



Contribution pour un positionnement à Saint Cyr sur Mer de la gare Ouest de la navette toulonnaise



Philippe SERRE 30/11/2020

Dans le cadre de la concertation concernant l'implantation de la gare Ouest de la future navette toulonnaise, nous nous positionnons avec détermination et enthousiasme en faveur de la création d'un Pôle d'Echanges Multimodal à Saint Cyr sur Mer.
Cette position s'appuie sur trois axes forts :

Tout d'abord celui de l'intérêt général et de la cohésion territoriale.

Il est évident que le projet structurant que représente la création de ce « RER Toulonnais » doit profiter au plus grand nombre et ne peut laisser à l'écart les dizaines de milliers d'habitants de l'ouest du département du Var, mais aussi du bassin citadin. Il en va de la vitalité et du développement de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume, mais aussi de celles du bassin d'emploi et d'études toulonnais qui pourrait se voir préférer une orientation vers l'ouest et Marseille si les facilités de mobilités n'étaient pas au rendez-vous.
Le choix que nous faisons aujourd'hui sera celui du bassin versant des habitants de l'ouest varois dans les prochaines décennies...Toulon ou Marseille ?

Bien entendu celui des enjeux environnementaux

Plus de trains, c'est moins de voitures. Le chiffre de 460 000 voyageurs supplémentaires cité dans les documents fournis, et qui nous semble sous-estimé puisque résultant d'une logique arithmétique ne reflétant pas les objectifs de développement économique associés, nous renvoie aux bénéfices suivants :

Un transfert de 1300 personnes par jour de la route sur les rails.

Au taux moyen d'occupation des voitures, c'est 1000 voitures de moins, chaque jour, sur la route et l'autoroute.

1000 voitures par jour, c'est 1,5 kilomètres d'embouteillage sur trois voies, c'est, sur 50 kilomètres quotidiens, 10 tonnes de CO2 chaque jour dans l'air varois, c'est du stationnement en centre-ville, ce sont des risques d'accident accrus...

Voilà ce que nous proposons d'économiser dès maintenant en choisissant Saint Cyr.

Mais, à plus long terme, c'est un choix de société qui est devant nous : privilégier une mobilité collective dans des véhicules propres ou des déplacements individuels alimentés par des énergies fossiles...

Les gains en CO2, en utilisation d'espace et en sérénité quotidienne doivent guider les décisions politiques, au sens noble.

Celui de l'aménagement du territoire communal et communautaire

La création d'un Pôle d'échanges sera nécessairement l'occasion d'une réflexion sur les mobilités au niveau de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume, et plus particulièrement sur l'environnement urbain au niveau de Saint Cyr sur Mer.

Cette opportunité nous semble prépondérante dans le cas d'une localisation à Saint Cyr, alors même que ces bénéfices induits seraient beaucoup moins évidents dans le cas d'une implantation à Sanary, compte tenu de son caractère excentré des noyaux urbains.

Saint Cyr et la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume auront ainsi l'occasion d'accompagner ce Pôle d'échanges par une rationalisation des accès routiers, la création d'un réseau de transports en commun en étoile, le développement des itinéraires piétons et des pistes cyclables, la mise en place de parkings facilitant l'intermodalité et le covoiturage et surtout une redéfinition de la trame circulatoire de la commune, pour plus de fluidité, de confort et de sécurité...

Si nous saluons la volonté politique qui semble s'exprimer, au niveau de la commune et, nous n'en doutons pas, au niveau des élus de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume, si nous nous réjouissons notamment de voir que nos efforts et interventions de ces derniers mois, portés par nos

élus du groupe « Pour Saint Cyr, un nouvel élan » et l'association « Saint Cyr 2020 » ont permis de considérer la solution « Saint Cyr » comme une réponse pertinente, nous sommes surpris et inquiets de la présentation proposée par SNCF Réseau.

En effet, cette étude, basée sur la seule solution « Pradeaux Gare », ne tient pas compte des différentes variantes possibles sur le territoire, utilise des données « circulation » qui ne semblent n'être que des variantes des graphiques initiaux montés sur la solution Sanary, à défaut d'études spécifiques et, d'une manière générale, semble extrêmement partisane, tant sur le fond que sur la forme.

Extrêmement soucieux de ne pas voir ces orientations et préalables condamner le choix d'une implantation de la gare ouest à Saint Cyr sur Mer, nous avons pris note des éléments différenciants repris dans l'étude, notamment en termes de coûts, de contraintes foncières et d'accessibilité.

Or, d'autres variantes existent, qui pourraient répondre plus efficacement aux réserves exprimées. Nous portons depuis des années le projet d'une implantation à l'ouest de l'implantation proposée, qui serait de nature à améliorer le projet présenté.





En termes de coûts tout d'abord :

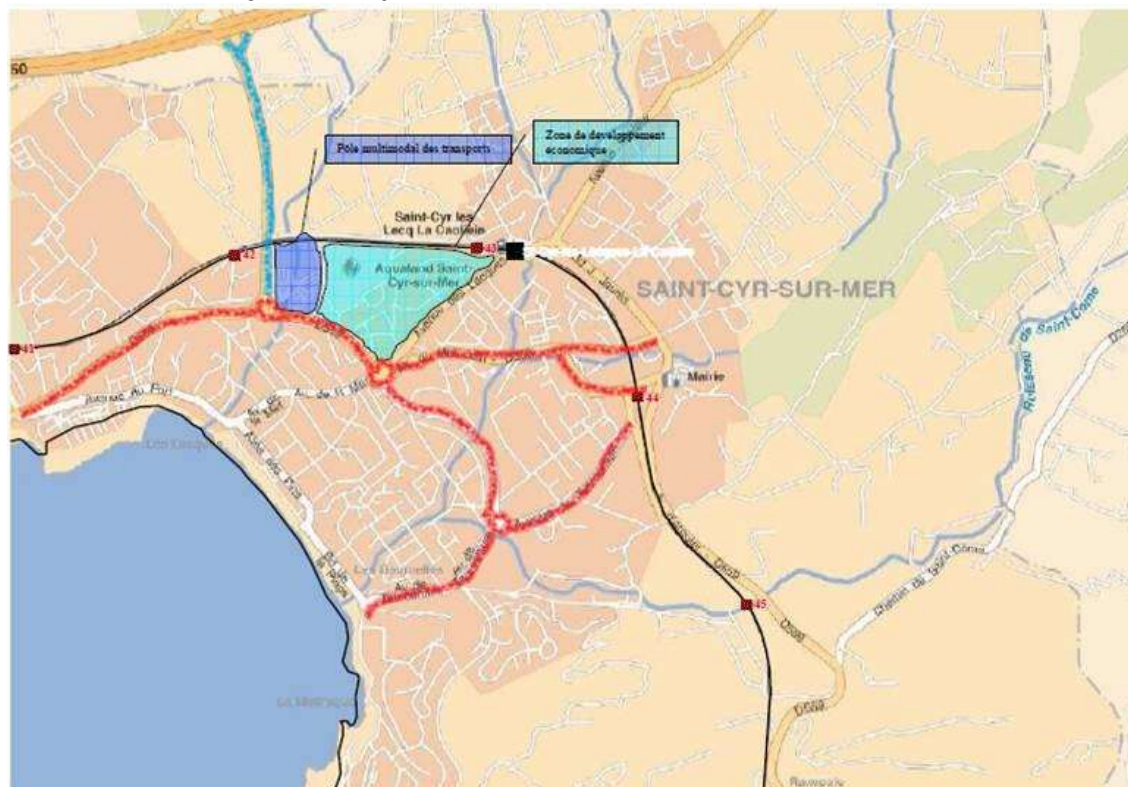
- En limitant les interventions sur les ouvrages d'art à l'est par un impact plus limité des rayons de courbure au niveau de la gare actuelle.
- En permettant, en l'absence de contraintes foncières, un élargissement du plateau de voie et l'étude de la possibilité de maintenir les voies fret « en parallèle », quitte à ne créer qu'une voie centrale en butte pour l'origine terminus.
- En limitant les coûts d'aménagement des accès, parkings et bâtiments, par l'utilisation du terrain (11000 m²) d'ores et déjà disponible, les parkings existants d'Aqualand et en supprimant la nécessité de constructions en élévation.
- En limitant les coûts liés au foncier et aux expropriations puisque la zone proposée est libre d'habitations.

En limitant de manière spectaculaire les contraintes foncières :

- En favorisant un positionnement sur une zone en friche
- En permettant des possibilités d'évolution compte tenu du foncier disponible
- En s'appuyant sur un partenariat avec Aqualand de nature à utiliser les parkings existants, à l'abandon 8 mois de l'année, en collant mieux aux besoins de dimensionnement et en permettant à ce partenaire de baisser ses charges annuelles.
- En limitant, voire supprimant, les contraintes temporelles, politiques et économiques des expropriations.



En améliorant de façon très importantes les accès et la multimodalité :



- Par un positionnement au confluent des accès routiers (sortie autoroute, D559/1559, chemin des Pradeaux).
- Donc par un accès direct par autoroute pour les usagers de La Cadiere, Le Castellet, Le Beausset, sans péage (contrairement à Sanary), désengorgeant d'autant la circulation en centre-ville.
- Par un positionnement plus central et un accès plus aisé pour les usagers des différents quartiers de la commune (Le Plan de la mer, Les Lecques, La Madrague) mais aussi pour La Deidiere et La Miolane par la fluidification de la circulation en centre-ville et les itinéraires plus directs.
- Par un accès direct et facilité depuis La Ciotat, toujours sans rentrer en centre-ville.
- Par la possibilité d'aménagement relativement aisé sur les voiries de desserte de pistes cyclables et d'itinéraires piétons.
- Par un accès facilité et sécurisé vers La plage, Aqualand et la zone commerciale et d'activité.
- Par des accès facilités pour les cars et bus et la facilité de mise en place, sur le modèle d'Aubagne, d'un réseau de transport en commun « en étoile » permettant une desserte multimodale des territoires communaux, communautaires, départementaux et interdépartementaux avec le bassin de La Ciotat.
- Par des possibilités de stationnement très importantes et évolutives permettant le rabattement routier vers les transports collectifs, mais aussi l'aménagement d'un espace de covoiturage, idéalement placé à l'accès autoroutier.
- Par la matérialisation d'une « porte d'entrée du territoire » avec un espace disponible pour des structures communautaires d'accueil et d'information touristiques, économiques ou autres (espaces de coworking, maison services publics, ...).

En permettant l'amélioration de la trame circulatoire dans Saint Cyr.

Tout d'abord en apportant des éléments d'appréciation sur les impacts d'un positionnement du pôle d'échanges en centre-ville.

S'il peut être pertinent pour les 10 à 15 % d'usagers qui habitent à moins d'un kilomètre de la gare et peuvent ainsi venir à pied, il rabat les 85 à 90 % autres en voiture et dans un espace contraint, tant en circulation qu'en stationnement, avec toutes les nuisances associées.

L'emplacement proposé est une alternative pertinente entre l'engorgement et la contrainte de la proposition Pradeaux Gare et l'isolement excentré du projet de Sanary.

Il permet notamment de revoir les sens de circulation en centre-ville, permettant ainsi, dans un environnement fluidifié par les reports de circulation, de mettre en place des cheminements en sens unique, y compris sous le pont rail de la gare actuelle Avec maintien de l'accès par le pont rail entre le chemin de la bourrasque et le chemin des Pradeaux.

Cette redéfinition des sens de circulation permettra l'aménagement des voies piétonnes et cyclables qui font cruellement défaut aujourd'hui, et donc une sécurité et un confort accru...

Nous demandons donc, par la présente contribution, que le choix de la gare terminus Ouest du « RER Toulonnais » se porte sur le site de Saint Cyr sur Mer, en élargissant ensuite le périmètre d'étude vers la solution qui sera la plus pertinente en termes de coûts, de praticité, de bénéfices et d'impacts pour les habitants et sur leur environnement.

A ce titre, nous vous proposons une adaptation du tableau comparatif repris dans la présentation fournie, complétée par la variante que nous proposons, mais aussi par les critères de mobilités et de multimodalité qui nous paraissait manquer au document initial.

Les éléments fournis par SNCF Réseau n'ont pas été modifiés, ce qui ne veut pas dire que nous y souscrivons, que ce soit sur le fond ou la forme (codes couleurs).

COMPARAISON DES VARIANTES SAINT CYR / SANARY

	Critère	Saint Cyr sur Mer Pradeaux Gares	Saint Cyr sur Mer Variante Ouest	Sanary sur Mer	Observations
Satisfaction des objectifs de service	Atteinte des objectifs de cadencement et robustesse en phase 1 du projet LNPCA	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90 % Cadencement 16'/14'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90 % Cadencement 16'/14'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90 % Cadencement 15'/15'	A revoir avec études spécifiques sur base Saint Cyr, Code couleur sévère,
	Atteinte des objectifs de cadencement et robustesse en phase 2 du projet LNPCA	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90 % Cadencement 12'/18'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90 % Cadencement 12'/18'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90 % Cadencement 15'/15'	
	Desserte globale de l'ouest toulonnais	Couverture large de l'ouest toulonnais, au-delà même de la zone d'influence de Toulon	Couverture large de l'ouest toulonnais, et de la Communauté de communes Sud Ste Baume, avec rabattement auto routier	Desserte efficace de l'ouest toulonnais avec rabattement grâce au nouvel échangeur autoroutier	Différence importante d'impact, avec obligation rabattement routier des usagers de l'ouest si Sanary
	Desserte de l'est toulonnais	Desserte alternée de 2 gares sur 4 entre Carnoules et Les Arcs	Desserte alternée de 2 gares sur 4 entre Carnoules et Les Arcs	Desserte alternée de 3 gares sur 4 entre Carnoules et Les Arcs	Hors périmètre de desserte RER Toulonnais, puisque desserte au- delà de Carnoules, à revoir avec études spécifiques
Incidences pérennes sur le territoire	Cohérence avec les enjeux de développement durable du territoire	Inscription dans le SRADET et le PPA 83	Inscription dans le SRADET et le PPA 84	Inscription dans le SRADET et le PPA 85	
	Impacts sur le bâti	5 à 8 maisons	Impacts limités, en fonction option voies fret (en prolongement ou en parallèle)	Pas d'impact au sud, Impact limité au périmètre de la ZAD (bâti économique)	Ne tient pas compte en variante 1 de l'impact du projet Pradeaux Gare

COMPARAISON DES VARIANTES SAINT CYR / SANARY

	Critère	Saint Cyr sur Mer Pradeaux Gares	Saint Cyr sur Mer Variante Ouest	Sanary sur Mer	Observations
	Impacts sur les équipements	Tennis	Néant, suivant option voies fret (en prolongement ou en parallèle)	Néant	Pourquoi impacts Tennis ?
	Bruit et vibrations	Mesures de réduction des bruits en gare à prévoir	Mesures de réduction des bruits en gare à prévoir	Mesures de réduction des bruits en gare à prévoir	A pondérer en fonction de la présence d'habitat à proximité (limité sur Saint Cyr ouest et Sanary)
	Ecosystème et biodiversité	Incidences faibles	Incidences faibles	Incidences faibles	
	Agriculture	0,4 ha de vignobles	Friches	Friches	
	Inondation	Gare non concernée, ouvrage hydraulique d'un ruisseau à allonger pour voie fret	Gare non concernée, ouvrage hydraulique d'un ruisseau à allonger en fonction option voie fret	Non concerné	
	Ressource en eau	Non concerné	Non concerné	Périmètre éloigné de captage	
	Accès et circulation locale	Incidences sur la circulation à prendre en compte. Opportunité de réorganisation en lien avec le projet urbain.	Très bon accès. Intermodalité à développer. Désengorgement centre-ville. Opportunité de réorganisation en lien avec le projet urbain.	Très bon accès. Intermodalité à développer. Opportunité de réorganisation en lien avec le projet urbain.	
	Articulation de la gare avec son environnement urbain	Articulation avec le projet Pradeaux Gare. Eloignement de la gare du centre-ville.	Articulation avec la zone des Pradeaux (commerce, Aqualand, trame circulatoire), limite circulation automobile centre-ville tout en préservant accès modes doux.	Articulation avec la ZAC de la Baou. Gare plus proche du cœur de Sanary.	Coloration faussée puisque considère Pradeaux Gare comme existant et ne pondère pas l'éloignement des centres du projet Sanary.

COMPARAISON DES VARIANTES SAINT CYR / SANARY

	Critère	Saint Cyr sur Mer Pradeaux Gares	Saint Cyr sur Mer Variante Ouest	Sanary sur Mer	Observations
Enjeux de réalisation	Perturbation des circulations ferroviaires en phase travaux	Moyennes	A quantifier	Limitées	A revoir pour variante ouest, avec contraintes à priori plus comparables à Sanary
	Durée des travaux	4 ans	A quantifier	3,5 ans	
	Incidence des travaux pour les riverains	Travaux proches de maisons	Zone peu habitée	Zone peu habitée au nord	Différence importante d'impact, avec obligation rabattement routier des usagers de l'ouest si Sanary
Socio-éco	Coût	163 M€	A quantifier, coûts à priori très inférieurs au Projet "Pradeaux Gare" (plan de voie coté Est)	79 M€	A isoler impact voies Fret, avec une option sur projet St Cyr Ouest de conserver l'existant (voies en parallèle)
	Voyageurs annuels supplémentaires à l'ouest de Toulon / situation actuelle	" + 460000	> + 460 000 compte tenu accès autoroute	" + 340000	Chiffres manifestement sous-estimés, à rapprocher des impacts environnementaux.
	Coûts d'exploitation relatifs	Coûts d'exploitation des TER plus importants : parcours de trains plus longs et perte de fréquentation à l'est qui conduit à une diminution de "kilomètres voyageurs" à l'échelle de la navette.	Le service offert a naturellement un coût, plus de kilomètres trains, c'est une offre de service public accrue et surtout plus de praticité et moins de circulation automobile. Mise en balance de gares à 20 000 voy/an à l'Est avec des gares à 400 000 voy/an à l'ouest	Coûts d'exploitation des TER plus faibles proportionnellement, Moins de perte de voyageurs à l'est et donc de kilomètres voyageurs à l'échelle de la navette ;	Coût du service à rapprocher des gains de trafic, de contribution à l'intérêt général et à l'impact environnemental. Perte de voyageurs à l'est hors périmètre projet et hors d'échelle

COMPARAISON DES VARIANTES SAINT CYR / SANARY

	Critère	Saint Cyr sur Mer Pradeaux Gares	Saint Cyr sur Mer Variante Ouest	Sanary sur Mer	Observations
Critères rajoutés par rédacteur	Articulation avec modes doux	Accès piétons et vélos à organiser mais proximité facilitant leur développement	Accès piétons et vélos à organiser mais proximité facilitant leur développement	Situation excentrée ne facilitant pas les accès par modes doux	
	Possibilités de parking	Situation contrainte 300 places	Parkings existants disponibles et foncier permettant extension	400 places et possibilités évolutions	Pradeaux Gares n'offre pas de possibilités d'évolution, le positionnement ouest permet d'utiliser les parkings Aqualand (800 places ?)
	Accès transports en commun routier	Contraints	Faciles en termes d'accès et de dimensionnement, avec possibilité desserte "en étoile"	Eloignement des centres urbains et donc parcours d'approche longs.	Problématique "retour en arrière" pour habitants d'Ollioules pour parcours vers l'est (on ne prend pas un car pour Sanary pour aller vers Toulon).
	Possibilités covoiturage	Limitées	Importantes avec bretelle autoroute et capacités stationnement	Importantes avec bretelle autoroute et capacités stationnement mais impact kilométrique moindre	

COMPARAISON DES VARIANTES SAINT CYR / SANARY

	Critère	Saint Cyr sur Mer Pradeaux Gares	Saint Cyr sur Mer Variante Ouest	Sanary sur Mer	Observations
Critères rajoutés par rédacteur	Impacts circulation centre-ville et développement économique et touristique	Limite peu la circulation en centre-ville mais permet l'aménagement sens unique et rapproche piétons du bord de mer et d'Aqualand.	Limite très fortement la circulation routière en centre-ville, favorise le réaménagement du réseau viaire et permet l'accès direct plage et Aqualand	Sans impact	
	Impact CO2 et circulation routière	1300 voyageurs jours en TER plutôt qu'en voiture, c'est 1000 voitures de moins sur l'autoroute et donc, sur 50 km, 8,7 tonnes de CO2 économisées quotidiennement.	1300 voyageurs jours en TER plutôt qu'en voiture, c'est 1000 voitures de moins sur l'autoroute et donc, sur 50 km, 6 tonnes de CO2 économisées quotidiennement.	900 voyageurs jours en TER plutôt qu'en voiture, c'est 700 voitures de moins sur l'autoroute et donc, sur 30 km, 3,6 tonnes de CO2 économisées quotidiennement.	Calculs à affiner basés sur 200 g CO2 par km en voiture. Hypothèse 1,3 voy/voiture et donc 100 g/voy/km contre 20g CO2/Voy/km en TER. Entre variantes St Cyr et Sanary, c'est plus de 1800 tonnes de Co2/an de différence.