

# LE SYNDICAT MIXTE SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

juin 2005

## → les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



### Le syndicat mixte

#### SCoT Provence Méditerranée

regroupe 31 communes (communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, communauté de communes de la Vallée du Gapeau, communauté de communes Sud Sainte Baume, Bandol, Sanary, Pierrefeu du Var, Collobrières, La Londe les Maures, Bormes les Mimosas, Le Lavandou).

Son objet est la réalisation et le suivi du schéma de cohérence territoriale qui définira les grandes orientations de développement et de protection du territoire à l'horizon 2020.

#### CONTACT

#### Syndicat Mixte

#### SCoT Provence Méditerranée

20, rue Nicolas Peiresc  
BP 537 83041 Toulon cedex 9  
Tel. 04 94 93 83 00

**Michel BARRIAU**

fax : 04 94 93 83 23

Courriel : [contact@scot-pm.com](mailto:contact@scot-pm.com)

## POUR UNE DESSERTE OPTIMISÉE DE LA MÉTROPOLE TOULONNAISE ET DES VILLES DE L'ARC MÉDITERRANÉEN : LA VARIANTE "MARSEILLE - TOULON EST - NICE"

Avec plus de 600 000 habitants attendus à l'horizon 2020, l'aire toulonnaise conforte sa place de 10<sup>e</sup> métropole française et de 3<sup>e</sup> pôle démographique de la façade méditerranéenne nationale. Au travers de leur candidature à projet lancé par la DATAR sur la "coopération métropolitaine" les acteurs de l'aire toulonnaise fédérés autour du "syndicat mixte SCoT Provence Méditerranée" souhaitent passer d'un statut d'agglomération "entre Marseille et Nice" à celui d'une métropole attractive

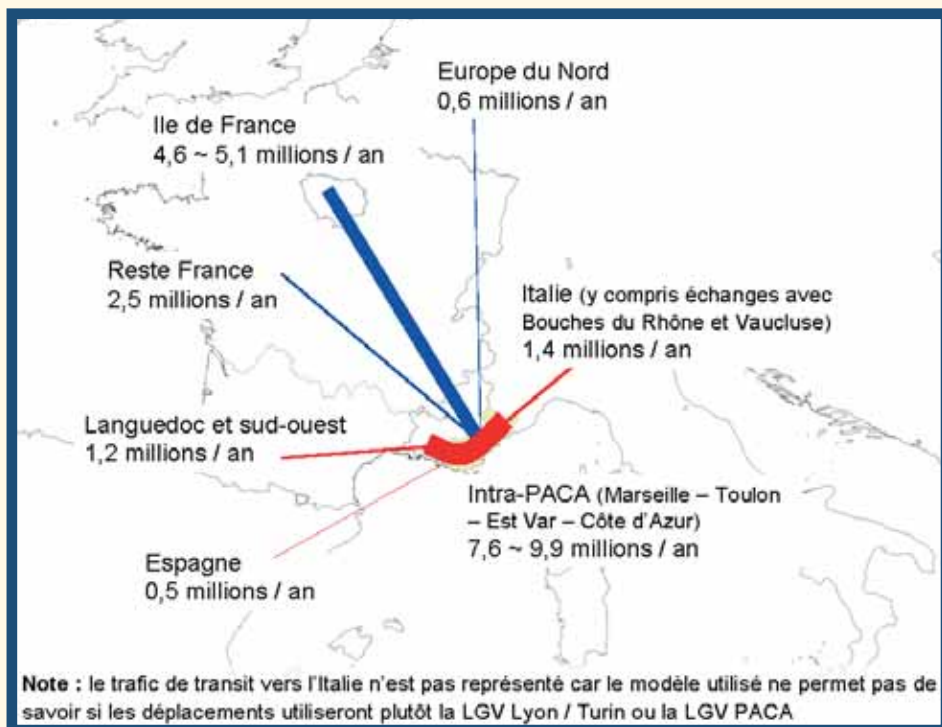
disposant d'une visibilité et d'une spécificité au niveau européen, méditerranéen et international. Cette candidature accompagne la mobilisation des acteurs économiques notamment autour du développement des technologies liées à la mer et à la Défense (projet de pôle de compétitivité "Mer, Sécurité, Sûreté et Développement Durable"). Elle permettra de développer les fonctions universitaires, touristiques, culturelles et économiques de la métropole toulonnaise.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

**Avertissement :** La commune de Signes et la communauté de commune de la Vallée du Gapeau (Belgentier, La Crau, La Farlède, Solliès Pont, Solliès Toucas et Solliès Ville) ont exprimé au travers de motions (transmises à la CPDP) leur opposition à tous les tracés pouvant porter atteinte à l'intégrité de leur territoire au travers de nouveaux effets de coupures ou d'impacts préjudiciables à l'environnement, au cadre de vie, au développement économique et agricole.

# STRUCTURER L'ARC MEDITERRANEEN



Dans ce cadre, la métropole toulonnaise soutient pleinement le projet de LGV PACA, pour :

→ Structurer l'arc méditerranéen.

→ Améliorer les relations ferroviaires entre l'est de la région PACA et le reste de l'Europe.

→ Libérer la ligne classique de ses circulations à grand parcours pour y développer "massivement" l'offre TER, notamment autour d'Aix-Marseille, Toulon et sur la Côte d'Azur.

En lien étroit avec le Conseil Général du Var, la métropole toulonnaise souhaite que le projet de LGV PACA s'inscrive dans un projet global d'aménagement du territoire qui peut être résumé en trois objectifs :

→ **Inscrire** le Var et la métropole toulonnaise sur l'arc méditerranéen et dans le chapelet des villes de PACA, ce qui suppose notamment de prévoir le prolongement de la LGV vers l'Italie et de proposer un schéma de desserte qui mette en ligne les trois grandes métropoles de PACA sans pour autant trop pénaliser les liaisons entre la Côte d'Azur et le Var vers l'Ile de France et le nord de l'Europe.

→ **Conforter** le développement de la métropole toulonnaise grâce à une gare TGV située à proximité de son cœur urbain et pleinement articulée au système de transports collectifs métropolitain.

→ **Maîtriser** le développement des espaces du Centre-Var et préserver l'agriculture et la viticulture. Les acteurs du Var souhaitent notamment réaffirmer leur refus d'un schéma d'aménagement de type "ville nouvelle" dans le Moyen Var autour de la future gare TGV de Nord Toulon. Ils souhaitent au contraire structurer le département autour de deux pôles forts : la métropole toulonnaise et l'est varois (Draguignan, Fréjus / Saint-Raphaël et Golfe de Saint-Tropez), ce qui suppose notamment la création d'une gare TGV dans l'est Var.

Au regard de ces trois objectifs, le schéma de desserte proposé par RFF n'est pas pleinement satisfaisant :

→ La desserte de la métropole toulonnaise se fera par la gare TGV de Nord Toulon, située à plus de 25km et 35 minutes de trajet de son cœur urbain, et localisée au cœur de la plaine viticole de Cuers. Il en résultera un risque de déstabilisation accrue de l'économie agricole notamment en raison des effets induits par la gare TGV sur le développement périurbain d'un secteur qui se retrouvera à moins de 30 minutes de Marseille et 40 minutes de Nice par le TGV !

→ Par ailleurs, l'inscription de la métropole toulonnaise sur l'arc méditerranéen sera imparfaite, d'autant plus que l'éloignement de la gare TGV pénalisera les liaisons entre Toulon, Marseille et Nice.

Au travers de son cahier d'acteurs (prolongé par une "contribution écrite au débat" qui en détaille le propos), la métropole toulonnaise souhaite affirmer son soutien au projet de LGV PACA et :

→ Rappeler que les 3 scénarios approfondis par RFF dans le cadre du débat public ne sont pas équivalents : le scénario Marseille-Nord Toulon-Ouest Nice est le plus favorable en matière de structuration de l'arc méditerranéen et d'organisation des dessertes TGV.

→ Proposer une variante "Marseille – Toulon Est – Nice" qui permet d'optimiser la desserte de la métropole toulonnaise en localisant la gare dans le secteur de Toulon Est, sans pour autant pénaliser sensiblement les temps au départ de la Côte d'Azur.

## L'arc méditerranéen : au minimum 55% des futurs usagers de la LGV PACA !

La carte ci-contre présente une synthèse des études de trafic conduites par RFF à l'occasion de la préparation du débat public avec l'aide des bureaux d'études IM-TRANS (déplacements nationaux et internationaux) et SYSTRA (déplacements internes à la région PACA).

Avec au minimum 11 millions de passagers / an, les déplacements sur l'arc méditerranéen représenteront au moins 55% de la clientèle future de la LGV. Les déplacements internes à la région PACA (Marseille – Toulon – Côte d'Azur) seront notamment très importants : entre 7,7 et 9,9 millions de passagers / an selon les scénarios, ce chiffre étant particulièrement sensible à la qualité de desserte de la métropole toulonnaise et de Marseille.

A titre de comparaison, les déplacements vers l'Ile de France représentent 25 à 30% de la clientèle soit 4,6 à 5,1 millions de voyageurs / an selon les scénarios.



# DESSERVIR EN LIGNE LES MÉTROPOLIS

## UNE DESSERTE "EN LIGNE" DES MÉTROPOLIS POUR STRUCTURER L'ARC MÉDITERRANÉEN : LA NÉCESSITÉ D'UN PASSAGE DE LA LGV PAR MARSEILLE

Parmi les trois scénarios approfondis par RFF dans le cadre du débat public, la métropole toulonnaise soutient celui où la LGV passe par Marseille (Marseille – Nord Toulon – Nice), notamment car il :

→ Permet de mettre en réseau les villes de l'arc méditerranéen (alors que les scénarios "par l'Arbois" évitent Marseille)

→ Simplifie l'organisation des dessertes Provence Provence et

Intercité sur la LGV PACA (notamment en évitant le "demi-tour" des trains en gare de Saint Charles)

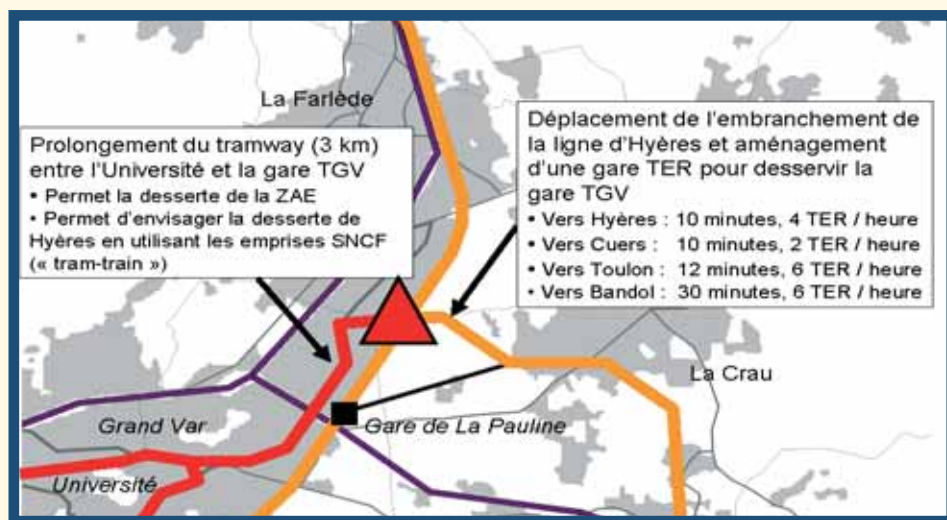
→ Permet d'optimiser la desserte de la métropole toulonnaise notamment en associant les dessertes Toulon Paris avec celle de Marseille (ce qui permet de conserver les TGV vers Paris au départ de Toulon Centre)

→ Rend possible l'étude d'une variante permettant de localiser la gare TGV au plus près du cœur urbain

de la métropole toulonnaise (Toulon Est) et, ainsi, d'inscrire pleinement la LGV dans la stratégie d'aménagement et de développement du Var et de la métropole.

Ce point est largement développé dans le cahier d'acteurs de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée et dans la contribution de l'agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise au débat public.

## LA VARIANTE MARSEILLE – TOULON EST – NICE POUR OPTIMISER LA DESSERTE DE LA MÉTROPOLIS TOLONNAISE



Sur la base du tracé Marseille-Nord Toulon-Ouest Nice, les acteurs de l'aire toulonnaise (Conseil Général du Var, Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise – AU[dat]) ont sollicité une expertise indépendante pour examiner la faisabilité d'une variante permettant de localiser la gare TGV au plus près du cœur urbain de la métropole (gare de Toulon Est).

Le principe de tracé de cette variante (cf. les deux cartes page suivante) contourne par le Nord le circuit automobile du Castellet, oblique vers le versant sud du plateau de Siou Blanc pour rejoindre, essentiellement en tunnel (sous le Mont Caume et le massif du Coudon), la Zone Industrielle de Toulon Est.

Le tunnel du Coudon débouche au pied de la colline de Pierrascas, quelque 500 m au Nord du nœud autoroutier de Toulon Est (A57 - A570). L'A57, la N97 et la zone

industrielle de Toulon Est sont franchies essentiellement en viaduc, à quelque 15 m de hauteur environ en direction Ouest - Est. Il s'agit dans cette conception de réduire au strict minimum les démolitions nécessaires.

La gare TGV pourrait être implantée au niveau de la zone industrielle de Toulon Est, à l'intersection de la ligne existante Toulon – Les Arcs. Elle sera conçue comme un pôle d'échanges multimodal métropolitain.

La LGV rejoint ensuite le secteur de Puget – Ville ("couloir" du scénario Marseille – Nord Toulon Nice). Pour cette portion, plusieurs variantes ont été étudiées afin de minimiser les impacts sur la viticulture et sur le milieu humain.

Cette variante "Toulon Est" induit un surcoût de 400 à 450 millions d'euros par rapport au scénario Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice. Elle pénalise

de 4 à 5 minutes le temps de parcours des TGV à destination de Nice par rapport à ce même scénario.

Toujours par rapport au scénario Marseille – Nord Toulon, la variante Toulon Est est plus favorable à la protection de la viticulture dans la Plaine de Cuers mais aussi à la réduction du trafic automobile, la gare TGV étant localisée sur un site bien desservi par les transports collectifs :

→ Par le TER : axe Marseille - Toulon - Les Arcs et axe Marseille - Toulon - Hyères (à condition de déplacer de quelques centaines de mètres vers le nord l'embranchement de l'antenne ferroviaire qui dessert Hyères, afin de la mettre en correspondance avec la gare TGV).

→ Par le tramway, à condition de le prolonger de 3 km depuis l'université, ce qui pourrait par ailleurs permettre d'envisager des dessertes de type "tram - train" vers le centre-ville d'Hyères et l'aéroport

→ Par les autobus et autocars notamment vers le nord (Brignoles, Saint Maximin, Vallée du Gapeau, Cœur du Var, etc.)

La gare TGV sera ainsi à moins de 15 minutes des centres-villes de Hyères, Solliès-Pont, La Garde, La Valette et Toulon et à moins d'une demi-heure de Bandol. Il en résultera une fréquentation accrue de la LGV PACA par rapport à l'hypothèse d'une desserte par Nord Toulon.



# LA VARIANTE MARSEILLE-TOULON...

## I...EST - OUEST NICE : DÉTAIL DU TRACÉ ENVISAGEABLE

Attention : Les tracés ici présentés n'ont qu'une valeur indicative. Ils ont été établis par les experts sollicités par la métropole toulonnaise afin de démontrer la faisabilité technique et financière de la variante "Toulon Est" sur des bases solides. Si cette variante est

retenue à l'issue du débat public, ces tracés devront faire l'objet de nombreuses études et concertations complémentaires afin d'en affiner l'insertion et d'en minimiser les impacts. Les tunnels sont figurés en trait pointillé. La Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau

et la Commune de Signes sont opposées à tous les tracés pouvant porter atteinte à l'intégrité de leurs territoires au travers de nouveaux effets de coupure ou d'impacts préjudiciables à l'environnement, au cadre de vie et à leurs développements économiques.

