



POUR UNE AIRE TOULONNAISE AU CŒUR DE LA LGV DE L'ARC MÉDITERRANÉEN

CONTACT

Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée

20, rue Nicolas Peiresc
BP 536 83041 Toulon cedex 9
Tel. : 04 94 93 83 00

Michel BARRIAU

fax : 04 94 93 83 23

Courriel : agglo.toulon@tpmed.org

Gabriel JOURDAN

Chargé d'études déplacements
Agence d'Urbanisme de l'aire
toulonnaise

Parc Technopôle Var Matin
Quartier Campcébier
293, route de la Seyne-sur-Mer
83190 Ollioules
Tél. : 04 94 06 83 14

La communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM) soutient le projet de ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) PACA qui permet de mettre Toulon, le Var et la Côte d'Azur au cœur du système TGV européen. Elle a pour cela participé au financement des études préliminaires et du présent débat public.

Parmi les 3 scénarios de la famille sur deux axes privilégiés par RFF et conjointement avec ses partenaires naturels que sont le syndicat mixte du SCoT Provence Méditerranée et le Conseil Général du Var, TPM affiche sa préférence pour le scénario « Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice ». Ce dernier est le plus à même

de permettre une desserte correcte de l'aire toulonnaise, premier pôle européen de défense navale en méditerranée (plus de 15 000 militaires), troisième pôle de l'arc méditerranéen français avec plus de 550 000 habitants, 180 000 emplois et 45% de la fréquentation touristique varoise (soit 33 millions de nuitées par an et 2 millions de séjour / an en période estivale).

Par ailleurs, TPM demande que soit étudié une variante de ce scénario permettant de rapprocher du cœur de l'aire toulonnaise la gare TGV de Nord Toulon, située dans les 3 scénarios privilégiés à plus de 20 km et 35 minutes de trajet de la gare actuelle de Toulon Centre.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

L'INTERET D'UNE MISE EN RESEAU...

QUATRE OBJECTIFS POUR LA REUSSITE DU PROJET

- 1) Une ligne nouvelle à grande vitesse de dimension internationale :** la LGV PACA doit être conçue comme le **“chaînon manquant” de l’arc méditerranéen ferroviaire** qui reliera les réseaux à grande vitesse italiens, français et espagnols. Pour cela, le projet doit notamment intégrer la **connexion au réseau italien par une liaison entre Nice et San Remo** (point de départ de la LGV vers Gênes). Cette dimension internationale permettra en outre de **mobiliser des fonds européens** qui sinon seront très difficiles à obtenir.
- 2) Une ligne nouvelle à grande vitesse qui permettra de libérer des capacités nouvelles de transport sur la ligne existante Marseille -**

- Vintimille :** la LGV PACA doit offrir une **double valeur ajoutée en accélérant les relations** depuis et entre les pôles de PACA et **en permettant le développement de services TER à haute fréquence sur la ligne classique** autour des grandes aires urbaines de la région (Aix-Marseille, Toulon, Nice, Cannes, Grasse).
- 3) Une ligne nouvelle à grande vitesse qui dessert “en ligne” les pôles de PACA :** le tracé de la ligne nouvelle, la **localisation des gares TGV au plus près du cœur des aires urbaines** et l’organisation des dessertes doivent permettre de **mettre en réseau les grands ensembles urbains de PACA**

(Avignon, Aix, Marseille, Toulon, l’Est Varois et la Côte d’Azur).

- 4) Une ligne nouvelle à grande vitesse qui comporte deux gares dans le Var, la première dans l’aire toulonnaise, au plus près de son cœur attractif, et la seconde dans l’est varois, permettant la desserte des agglomérations de Fréjus / St Raphaël et de Draguignan. Ces gares doivent être desservies par le réseau TER afin d’en faire de véritables pôles d’échanges multimodaux.** Il faut en outre prévoir les **raccordements entre la ligne classique et la LGV pour que des TGV puissent desservir les gares centrales de Toulon et de St Raphaël.**

LES LIMITES DES SCENARIOS “ARBOIS - A8 - NORD TOULON - OUEST NICE” POUR LA DESSERTE DE L’AIRE TOULONNAISE

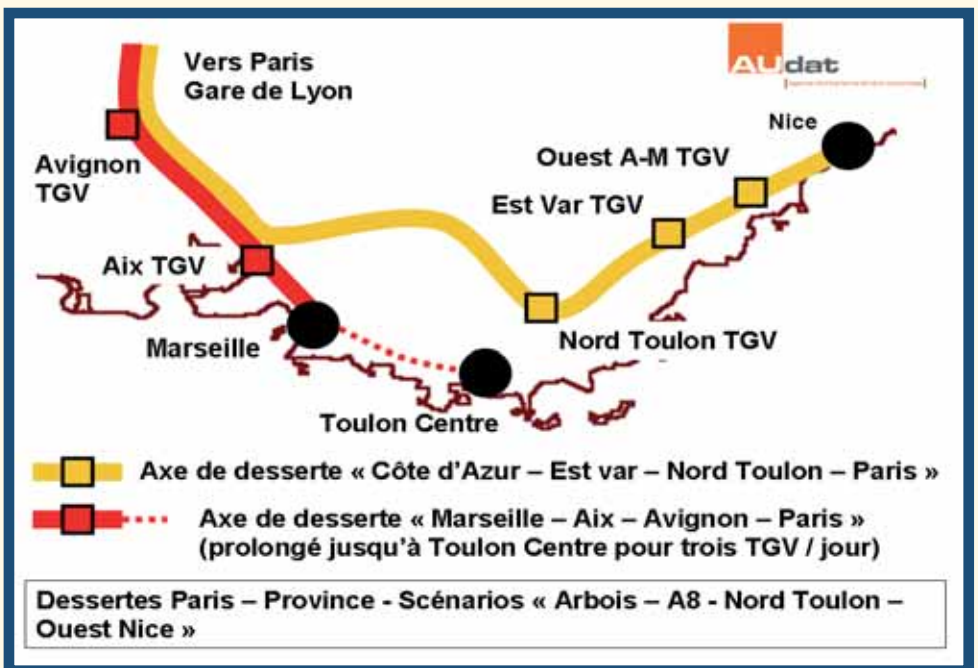
Dans ce scénario l’aire toulonnaise sera desservie quotidiennement par **36 allers-retours TGV** (14 vers Paris, 22 vers les autres villes de province et l’international).

Mais la gare actuelle de Toulon Centre ne conservera que 3 allers / retours par jours vers Paris (contre 7 actuellement dont certains sont amorcés à Hyères) et ne bénéficiera plus d’aucune desserte vers les autres villes de province (contre 7 actuellement).

En effet, la clientèle de l’aire toulonnaise n’est pas suffisante pour justifier “à elle seule” un niveau élevé de desserte. C’est pourquoi il faut associer le marché de l’aire toulonnaise avec celui de Marseille (comme actuellement) ou celui de Nice.

Dans les scénarios “Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice”, le tracé de la LGV rend nécessaire une association du marché de l’aire toulonnaise avec celui de la Côte d’Azur.

Concrètement, la quasi-totalité des dessertes seront reportées vers la gare de TGV de Nord Toulon, située entre Cuers et Carnoules, à l’écart des grands pôles de l’aire toulonnaise :



- La gare sera à plus de 20 km et 30 à 35 minutes de trajet du “cœur attractif” de l’aire qui englobe notamment Toulon, La Seyne sur Mer, La Garde et La Valette (300 000 habitants et 120 000 emplois).
- Elle sera éloignée des espaces touristiques littoraux qui concentrent plus de 160 000 habitants et 45 000 emplois autour

de pôles majeurs tels que Bandol, Sanary, Six Fours Les Plages (à l’ouest) et Hyères, Bormes les Mimosas, Le Lavandou (à l’est).

- De ce fait, la gare de Nord Toulon aura un bassin de chalandise limité (75 000 habitants et 18 000 emplois à moins de 20 minutes de Nord Toulon TGV contre 210 000 habitants et 83 000 emplois à moins de 20 minutes

... DES METROPOLES DE PACA

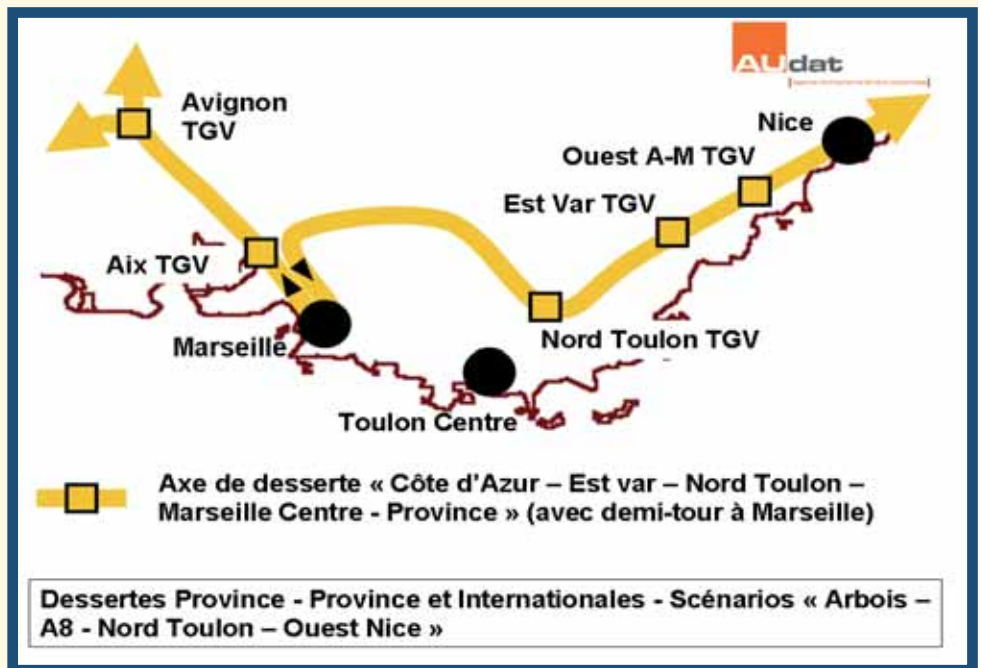
de la gare actuelle de Toulon Centre - Source SNCF).

Compte tenu du temps d'accès à la future gare, ce transfert des TGV pénalisera la qualité de desserte de l'aire toulonnaise.

→ Actuellement, le trajet entre Paris et Toulon Centre s'effectue au mieux en 3h51. Demain, il faudra 3h05 à 3h10 pour rejoindre la gare de Nord Toulon depuis Paris. Mais il faudra ajouter 35 minutes de délais d'acheminement vers Toulon Centre. Cela représentera finalement un temps total de trajet de 3h40 à 3h45 et l'obligation d'une rupture de charge pénalisante pour l'image de Toulon et le confort des usagers.

→ De ce fait, par rapport à la situation de référence 2020 sans LGV PACA, les études de trafic conduites par RFF pour le scénario "sur deux axes" soulignent que la LGV PACA n'induirait que 152 000 passagers TGV supplémentaires par an dans l'aire toulonnaise. A titre de comparaison, dans le scénario "sur un axe" où la desserte de Toulon se fait exclusivement par la gare de centre-ville, la LGV PACA induirait 738 000 passagers TGV supplémentaires par an dans l'aire toulonnaise.

L'organisation des dessertes dans l'hypothèse du scénario "Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice" pénalise également les habitants de l'est varois et de la Côte d'Azur.



→ Si, chaque jour, 1 à 3 TGV ne marqueront aucun arrêt intermédiaire entre Nice et Paris (TGV "bolides"), l'essentiel des liaisons entre la Côte d'Azur et l'Île de France desserviront les gares nouvelles de l'ouest des Alpes-Maritimes, de l'est varois et de l'aire toulonnaise. Or chaque arrêt "coûte" de 6 à 9 minutes de temps de parcours. Le marché toulonnais étant associé à celui de la Côte d'Azur, le temps moyen de parcours des TGV Paris Nice est de ce fait pénalisé de 7 minutes.

→ Les TGV "Province Province" et Internationaux devront desservir à la fois la Côte d'Azur, l'est varois, l'aire toulonnaise et Marseille pour réunir une clientèle suffisante au regard du niveau de desserte prévu (20 allers-retours TGV / jour au départ de Nice, 22 au départ de l'aire toulonnaise). Or, dans ce scénario, la desserte de Marseille se fait en "cul de sac" depuis l'Arbois (cf. schéma ci-dessus) ce qui induit une perte de temps de 30 minutes par rapport à un trajet plus direct.

L'INTERET DU SCENARIO "SUR ARBOIS - EST MARSEILLE - NORD TOULON - OUEST NICE" POUR UNE DESSERTE EQUILIBREE DE L'AIRES TOULONNAISE SANS POUR AUTANT PENALISER LE TEMPS MOYEN DE PARCOURS VERS NICE

Dans ce scénario, la LGV PACA s'inscrit en prolongement de la LGV Méditerranée et passe dans Marseille pour rejoindre Nord Toulon et Nice. Cela permet d'associer les marchés de Marseille et de l'aire toulonnaise. De ce fait :

→ Tous les TGV entre l'aire toulonnaise et Paris pourront être amorcés à Toulon Centre et relier Paris Gare de Lyon en 3h25 avec un arrêt à Marseille (contre 4h05 actuellement).

→ L'essentiel des TGV Province - Province et Internationaux amorcés à Nice desserviront la gare de Nord Toulon même si quelques liaisons de ce type pourront être prolongées depuis Marseille jusqu'à Toulon Centre.

→ Enfin, la desserte pourra être complétée par des TGV "régionaux" permettant de relier Marseille, Toulon Centre, l'Est Varois et Nice. Pour que ce schéma de desserte soit possible, il sera nécessaire d'aménager deux raccordements

entre la LGV et la ligne classique pour la desserte de Toulon : au niveau de la future gare Nord Toulon (en direction de Marseille et de Nice) et au niveau d'Aubagne (en direction de Marseille).

Au-delà d'une meilleure desserte de l'aire toulonnaise, ce scénario permettra d'améliorer celle de l'Est Varois et de la Côte d'Azur :

→ Les TGV Nice - Est Var - Paris n'ayant plus à desservir la gare de Nord Toulon, leur temps moyen de

RAPPROCHER LA GARE TGV DE TOULON

parcours est amélioré de 7 minutes, ce qui compense la perte de temps liée au passage de la LGV dans Marseille. En d'autres termes, si le meilleur temps de parcours Nice Paris (sans arrêt intermédiaire) est légèrement dégradé par rapport au scénario précédent, le temps moyen de parcours Nice Paris (avec arrêt intermédiaire) reste constant (hypothèse RFF) ou sera légèrement amélioré (5 minutes selon nos estimations).

→ Les TGV Province - Province amorcés à Nice ne devront plus faire demi-tour en gare de Saint Charles depuis l'Arbois, car la LGV PACA traverse Marseille où une nouvelle gare TGV sera construite dans le secteur de Blancarde. Il en résultera un gain moyen de temps de parcours de 25 à 30 minutes sur ces liaisons déterminantes au départ de la Côte d'Azur, de l'Est Varois et de Nord Toulon.

L'INTERET D'EXAMINER UNE VARIANTE AU SCENARIO "SUD ARBOIS - EST MARSEILLE - NORD TOULON - OUEST NICE" PERMETTANT DE RAPPROCHER LA GARE TGV DU CŒUR ATTRACTIF DE L'AIRE TOULONNAISE

Rapprocher la gare TGV de Nord Toulon au plus près du cœur attractif de l'aire toulonnaise présente cinq avantages:

→ **Préserver la vocation viticole de la Plaine de Cuers** en évitant d'y implanter une gare TGV fortement consommatrice d'espace et potentiellement génératrice d'implantations économiques et résidentielles.

→ **Conforter la stratégie de développement économique et touristique de l'aire toulonnaise** grâce à une gare située à proximité de son cœur attractif et du bassin hyérois.

→ **Localiser la gare sur un site facilement accessible par les**

transports collectifs (TER, tramway, autocars) depuis l'ensemble des pôles attractifs de l'aire ce qui permettra de maîtriser le trafic automobile induit par cet équipement.

→ **Accroître le potentiel de clientèle de la LGV PACA** au départ ou à l'arrivée des gares de l'aire toulonnaise (plus la gare TGV est proche du cœur attractif et du littoral, plus le nombre d'habitants et d'emplois à moins de 20 minutes de cet équipement augmente)

→ **Offrir un nombre plus élevé de dessertes TGV** notamment sur les

liaisons Province - Province et internationales en mutualisant les clientèles de la Côte d'Azur, de l'aire toulonnaise et d'Aix-Marseille dont les cœurs attractifs seront desservis "en ligne" par la future LGV.

Pour cela, nous demandons que soit étudiée une variante **infléchissant vers le sud le scénario "Sud Arbois - Est Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice"** pour localiser une gare TGV de l'aire toulonnaise à proximité de son cœur attractif.

