



# Débat Public

lyon nice paris turin madrid londres bordeaux bruxelles milan

montpellier-barcelone-strasbourg-amsterdam-nice-madrid-toulon-montpellier-barcelone-marseille-toulon



## Etude sur les trois gares nouvelles : Nord - Toulon Est - Var Ouest - Alpes Maritimes

### Synthèse



**Note de synthèse sur les 3 gares nouvelles :**  
**Nord Toulon**  
**Est Var**  
**Ouest Alpes Maritimes**

**CONTEXTE**

Le projet de LGV en région PACA jusqu'à Nice à l'horizon 2020 et à plus long terme vers l'Italie est actuellement à l'étude. Dans tous les cas, la future LGV évitera le littoral, trop long, trop densément peuplé et nécessitant la construction de nombreux ouvrages d'art. La desserte des grandes villes de la côte imposera donc la construction de gares nouvelles qui, compte tenu des tracés envisagés, seront plus éloignées des centres ville que les gares actuelles.

Mais la ligne nouvelle aura des points de connexion avec les lignes existantes, ce qui permettra aussi de desservir les gares actuelles bien situées au centre des villes.

C'est dans cette perspective que la SNCF a étudié de façon plus précise le potentiel de la LGV en termes de trafic, ainsi que la concurrence / complémentarité entre gares nouvelles et gares actuelles. Cette étude fournit donc des ordres de grandeur du partage du trafic entre gares nouvelles et existantes en fonction d'hypothèses d'offre optimisant la desserte pour les voyageurs.

Les 3 gares étudiées sont Nord - Toulon, Est – Var pour desservir Les Arcs et Saint Raphaël et Ouest – Alpes Maritimes pour desservir Cannes et Antibes.

**PROBLEMATIQUE**

Par rapport à l'option « toutes gares nouvelles », le maintien d'une desserte des gares actuelles allonge le temps de trajet du parcours principal vers Nice, qui est le second marché de cette ligne. Mais cette desserte mixte rapproche le TGV des populations jusque là desservies au cœur de leur ville. Par ailleurs, les localisations des nouvelles gares permettront de rapprocher du réseau ferré des populations jusqu'alors trop éloignées pour être intéressées par le fer. Enfin, les nouvelles implantations, installées en milieu moins densément peuplé, auront un accès facile aux grandes infrastructures de communication (autoroutes), et seront dans des lieux où la circulation est moins congestionnée et le stationnement plus facile, rendant leur accès plus aisé. Il s'agit d'étudier les conséquences des arbitrages qui seront faits par le marché entre proximité aux gares, accessibilité et pertes et gains de temps sur le parcours principal.

La zone littorale desservie par les gares TGV de Toulon, Les Arcs, Fréjus St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice est une zone au poids démographique important, et très densément peuplée le long de la côte. Elle contribue actuellement de façon significative au trafic longue distance SNCF et offre un fort potentiel de développement pour le TGV. Le trafic actuel se fait pour environ 50% avec l'île de France

Sur le plan social, l'arrivée du TGV PACA va se traduire par une amélioration globale de l'accessibilité au reste de la France pour tous les habitants de la région en termes de temps de parcours. Cependant, l'implantation de nouvelles gares et la répartition des dessertes entre anciennes et nouvelles gares ne bénéficiera pas de façon identique à tous les occupants du territoire. Selon le choix de desserte, certains, qui bénéficiaient jusqu'alors d'une bonne proximité au TGV s'en trouvent éloignés et vice versa. Chaque solution a donc un coût et des avantages sociaux qui s'expriment en termes d'accès plus ou moins facile à la desserte, de même qu'elle a un coût ou des avantages économiques pour la SNCF.

## **RESULTATS DE L'ETUDE**

Une première analyse cartographique des zones de chalandise, des bassins d'attraction et des bassins versants des différentes gares impliquées donne les résultats suivants :

- Les nouvelles gares, situées hors des centre ville, sont plus facilement accessibles et ont des bassins d'attraction beaucoup plus large que les anciennes gares. Elles permettent de desservir un territoire beaucoup plus vaste.
- Les temps d'accès aux centre ville sont sans conteste plus élevés pour les gares nouvelles que pour les anciennes gares.
- L'arrivée des gares nouvelles engendre une nouvelle donne des rabattements. L'examen des cartes montre que les bassins versants de Toulon et de Cannes Antibes s'élargissent au détriment de celui de Fréjus-St Raphaël-Les Arcs. 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.

Une analyse des populations à moins de 40mn d'une gare TGV, en référence et en projet, met en évidence les points suivants :

- Pour la zone de Toulon, sur 500 000 habitants actuellement à moins de 40mn de Toulon Centre, 57% seront également à moins de 40mn de Nord - Toulon en projet. De plus, 170 000 habitants supplémentaires seront aussi à moins de 40mn de Nord Toulon en projet. Le gain moyen pour les voyageurs à destination de Paris issus de la zone de chalandise des deux gares et empruntant la gare de Toulon – Nord sera d'environ 20 à 30 minutes pour l'ensemble du voyage<sup>(1)</sup>.
- Pour la zone de Saint-Raphaël – Les Arcs, sur 410 000 habitants actuellement à moins de 40mn de Saint-Raphaël ou des Arcs, 90% seront également à moins de 40mn de Est - Var en projet. Le gain moyen pour les voyageurs à destination de

Paris issus de la zone de chalandise des deux gares et empruntant la gare de Est – Var sera d'environ 10 à 15 minutes pour l'ensemble du voyage <sup>(1)</sup>.

- Pour la zone de Cannes - Antibes, sur 520 000 habitants actuellement à moins de 40mn des gares de Cannes et Antibes, 96% seront également à moins de 40mn de Ouest – Alpes Maritimes en projet. Le gain moyen pour les voyageurs à destination de Paris issus de la zone de chalandise des trois gares et empruntant la gare de Ouest – AM sera d'environ 10 minutes pour l'ensemble du voyage <sup>(1)</sup>.

*(1) Ensemble du voyage : trajet principal en TGV et rabattement moyen de la zone de chalandise vers la gare.*

NB : tous ces chiffres reposent sur des populations 1999 compte non tenu de la croissance à escompter d'ici à 2020.

Sur la base d'un scénario de desserte mixte entre gare actuelle et gare nouvelle, les trafics pour chacune des gares seraient les suivants :

- dans la zone de Toulon environ 2,8 à 3 millions de voyageurs dont 85% à Nord Toulon
- dans la zone de Saint-Raphaël - Les Arcs environ 1,4 million de voyageurs dont 80% à Est – Var
- dans la zone de Cannes - Antibes, environ 1,6 million de voyageurs dont 75% à Ouest - Alpes Maritimes
- à Nice environ 3,1 millions de voyageurs.