

LIAISON HYERES - AEROPORT DE TOULON HYERES

Dernièrement, Monsieur GIRAN, maire d'Hyères et président de TPM, a annoncé que la liaison entre la gare d'Hyères et l'aéroport de Toulon Hyères se ferait au moyen d'une navette routière autonome.

Monsieur GIRAN demande une route plutôt qu'un chemin de fer car il estime qu'à la vue de l'état de la voie ferroviaire, le coût serait exorbitant. Dans un premier temps il était prévu de faire une route pour la navette routière à côté de la voie ferrée mais dernièrement au vu du coût hors de prix et supérieur à la remise en état de la voie ferrée, il préférerait faire du routier en lieu et place du ferroviaire. Ce coût routier reviendrait à 20 millions d'euros (cf. 3).

La SERM (RER Métropolitaine)

Alors que toutes les métropoles essayent de mettre en place un réseau de transport pour donner suite à la loi, la Métropole autour de Toulon (TPM) commence à y réfléchir.

Dans un premier temps, c'est le transport ferroviaire qui devrait servir de colonne vertébrale. Pour TPM, c'est la liaison St Cyr – Toulon – Carnoules – Hyères qui étant en Y sera la base du SERM. Il faut savoir que c'est grâce au nombre d'habitants de Toulon et en utilisant la plateforme du Palyvestre qu'a été créé l'aéroport de Toulon Hyères. Si la voie entre La Pauline et Hyères a été remise en état, la suite jusqu'à La Plage d'Hyères (aéroport) est restée abandonnée (voir dossiers 1 et 2). Bien que la Région ait fait toute l'étude sur l'ensemble de la ligne, pour des raisons politico-économique, la voie entre Hyères et La Plage d'Hyères n'a pas été refaite.

Les deux derniers maires d'Hyères ont choisi de faire une navette routière plutôt que de terminer la remise à niveau de la ligne en direction de l'aéroport. Serait-ce dans le choix du routier celui du maire et président de TPM en voulant garder la maîtrise d'ouvrage plutôt que pour le train celle de la Région ?

Au niveau des usagers du transport, nous voudrions le train car nous aurions seulement un mode d'engin de transport entre l'aéroport et Toulon voir au-delà plutôt qu'une rupture de moyen. Pour une continuation, le temps de parcours sera d'environ 35 minutes tandis que dans le cas d'une rupture il faudrait penser à 45 minutes de parcours à condition que le train parte immédiatement. De plus le train attractif captera 10 fois plus de clientèle que celui de l'autocar. Il faut savoir qu'actuellement la ligne 102 Aéroport Toulon gare met 55 minutes.

L'infrastructure

Monsieur GIRAN, maire d'Hyères et président de TPM, a fait savoir que la remise en état de la voie ferrée coûterait « exorbitant ». Qu'en est-il ? Pendant que le maire annonçait un coût de 20 million d'euros, la FNAUT estimait à peu près que ce serait un prix identique à condition de laisser la ligne non électrifiée. Sachant que l'assise en bonne la voie à refaire est de 5 km, qu'il y a 700 m de voie à construire pour arriver à l'aéroport plus les petits ponts à changer (voir dossier 1). Le prix du km à refaire vaut 1 million, l'arrivée à l'aéroport coûterait 3 millions et pour les 9 petits ponts (cf. dossier 2) 12 millions ; soit un total de 20 millions.

Pour la voie routière les petits ponts sont à revoir mais surtout les deux grands ponts au niveau de la Vilette sont à construire. La SNCF est obligée de garder 700 mètres de long à la sortie de la gare côté aéroport pour faire des manœuvres afin de rentrer dans les voies de service. Les 2 grands ponts ferroviaires ne peuvent donc pas servir pour la voie routière.

Le matériel

Pour des raisons de coût on pourrait ne pas électrifier la voie et employer des automotrices AGC « Bi-bi » que la Région a acquis dernièrement à la Région Ile de France. Ce matériel pourrait sans problème technique aller de Marseille à l'aéroport de Toulon-Hyères en desservant Toulon et Hyères.

Le financement

Nous avons appris que la Société des Grands Projets (SGP) en accord avec SNCF Réseau, est devenue experte en ingénierie financière et sait lever de la dette pour développer et mener des ouvrages à bien. La loi permet à la SGP aux côtés de SNCF Réseau si :

- Le SERM nécessite la construction d'une nouvelle ferroviaire,
- La circulation sur des lignes sections de lignes sur lesquelles aucun train de voyageurs ne circule plus depuis au moins cinq ans,
- Une extension du réseau de transport public urbain ou interurbain comprend au moins une correspondance avec le RER métropolitain.

Il s'avère que la liaison Hyères – aéroport de Toulon Hyères correspond tout à fait à ce cas.

En conclusion

A moyen terme, il est souhaitable de remettre à niveau la voie ferrée de manière que les voyageurs fassent un trajet dans la Métropole sans changer de moyen de transport. Plus tard si le trafic aérien devient soutenu comme en été, il sera toujours possible d'électrifier la fin de ligne.

De plus de manière qu'il n'y ait de conflit entre les différentes autorités collectives, il est possible de créer une AOM (Autorité Unique de la Mobilité) pour gérer la SERM Toulonnaise.

Pour le financement, dans le cas du bus, c'est à la charge de la Métropole ; dans le cas du RER Métropolitain, c'est à la charge de la Région aidée par l'Etat.

Le 15 mars 2024

Pour le Bureau

Le Président

Le Secrétaire Général



Philippe CRETIN



Jean-Michel PASCAL