

UN CITOYEN TOULONNAIS POUR UNE LGV LITTORALE DESSERVANT TOULON CENTRE

avril 2005

→ **les cahiers d'acteurs**
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

POUR UNE LGV LITTORALE DESSERVANT TOULON CENTRE

Le débat public sur la ligne à grande vitesse (LGV) en région PACA est ouvert pendant quatre mois jusqu'au 21 juin 2005. Les enjeux sont considérables pour la région, le territoire national et l'arc euro-méditerranéen.

Les gains de temps escomptés sont importants mais doivent être largement relativisés face aux conséquences durables que pourraient créer une ligne et des gares mal placées.

Cette étude :

- est une sérieuse mise en garde contre le projet de gare au nord-est de Toulon (entre Cuers et Puget-ville, à 25 kilomètres du centre de Toulon) ;
- propose le meilleur compromis pour un tracé conciliant les intérêts locaux, régionaux, nationaux et européens.

CONTACT

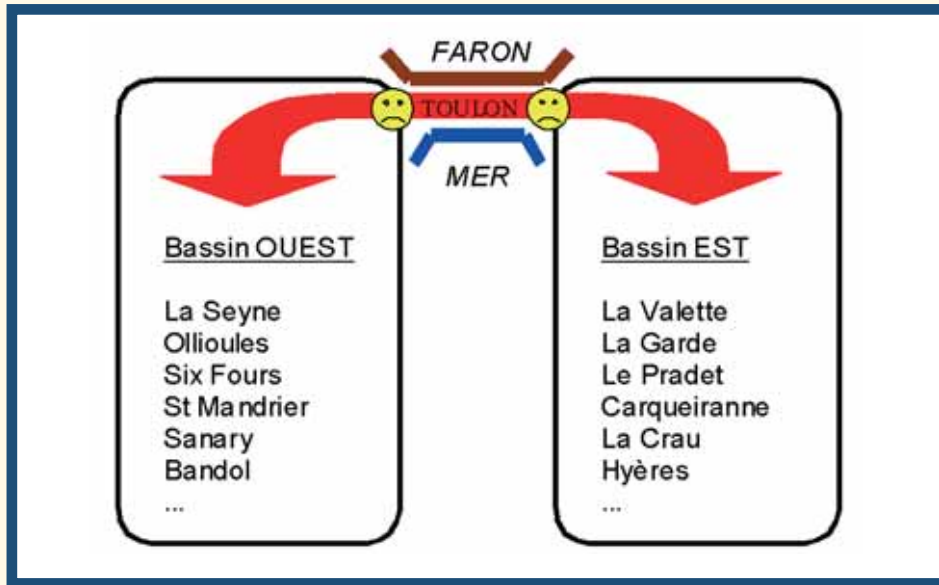
Christian BEAUVAL
Citoyen toulonnais de 27 ans
49 rue Picot
83000 TOULON
lgtvouloncentre@yahoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

L'URBANISME ATYPIQUE DE TOULON

1. TOULON : UN EQUILIBRE EST-OUEST VITAL A PRESERVER



a. Une géographie et un urbanisme particuliers

Toulon est un goulet naturel entre le Faron et la mer : sur 800 mètres de large, l'équivalent d'une artère à 2 fois 7 voies sert de passage à plusieurs dizaines de milliers de voitures chaque jour (flèches rouges). Il y a un phénomène de vase communicant entre deux bassins de développement à l'est et à l'ouest séparés par un goulet qui sature très vite.

En voiture, Toulon représente une ville "à traverser", un obstacle quasi-naturel qui devient aux heures de pointe une véritable muraille.

D'après les prévisions, ce phénomène ira en s'aggravant.

b. Une augmentation du trafic inéluctable

Selon les études de circulation routière pour 2020, les nouveaux aménagements ne parviendront tout juste qu'à compenser la croissance attendue, au pire, à ce qu'ils l'entretiennent. Est notamment citée : La Garde avec une hausse de plus de 40% du trafic en 2020¹.

Ainsi les 2 seules voies du second tube souterrain sont déjà promises à l'engorgement. On observe déjà des bouchons en début de matinée à l'entrée du tube en service. En plus, le tunnel incite d'autres automobilistes à l'emprunter jusqu'à saturation.

c. Le tramway ne remplacera pas une traversée en voiture

Le futur tramway sera un excellent mode de transport, bien adapté pour les déplacements :

- dans Toulon ;
- vers Toulon, grâce aux concepts de bus+tram et parking+tram qui ont fait leurs preuves dans bien d'autres villes.

En revanche il n'est pas adapté aux trajets à travers Toulon. En effet, il serait trop long de faire un trajet : bus vers tram + traversée en tram + bus vers son lieu de destination.

La voiture restera le mode privilégié pour traverser Toulon.

d. Réduire les traversées automobiles, c'est fixer les populations

Pour juguler les flux automobiles entre l'est et l'ouest, il faut fixer au maximum les populations dans leur bassin, c'est-à-dire limiter l'attractivité d'un côté par rapport à l'autre. C'est en équilibrant l'offre d'emplois, de commerces, de loisirs, d'infrastructures entre l'est et l'ouest que seront réduits les impératifs de traverser Toulon.

Pensons par exemple que deux ou trois enseignes supplémentaires telles qu'Ikéo, Planet Saturn, Leroy Merlin ou Pathé, installées à l'ouest entraîneraient une réduction perceptible du flot de voitures le soir et le samedi. Cet exemple particulier peut être étendu à beaucoup d'autres domaines d'activité, notamment l'emploi et la formation.

Pour les équipements majeurs qui ne peuvent être dédoublés (gare routière et ferroviaire, port de commerce, préfecture, universités, ...) leur place est au centre pour ne pas favoriser un côté par rapport à l'autre ; mais surtout parce qu'ils pourront s'appuyer sur des transports urbains denses et adaptés aux trajets vers Toulon (tramway, bus, parking+tram).

CONCLUSION

Déplacer le centre de gravité de Toulon c'est aggraver le déséquilibre est-ouest et risquer de faire du centre-ville un lieu de passage congestionné. Or c'est ce qu'entraînera une nouvelle gare TGV à l'extérieur de Toulon.



Tracé du futur tramway

GARE A TOULON NORD !



2. GARE DE TOULON-NORD : DES DESEQUILIBRES AUX CONSEQUENCES INCONTRÔLABLES

a. Une explosion des traversées automobiles

L'implantation d'une gare TGV au nord-est de Toulon favorisera l'implantation de nouvelles zones résidentielles, commerciales et d'activités. Les études de la SNCF² ne le cachent pas : "La gare de Nord Toulon (...) permet de désenclaver une partie du territoire déjà très peuplée et dont on **prévoit une forte densification dans les années à venir**, tant en termes de population que d'emplois, qui modifiera probablement le centre de gravité de la ville".

Autre citation³ : "Certaines parties du territoire jusqu'alors desservies à moins de 40mn, sont exclues des bassins d'attraction des gares nouvelles. C'est le cas notamment pour les communes situées sur la bande littorale à l'ouest de Toulon."

Par l'emploi et le développement induit, le bassin Est sera un pôle d'attraction supplémentaire pour le centre et l'ouest de Toulon. Ce déséquilibre entraînera l'explosion des traversées toulonnaises très majoritairement par les automobiles.

Notons qu'une gare à La Pauline (près de Grand Var) aura les mêmes effets sur le trafic.

b. Une bombe écologique et immobilière

La gare de Toulon-nord créera une ville nouvelle potentielle sans limite géographique. Seule une politique courageuse pourra limiter l'explosion des programmes immobiliers, bien qu'inéluctable à long terme. Les conséquences seront considérables :

- accroissement accéléré de la démographie amenant encore plus de véhicules dans la région toulonnaise et reportant les problèmes de saturation sur la Corniche et dans la vallée du Revest.
- dommages environnementaux importants qui achèveront le bétonnage quasi-ininterrompu entre Marseille et l'Italie.
- effet TGV auxquels les investisseurs sont sensibles (notamment les Européens du nord). Comme dans d'autres départements le prix du foncier augmentera de façon exponentielle en défaveur de la population locale non propriétaire.

c. Un manque d'efficacité et d'attractivité

Cette nouvelle gare rapproche à peine Paris de Toulon-centre : le gain en temps est estimé entre 20⁴ et ... 0 minute selon les scénarios⁵ car il faut rajouter 25 minutes entre Toulon Nord et Toulon centre.

Soit au maximum 9% de réduction par rapport au temps actuel. C'est peu pour compenser le désagrément du changement de train. Surtout pour les déplacements professionnels dont le taux atteint 30% à Toulon⁶.

Cette rupture de charge est un surcoût pour l'usager et/ou le contribuable : il faut payer les rames dédiées,

le personnel supplémentaire, les frais d'entretien d'une seconde gare, etc.

Enfin, les Alpes-maritimes sont plus accessibles que le centre de Toulon : mêmes temps de parcours depuis Paris ... mais sans changer de train. C'est un handicap pour l'attrait touristique du centre et de l'ouest toulonnais.

CONCLUSION

Une nouvelle gare, en dehors de Toulon, aurait d'énormes inconvénients sur la circulation, l'environnement et l'accessibilité, sans gain de temps vraiment significatif.

3. UN SEUL SCENARIO VIABLE : UNE LGV LITTORALE DESSERVANT TOULON CENTRE

RFF (Réseau Ferré de France) propose 3 types de scénarios possibles pour la LGV en PACA. Lequel présente le meilleur compromis entre intérêts locaux, régionaux et euro-méditerranéens ?

a. Les scénarios multi-branches

Ils sont emblématiques de la conception centralisatrice de la France où tous les intérêts doivent converger vers Paris. C'est valable pour les régions proches de la capitale, ça ne l'est plus à 800 kilomètres, là où d'autres intérêts entrent en jeu.

Avec ces dessertes à 2 ou 3 axes, Marseille et/ou Toulon seront contournés par le nord, ce qui n'optimise pas les liaisons rapides intra-PACA et fait perdre à l'axe Gênes-Barcelone sa linéarité.

Comment obtenir les synergies que crée la grande vitesse, entre Marseille, Toulon et Nice, si ces villes sont aux extrémités de 2 ou 3 branches ?

Les études de rentabilité le prouvent⁷ : le trafic nouveau régional sera le plus faible.



LA LGV A UN AXE, VIA TOULON-CENTRE

Les intérêts parisiens ou secondaires (telle une gare TGV à Brignoles, bien qu'intéressant) ne doivent pas déséquilibrer le compromis avec les autres enjeux.

b. Le scénario à 1 axe

Le meilleur compromis est le scénario à 1 axe littoral passant dans Marseille et Toulon centre. Ce scénario est inclus dans les études de RFF⁹. Comme tous les autres, il a ses inconvénients (travaux importants à Marseille) mais :

- il optimise les synergies intra-PACA en désenclavant Nice du reste de la région littorale ;
- il dessert au mieux le cœur des villes et les nœuds multi-modaux existants ;
- il ne crée pas de ville nouvelle et de déséquilibre dans les agglomérations ;
- il s'intègre pleinement dans l'axe Gênes-Barcelone ;
- il est dans la moyenne pour le coût de construction (4^e/7) et pour la rentabilité (3^e/7)⁹.

Ce scénario ne prévoit pas de tunnel à grande vitesse sous Toulon (le coût serait trop élevé). La perte de temps pour Nice est très relative (3,4%¹⁰ seulement, sans l'arrêt à Toulon) et n'affecte que la moitié des trains (soit 6 trains), les autres s'arrêtant à Toulon.

En contrepartie Nice bénéficie plus largement de son attractivité auprès des Toulonnais et des Marseillais.

Avec cette ligne, les TGV et TER circulent sur des voies différentes jusqu'aux entrées de Toulon où ils s'insèrent en file indienne à vitesse équivalente. La gare de Toulon a plusieurs voies¹¹ et n'aura pas à supporter le ferroutage prévu de passer par la future ligne Lyon-Turin¹².



c. Des opportunités à saisir pour le centre-ville de Toulon

Une gare TGV appuyée par une gare routière et un tramway à 350 mètres peut être un projet fédérateur et réaliste.

Ainsi les élus locaux doivent se pencher sur les opportunités de requalification de la gare actuelle :

- place gagnée en couvrant la tranchée au-dessus des quais, à niveau du Zénith Oméga ;
- possibilité de recoudre le tissu urbain entre la haute-ville et le bas-Faron ;
- pleine justification d'un projet de seconde ligne de tramway passant par la gare.

L'actuelle politique de rénovation de Toulon est ambitieuse et porte ses fruits mais elle pourrait être ruinée par un déplacement des centres d'intérêts, de commerces, de loisirs et d'emplois.

Au bilan, le scénario à un axe (littoral) desservant Toulon-centre est le meilleur compromis entre :

- les intérêts euro-méditerranéens, régionaux et toulonnais ;

- le rapprochement Nice-Toulon-Paris ;

- l'investissement et la rentabilité de cette ligne.

Quant à une gare de Toulon Nord, elle aurait des effets néfastes considérables sur la circulation, le foncier, l'environnement, l'accessibilité et l'attractivité de Toulon.

1 : La saturation routière en PACA, page 5 – RFF – novembre 2004 - **2 :** Rapport sur les trois gares nouvelles, page 22 – SNCF – janvier 2005 - **3 :** Synthèse du rapport sur les trois gares nouvelles, page 3 – SNCF – novembre 2004 - **4 :** = 3H50 (temps actuel) – 3H05 (meilleur temps vers Toulon Nord) + 0H25 (trajet vers Toulon centre) = 20 minutes - **5 :** Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, pages 14 à 31 – RFF - **6 :** Rapport sur les trois gares nouvelles, page 6 – SNCF – janvier 2005 - **7 :** Bilans socio-économiques, pages 12 à 33 – BCEOM – janvier 2005 - **8 :** Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, pages 14 à 19 – RFF - **9 :** A comparer avec le scénario à un axe desservant Toulon Nord : 5^e/7 pour la construction et dernier en rentabilité. Bilans socio-économiques, pages 25 et 28 – BCEOM – janvier 2005 - **10 :** 20 Km dans Toulon à 200 Km/h de moins = 8 minutes de plus, soit 3,4% de 3H50 - **11 :** La gare de Toulon est très loin du million de personnes par jour du RER A à 2 voies. Certes, les RER sont moins longs, moins rapides et attendent moins dans les gares, mais l'intervalle entre eux est très réduit (jusqu'à 2 minutes 30 seulement) et il n'y a que deux voies - **12 :** L'hypothèse d'une ligne mixte (TGV + trains classiques) n'a pas été retenue par RFF à cause d'une augmentation de 40% du coût de construction : Les enjeux techniques de la mixité de la ligne nouvelle, page 19 – RFF – novembre 2004.