

Le Président

**SNCF Réseau
Mission LNPCA
Immeuble Atrium 10.4
10 Place de la Joliette
BP 85404**

13567 MARSEILLE Cedex 02

Toulon, le **17 DEC. 2020**

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la phase de concertation complémentaire du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var souhaite apporter sa contribution sur les opérations programmées dans le département du Var.

Pour l'ensemble du réseau régional des CCI, le projet LNPCA est un projet d'aménagement majeur pour le développement économique de notre territoire. Sa réalisation est en effet indispensable pour répondre aux besoins de mobilités des usagers (habitants et salariés) tout en renforçant la compétitivité des entreprises et l'attractivité du territoire de la Région Sud.

L'approche globale du projet, avec un phasage par étapes, doit permettre de constituer un système ferroviaire performant dont la qualité de service rendra possible le développement d'une offre alternative au mode routier. Il est nécessaire d'aboutir à une offre efficace et cohérente : des liaisons plus nombreuses et plus fiables entre les métropoles, des gares plus accessibles et mieux desservies : l'enjeu est de doter la Région Sud d'infrastructures de transports performantes pour garantir sa pérennité économique.

Pour toutes ces raisons, le calendrier du projet LNPCA doit être respecté afin d'aboutir au lancement de l'Enquête d'Utilité Publique avant fin 2021, et permettre de graver dans le marbre les investissements qui sont essentiels à la réalisation de ce projet structurant.

La Décision Ministérielle du 23 juin 2020 a donc demandé des approfondissements sur certaines opérations du projet, avec des concertations complémentaires. Dans le département du Var, la concertation porte sur :

- La localisation de la gare ouest de la navette toulonnaise ;
- La gare de la Pauline : insertion urbaine et intermodalité ;

Au-delà de la localisation la plus pertinente et du scénario d'aménagement privilégié sur chacune des variantes proposées, la CCI du Var souhaite mettre en perspective certains aspects inhérents liés au projet.

► Localisation de la gare ouest de la navette toulonnaise

Concernant le projet de la gare ouest « origine/terminus » de la navette toulonnaise, il est essentiel que toutes les modalités soient réunies pour mettre en place les conditions d'un véritable report modal avec les autres modes de transports (intermodalité). L'objectif principal est de proposer aux usagers une alternative ferroviaire crédible et attractive par rapport au mode routier.

Cela signifie que ce report modal vers le train nécessite un focus particulier sur la problématique de saturation générale du trafic routier. En effet, au-delà de la localisation du projet de gare, la prise en compte des difficultés de circulation et d'accessibilité aux alentours immédiats des pôles multimodaux est indispensable, de manière à gérer au mieux les flux d'arrivées et de départs dans l'environnement immédiat du projet.

La localisation d'une nouvelle gare sur le territoire de l'ouest toulonnais sera d'autant plus pertinente et attractive si les conditions d'amélioration et de fluidification du trafic sont assurées, et qu'en parallèle une plus grande accessibilité soit garantie aux futurs usagers (accès au stationnement notamment).

De même, la question des aménagements multimodaux (pistes cyclables, accès en transports en commun...) et des capacités d'accueil concernant les autres gares concernées par le trajet du « RER toulonnais » n'est pas abordée, alors qu'il sera nécessaire de travailler sur leur complémentarité avec le projet de pôle multimodal « origine-terminus ».

Nous soulignons l'intérêt que les deux projets de gare s'inscrivent dans une opération d'aménagement plus large, au sein d'un projet urbain ou un programme de requalification, inscrit dans les Plans Locaux d'Urbanisme des communes :

- le secteur de la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) de la Baou à Sanary-sur-Mer ;
- le site « Pradeaux-Gare » à Saint-Cyr-sur-Mer ;

La localisation de la gare ouest doit véritablement être considérée comme un point de liaison et d'entrée des flux de transports en commun entre la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume et la Métropole Toulon Provence Méditerranée (qui sont pratiquement inexistantes aujourd'hui pour les salariés), et plus largement entre les départements du Var et des Bouches-du-Rhône.

Projet de gare de Sanary-sur-Mer :

Les aspects positifs :

- En matière d'accessibilité, cette localisation bénéficie d'une proximité très intéressante avec le nouvel échangeur autoroutier de Sanary (mise en service en 2021). ;
- Ce nouvel échangeur permettra également de réduire le temps de trajet autoroutier avec l'échangeur existant de St-Cyr-sur-Mer, et donc le temps de trajet entre les deux projets de gare ;
- Le coût de l'opération de ce projet de gare est deux fois moins élevé que celui de St-Cyr-sur-Mer ;

Les aspects négatifs :

- La taille du parking envisagé (400 places) pourrait être insuffisante par rapport aux flux d'entrée que cette nouvelle gare devrait engendrer ;

Projet de gare de Saint-Cyr-sur-Mer :

Les aspects positifs :

- Le projet le plus éloigné du territoire de la Métropole, qui permettra de brasser un nombre plus important d'usagers en amont ;

Les aspects négatifs :

- Les accès routiers autour du secteur de la gare sont aujourd'hui déjà saturés, avec un risque d'asphyxie supplémentaire ;
- Le projet « Pradeaux-Gare » aura des impacts sur les entreprises déjà implantées sur le site (une centaine d'emplois concernés), au-delà du projet de nouvelle gare ;
- Saint-Cyr est une commune touristique qui connaît une forte affluence, en particulier en période estivale, ce qui engendre de grosses contraintes sur le trafic ;
- Une nouvelle gare implantée à St-Cyr-sur-Mer peut être pertinente, mais plutôt sur un autre site et avec les infrastructures nécessaires (parking adapté, accès...) ;

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la localisation privilégiée de la gare ouest de la navette toulonnaise se porterait vers le projet de gare de Sanary-sur-Mer.

► Gare de la Pauline : insertion urbaine et intermodalité

Concernant le réaménagement de la gare de la Pauline, il est indispensable de mettre en place les conditions d'un véritable report modal avec les autres modes de transports (intermodalité) afin de proposer une alternative crédible et attractive à l'utilisation de la voiture.

Sur cette opération, la prise en compte des problématiques de circulation et d'accessibilité aux alentours immédiats de la gare est un préalable essentiel à son fonctionnement. En effet, le report modal vers le train sera pertinent sur ce secteur si les conditions d'amélioration et de fluidification du trafic sont assurées, et qu'en parallèle une sur grande accessibilité soit garantie aux futurs usagers (accès au stationnement notamment).

L'enjeu principal est d'ouvrir la gare côté ouest de manière à créer des connexions avec la zone d'activités (réseaux de circulation et accessibilité aux alentours).

Au vu de la localisation de la gare, il est important d'anticiper les différents usages engendrés par son évolution, à savoir la création d'une véritable gare d'arrivée dans la ZI de Toulon-Est, (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui), tout en restant une gare d'entrée de Métropole pour les usagers qui viennent de l'extérieur. Il s'agit de passer d'une gare de rabattement à une gare de diffusion.

La transformation de la gare de la Pauline doit tenir compte de l'ultra saturation actuelle des accès à la ZI de Toulon-Est (flux d'entrée et de sortie de véhicules), de manière à améliorer son accessibilité. Sur ce projet, il semble pertinent d'étudier la possibilité de créer une bretelle d'autoroute sur l'A570 pour assurer un accès direct à la gare.

Aux alentours de la gare comme dans l'ensemble de la ZI, les accès piétons et cyclistes ne sont pas du tout sécurisés, et aujourd'hui très peu d'employés se déplacent de cette manière dans la zone. L'affirmation de modes doux et structurants suppose donc une connexion fluide et sécurisée vers les entreprises et l'Université à proximité.

Actuellement nous constatons une quasi-absence de transports en commun dans la zone d'activités. Le projet de gare permettra aux salariés de la zone d'arriver plus facilement en gare, il faudra ensuite qu'ils accèdent en sécurité à leur entreprise.

Scénario 1 : Gare traversante – emprise minimale

Les aspects positifs :

- Le coût, sachant que les différences sont « minimales » entre les trois scénarios par rapport à une infrastructure de cette ampleur ;

Les aspects négatifs :

- Scénario trop minimaliste qui présente peu d'intérêts en matière d'aménagement : pas de réels bénéfices dans l'optique d'un véritable réaménagement de la gare eu égard au coût envisagé ;

Scénario 2 : Gare traversante – liaison urbaine

Les aspects positifs :

- Une plus grande visibilité de l'aménagement de la gare et du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) qui permet de proposer une entrée de zone plus qualitative ;
- Une véritable ouverture vers la zone d'activités pour une meilleure connexion ;
- Un parc de stationnement plus accessible ;
- Au-delà de l'ouverture de la gare vers l'ouest, le maintien d'une accessibilité côté est qui peut être optimisée pour les usagers qui utilisent la gare comme porte d'entrée de la Métropole ;

Les aspects négatifs :

- Impact direct sur le foncier de l'entreprise FABEMI, et la nécessité de l'accompagner dans une démarche de relocalisation (recherche de foncier dans la Métropole) ;

Scénario 3 : Gare orientée au nord-ouest

Les aspects positifs :

- Une bonne visibilité de l'aménagement de la gare et du PEM, avec une ouverture vers la zone d'activités ;

Les aspects négatifs :

- Un accès unique à la gare côté ouest qui limite l'accessibilité au PEM ;
- Impact direct sur le foncier de l'entreprise CEMEX, et la nécessité de l'accompagner dans une démarche de relocalisation ;

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le scénario privilégié du réaménagement de la gare de la Pauline se porterait vers le scénario 2 - Gare traversante – liaison urbaine.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de notre considération distinguée.

Le Président,



Jacques BIANCHI

Affaire suivie par :

Direction Front Office
Pôle Prospective et Développement Territorial
Joanin MAILHAN
Tél : 04 94 22 80 13