnaise.**
- **L'optimisation de la bifurcation de la Pauline et le réaménagement de la gare.**

Indecosa CGT Var est une association pour l'Information et la Défense des Consommateurs Salariés.

En matière de transport, notre but est de mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes et l'organisation du système du transport devant être compatible avec le développement humain et durable.

Indecosa CGT Var, s'inscrit dans le cadre d'une politique nationale des transports qui doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibré et répondre aux besoins de tous ordres.

C'est à ce titre que notre Association participe à la Concertation Publique concernant le projet d'aménagement des infrastructures ferroviaires de la Métropole Toulonnaise.

Notre département n'est concerné que par deux opérations des phases 1 et 2 du projet LNPACA. A savoir la création d'installations origines-terminus à l'ouest de Toulon et à Carnoules à l'est pour les TER circulant autour de Toulon, afin de leur permettre de stationner et d'effectuer la navette entre ces gares et l'amélioration de la bifurcation de La Pauline et le réaménagement de la gare.

Toutefois, côté Est, la desserte des navettes ne peut être limitée à la gare de Carnoules. La réouverture de la ligne Carnoules - Brignoles - Gardanne correspond à une réelle attente locale. Ne pas intégrer la régénération et l'électrification de cette ligne dans les travaux à réaliser correspondrait à l'exclusion du Centre-Var du développement économique **pour les décennies à venir**, car les besoins de déplacement du département varois ne sont pas limités à sa métropole toulonnaise.

1. Localisation de la Gare origine/terminus ouest de la navette toulonnaise.

Pour Indecosa CGT 83, de tels aménagements doivent être construits dans le cadre d'un développement ouvert vers le futur. Les propositions critiques formulées lors des diverses réunions de concertations organisées par SNCF Réseau ont largement mis en évidence le manque d'ambition de ce projet tel qu'il est défini.

➤ **Aussi nous proposons la Gare de Saint Cyr comme PEM de la navette toulonnaise.**

Pour autant cette gare doit-elle en être le terminus ? Il faut que ce projet intègre l'alternat (côté La Ciotat) pour ne pas avoir deux voies en cul de sac sur St Cyr.

Retenir la gare le plus à l'ouest de notre département permettrait de maximiser le report modal ferroviaire sur le plus grand nombre de gares varoises et endiguer la congestion routière à l'entrée de Toulon.

En gare de Saint Cyr, les emprises foncières de la SNCF sont importantes. Cela permettrait de déplacer le bâtiment de la gare de 400 mètres côté ouest dans une portion rectiligne, car actuellement il se situe en pleine courbe et le devers de la voie extrêmement important, ne permet pas d'adapter la hauteur des quais aux marchepieds des circulations ferroviaires, interdisant ainsi l'accès aux trains pour les personnes à mobilités réduites.

Sur le plan environnemental, son aménagement ne présente aucun risque particulier. La création de cette nouvelle gare pourra ainsi être intégrée dans le projet de requalification urbaine du quartier des Pradeaux.

En amont, pour faciliter la libre circulation des navettes et de façon à respecter les objectifs de cadencement et de robustesse du projet, il conviendra de créer une 3^{ème} voie entre les gares de La Seyne et Toulon. Cette 3^{ème} voie permettrait la création de points de desserte supplémentaires et éviterait tous les conflits de circulation sur les voies existantes.

➤ **Mais, pour Indecosa CGT 83, il convient d'optimiser la desserte régionale le plus largement possible.**

Le projet ne prévoit pas de garage pour les TER en provenance de La Ciotat. De nouvelles études doivent être engagées sur la possibilité de réaliser l'interconnexion entre le Var et les Bouches-du-Rhône et d'inclure la desserte jusqu'à l'aéroport de Hyeres.

2. Optimisation de la bifurcation de la Pauline et le réaménagement de la gare.

Au regard de la configuration de la ligne Toulon Carnoules, la gare de la Pauline apparaît comme un nœud gordien pour rejoindre la ligne de Hyères qui nécessite le cisaillement de la voie 2. SNCF Réseau a tranché par la réalisation d'un terrier, abandonnant la passerelle.

Or, ce projet de RER Toulonnais prend tout son sens s'il apparaît comme une solution, sur l'ensemble de l'agglomération, de développement des transports en commun, alternative au tout voiture.

Ce projet de RER Toulonnais ne peut se développer et atteindre pleinement ses objectifs que si nous réalisons une 3^{ème} voie entre La Seyne à La Pauline.

Cela donnerait tout son sens aux haltes de St musse et de l'Escaillon, voire de la halte des Playes, toutes les deux abandonnées actuellement.

Cette 3^e voie devra être entièrement banalisée (circulation dans les 2 sens de circulation) et dédiée (TCSP) à la navette RER, surtout entre Toulon et La Pauline.

Ainsi les futures gares de l'Escaillon et de St Musse et celle de la Garde seront équipées d'une 3^{ème} voie permettant de laisser passer sans encombre les circulations plus rapides sur la voie 1 et 2 sans risque le cantonnement des trains en retard.

Et ce n'est pas le ERMTS qui viendra consolider la robustesse du plan de transport, mais bien la réalisation supplémentaire d'infrastructure au sol par la 3^{ème} voie favorisant ainsi la circulation des trains en même temps.

Dans ce nouveau cadre, la future halte de St Musse doit intégrer la réalisation de cette 3^{ème} voie, tout comme la gare de La Garde qui ne fait pas partie de cette concertation. A ce projet de 3^{ème} voie, nous suggérons d'incorporer la gare de Toulon en revalorisant la voie Z (déjà équipée d'installation d'entrée et de sortie) ainsi que la voie 50 côté Nice, qui nécessitera des travaux de modernisation. Ces 2 voies sont déjà pourvues de quais et pourront augmenter les voies à quai de la gare de Toulon au service voyageur.

En réalisant cette 3^{ème} voie, le terrier de La Pauline perd toute pertinence dans sa phase 1 et 2.

- **Concernant le réaménagement de la gare de La Pauline, des 3 propositions nous retenons la solution 02 « Gare Traversante - Liaison Urbaine »**

Ce scénario, malgré un fort impact sur le bâti entraînant la délocalisation de l'Entreprise Fabemi et nécessitant d'importantes acquisitions foncières, est le seul à offrir le déploiement des fonctions multimodales et intégrerait un potentiel d'évolution dans une zone d'activités importantes.

Po/INDECOSA CGT VAR
Hervé FECHINO
Président