



24, rue Paul Lendrin, c/o Café Culture, 83000 Toulon

Association agréée environnement et consommation.

Concertation 2020 : La navette RER toulonnaise, pour un transport ferroviaire performant et fiable au quotidien.

Remarques et contribution de Toulon Var Déplacements.

I Les besoins des usagers et les objectifs pour un transport ferroviaire performant et fiable au quotidien :

I-1 Réaliser une navette RER la mieux adaptée à l'aire urbaine de Toulon.

Cette aire urbaine englobe au minimum le S.C.O.T. PM. Si à l'est de Toulon la gare de Carnoules s'impose comme terminus, il est logique de desservir à l'ouest l'ensemble des communes sur au moins 30 km, c'est à dire jusqu'à Saint-Cyr ce qui permettra à la navette de desservir aussi les gares de Sanary, Bandol, et de donner accès aux habitants de Sud Sainte Baume à cette navette.

Les gares et les haltes doivent avoir le meilleur accès possible et une bonne intermodalité pour les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun.

Les haltes doivent être densifiées au centre de la ligne avec les haltes de Sainte Musse, l'Escaillon, Les Playes, ce qui entrainera une augmentation du trafic.

I-2 Réaliser une navette RER avec une fréquence de desserte fiable :

- Au ¼ d'heure à Toulon,
- À la ½ heure dans les autres gares et haltes.
- Les rails actuels ne permettent d'atteindre ces performances qu'en flux tendu, les moindres incidents ou travaux entraînent une dégradation du service. Il faut une marge de sécurité pour un fonctionnement régulier, même en cas d'aléas au quotidien. Pour cela il est nécessaire d'améliorer le réseau ferré.

I-3 Réaliser une navette RER avec une capacité ferroviaire suffisante. Pour cela il faut :

- Supprimer le cisaillement des voies à la bifurcation vers Hyères.
- Réaliser la 3ème voie entre La Seyne et La Pauline (18km).
- Avoir une possibilité de dépassement par alternats à l'est et à l'ouest de Toulon pour améliorer les dépassements des trains rapides ; cette possibilité sera réalisée à l'est par le projet en gare de La Pauline, il faut aussi prévoir un alternat à l'ouest de préférence en gare de Saint-Cyr (mi-parcours entre Marseille et Toulon) ce qui permettra aux trains rapides de doubler les TER en provenance ou en direction de Marseille.

I-4 Réaliser une navette RER compatible avec de nouvelles haltes à :

- Sainte Musse
- L'Escaillon

- Les Playes
Pour garantir le service de ces gares à la ½ heure, la nécessité de la 3ème voie s'impose.

I-5 Mettre des moyens financiers à la hauteur des besoins de ces réalisations.

Les prévisions de crédits pour le Var de 184 M € (5% du total) sont insuffisants par rapport aux besoins des phases 1 et 2.

II- Les insuffisances de la concertation de décembre 2020.

II-1 Cette concertation ne présente des projets précis que pour :

- **La localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise** ; Cette fonctionnalité est nécessaire et seule la localisation à Saint-Cyr est cohérente avec les besoins de cette navette (la plus grande aire urbaine accessible).

Il est surprenant de voir le maintien d'une contrainte FRET en gare de Saint-Cyr. Il serait souhaitable de reporter cette fonctionnalité FRET à Toulon ou à La Seyne surtout qu'il semblerait que les voies d'évitement actuelles soient très peu utilisées par des trains FRET. La solution : faire une étude en supprimant les voies de garage des trains FRET en gare de Saint-Cyr (report de ces garages vers d'autres gares).

Remarque : La position actuelle de la gare des trains FRET à seulement 25km d'Aubagne ne semble pas un choix optimum pour le fret ferroviaire. La mise en place de la navette toulonnaise est l'occasion de la déplacer dans un lieu plus opérationnel.

- **Le pôle d'échanges de La Pauline** ; Le passage à 4 voies en gare, ainsi que la suppression du croisement à la bifurcation de La Pauline font partie des nécessités. Dans l'intérêt des usagers le choix doit être fait en tenant compte du meilleur accès possible (accès traversant) et d'une bonne intermodalité (gare routière). Dans ces conditions le choix doit se porter naturellement vers le scénario N°2.
- Il faut y adjoindre le besoin impérieux de la réalisation de la troisième voie de La Seyne à La Pauline et donc de prévoir sa possibilité dans l'aménagement de la gare de La Pauline.
Remarque sur la bifurcation vers Hyères : pour des raisons de sécurité par rapport aux inondations et aux contraintes de maintenance dues aux normes de sécurité, il nous semble plus judicieux de réaliser le saut de mouton que le passage en terrier.
- **Cette étude omet de prendre en compte :**
La nécessité d'une troisième voie,
L'amélioration du pôle d'échange de Toulon,
La réalisation d'un alternat à l'ouest de Toulon.

II-2 La concertation ne permet pas une vision globale sur les moyens nécessaires à mettre en œuvre pour la réalisation d'une navette efficace.

- Les moyens financiers sont trop faibles par rapport aux besoins d'une navette toulonnaise efficace qui réponde aux besoins. Les prévisions actuelles de crédits pour le Var sont :
Phase 1 = 184 M € sur 735 M € (25 %)
Phase 2 = 0 € sur 2 746 M € (0 %)
Total = 184 M € sur 3 481 M € (5 %)

Pour les réalisations correctes et efficaces des gares "ouest" et de la Pauline, de la bifurcation vers Hyères, de l'amélioration du pôle d'échange de Toulon, il faut un investissement d'environ 300 M €, sachant que cet investissement est pour un long terme d'au moins 50 ans.

- Cette concertation ne prend pas en compte le besoin de réalisation de la 3ème voie (voir 4ème) entre La Seyne et La Pauline, comme cela a été étudié depuis 2000 par la SNCF et comme cela a été programmé au Contrat Plan Etat Région 2015-2020 (voir ci-dessous, extrait du CPER Paca 2015-2020.

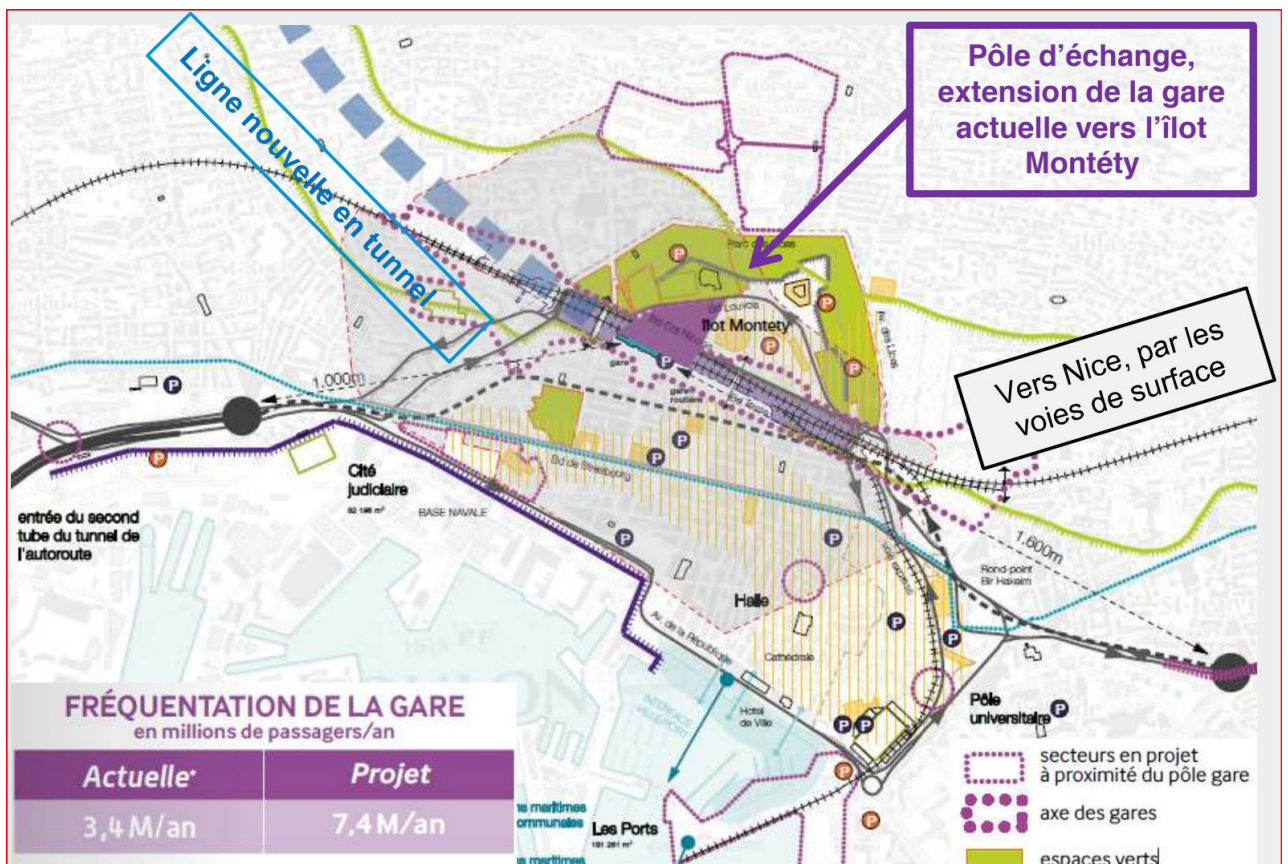
- **Traitement du nœud Toulonnais :**

Il s'agit de poursuivre les études du précédent CPER pour améliorer la desserte de l'agglomération et engager des travaux d'aménagement permettant la mise en place d'une navette ferroviaire (1 train/heure) entre l'ouest et l'est de Toulon par la création de voies à quai supplémentaires dans certaines gares et la création d'une halte à Sainte-Musse au niveau de l'hôpital. En parallèle, des études seront menées sur les aménagements de la 3^{ème} voie entre La Seyne sur Mer et La Pauline sera étudiée avec un scénario incluant une halte à l'Escaillon au niveau du parc de covoiturage.

3^{ème} voie entre est et ouest de Toulon (étude CPER 2015-2020)

Cette 3^{ème} voie est nécessaire pour permettre la cohabitation de la navette TER avec les trains rapides et pour sécuriser les horaires en cas d'incidents ou de travaux. Cette troisième voie doit être intégrée, dans les projets de la gare de La Pauline ainsi que dans la halte de Sainte Musse, pour permettre sa réalisation future, en particulier au niveau de l'emprise des rails et des accès aux quais.

- La concertation ne prend pas en compte la création de l'entrée nord de la Gare de Toulon et l'extension du pôle d'échange comme prévu également par SNCF réseau depuis 2016 (voir figure ci-dessous, document SNCF). Au quotidien des difficultés d'accès s'observent sur l'unique entrée sud : manque d'un transport en site propre, manque de parkings de dépose et d'attente de passagers, manque de piste cyclable arrivant à la Gare. Ceci crée des embouteillages et des stationnements anarchiques ce qui est préjudiciable aux transports en commun.



Projet d'extension au nord de La Gare de Toulon (SNCF 2016)

- La non réservation des terrains au nord de la gare actuelle risque de rendre impossible de façon irréversible la création de l'extension au nord du pôle multimodal. La SNCF et les pouvoirs publics doivent mettre en œuvre cette réservation. Il serait important de réaliser cette entrée nord en phase 2.

- Cette concertation n'intègre pas la création d'un alternat à l'ouest de Toulon alors que la cohabitation des trains rapides et lents entre Marseille et Toulon est critique, comme SNCF réseau l'a signalé en 2016 dans son document « PACA- Les limites du réseau ferré existant » voir ci-dessous :

→ **L'axe Aubagne - Toulon est une section à 2 voies**

Sur ces 2 voies, circulent tous types de trains (TAGV, TER omnibus, TER semi-direct, fret...) **sans possibilité de dépassement**, hormis à Saint-Cyr-Les Lecques, pour le fret seulement.

La configuration de cette infrastructure, sur laquelle les circulations sont très dépendantes (un train rapide est gêné par un train lent), rend difficile l'augmentation de la capacité.

Du fait de l'impossibilité de se faire dépasser par les TAGV, les TER ne peuvent pas assurer toutes les dessertes souhaitées.

En effet, ½ heure sépare deux TAGV en heure de pointe. Entre Marseille et Toulon, un omnibus met 16 minutes de plus qu'un TAGV en s'arrêtant dans les 8 gares entre Marseille et Toulon. Un deuxième TER serait donc rattrapé par le TAGV suivant.

Impossibilité aux trains rapides de doubler les TER omnibus (SNCF 2016)

Sur le tronçon de ligne Aubagne Toulon particulièrement chargé, il ne faut pas se priver de la fonctionnalité du dépassement grâce à un alternat, à Saint Cyr, qui apporterait une sécurité en termes de robustesse et de gestion en situations perturbées, aussi bien pour les TER omnibus que pour les Intercités. Ceci est nécessaire pour atteindre les objectifs de fréquences fiabilisées en heure de pointe.

III- Conclusions de Toulon Var Déplacements.

Nous demandons :

- Que le choix de la gare de retournement ouest se fasse à Saint-Cyr.
- Que le développement de la gare de la Pauline se fasse dans le cadre du scénario N°2
- Que la possibilité de la 3ème voie soit intégrée aux réalisations de la gare de La Pauline et de la halte de Sainte-Musse.
- Qu'un alternat soit intégré au niveau de Saint Cyr.
- Que la possibilité d'un garage fret soit réalisé plus proche de Toulon.
- Que l'entrée nord de la Gare de Toulon et son pôle d'échange, soient réalisés en phase 2.
- Que les moyens financiers soient à la hauteur des besoins pour réaliser une navette performante et fiable, c'est à dire à au moins 300 millions d'euros.

Les seules réalisations prévues dans l'étude actuelle ne permettront ni d'atteindre les objectifs d'une navette toulonnaise qui corresponde aux besoins en fréquence et en robustesse, ni la desserte cadencée de nouvelles haltes, ni l'amélioration nécessaire du pôle d'échange de Toulon.

Pour obtenir une navette performante et fiable au service des usagers et permettant un report notable des déplacements vers la navette, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble de nos propositions.

Pour Toulon Var Déplacements,

Le Président, Maurice Franceschi