

# **Analyse des sites potentiels pour les futures gares de la LGV PACA – Aire toulonnaise**

- 1 – L'aire toulonnaise : organisation territoriale et stratégie de développement**
- 2 – Les trois scénarios issus du débat public : quelle desserte de l'aire toulonnaise, quels impacts sur l'accessibilité au(x) gare(s) TGV ?**
- 3 – Analyse de l'environnement urbain des trois sites de gare envisagés par RFF : Toulon Nord, Toulon Est et Toulon Centre**

# **1 – L'aire toulonnaise : organisation territoriale et stratégie de développement**

L'aire toulonnaise est la troisième aire urbaine de l'arc méditerranéen français en termes de population

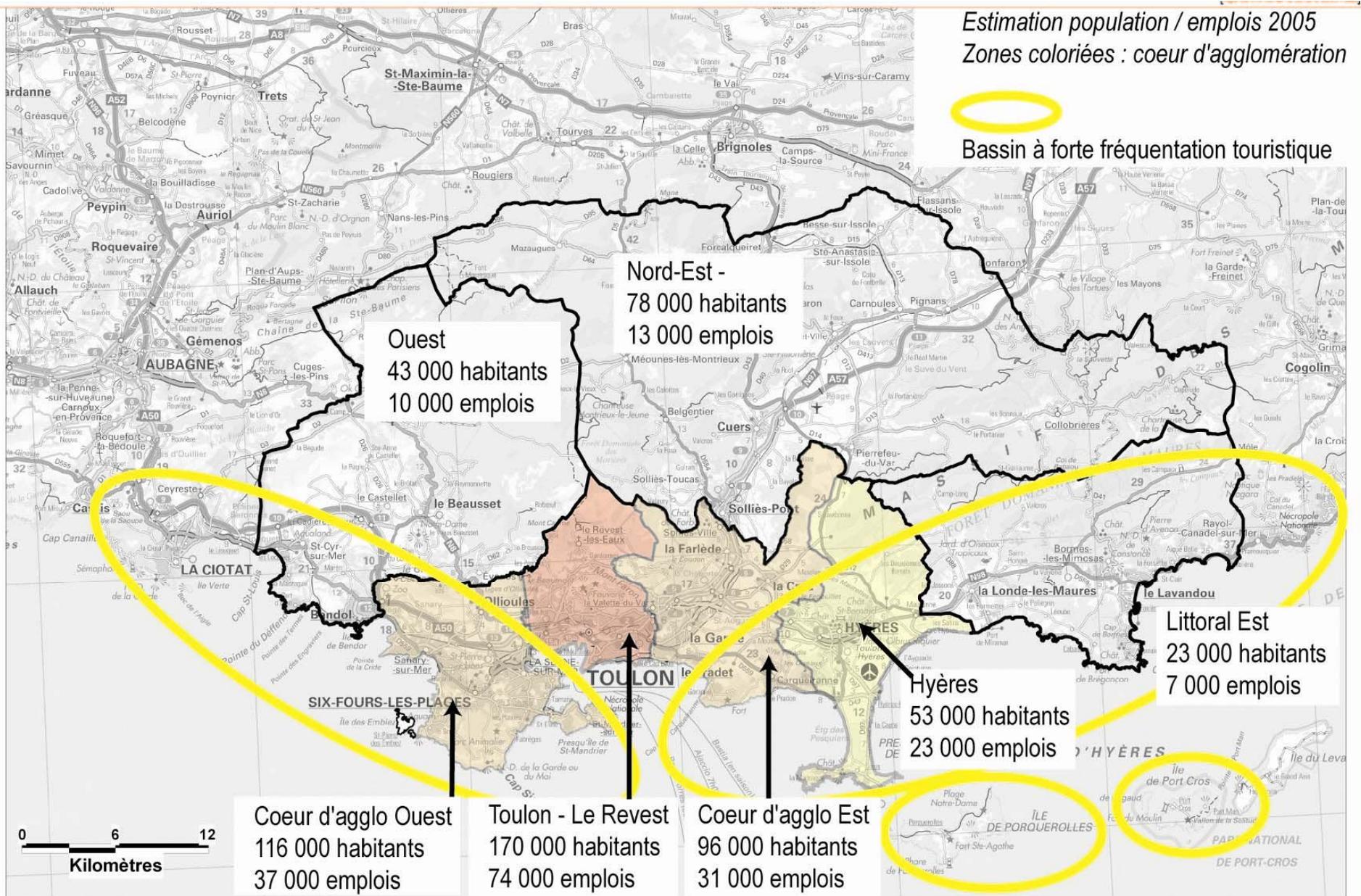


- L'aire toulonnaise (SCoT Provence Méditerranée et sa zone d'influence immédiate) accueillent :
- **550 000 habitants en 1999 (environ 580 000 en 2005)** et une projection tendancielle qui table sur + 4 400 habitants par ans (+ 5 400 / an constatés sur 1999 – 2005).
  - **177 000 emplois en 1999 (environ 195 000 en 2005)**
  - **45% de la fréquentation touristique varoise (29 millions de nuités)**

**90% de la population et des activités de l'aire toulonnaise se localisent à proximité du littoral, notamment dans le cœur d'agglomération (435 000 habitants, 165 000 emplois de Sanary à Hyères)**

*Estimation population / emplois 2005*  
*Zones colorées : coeur d'agglomération*

**Bassin à forte fréquentation touristique**



# Les objectifs de développement du SCoT Provence Méditerranée

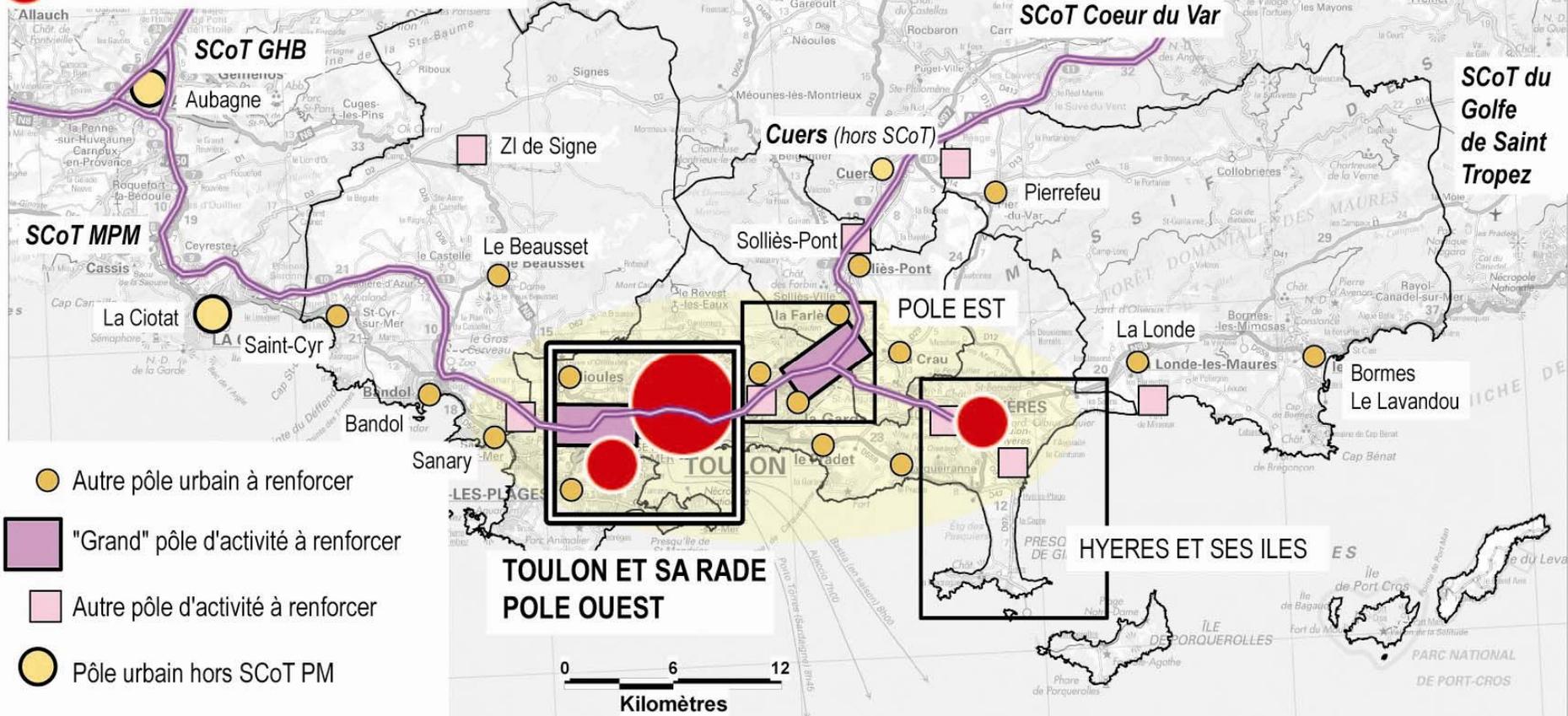
## Recentrer le développement vers le coeur de l'aire toulonnaise, affirmer la Rade de Toulon

Espace majeur d'affirmation métropolitaine, de renouvellement urbain et de développement

Autres espaces privilégiés pour l'affirmation métropolitaine et le développement

Recentrage de la croissance démographique vers le coeur d'agglomération

"Grand" pôle urbain à renforcer



Autre pôle urbain à renforcer

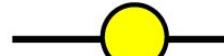
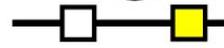
"Grand" pôle d'activité à renforcer

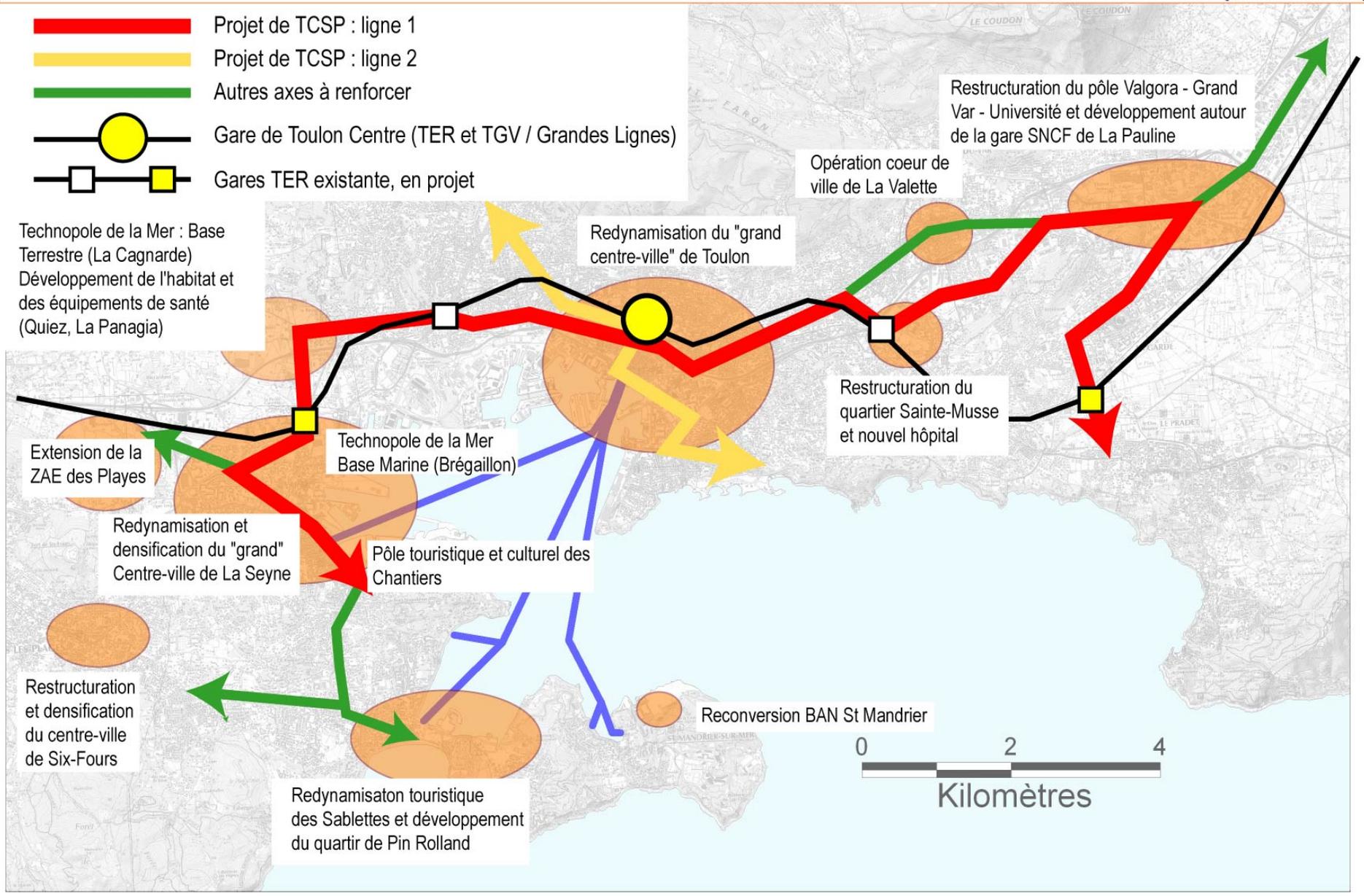
Autre pôle d'activité à renforcer

Pôle urbain hors SCoT PM

Le SCoT Provence Méditerranée prévoit d'accueillir 70% des nouveaux habitants de l'aire toulonnaise d'ici à 2020 (3 100 habitants / an).

# Des projets urbains articulés autour des futures lignes de TCSP autour de la Rade de Toulon et dans le Pôle Est (La Garde - La Valette)

-  Projet de TCSP : ligne 1
-  Projet de TCSP : ligne 2
-  Autres axes à renforcer
-  Gare de Toulon Centre (TER et TGV / Grandes Lignes)
-  Gares TER existante, en projet

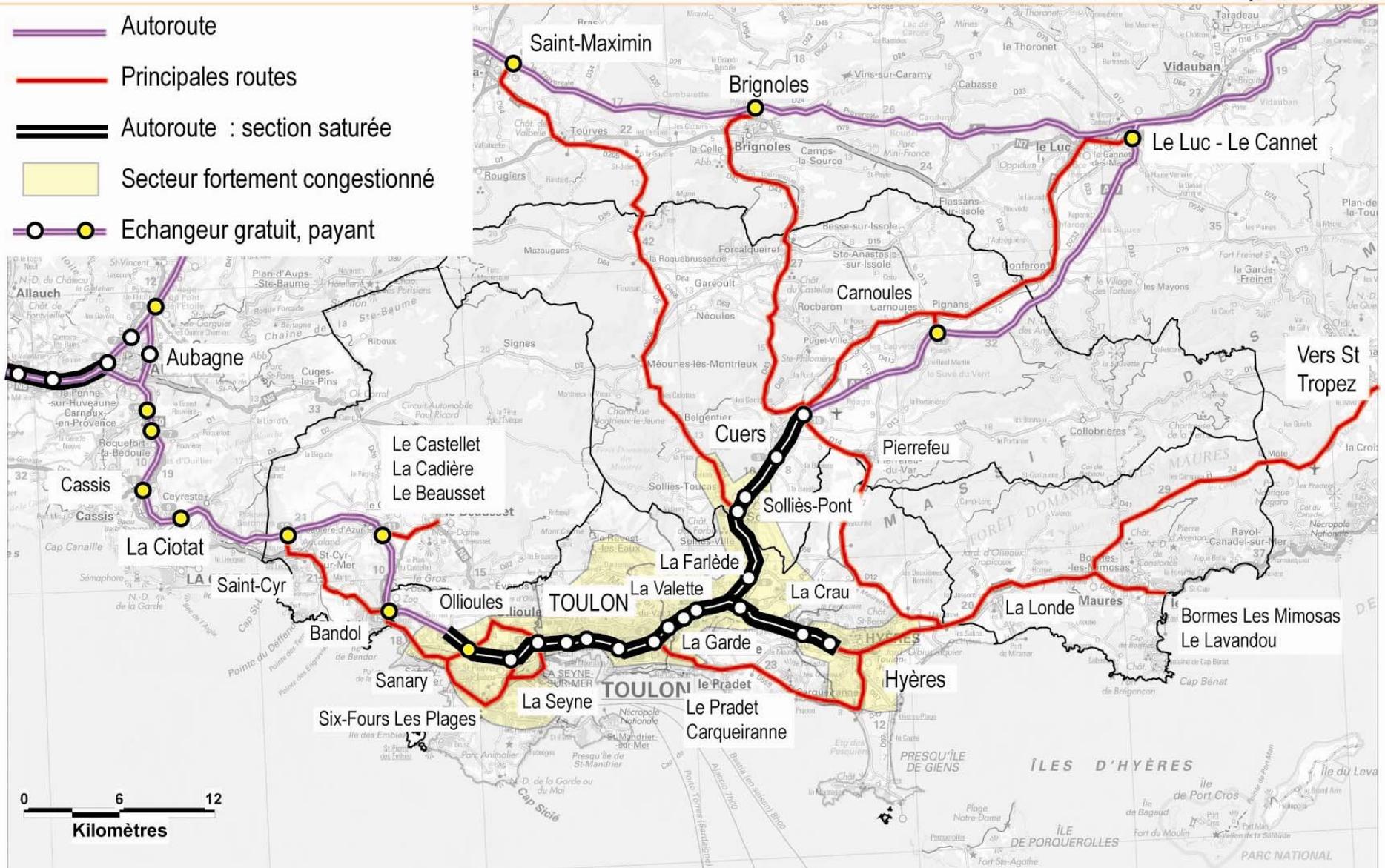


# La desserte routière de l'aire toulonnaise

Une forte saturation du réseau routier et autoroutier dans le coeur de l'agglomération



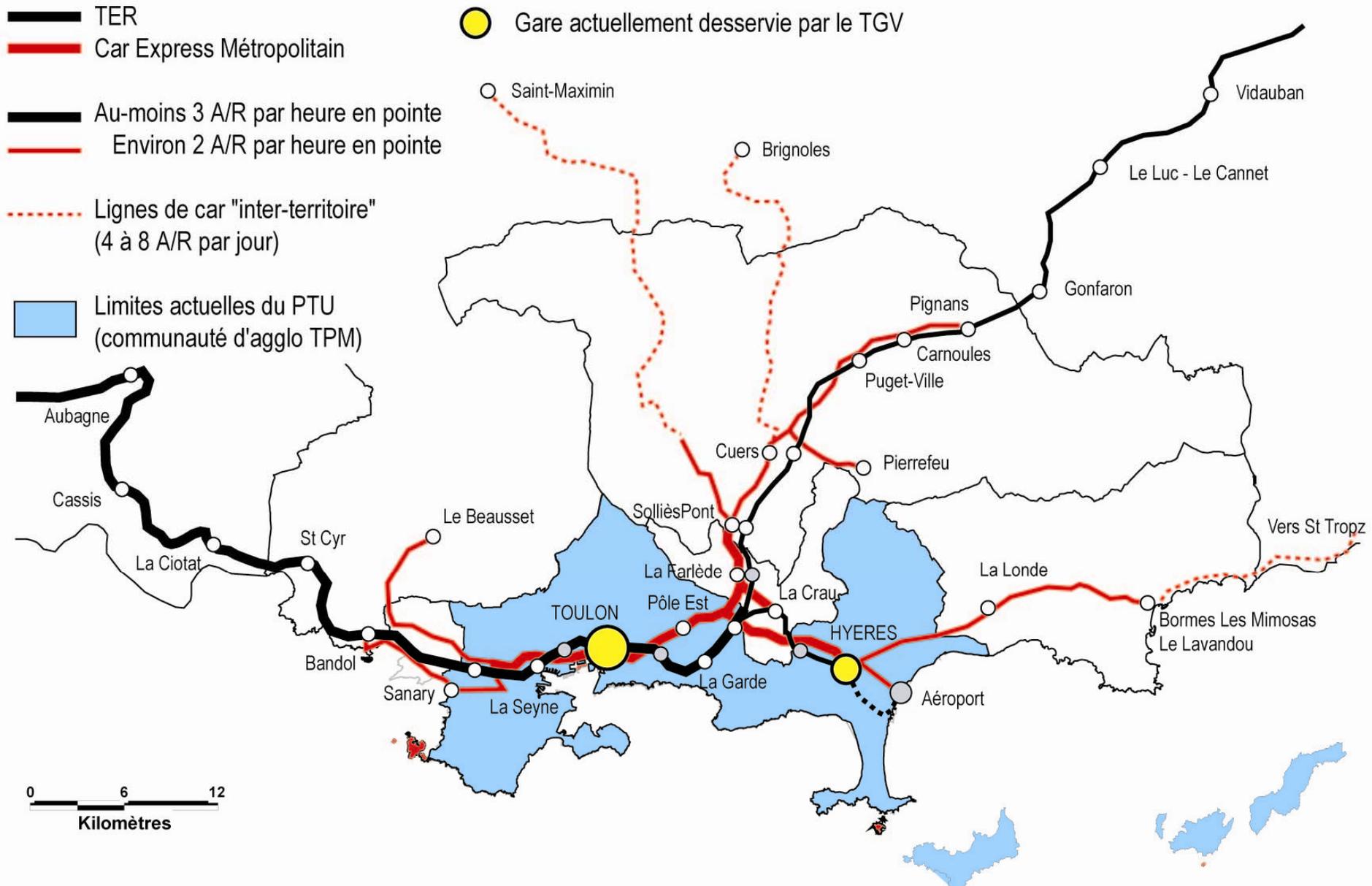
- Autoroute
- Principales routes
- Autoroute : section saturée
- Secteur fortement congestionné
- Echangeur gratuit, payant



*D'après les projections à l'horizon 2020 / 25, le niveau de saturation actuellement constaté devrait perdurer voire s'accroître. Cependant, l'achèvement du second tube de la traversée souterraine de Toulon ainsi que la mise à 2x3 voies de l'A57 permettront d'améliorer la qualité des liaisons Est-Ouest.*

# Les dessertes métropolitaines de transport collectif

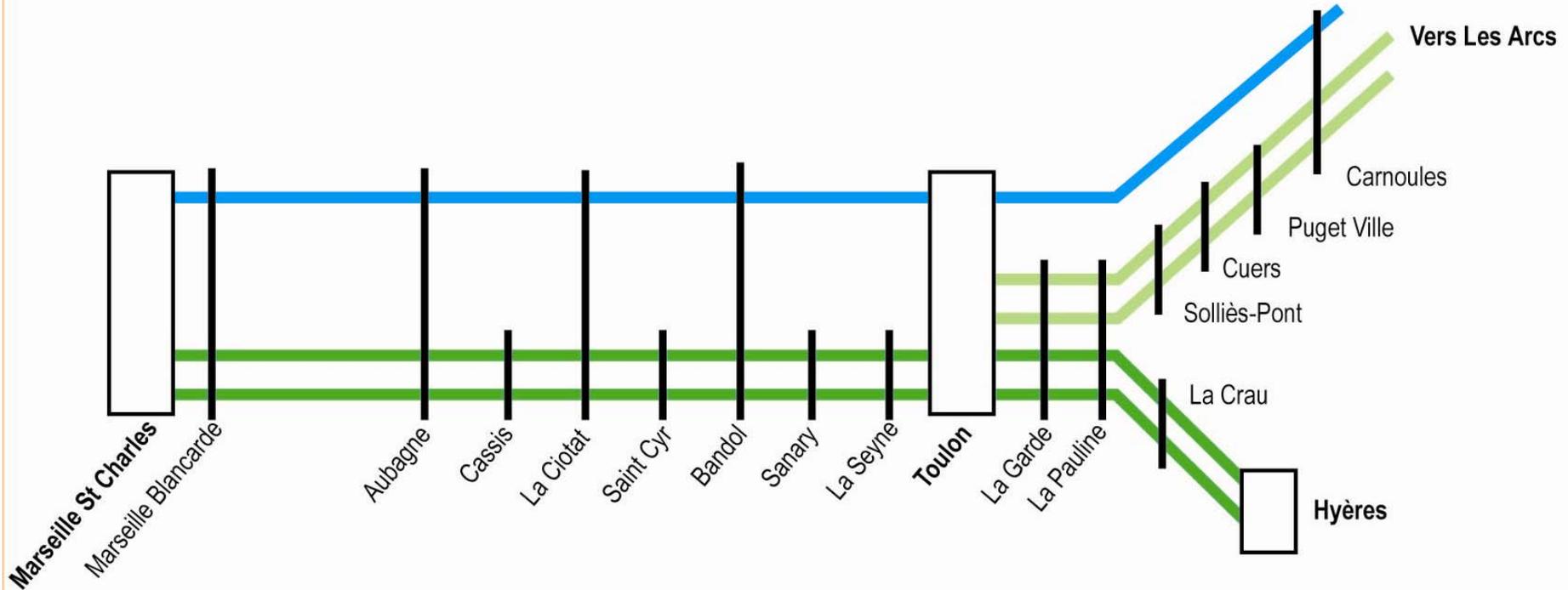
## TER et liaisons express par autocar à l'échelle de l'aire toulonnaise (horizon 2020)



*Ce système de déplacements métropolitain permettra d'offrir une alternative à l'automobile sur les principales liaisons métropolitaines, et garantira la « mise en réseau » des grands pôles qui structurent le territoire.*

# Schéma de desserte "TER" Référence 2020

Option envisagée par RFF ("grille de service MOE01.V2.3")



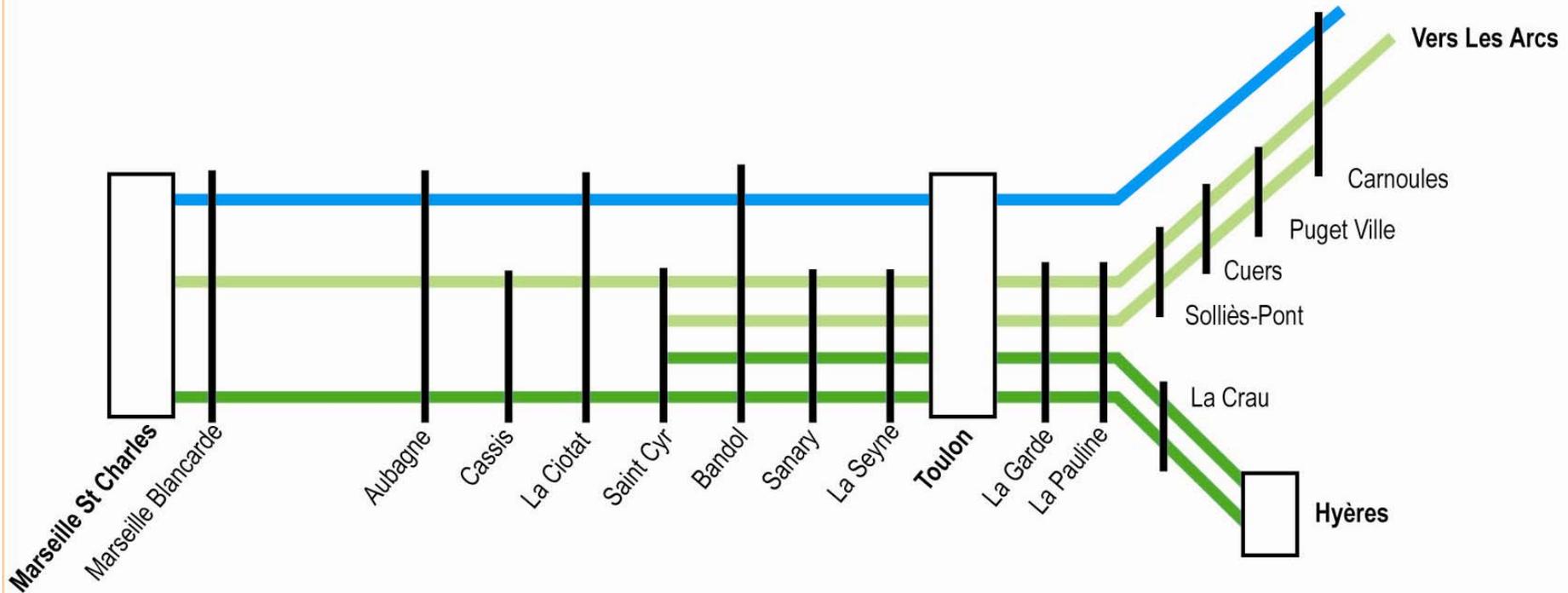
- 2 TER / heure / sens "Omnibus Marseille - Toulon - Hyères"
- 2 TER / heure / sens "Omnibus Toulon - Les Arcs"
- 1 TER / heure / sens "Semi-direct à grand parcours Marseille - Toulon - Nice"  
(on le retrouve sur le schéma de desserte de référence TGV / GL / IC car son profil de consommation de sillons est proche de celui d'un GL)

*(Entre Marseille et Aubagne, une nacette cadencée aux 20 minutes assure la desserte de toutes les gares du parcours - Non représentée sur ce schéma)*

*Le TER : une composante fondamentale du système de transports collectifs métropolitain de l'aire toulonnaise*

# Schéma de desserte "TER" de l'aire toulonnaise

Hypothèse proposée dans le PDU de TPM - Action N°2 - "Un réseau ferré métropolitain"



 2 TER / heure / sens "Omnibus Saint-Cyr - Toulon - Hyères" (dont 1 amorcé à Marseille)

 2 TER / heure / sens "Omnibus Saint Cyr - Toulon - Carnoules" (dont 1 amorcé à Marseille et prolongé jusqu'aux Arcs)

 1 TER / heure / sens "Semi-direct à grand parcours Marseille - Toulon - Nice" (on le retrouve sur le schéma de desserte de référence TGV / GL / IC car son profil de consommation de sillon est proche de celui d'un GL)

*Nb - Eléments non représentés sur ce schéma*

1) Entre Marseille et Aubagne, une nacette cadencée aux 20 minutes assure la desserte de toutes les gares du parcours

2) Le PDU de TPM propose la création de nouvelles haltes dans l'aire toulonnaise ainsi que le prolongement de la desserte TER au-delà de Hyères vers l'Aéroport de Toulon Hyères (réouverture de la voie désaffectée des Plages d'Hyères).

*Le schéma de desserte TER souhaité « à long terme » par les acteurs de l'aire toulonnaise (PDU, SCoT) propose de prolonger vers l'Ouest certains TER limités à Toulon dans le schéma de référence RFF*

## **2 – Les trois scénarios issus du débat public :**

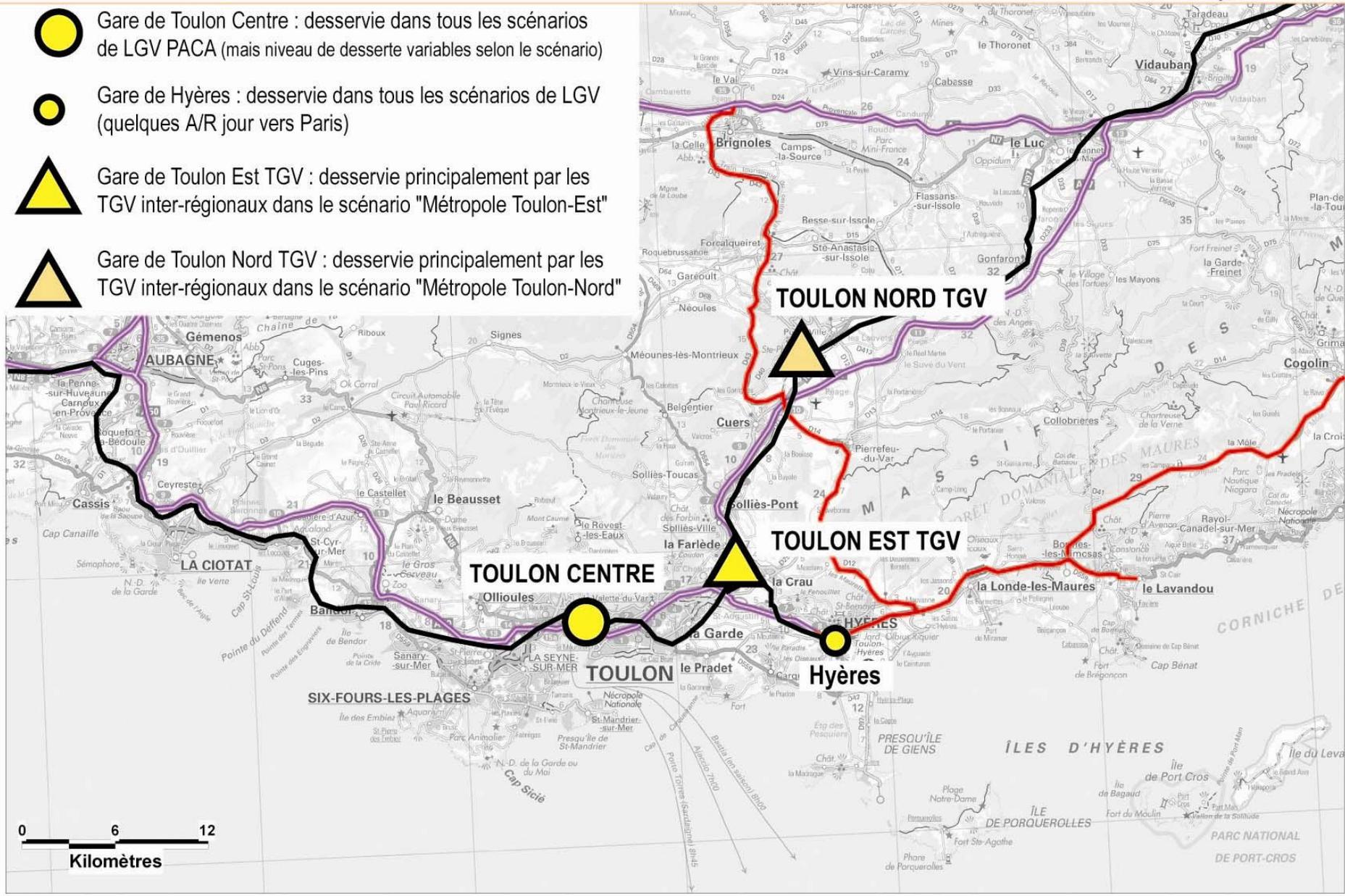
**Quelle desserte possible de l'aire toulonnaise ?**

**Quels impacts sur l'accessibilité au(x) gare(s) TGV ?**

# Les gares susceptibles d'accueillir des TGV dans l'aire toulonnaise en lien avec le projet de LGV PACA



-  Gare de Toulon Centre : desservie dans tous les scénarios de LGV PACA (mais niveau de desserte variables selon le scénario)
-  Gare de Hyères : desservie dans tous les scénarios de LGV (quelques A/R jour vers Paris)
-  Gare de Toulon Est TGV : desservie principalement par les TGV inter-régionaux dans le scénario "Métropole Toulon-Est"
-  Gare de Toulon Nord TGV : desservie principalement par les TGV inter-régionaux dans le scénario "Métropole Toulon-Nord"



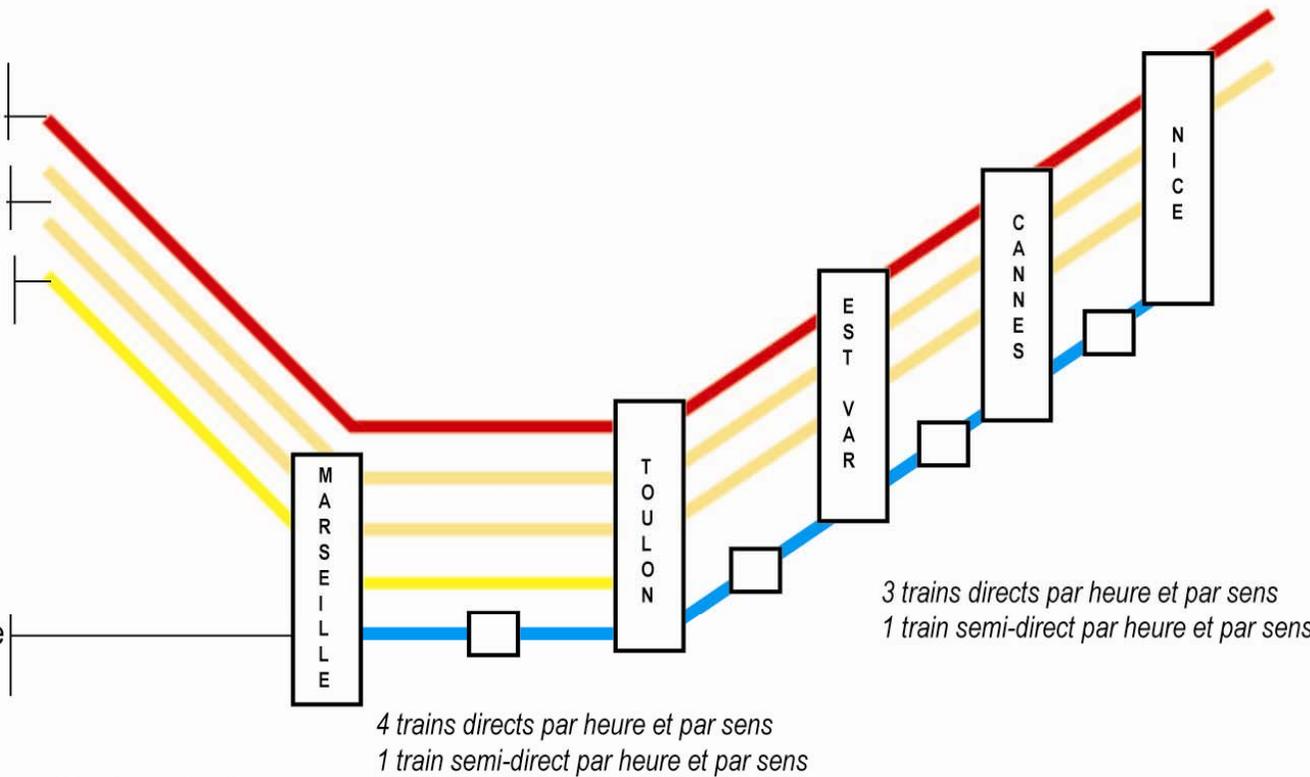
**Hypothèse sans LGV PACA - Tous les trains circulent sur la ligne classique à partir de Marseille**

*(Ce schéma ne reprend pas l'offre TGV vers le Nord et l'Ouest au départ de Marseille : 2 TGV/H/sens)*

- Mission TGV / IC vers Nice sans arrêt à Marseille (1/H/sens)
- Mission TGV / IC vers Nice avec arrêt à Marseille (2/H/sens)
- Mission TGV / IC terminus Toulon (1/H/sens)

*(Sur le modèle des actuelles missions TGV / Corail TEOZ)*

- Mission TER semi-direct Marseille - Nice [\*] (1/H/sens)

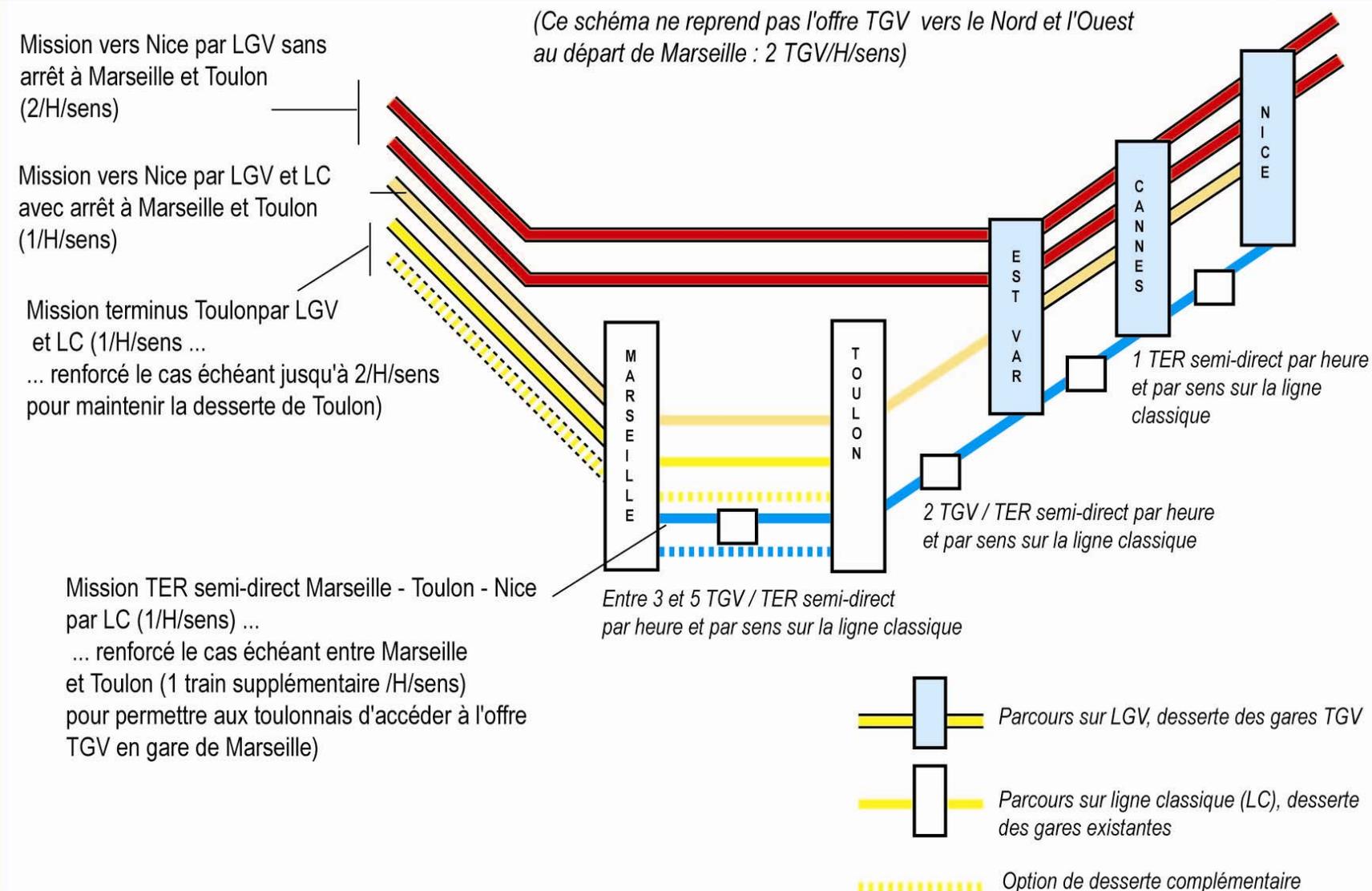


*[\*] Cette mission - organisée sur le modèle des actuelles missions "TER Intercité" assurées en matériel Corail - figure sur la grille de service "Référence TER" MOE1-V2.3 proposée par RFF.*

*Mais elle est (presque) assimilable en terme de consommation de sillon à une mission TGV / GL sur ligne classique*

**A l'heure de pointe, il faut prévoir sur la ligne classique 5 sillons « TGV / TER rapide » entre Toulon et Marseille, et 4 sillons « TGV / TER rapide » entre Toulon et Nice. Cela vient fortement peser sur la capacité de développement de l'offre TER autour de Toulon.**

## Schéma de desserte "LGV Côte d'azur" / "solution Alternative" Hypothèse AU[dat] de "ventilation" du service de référence entre LGV et ligne classique



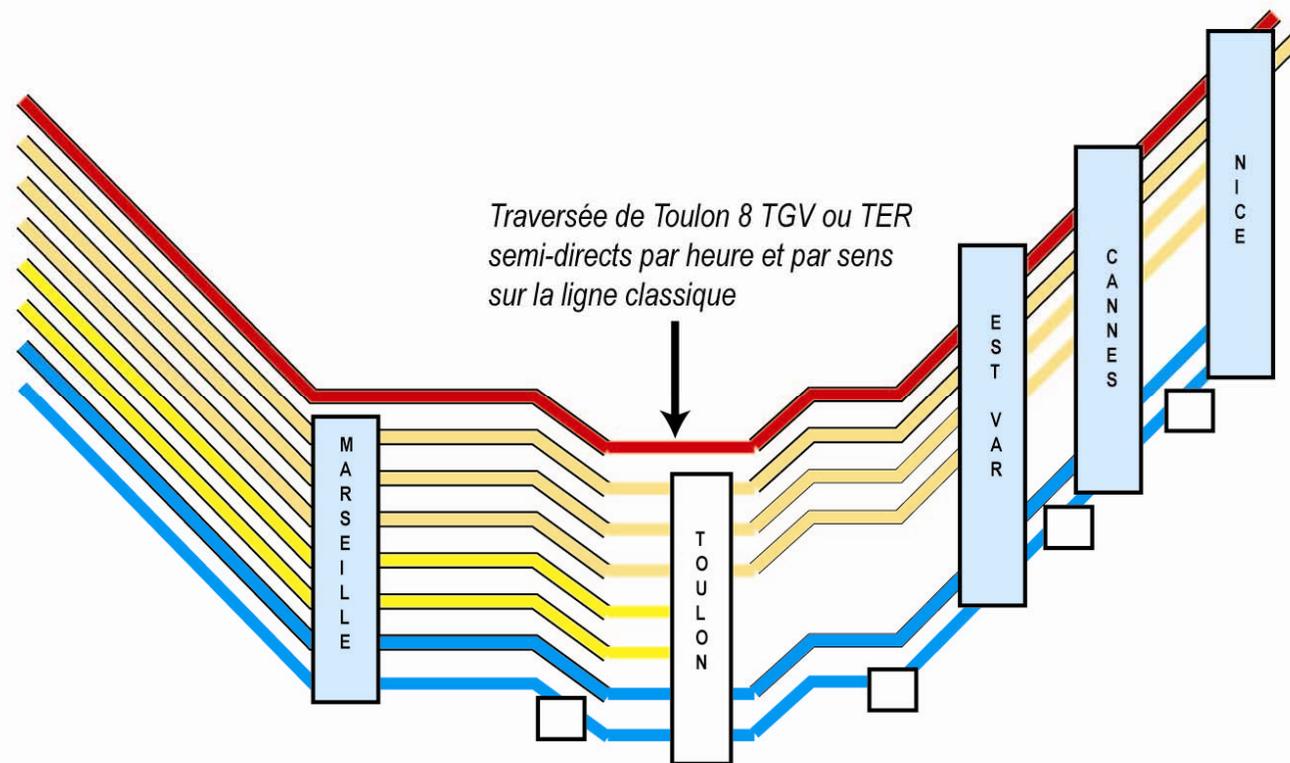
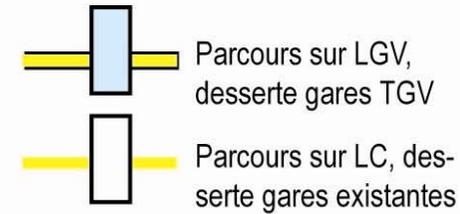
Dans cette hypothèse, la LGV ne dessert pas Marseille et Toulon. Elle n'a aucun impact sur la « dé-saturation » de l'axe Toulon – Marseille et du nœud ferroviaire marseillais.

**La gare de Toulon Centre accueille les TGV Toulon – Paris, certains TGV « inter-régionaux » prolongés vers Nice depuis Marseille, et des TER-GV ou des TER-Intercité Marseille – Toulon - Nice**

## Schéma de desserte "LGV des Métropoles" (Toulon Centre) Option envisagée par RFF ("grille de service MOE01.V2.3")



- Mission TGV vers Nice par LGV sans arrêt à Marseille (1/H/sens)
- Mission TGV vers Nice par LGV avec arrêt à Marseille (3/H/sens)
- Mission TGV terminus Toulon Centre ou Hyères par LGV et LC (2/H/sens)
- Mission TER semi-direct Marseille - Nice par LC et missions TER-GV "mixte" LC / LGV (2/H/sens)

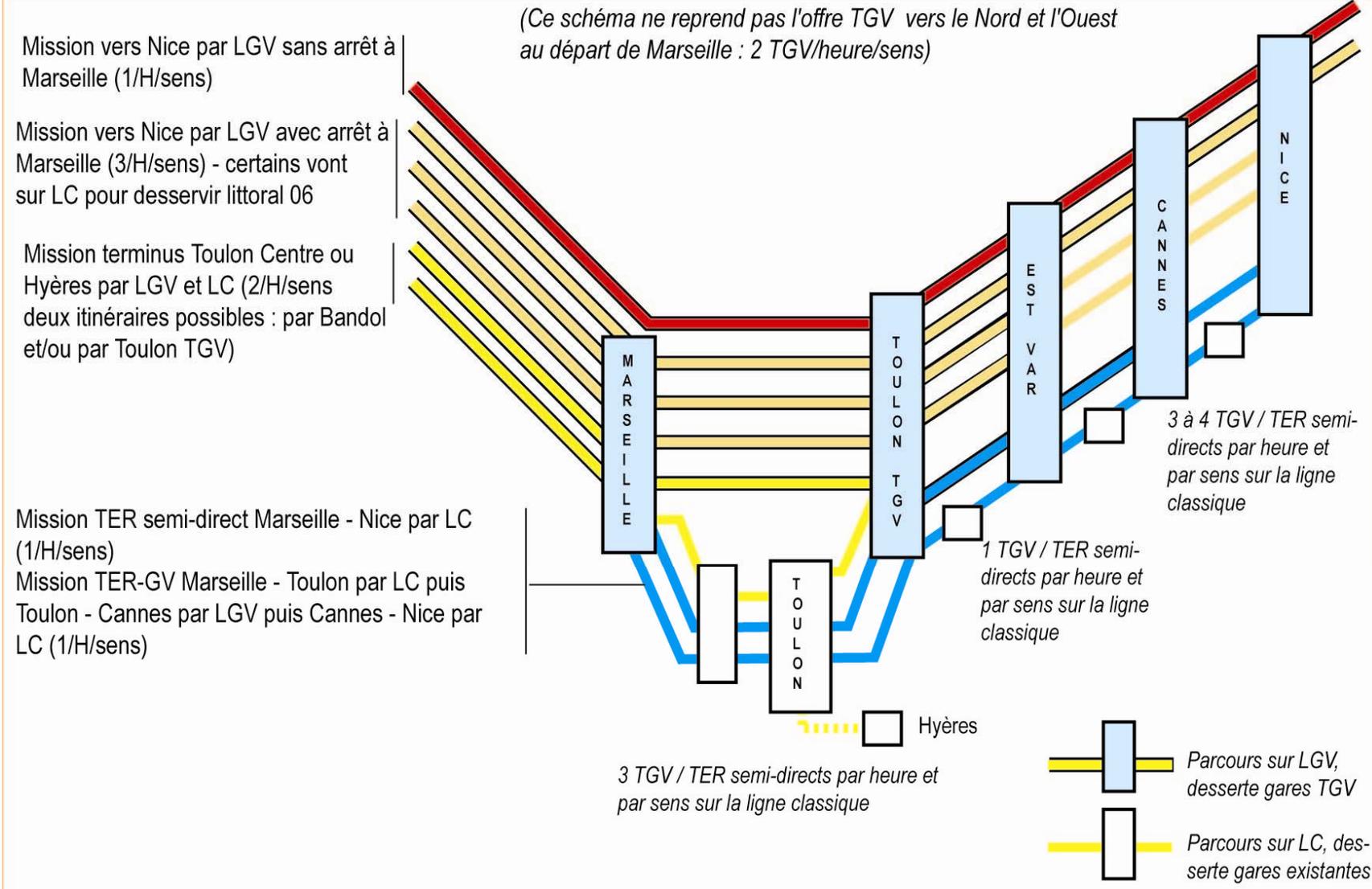


*Dans cette hypothèse, la traversée de Toulon se fait par la voie classique. Cette dernière doit être fortement renforcée en termes de capacité (8 TGV / IC par heure / sens + 3 à 4 TER omnibus / heure / sens). Par ailleurs, il en résulte une perte de temps pour les TGV en provenance / à destination de Nice.*

**Tous les TGV desservent Toulon Centre**

## Schéma de desserte "LGV des Métropoles" - Toulon Est / Toulon Nord

Option envisagée par RFF ("grille de service MOE01.V2.3")



Dans cette hypothèse, tous les TGV inter-régionaux desservent la gare de Toulon TGV (environ 3 TGV / heure / sens)

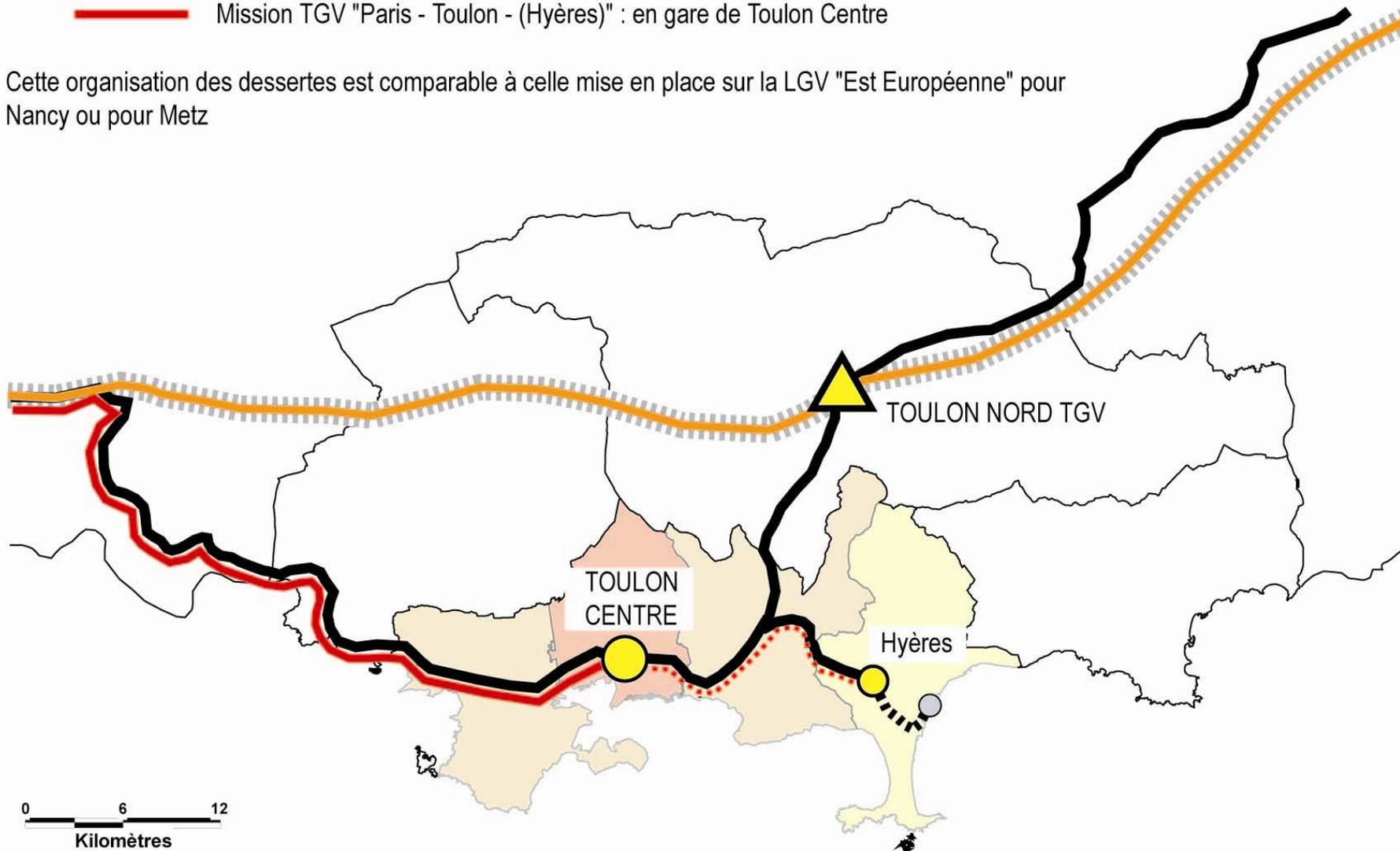
La gare de Toulon Centre continue d'accueillir les TGV Toulon – Paris (2 TGV / heure / sens) ainsi que les TER-GV ou Intercité reliant Marseille, Toulon et Nice (2 trains / heure / sens).

## Scénario Métropole " Toulon Nord" : desserte TGV aire toulonnaise Complémentarité Toulon Centre (liaison vers Paris) / Toulon Nord (liaisons inter-région)



- Mission TGV "Inter-Région" : en gare de Toulon Nord
- Mission TGV "Paris - Toulon - (Hyères)" : en gare de Toulon Centre

Cette organisation des dessertes est comparable à celle mise en place sur la LGV "Est Européenne" pour Nancy ou pour Metz



*Dans le scénario des métropoles, Toulon Centre conserve un rôle important dans la desserte TGV de l'aire toulonnaise (liaisons vers Paris et liaisons « TER-GV » Marseille – Toulon – Nice).*

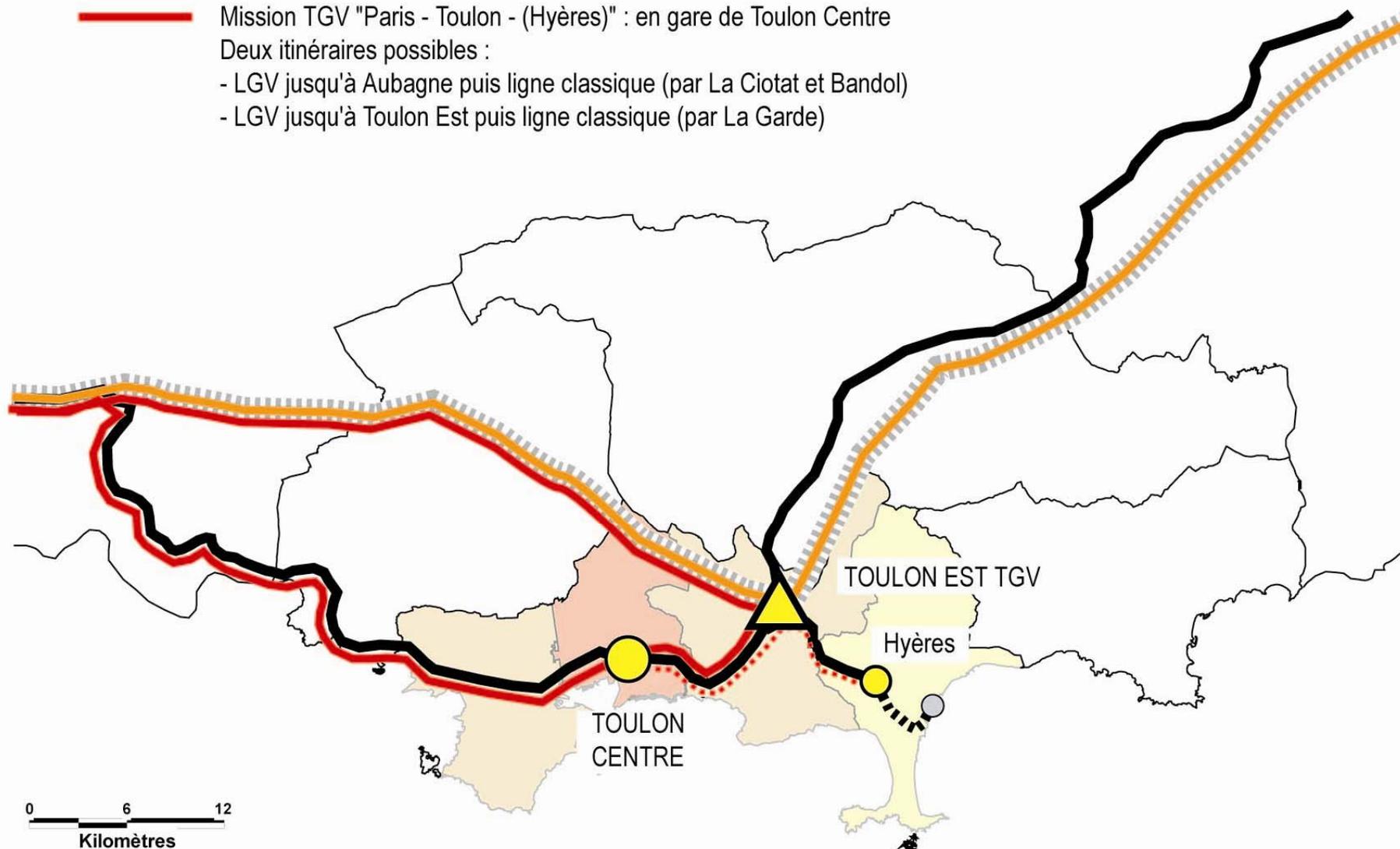
## Scénario Métropole " Toulon Est" : desserte TGV aire toulonnaise Complémentarité Toulon Centre (liaison vers Paris) / Toulon Est (liaisons inter-région)

— Mission TGV "Inter-Région" : en gare de Toulon Nord

— Mission TGV "Paris - Toulon - (Hyères)" : en gare de Toulon Centre

Deux itinéraires possibles :

- LGV jusqu'à Aubagne puis ligne classique (par La Ciotat et Bandol)
- LGV jusqu'à Toulon Est puis ligne classique (par La Garde)



*Dans le scénario des métropoles, Toulon Centre conserve un rôle important dans la desserte TGV de l'aire toulonnaise (liaisons vers Paris et liaisons « TER-GV » Marseille – Toulon – Nice).*

# Toulon centre : une gare urbaine au coeur de l'aire toulonnaise

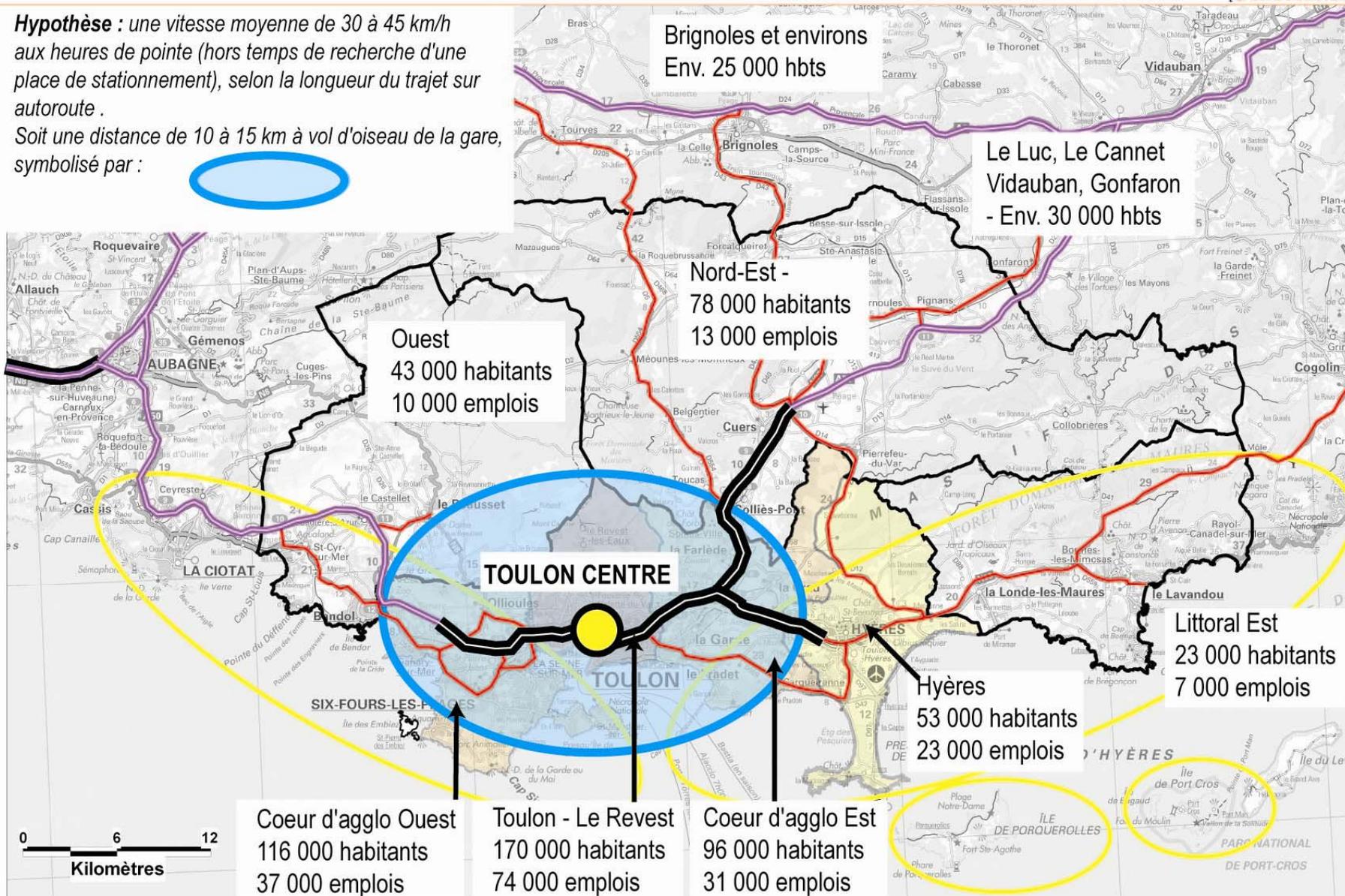
Environ 380 000 habitants et 140 000 emplois accessibles en 20 minutes de voiture



Source : Urbanisme de l'aire toulonnaise

**Hypothèse** : une vitesse moyenne de 30 à 45 km/h aux heures de pointe (hors temps de recherche d'une place de stationnement), selon la longueur du trajet sur autoroute.

Soit une distance de 10 à 15 km à vol d'oiseau de la gare, symbolisé par :

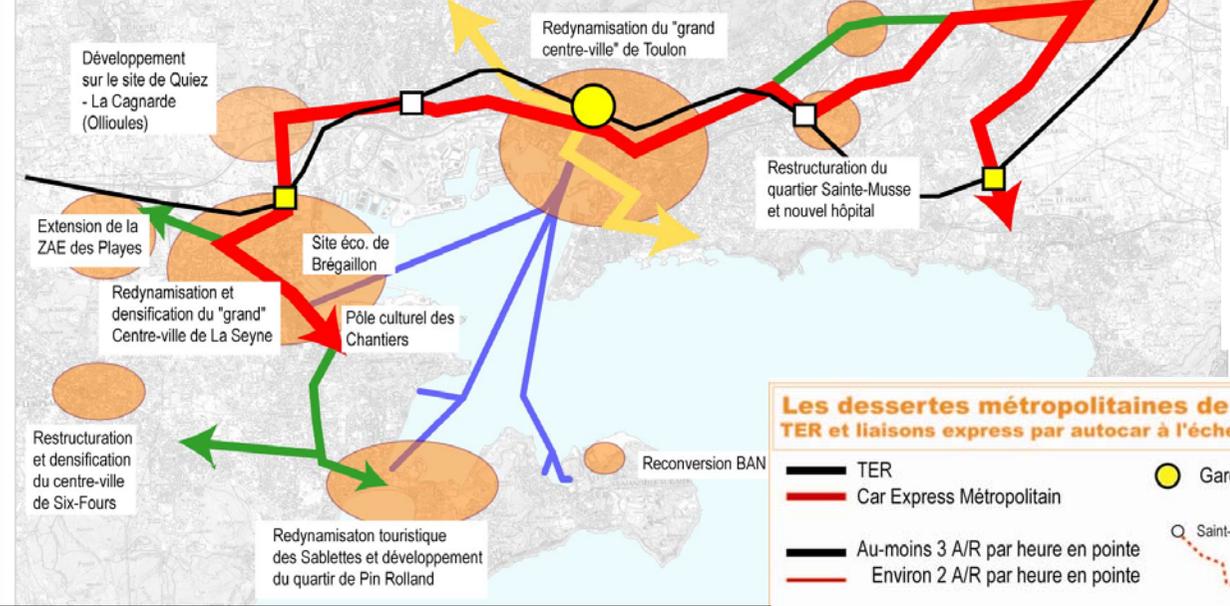


Malgré une importante population située à moins de 20 minutes de voiture, l'aire de chalandise de Toulon Centre est pénalisée par la saturation des autoroutes aux abords de Toulon

**Des projets urbains articulés autour des futures lignes de TCSP  
autour de la Rade de Toulon et dans le Pôle Est (La Garde - La Valette)**



- Projet de TCSP : ligne 1
- Projet de TCSP : ligne 2
- Autres axes à renforcer
- Gare de Toulon Centre (TER et TGV / Grandes Lignes)
- Gares TER existante, en projet



**Toulon Centre se situe au cœur des futures lignes de TCSP du cœur de l'agglomération.**

*Environ 250 000 habitants et 115 000 emplois seront accessibles en moins de 20 – 30 minutes de TC urbain.*

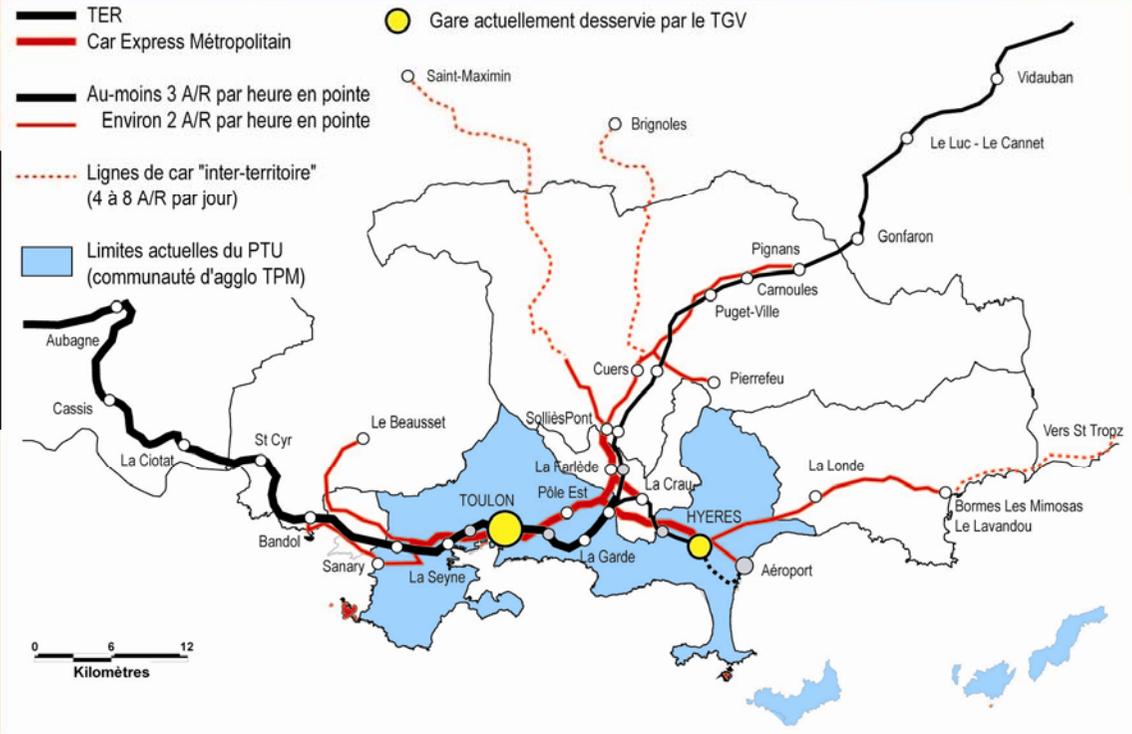
*Par ailleurs, environ 18 000 habitants et 25 000 emplois se situent à moins de 500 / 600 m de la gare (accessibilité piétonne en moins de 15 minutes).*

**Toulon Centre se situe au cœur des futures lignes métropolitaines de transports collectifs qui irrigueront toute l'aire toulonnaise (« étoile » TER, lignes express de car par autoroute)**

*Les principales villes de l'aire toulonnaise seront ainsi reliées à la gare TGV en moins de 30 à 40 minutes de TC « express »*

**(St-Cyr, Hyères et Cuers sont à 20 minutes de Toulon en TER omnibus)**

**Les dessertes métropolitaines de transport collectif  
TER et liaisons express par autocar à l'échelle de l'aire toulonnaise (horizon 2020)**



# Toulon Nord : une gare excentrée, avec une faible chalandise de proximité

Environ 160 000 habitants et 40 000 emplois accessibles en moins de 20 minutes de voiture



**Saint Maximin** se situe à environ 50 km d'Aix TGV et à 45 km de Toulon Nord TGV

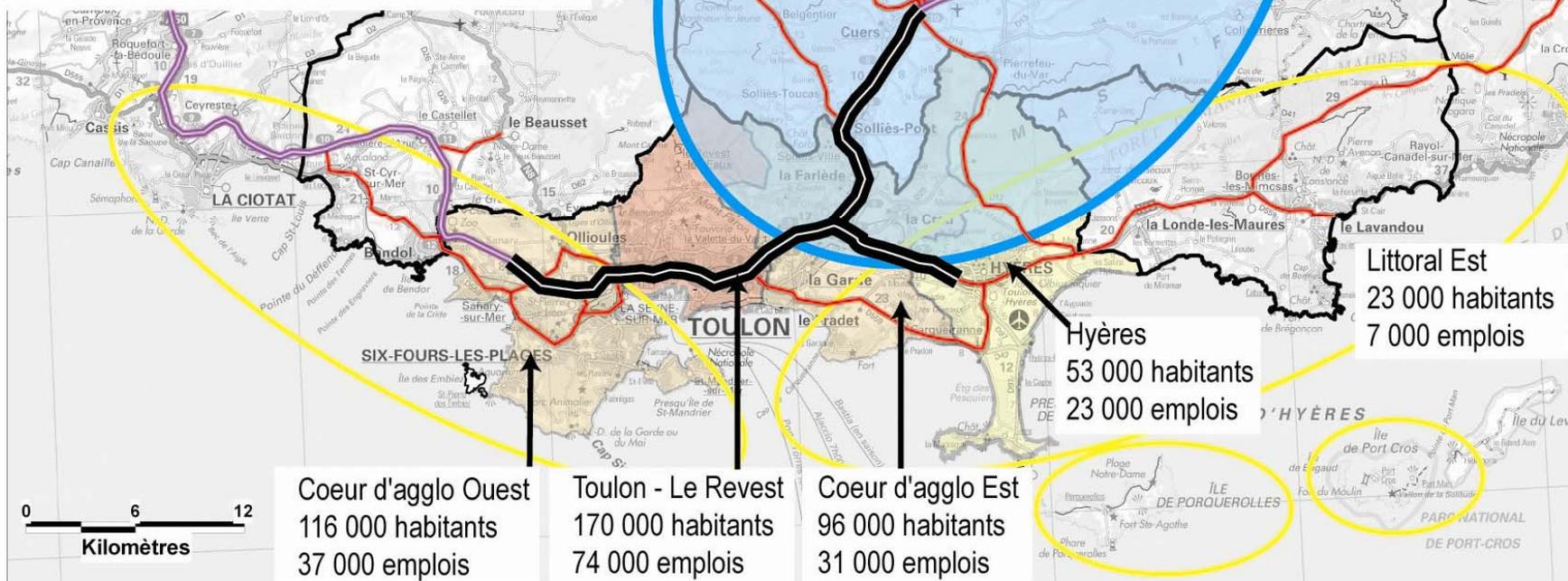
**Brignoles et environs**  
Env. 25 000 hbts

**Le Luc** se situe à environ 25 km de Est Var TGV et 30 km de Toulon Nord TGV

**Hypothèse** : une vitesse moyenne de 60 à 80 km/h aux heures de pointe (hors temps de recherche d'une place de stationnement), selon la direction (plus on va vers le coeur d'agglomération, plus les autoroutes sont saturées) Soit une distance de 20 à 25 km à vol d'oiseau de la gare, symbolisé par :



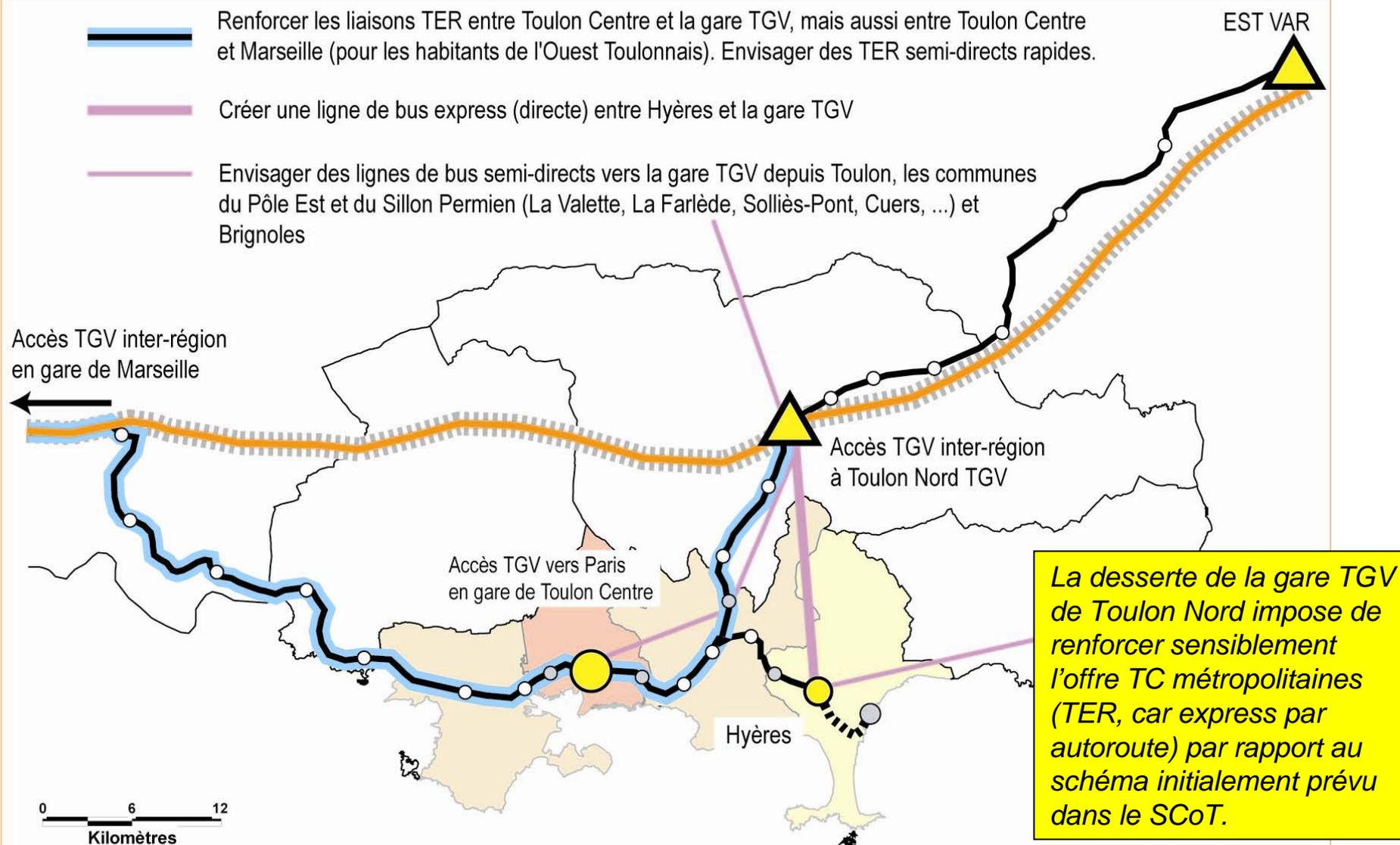
Le centre-ville de Hyères et le centre-ville de Toulon se situent à environ 25 km de la future gare de Toulon Nord



La desserte routière de Toulon Nord est pénalisée par la saturation prévisible du réseau autoroutier dans le cœur de l'agglomération. Les habitants de l'Ouest Toulonnais sont très éloignés (en temps) de la gare et peuvent avoir intérêt à aller prendre le TGV à Aix en Provence ou à Marseille.

## Scénario " Toulon Nord" - Accès TC à la gare TGV

L'Ouest toulonnais bénéficie également d'un accès TGV en gare de Marseille



Toulon Centre est à 20 – 25 minutes de TER (selon le nombre d'arrêts intermédiaires) de la future gare TGV  
Hyères est à 25 – 30 minutes de bus (hypothèse d'une ligne directe avec 60 km/h de vitesse commerciale)  
Les temps de parcours TC sont plus importants (> 30 minutes) pour les communes de l'Ouest toulonnais : leurs habitants peuvent avoir intérêt à prendre le TGV à Marseille !

## Toulon Est : une gare "décentrée", mais une aire de chalandise importante

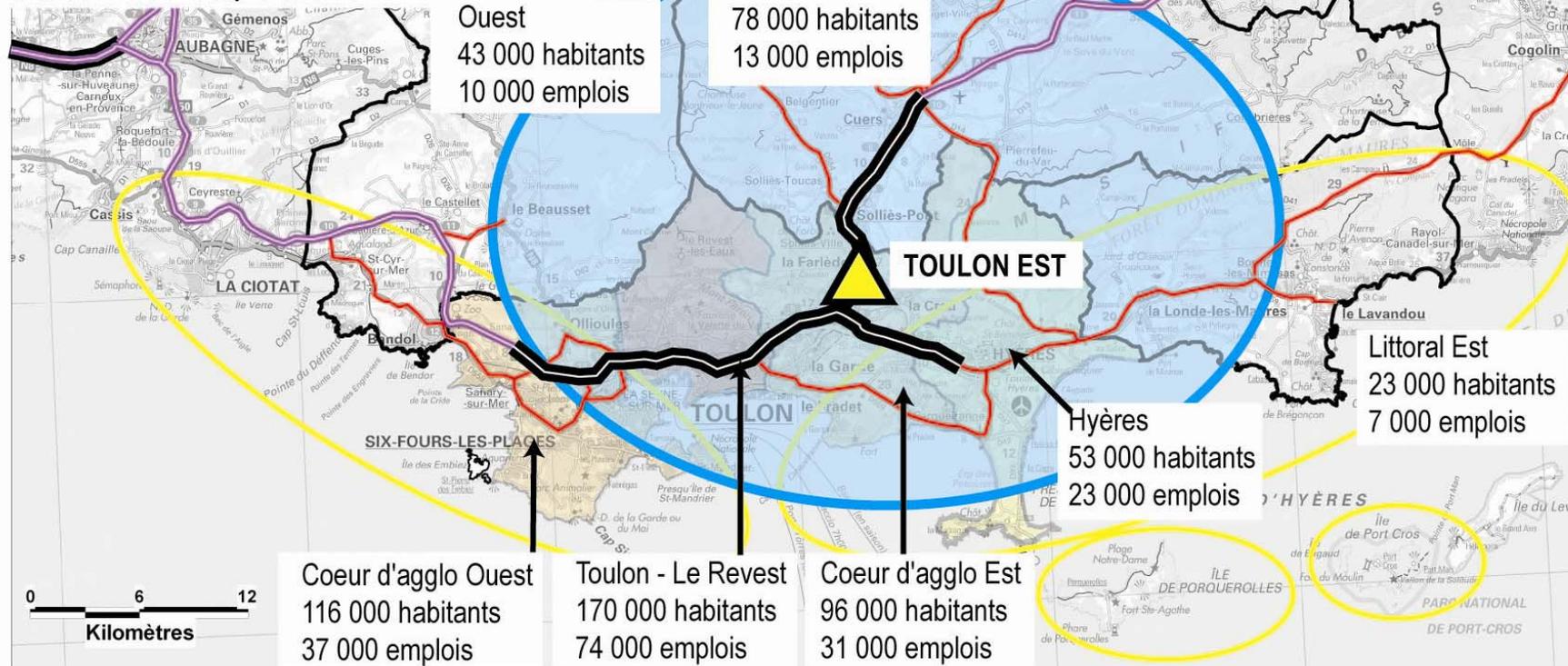
Environ 480 000 habitants et 170 000 emplois accessibles en moins de 20 minutes de voiture



**Hypothèse :** une vitesse moyenne de 45 à 60 km/h aux heures de pointe (hors temps de recherche d'une place de stationnement), selon la direction (plus on va vers le coeur d'agglomération, plus les autoroutes sont saturées, mais la desserte de l'Ouest bénéficie du tunnel routier de Toulon) Soit une distance de 15 à 20 km à vol d'oiseau de la gare, symbolisé par :



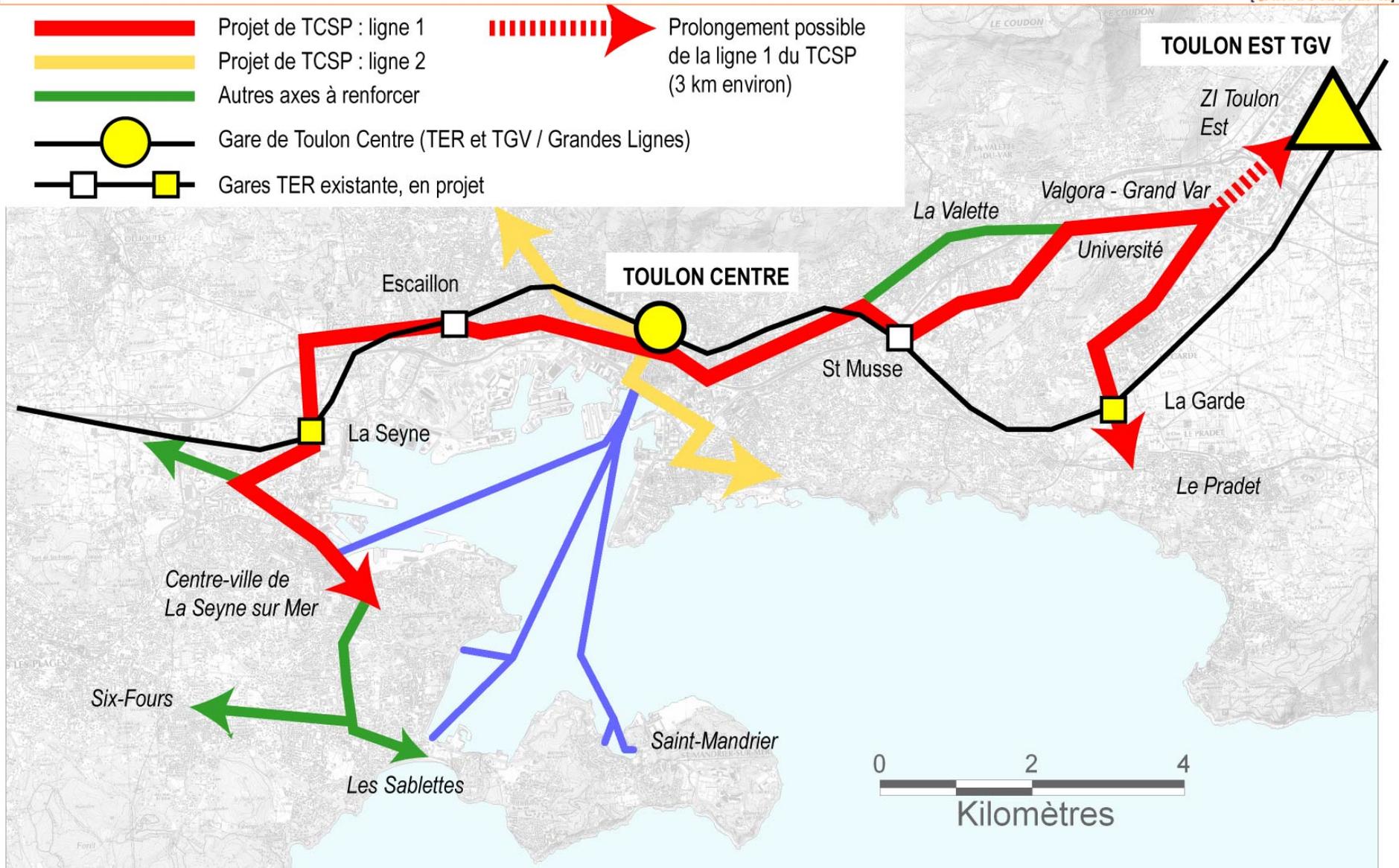
Le centre-ville de Hyères et le centre-ville de Toulon se situent à environ 12 km de la future gare de Toulon Est, le centre-ville de La Seyne est à 18 km.



Malgré sa localisation « décentrée » vers le nord-est, la gare de Toulon Est bénéficie de la plus grande aire de chalandise « à moins de 20 minutes de voiture » des trois sites de gare étudiés. L'Ouest Toulonnais est cependant pénalisé par rapport à la gare de Toulon Centre

# Toulon Est : une gare qu'il est possible de raccorder au réseau TCSP

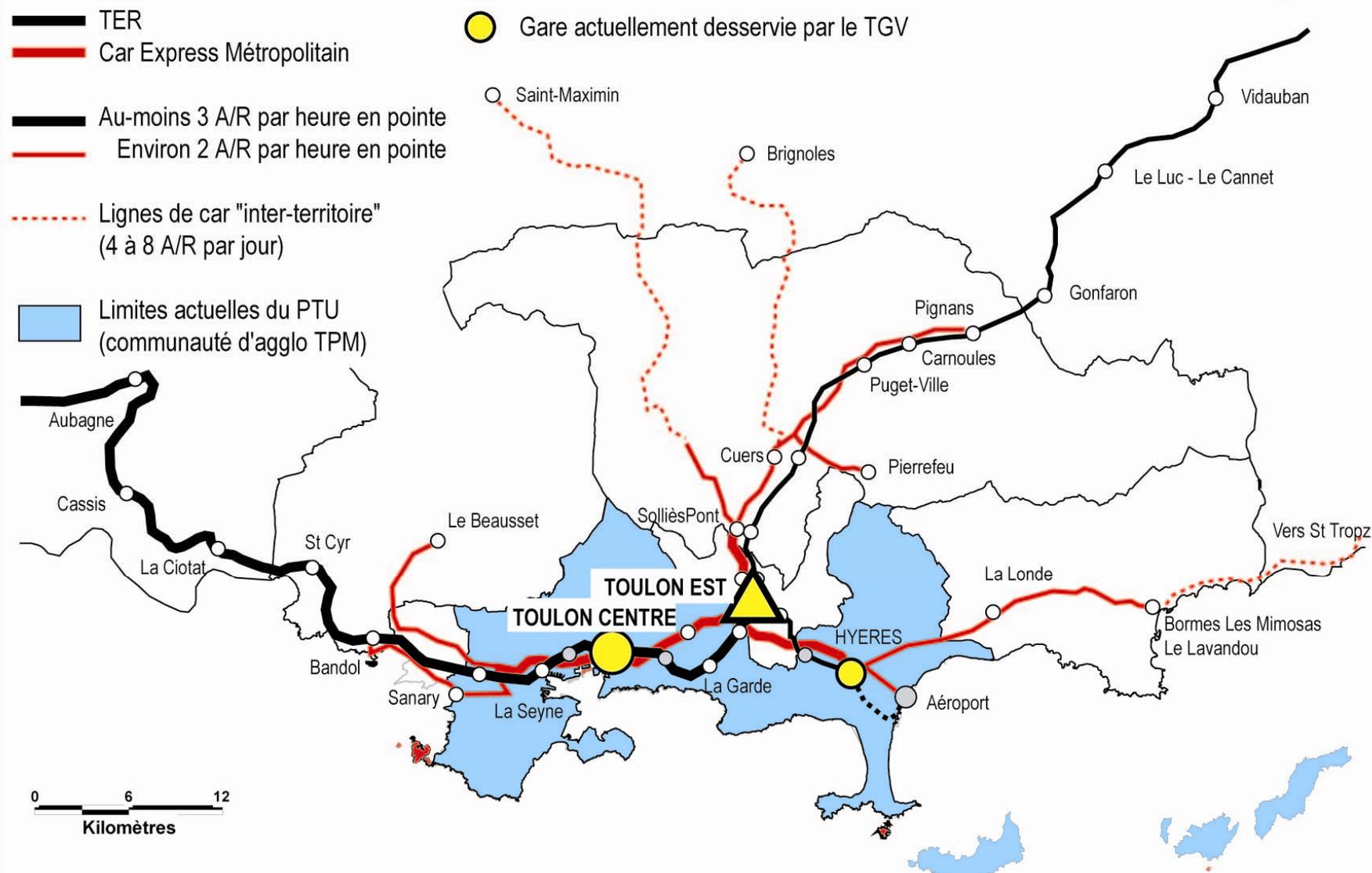
A titre indicatif : environ 40 minutes de temps de trajet vers Toulon Centre en TCSP



Avec un prolongement du TCSP, la gare de Toulon Est sera à moins de 20 minutes des quartiers Est de Toulon, de La Valette, de La Garde et du pôle économique de Valgora – Grand Var – Université (environ 50 000 habitants et 25 000 emplois concernés)

## Gare de Toulon - Est : desserte par les lignes métropolitaines de TC

Une gare globalement située sur les grands axes de desserte prévus à l'horizon 2020

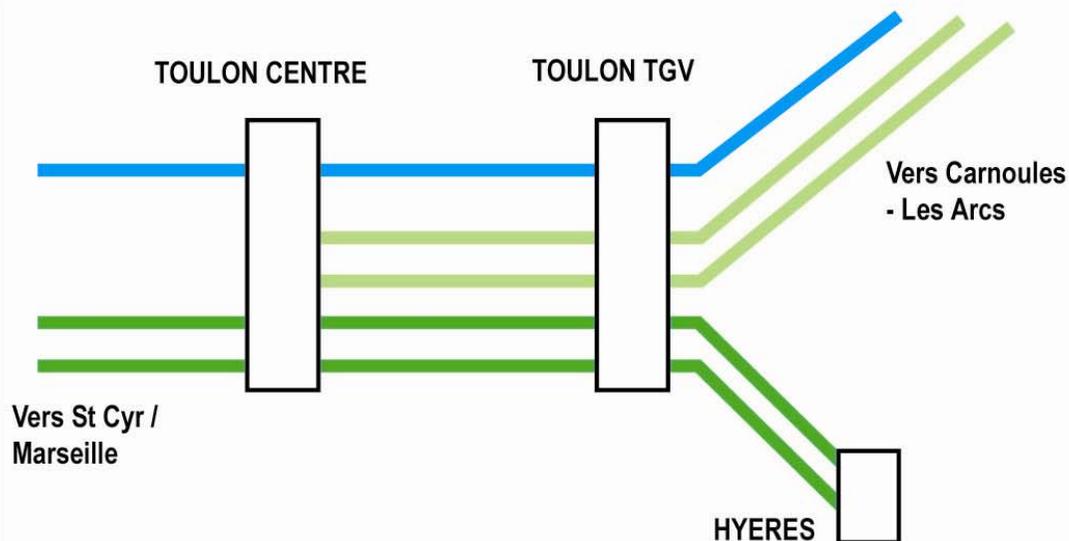


*En TER « omnibus », la future gare TGV de Toulon Est se situera à environ 12 minutes de Toulon Centre, à 20 minutes de La Seyne sur Mer et à 32 minutes de Saint-Cyr sur Mer.*

*La ZI de Toulon Est (où sera implantée la gare TGV) sera desservie par un grand nombre de service d'autocar en provenance du nord et du nord-est de l'aire toulonnaise.*

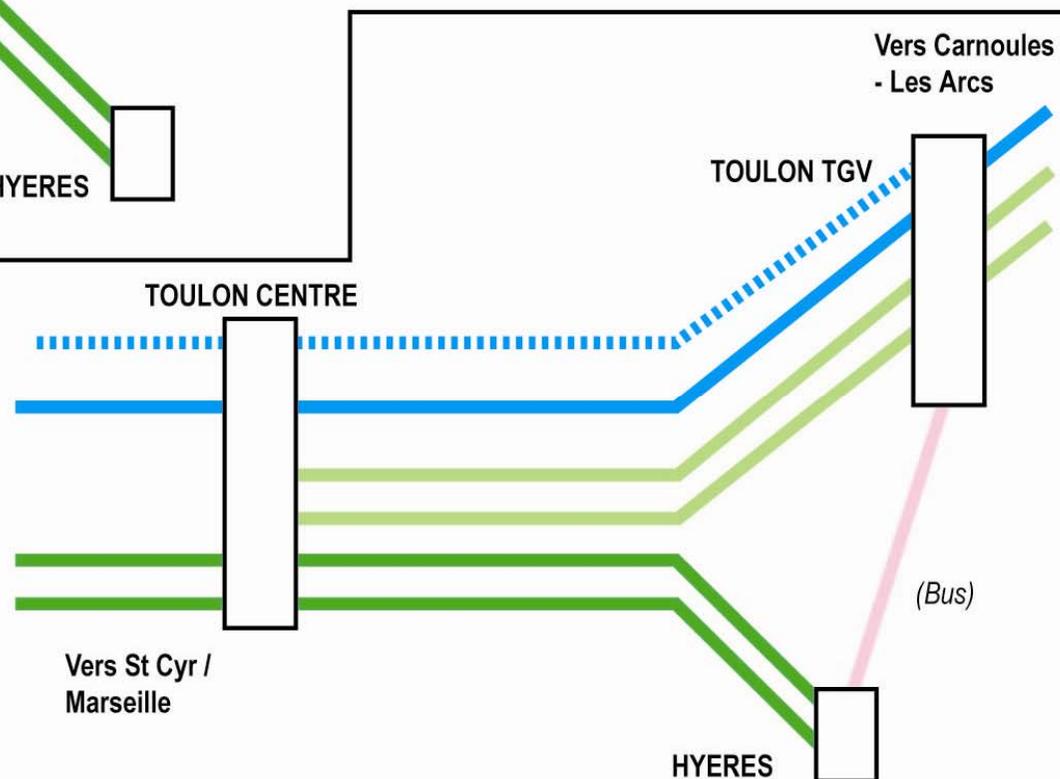
## Hypothèses de desserte "TER" de la gare TGV de Toulon Est

Une accessibilité ferroviaire qui dépend fortement de la localisation de la gare



Si la gare TGV se situe sur le "tronc commun" des dessertes TER vers Hyères et Carnoules / Les Arcs, elle bénéficie de l'offre métropolitaine prévue dans le schéma de référence (4 TER / heure vers Toulon, dont 2 prolongés vers l'Ouest, 2 TER / heure vers Hyères, 2 TER/heure vers Carnoules + 1 TER "direct" / heure vers Toulon centre).

Si la gare TGV se situe sur la seule branche "Toulon - Carnoules - Les Arcs", elle n'est desservie que par 2 TER / heure vers Toulon + 1 TER direct. Il est donc nécessaire de rajouter des TER entre la gare TGV et Toulon (ainsi que vers les communes plus à l'Ouest) ce qui pénalise les capacités de la ligne classique tout en induisant un coût d'exploitation supplémentaire. Par ailleurs, la liaison entre Hyères et la gare TGV doit être assurée par un service spécifique de bus.



**Pour optimiser la desserte TER de la future gare TGV de Toulon Est, il serait intéressant de décaler vers le nord la bifurcation entre l'antenne ferroviaire qui dessert Hyères et la ligne classique Marseille – Vintimille**

## **3 – Analyse de l'environnement urbain des trois sites de gare envisagés par RFF : Toulon Nord, Toulon Est, Toulon Centre**

# Toulon Centre : une gare au coeur des espaces stratégiques du SCoT

La porte d'entrée de la Rade de Toulon en matière de grande accessibilité ferroviaire



Espace majeur d'affirmation métropolitaine, de renouvellement urbain et de développement

Autres espaces privilégiés pour l'affirmation métropolitaine et le développement

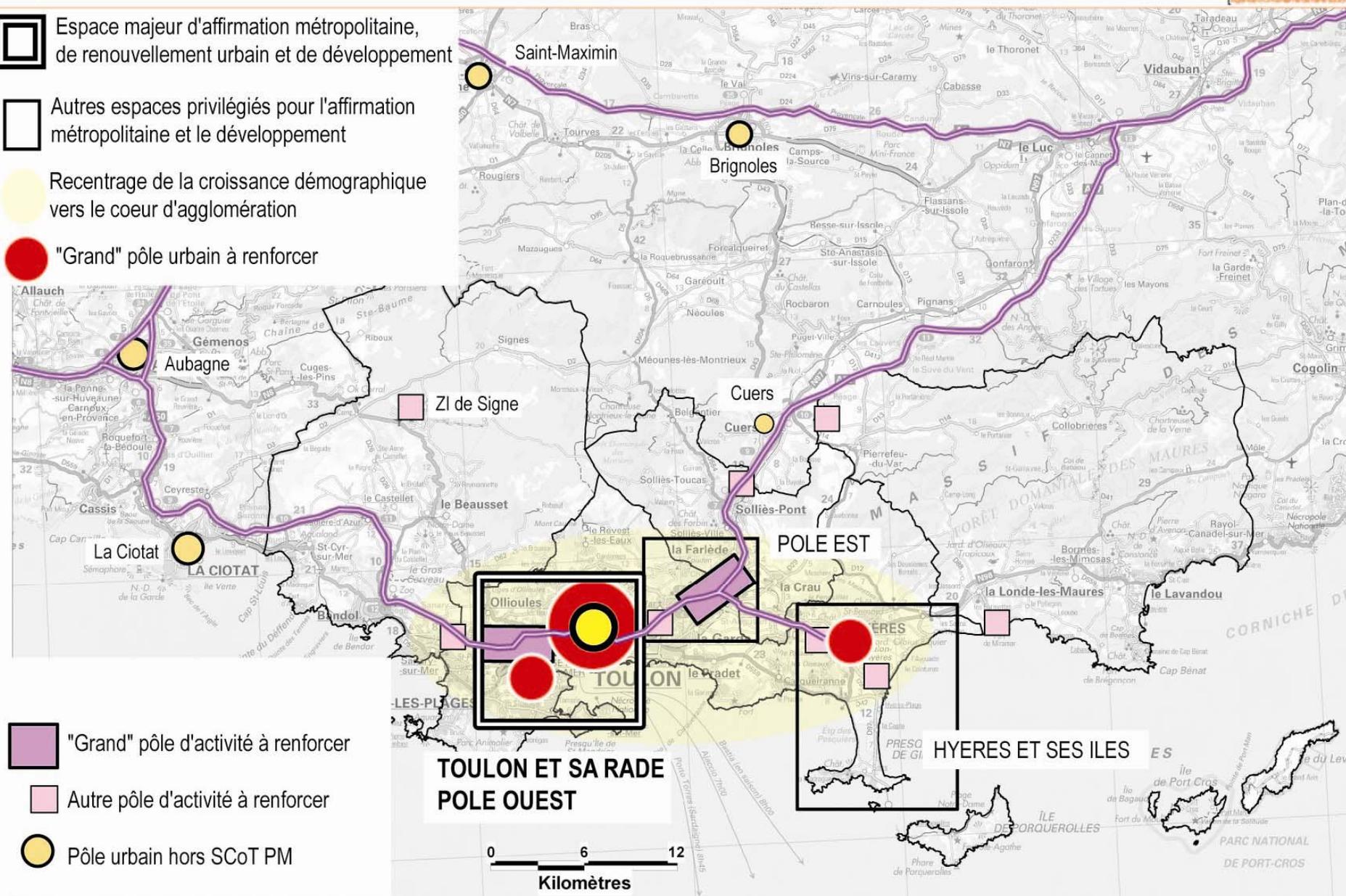
Recentrage de la croissance démographique vers le coeur d'agglomération

"Grand" pôle urbain à renforcer

"Grand" pôle d'activité à renforcer

Autre pôle d'activité à renforcer

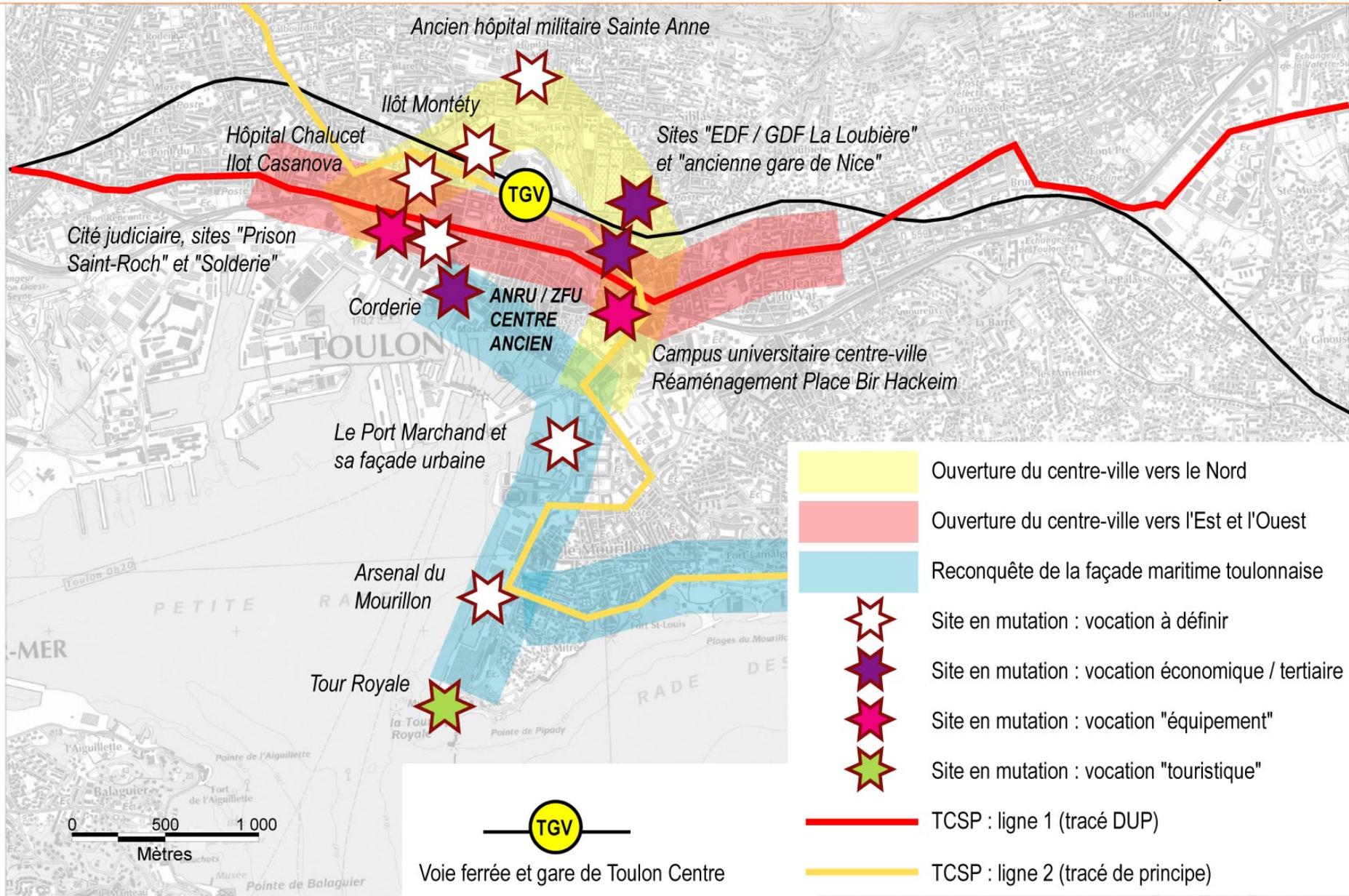
Pôle urbain hors SCoT PM



L'accessibilité à Toulon Centre, clé pour la diffusion de l'effet TGV à l'échelle de toute la métropole

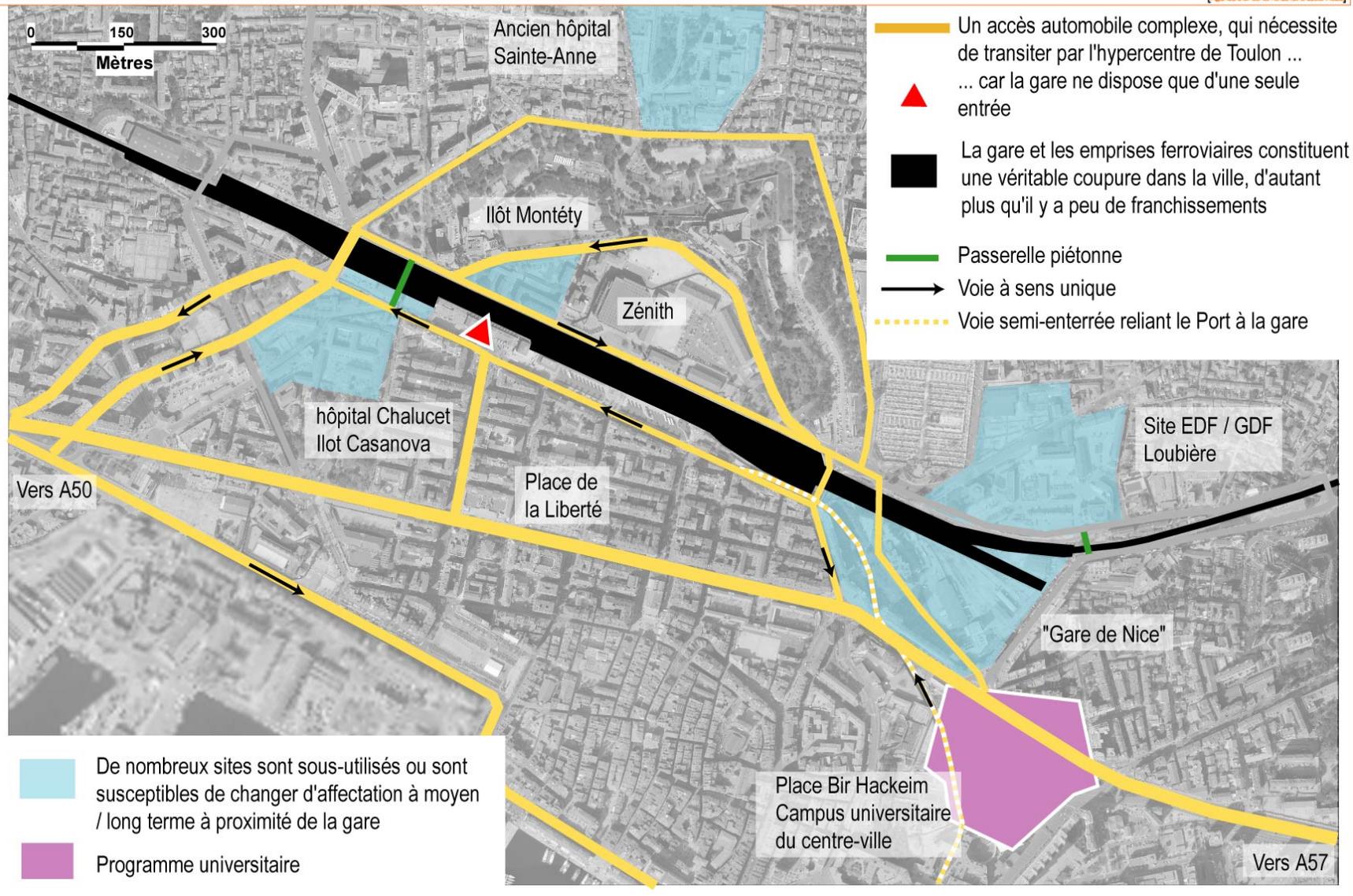
# La gare de Toulon Centre , un levier pour la valorisation du centre-ville

## De nombreux sites mutables susceptibles de profiter de "l'effet TGV"



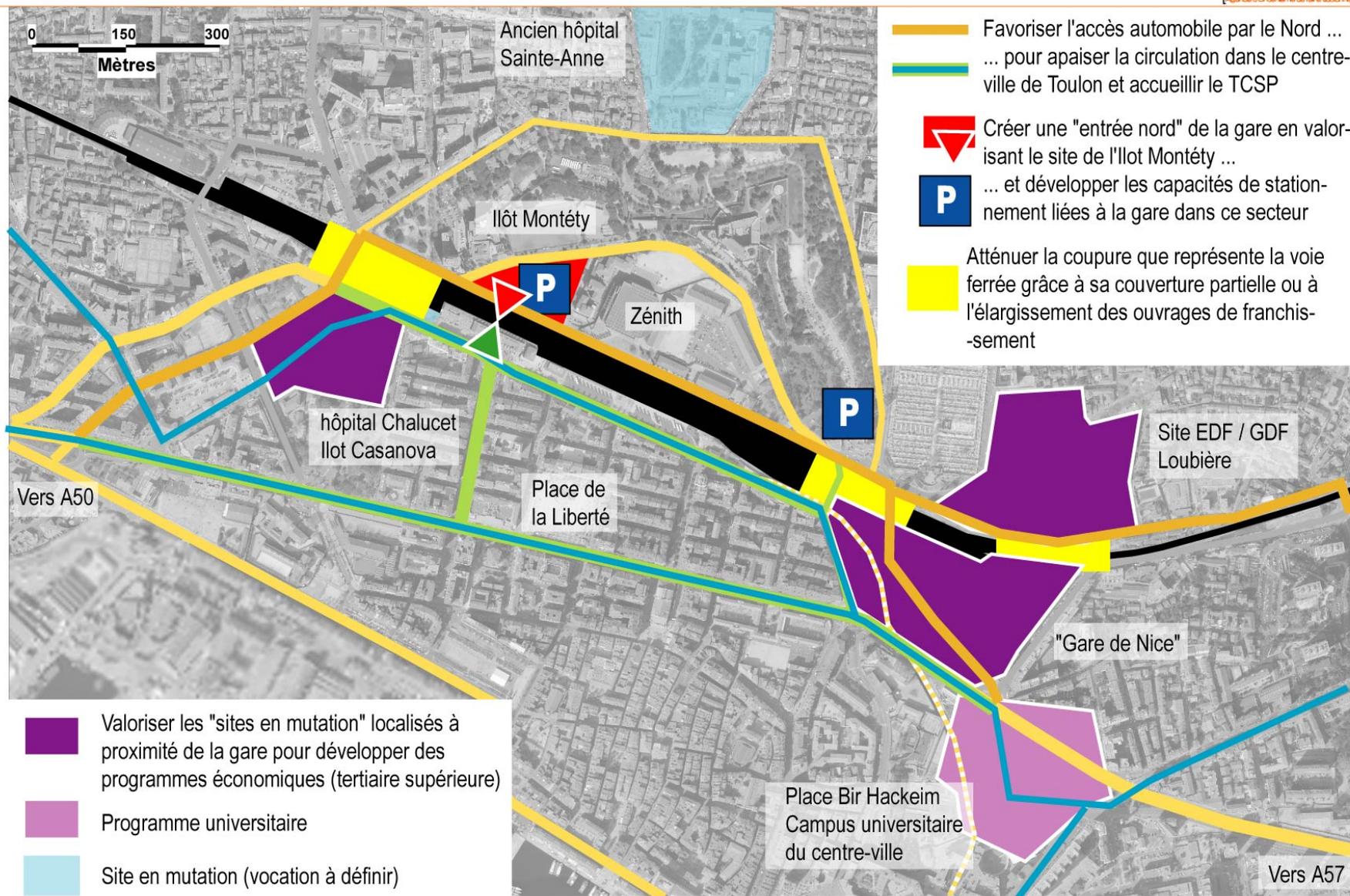
La gare de Toulon Centre, site pivot dans la stratégie d'affirmation de la centralité toulonnaise

## La gare de Tolon Centre - Etat actuel du site et des accès 1,86 millions de voyageurs "grandes lignes" en 2002



*Une gare historique de centre-ville à fort trafic (1<sup>ère</sup> gare pour le trafic GL à l'Est de Marseille)  
Une accessibilité VP difficile, une faible offre de stationnement (228 pl. au parking EFFIA + 341 pl. au parking VINCI). Une accessibilité TCU pénalisée par la faible vitesse commerciale des bus et une situation décentrée par rapport à l'axe principal (Grand Boulevard / Place de la liberté). La gare routière départementale en intermodalité.*

## Accès et ressources pour le développement autour de la gare de Toulon Centre - Hypothèses proposées par l'AU[dat]



*De réelles possibilité pour améliorer l'accessibilité (TCSP, création d'un accès nord et de nouveaux parkings, ...) et pour « recoudre la ville » autour de la gare (ouverture du centre-ville vers le nord)  
Des réelles perspectives de développement urbain à proximité immédiate de la gare.*

# Toulon Centre + Toulon Est - Un système de gares au coeur des sites stratégiques pour l'affirmation métropolitaine de l'aire toulonnaise

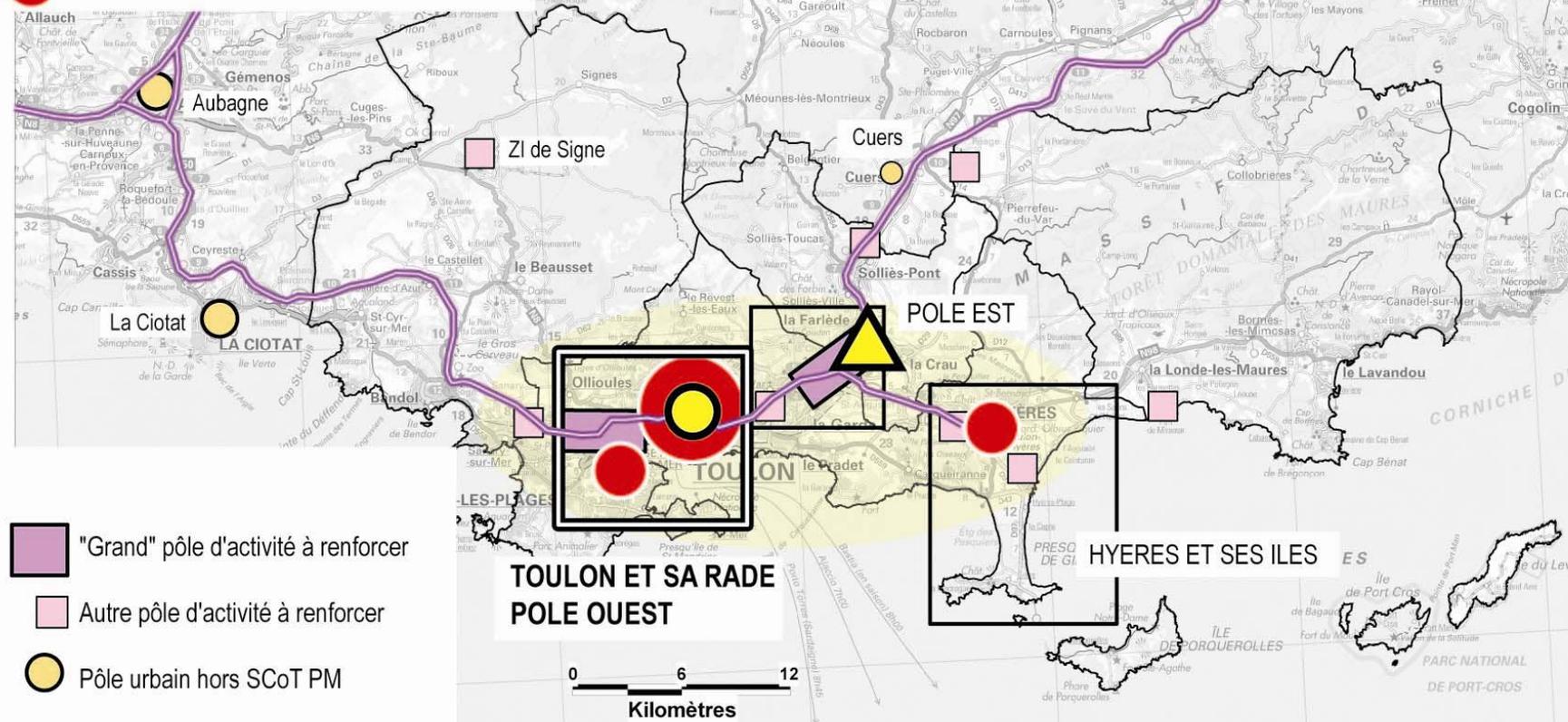


Espace majeur d'affirmation métropolitaine, de renouvellement urbain et de développement

Autres espaces privilégiés pour l'affirmation métropolitaine et le développement

Recentrage de la croissance démographique vers le coeur d'agglomération

"Grand" pôle urbain à renforcer

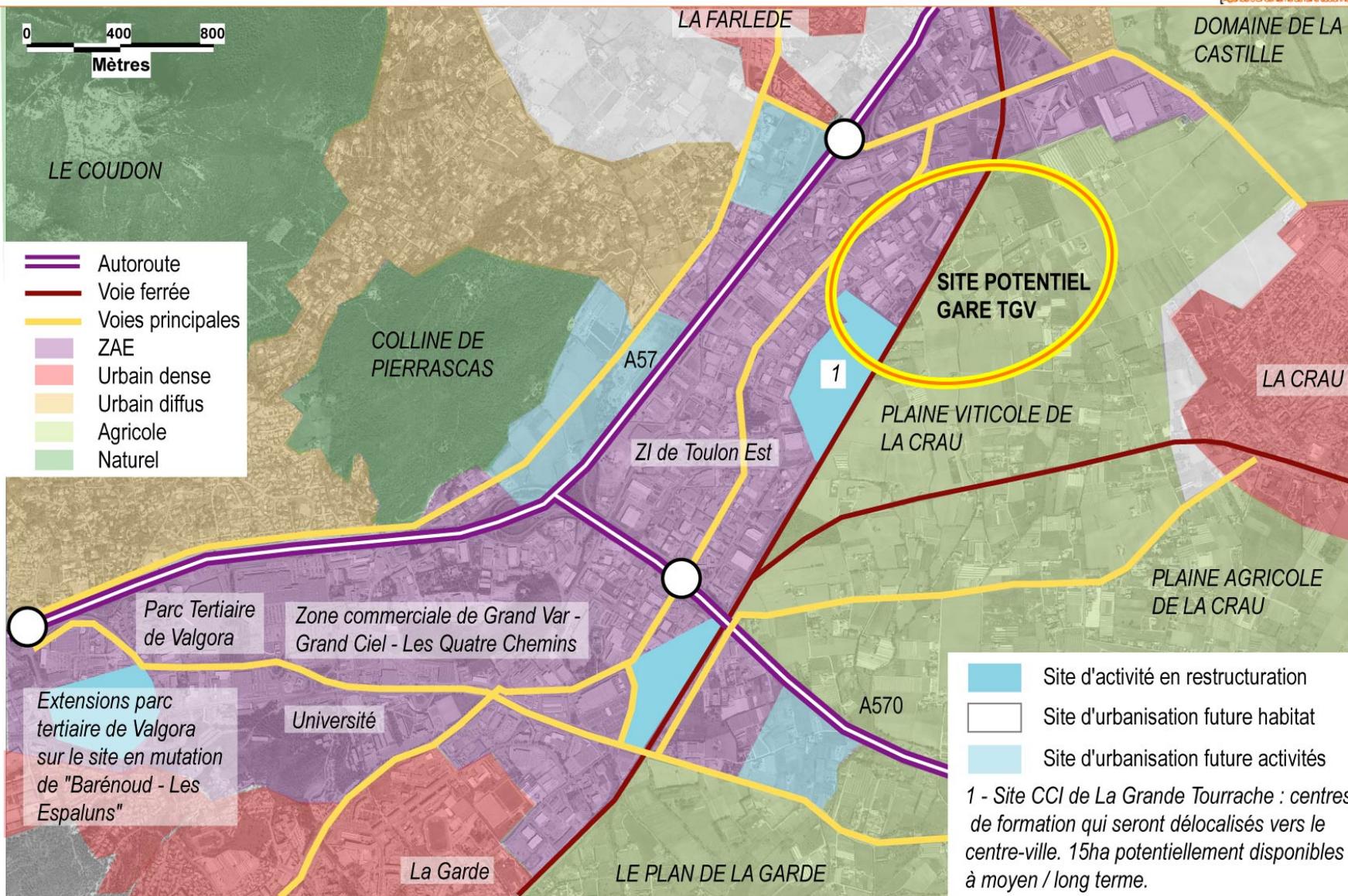


Deux gares aux fonctions complémentaires localisées au cœur de l'agglomération

Une stratégie de valorisation qui doit miser sur la diffusion de l'effet TGV à l'échelle des 3 espaces d'affirmation métropolitaine identifiés dans le SCot, tout en confortant en priorité Toulon et sa Rade

## Gare de Toulon Est : principales caractéristiques du site

### Une gare à cheval sur la plaine viticole de La Crau et la ZI de Toulon Est



*Il existe une importante ressource foncière (extension et renouvellement urbain) autour du site potentiel de la gare. Cependant, son implantation aura un impact significatif sur les tissus bâtis (industries, habitat agricole) et l'activité agricole. Par ailleurs, les communes concernées sont plutôt opposées au projet de LGV PACA.*

## Toulon Est : une gare TGV localisée dans un secteur au trafic chargé La nécessité de privilégier les transports collectifs pour l'accès à la future gare TGV

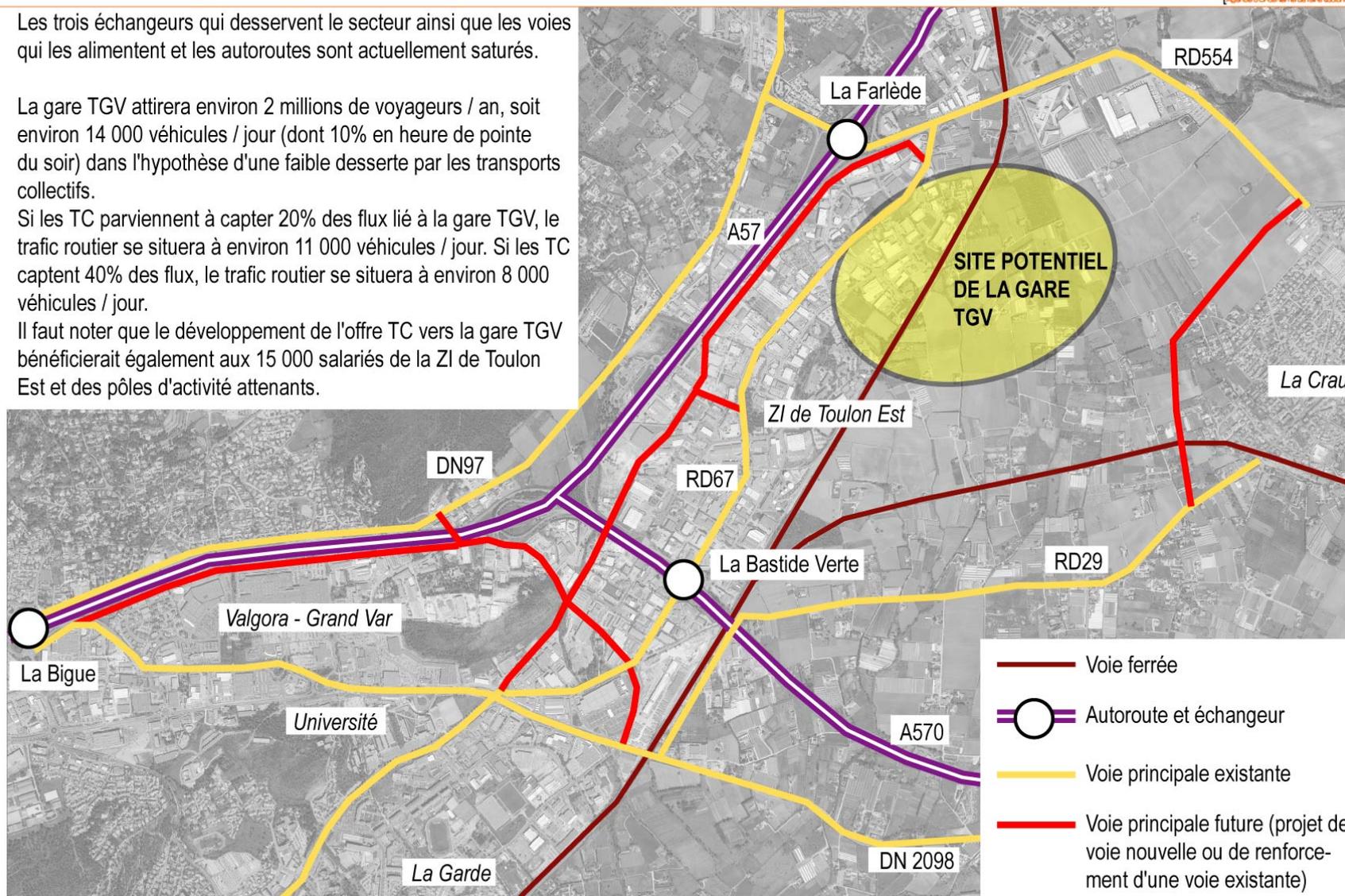


Les trois échangeurs qui desservent le secteur ainsi que les voies qui les alimentent et les autoroutes sont actuellement saturés.

La gare TGV attirera environ 2 millions de voyageurs / an, soit environ 14 000 véhicules / jour (dont 10% en heure de pointe du soir) dans l'hypothèse d'une faible desserte par les transports collectifs.

Si les TC parviennent à capter 20% des flux liés à la gare TGV, le trafic routier se situera à environ 11 000 véhicules / jour. Si les TC captent 40% des flux, le trafic routier se situera à environ 8 000 véhicules / jour.

Il faut noter que le développement de l'offre TC vers la gare TGV bénéficierait également aux 15 000 salariés de la ZI de Toulon Est et des pôles d'activité attenants.



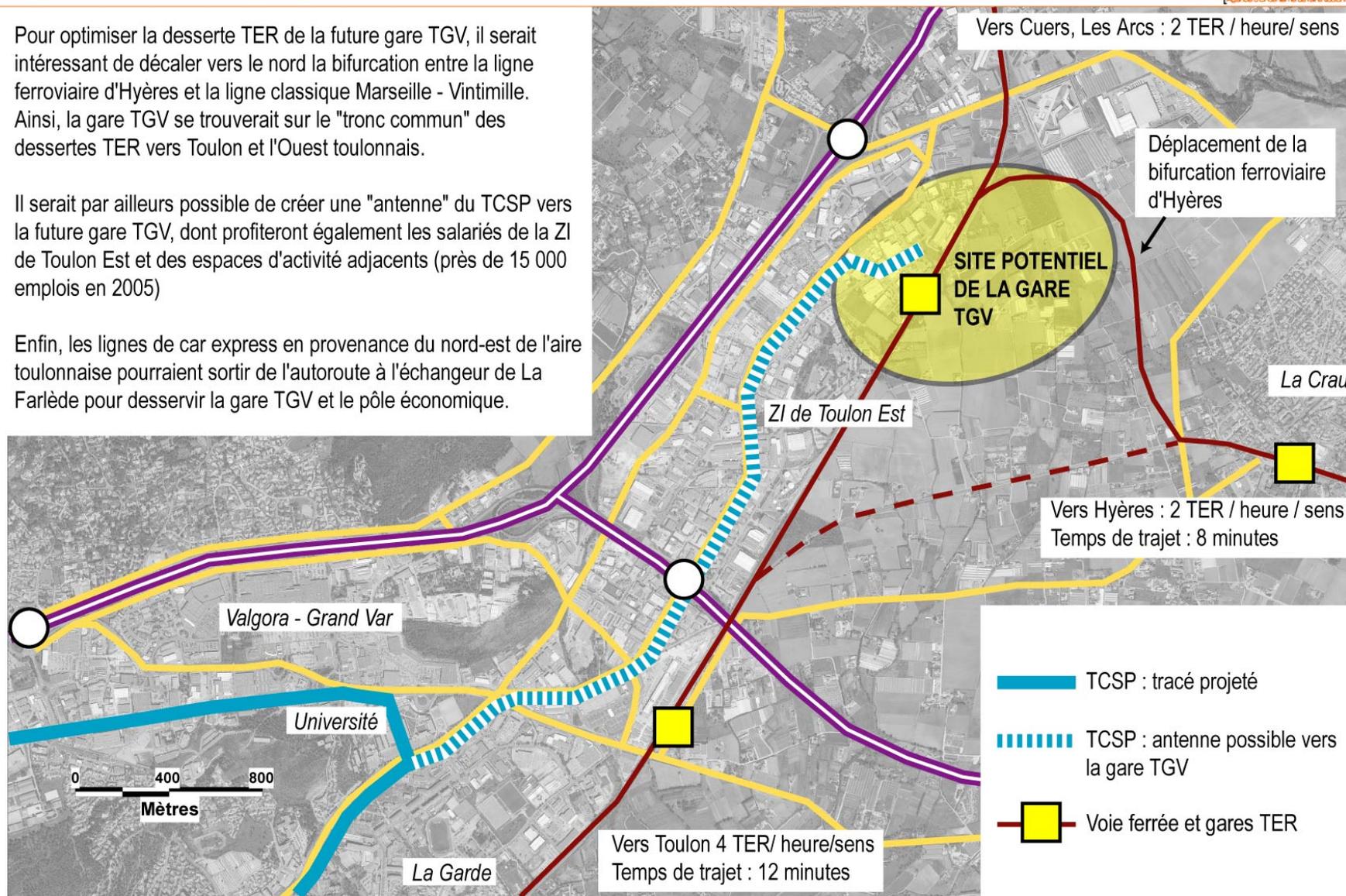
Les études du débat public soulignent que l'aire toulonnaise générera environ 3 millions de passagers TGV / an (hors trajets internes à la région PACA). La gare de Toulon Est sera « spécialisée » dans les liaisons inter-régionales (environ 55% du trafic total de la LGV hors trajets intra-régionaux). Avec près de 2 millions de voyageurs / an, le trafic de Toulon Est TGV sera comparable à celui que connaît actuellement Aix TGV.

## Principes de desserte TC de la gare de Toulon Est. Propositions de l'AU[dat] non validées techniquement

Pour optimiser la desserte TER de la future gare TGV, il serait intéressant de décaler vers le nord la bifurcation entre la ligne ferroviaire d'Hyères et la ligne classique Marseille - Vintimille. Ainsi, la gare TGV se trouverait sur le "tronc commun" des dessertes TER vers Toulon et l'Ouest toulonnais.

Il serait par ailleurs possible de créer une "antenne" du TCSP vers la future gare TGV, dont profiteront également les salariés de la ZI de Toulon Est et des espaces d'activité adjacents (près de 15 000 emplois en 2005)

Enfin, les lignes de car express en provenance du nord-est de l'aire toulonnaise pourraient sortir de l'autoroute à l'échangeur de La Farlède pour desservir la gare TGV et le pôle économique.



*Une accessibilité TC de qualité est un objectif fondamental pour garantir le bon fonctionnement du site de la gare TGV, la complémentarité entre les gares de Toulon Est et de Toulon Centre et une bonne diffusion de l'effet TGV vers l'ensemble de l'aire toulonnaise.*

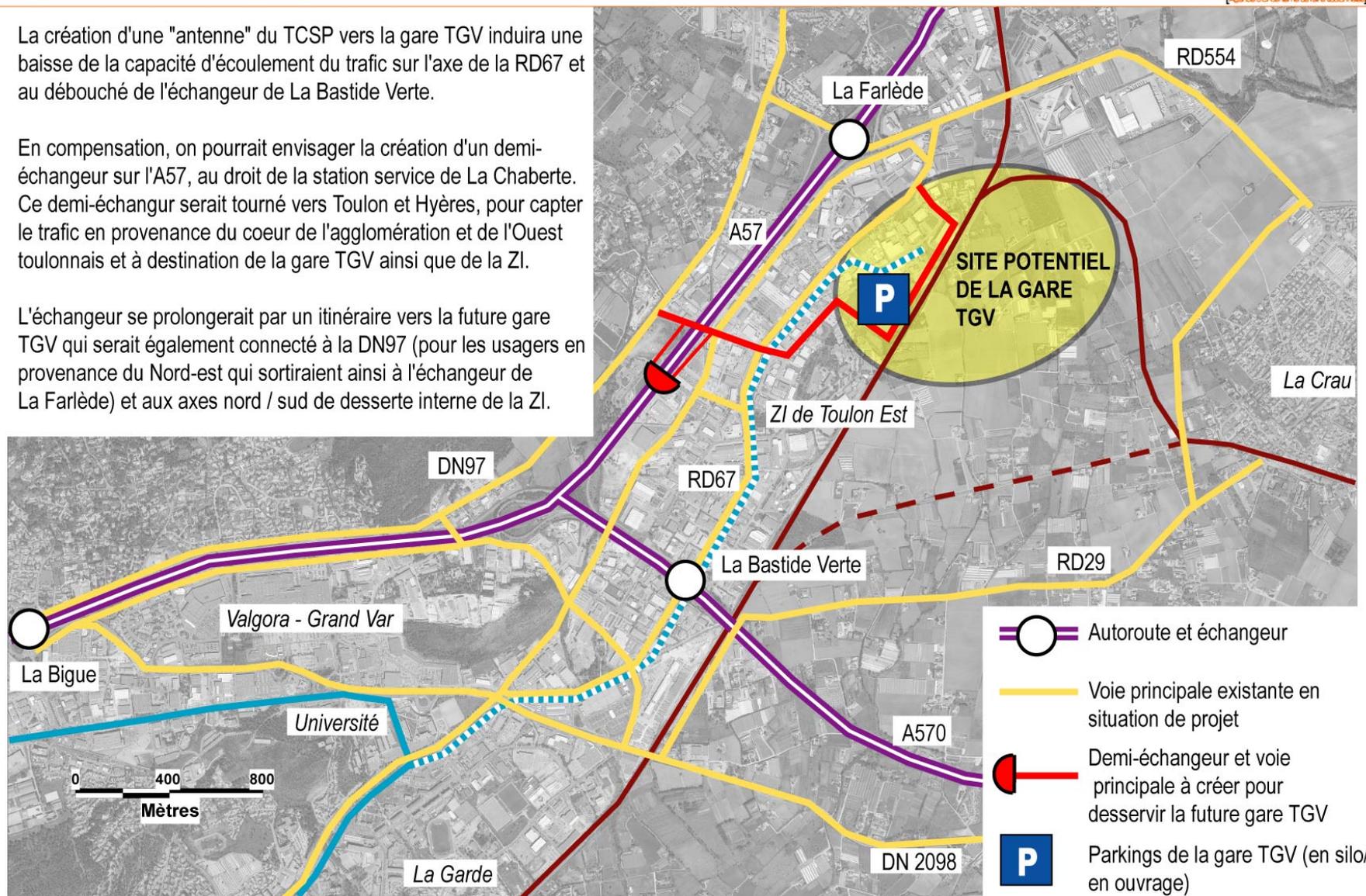
## Principes de desserte routière de la gare de Toulon Est

### Propositions de l'AU[dat] non validées techniquement

La création d'une "antenne" du TCSP vers la gare TGV induira une baisse de la capacité d'écoulement du trafic sur l'axe de la RD67 et au débouché de l'échangeur de La Bastide Verte.

En compensation, on pourrait envisager la création d'un demi-échangeur sur l'A57, au droit de la station service de La Chaberte. Ce demi-échangeur serait tourné vers Toulon et Hyères, pour capter le trafic en provenance du cœur de l'agglomération et de l'Ouest toulonnais et à destination de la gare TGV ainsi que de la ZI.

L'échangeur se prolongerait par un itinéraire vers la future gare TGV qui serait également connecté à la DN97 (pour les usagers en provenance du Nord-est qui sortiraient ainsi à l'échangeur de La Farlède) et aux axes nord / sud de desserte interne de la ZI.

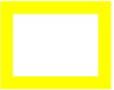


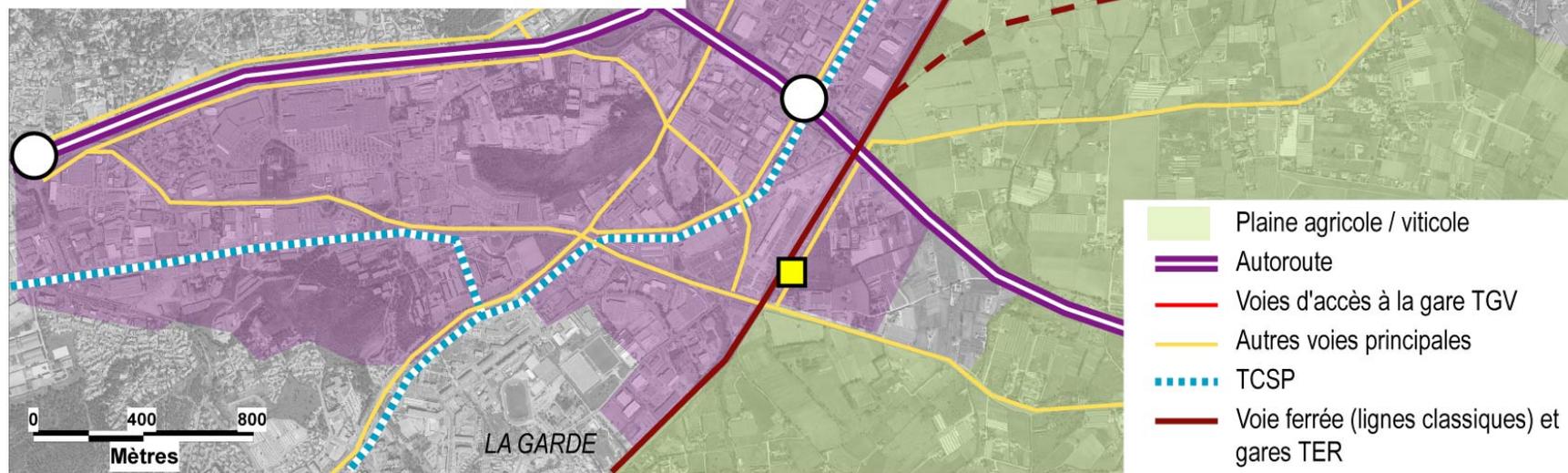
*Un nouveau « demi-échangeur » sur l'A57 et une recomposition des voiries internes à la ZI de Toulon Est pourraient permettre une accessibilité automobile intéressante à la future gare TGV tout en rendant possible l'implantation du TCSP sur l'axe principal de desserte de la ZI.*

# Ressources pour le développement urbain autour de la gare de Toulon Est

## Hypothèses proposées par l'AU[dat]

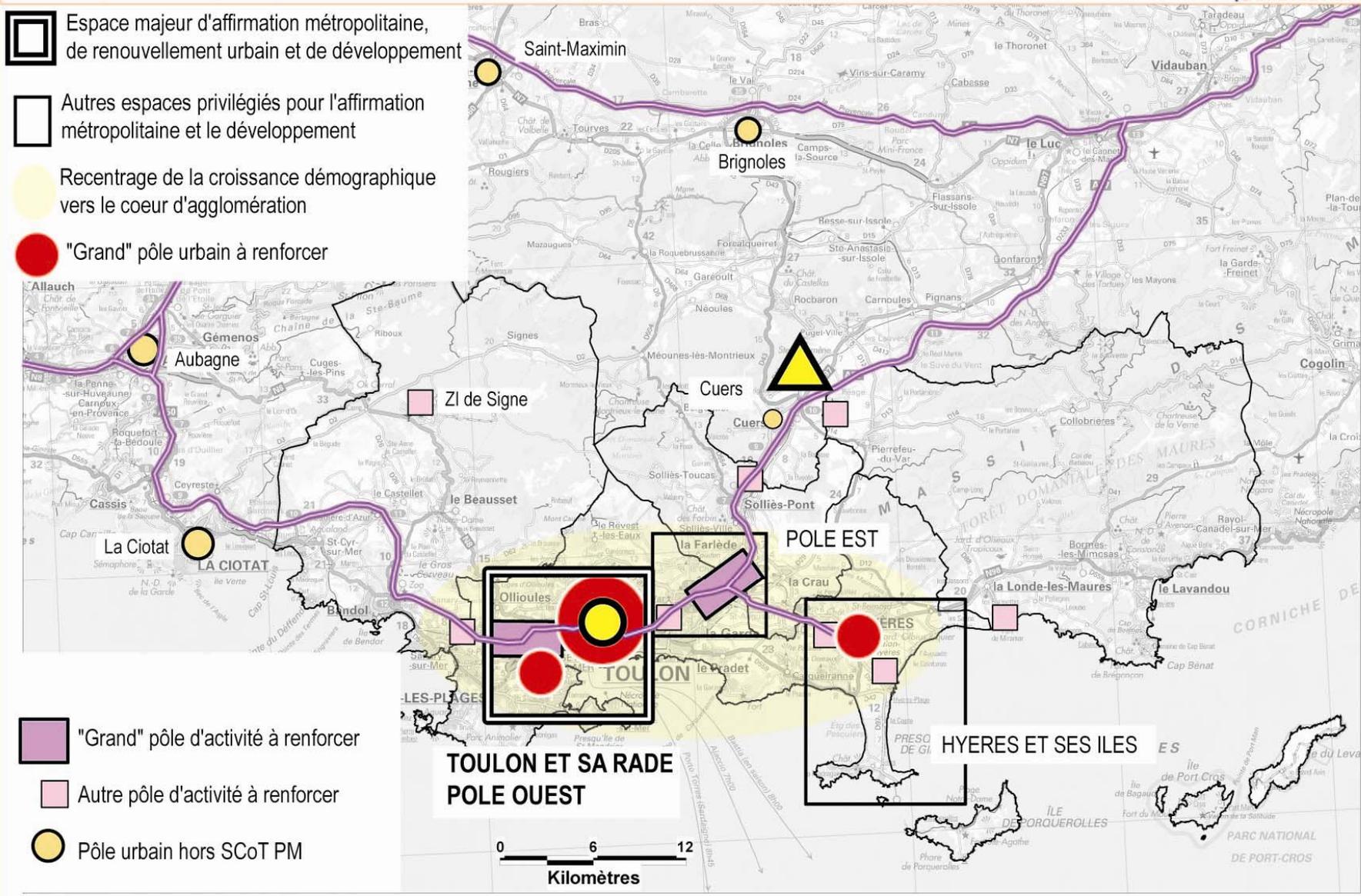


-  L'implantation de la gare TGV (et l'arrivée du TCSP) pourrait favoriser le renouvellement urbain et la mutation des activités dans les espaces du "Pôle Est".
-  Autour de la future gare TGV, la puissance publique pourrait favoriser une recomposition de la ZI de Toulon Est et le développement des activités tertiaires grâce à un soutien au portage foncier.
-  Le site mutable à moyen / long terme de la Grande Tourrache (15 ha actuellement propriété de la CCI) pourrait constituer un levier pour cette recomposition.
-  Un "point de choix" consisterait à envisager ou non une extension des espaces d'activité autour de la future gare TGV, dans la plaine viticole à l'Est de la voie ferrée.



*Le « parti pris » ici présenté est fondée sur l'idée d'un développement plutôt limité autour de la gare TGV de Toulon Est, afin de ne pas venir concurrencer les programmes tertiaires et technopolitains envisagés autour de la Rade de Toulon et de la gare de Toulon Centre.*

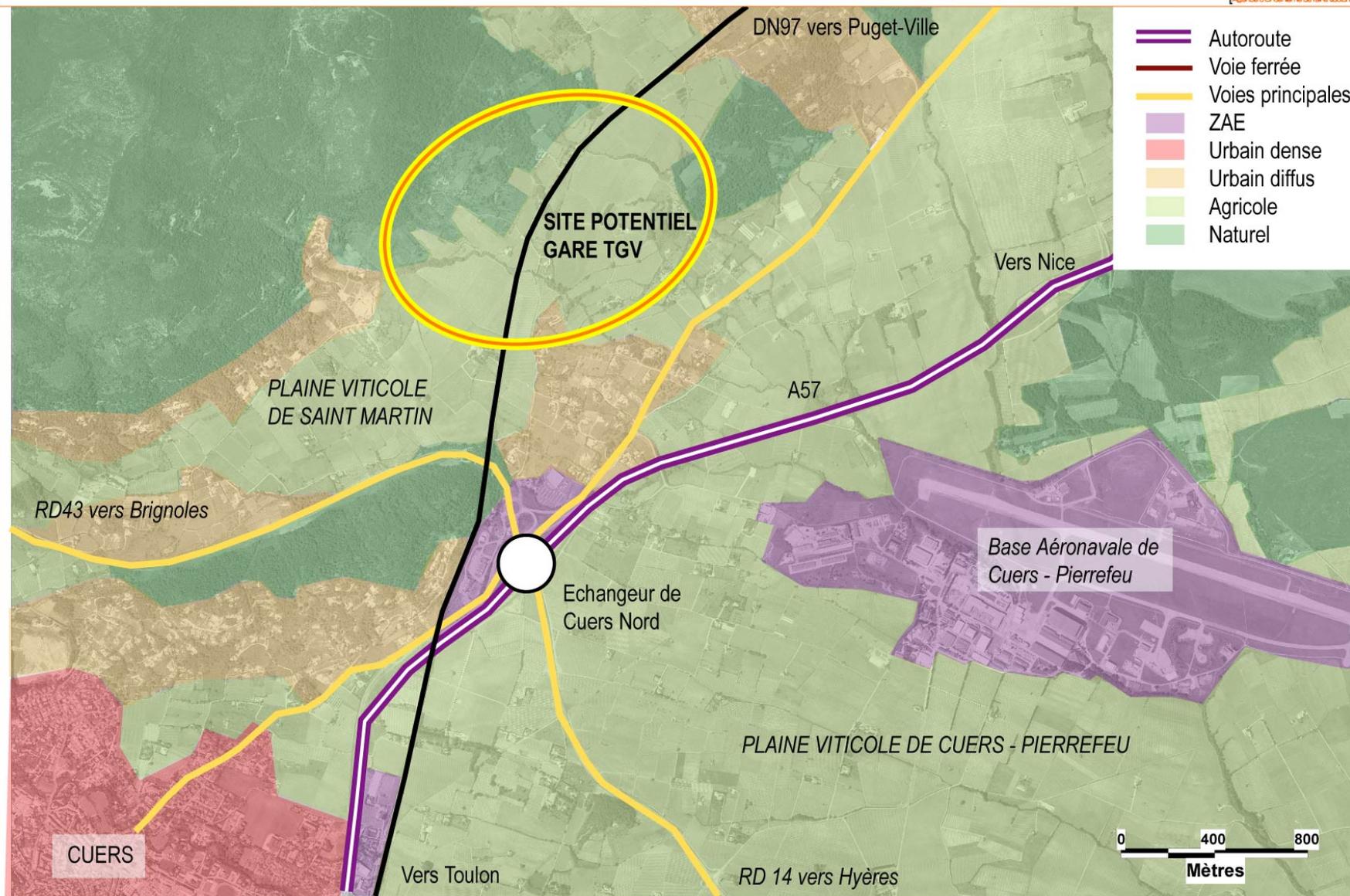
## Toulon Centre + Toulon Nord - L'éloignement géographique de la gare de liaison inter-régionales peut pénaliser la diffusion de l'effet TGV à l'échelle de la métropole



Deux gares aux fonctions complémentaires ... mais éloignées l'une de l'autre  
 Le développement qui pourrait être prévu autour de la gare de Toulon Nord se situerait en dehors du cœur de l'agglomération et des « espaces privilégiés pour l'affirmation métropolitaine » identifiés dans le SCoT

## Gare de Toulon Nord : principales caractéristiques du site

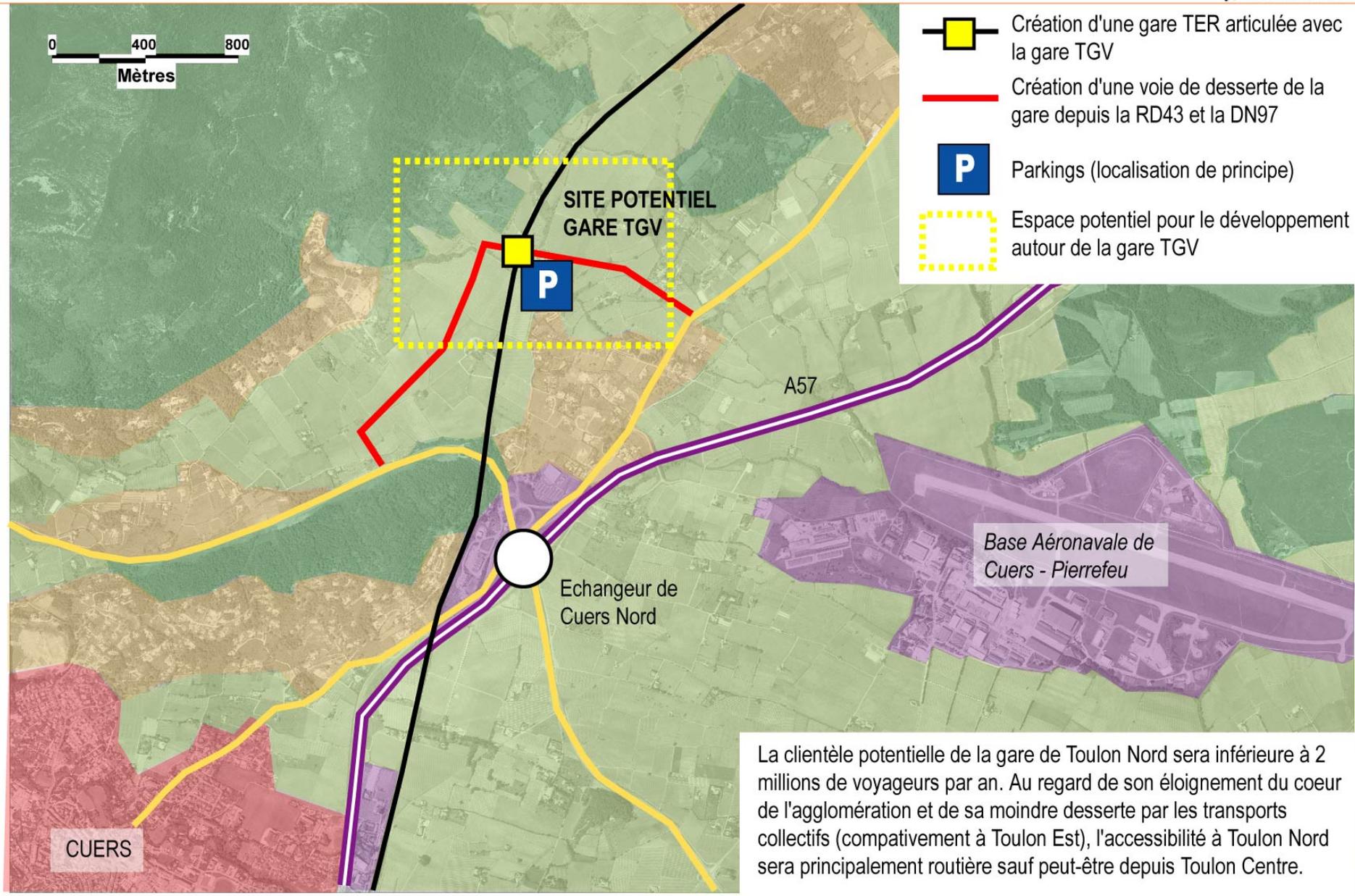
Un secteur viticole, à 3,5 km au nord de Cuers et à proximité d'un échangeur



*Il existe une importante ressource foncière (extension) autour du site potentiel de la gare. Cependant, son implantation aura un impact significatif sur l'activité agricole. Par ailleurs, les communes concernées sont opposées au projet de LGV PACA.*

# Accès et ressources pour le développement autour de la gare de Toulon Nord

Hypothèses proposées par l'AU[dat]



**Dans tous les cas, Toulon Centre est un pivot fondamental de la desserte TGV de l'aire toulonnaise soit directement, soit par l'intermédiaire d'une liaison ferroviaire de grande qualité vers Toulon TGV. L'objectif pourrait être que la gare de Toulon Centre soit la porte d'entrée principale de la métropole toulonnaise, en lien avec le projet « Rade de Toulon ».**

**Cette gare se situe au cœur de la métropole et de ses espaces de développement. A terme, elle bénéficiera d'un très bon niveau de desserte par les transports collectifs urbains et métropolitains et dispose d'une réelle aire de chalandise piétonne. Son accessibilité automobile est moyenne (mais il est possible de l'améliorer en valorisant les voies situées au nord et en créant un nouvel accès « nord » à la gare). Il est possible de développer des capacités de stationnement « en ouvrage » à proximité.**

**Quel que soit le scénario, l'objectif pourrait être que Toulon Centre soit l'espace principal de valorisation urbaine de « l'effet TGV » dans la métropole toulonnaise, en cohérence avec la stratégie de redynamisation du grand centre-ville de Toulon et le projet Rade.**

**Cette valorisation de l'effet TGV s'appuie sur 3 grands sites mutables localisés à proximité de la gare et par ailleurs identifiés par la Ville de Toulon et la Communauté d'Agglomération TPM dans le cadre du « Grand Projet Rade ».**

**Toulon Est est une gare complémentaire de celle de Toulon Centre, principalement dédiée aux dessertes TGV « inter-région » (Toulon Centre étant principalement dédiée aux dessertes vers Paris).**

**Les deux gares se situent dans le cœur de l'agglomération et sont distantes d'environ 12 km. Il est possible de créer des liaisons TC « métropolitaines » de qualité entre les deux gares ainsi que vers les autres pôles de l'aire toulonnaise, notamment si la gare TGV se situe sur le « tronc commun » des dessertes TER de l'Est toulonnais.**

**Au regard de la saturation des axes routiers dans le secteur d'implantation de la gare de Toulon Est, il faudra cependant consentir à d'importants investissements pour améliorer son accessibilité routière (envisager un nouvel échangeur sur l'A57 ?) et TCU (envisager une extension du TCSP ?).**

**Ces investissements permettront d'améliorer la desserte des espaces d'activité du Pôle Est et de soutenir leur dynamique de mutation économique que l'implantation de la gare TGV stimulera également.**

**L'objectif pourrait être de développer un programme tertiaire de taille moyenne, afin de valoriser le site de la gare sans pour autant venir concurrencer les objectifs de développement autour de la Rade de Toulon.**

Toulon Nord est une gare complémentaire de celle de Toulon Centre, principalement dédiée aux dessertes TGV « inter-région » (Toulon Centre étant principalement dédiée aux dessertes vers Paris).

Cette gare se situe aux franges nord-est de l'aire toulonnaise, ce qui pénalise l'accessibilité de l'ensemble des habitants vivant dans le cœur de l'aire toulonnaise ainsi que sur le littoral et la frange Ouest (soit 85% de la population et 90% des emplois de l'aire toulonnaise !).

Toulon Nord bénéficie d'un niveau de desserte moyen par les transports collectifs métropolitains (TER, lignes express de car) notamment en raison de son éloignement et de sa localisation sur une seule des branches TER.

L'accessibilité routière est bonne (proximité de l'autoroute) mais cela est compensée par la longueur du trajet (25 km sur autoroute saturée en HP depuis Hyères ou Toulon). Il y a de l'espace disponible pour développer des stationnements à proximité.

La gare de Toulon Nord se situe dans la plaine viticole de Cuers / Puget Ville.

Il existe potentiellement du foncier disponible pour une extension de l'urbanisation autour de la gare. Cependant, cette option est un vrai « point de choix » au regard d'une stratégie de développement de l'aire toulonnaise qui privilégie un recentrage autour de la Rade de Toulon et plus largement du cœur de l'agglomération.

Il faut noter que la gare se situe en dehors du SCoT Provence Méditerranée. Lors du débat public, les communes concernées ont exprimé un rejet du projet de gare car elles souhaitent conserver la vocation agricole de cet espace.