

ASSOCIATION DE DEFENSE DU PLAN DE LA GARDE

1624 chemin d'Astouret
83130 LA GARDE
Tel : 06 86 33 31 56
Tel : 04 94 21 71 75
E-mail : a.d.p.l.g@laposte.net
Association n°W832002968
N° SIRET : 439 329 210 00025

La Garde le 13 novembre 2016

à M. Nicolas ALLA
Responsable Territorial SNCF R

M Philippe QUEVREMONT
Garant de la concertation

Messieurs

J'ai rencontré M. Alla lors de la permanence en mairie de La Garde, nous avons discuté sur le projet de la ligne nouvelle, et abordé en particulier le Var dans la priorité 1.

Dans cette contribution écrite, je tiens à rappeler nos positions sur cette LN PCA et proposer des suggestions pour améliorer les trains du quotidien qui sont utilisés par près de 80% des voyageurs du rail.

Tout d'abord la priorité doit être le désengorgement des villes, donc un réseau de TER modernisé, sûr, efficace. En aucun cas, pour nous la priorité doit être la vitesse !

L'argent du contribuable ne doit pas servir à rembourser les emprunts de dettes abyssales, ni les montages financiers, tels les PPP, lesquels multiplieront par trois ou plus les prix des réalisations de lignes nouvelles... Nos enfants continueront à payer, alors que ces lignes, en plus d'être ruineuses, sont inutiles et catastrophiques pour l'environnement.

Aussi nous réaffirmons notre opposition à cette LN PCA.

On doit mettre l'argent dans la ligne existante, la rénover, réaménager les gares et y rajouter une section de voie pour permettre aux TER de stationner afin de laisser passer les trains plus rapides. Il y a plusieurs gares qui sont pratiquement fonctionnelles, et on peut en aménager d'autres. Cela assurerait une augmentation du trafic, une meilleure sécurité, un désengorgement des villes et à un coût plus que raisonnable.

Rappelons qu'un km de rénovation de ligne coûte 30 fois (voire au-delà) moins cher qu'un km de la LN PCA qui se trouvera être la plus onéreuse de France, ce qui n'est pas un record glorieux.

Il faut que le CPER ait un budget à la hauteur pour réaliser tous ces travaux ; or non seulement celui-ci est faible, mais en plus il est grevé de plusieurs dizaines de millions pour réaliser les études de la ligne nouvelle ! Ce n'est pas acceptable !

Pour ce qui concerne le rajout dans la priorité 1 de la partie La Crau- Hyères, la première remarque est que ce n'était pas prévu dans les textes officiels.

En effet le comité de pilotage du 21 mai 2015 affirme : « la concertation est organisée dans le respect de la charte de la concertation, elle ne concernera que les sections de la priorité 1 ayant fait l'objet de la décision ministérielle du 7 mai 2014. ».

Or dans cette décision ministérielle sont données les précisions sur : la nouvelle gare de Marseille, sur la section Marseille-Aubagne avec le choix du fuseau dit « B 10 ».

Rien sur le var (qui est dans la priorité 2).

On peut se poser la question sur ce qu'on appelle « concertation » ?

En ce qui concerne plus précisément le secteur de La Pauline est prévue une troisième ligne qui démarrerait juste après le pont enjambant le chemin de La Foux, puis longerait le Plan de La Garde, zone ZNIEFF et Zone Humide. Après le pont enjambant l'autoroute (et la gare de La Pauline ?) une rampe de montée est prévue pour passer au-dessus des voies existantes. C'est le saut de mouton avec deux variantes.

Non seulement la troisième voie qui démarre dans le plan va être derrière un mur pour limiter l'emprise au sol, ce qui n'est pas particulièrement indiqué pour une zone aussi sensible, mais ensuite le saut de mouton va entraîner des destructions d'habitations et porter aussi atteinte à l'environnement.

Y a-t'il nécessité de réaliser un tel projet ? La ligne La Pauline Hyères rénovée dans le cadre du dernier CPER a coûté 35 millions d'euros. Elle permet une offre de service multipliée par trois : 23 A/R contre 7 A/R avant la rénovation, ce qui est très appréciable.

S'il faut une amélioration plus grande c'est aux heures de pointe.

Il y aurait la possibilité de rénover les voies juste après le bâtiment de la gare d'Hyères pour permettre aux trains de stationner, et de manœuvrer plus facilement.

Le matin s'il faut rajouter un TER vers Toulon, on pourrait utiliser un train qui serait déjà sur place et qui doublerait l'offre de service à ce moment là.

En aménageant la gare de La Pauline avec des quais supplémentaires, les TER pourraient stationner, laissant passer les trains directs vers Toulon.

Ce qui compte c'est d'avoir un service sûr et bien calculé pour les heures de pointe.

Le reste du temps les TER sont en nombre suffisant.

Dans le cadre du CPER à venir il est important de réaliser l'arrêt à Sainte Musse, et à L'Escaillon ; Il faut permettre aux gens de laisser leur voiture, en utilisant les transports publics et les TER sont un moyen de déplacement rapide et sécurisé, pour les cheminements est-ouest via Toulon. Le PDU en parle mais cela reste flou.

Il faut abandonner le tronçon de 3^{ème} ligne et le saut de mouton dans le secteur de La Pauline. C'est inutile, coûteux et porte atteinte à l'environnement.

Il convient plutôt de mettre les centaines de millions d'euros dans le budget du CPER pour vraiment améliorer et au plus tôt les déplacements dans l'aire toulonnaise.

Veillez agréer, messieurs, l'expression de nos salutations distinguées

Pour l'ADPLG, la Présidente Christiane GRANDCHAMP

Je désirerai que cette contribution apparaisse sur le site de la LNPCA, dans le cadre de la concertation de la priorité 1. Merci d'avance.