

## Contribution de [Toulon@Venir](http://www.toulonavenir.com) à la concertation « Halte ferroviaire de Sainte Musse »



### 1. Les particularités du projet.

Elles sont rappelées dans le document de présentation de SNCF Réseau :

La réalisation de la halte est prévue en coordination et en complémentarité avec les 2 autres grands projets de mobilité qui desserviront le secteur : le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de la Métropole et la halte bus sur autoroute prévue sur l'A57 en 2025, à proximité du projet de halte ferroviaire.

Cette dimension est essentielle, et doit conduire à la spécification du programme du projet. Toutefois, une autre dimension du projet n'a pas été soulignée par SNCF Réseau : L'opportunité offerte par cette opération de « recoudre » les différentes parties de ce quartier situé à l'intersection d'une autoroute et d'une voie ferrée et qui se trouve de ce fait particulièrement déstructuré par ces deux coupures orthogonales majeures.

## **2. Les fonctions à assurer conformément aux particularités du projet :**

### **2.1 l'intermodalité**

Il s'agit d'assurer les échanges piétonniers et PMR entre les 3 haltes de transport public concernés :

- La halte ferroviaire
- La station de TCSP (transport en commun en site propre)
- La halte routière (ou plutôt les haltes routières, de chaque côté de l'autoroute).

*Pour y parvenir* : Ces échanges devront être assurés autant que possible à l'intérieur de l'espace identifié comme pôle intermodal, bénéficiant d'un design, d'une signalétique homogène et d'une information multimodale pertinente.

Des espaces d'attente permettant de patienter pendant les correspondances seront à aménager.

La possibilité de transférer des vélos entre les 2 pôles non routiers (TCSP et SNCF), sera intégrée.

### **2.2 l'accès au pôle multimodal par les piétons, à partir du quartier.**

Il s'agit d'assurer l'entrée commode dans le pôle, à partir des 4 sous-ensembles éclatés du quartier, à savoir :

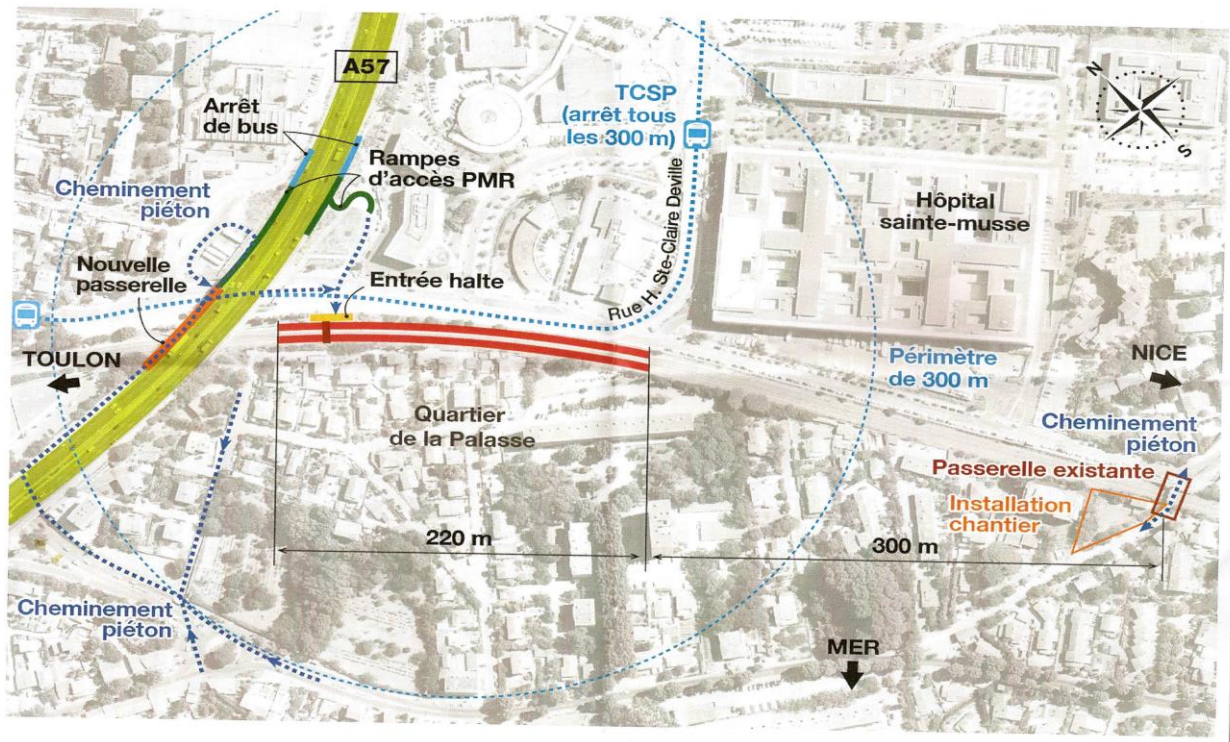
- Le quartier 'Sainte Musse' (rues Blondel, Appert, Ste Claire Deville etc....)
- Le quartier 'La Palasse' (avenues de la Palasse, Mireille, Joseph Gasquet-Sud, Forbin, etc....)
- Le quartier 'Léo Lagrange' (avenues Jean Loste, Fontpré, Cassin, rue David, etc....)
- Le quartier 'Nord-ouest' (avenue Joseph Gasquet-Nord), rue Mansard, Résidence 'la prairie, etc...

Ces 'portes d'entrée' devront être situées autant que possible en des points différents qui pourraient être spécifiques aux sous quartiers.

A partir des 'portes' le cheminement permettant les échanges intermodaux donnera accès aux différents modes et aux autres points d'entrée. Ces accès et échanges devront être possibles pour les piétons, éventuellement équipés de vélos, et les PMR (personnes à mobilité réduite). Le pôle multimodal offrira ainsi la possibilité d'échanges piétons, 2R (deux roues) et PMR entre les différents sous-ensembles du quartier.

Ces échanges sont actuellement inexistantes ou très malaisés.

Ci-dessous leur schéma dans le projet présenté :



Pour le moment l'accessibilité dans le rayon géométrique de 300m reste à confronter avec la commodité des cheminements existants ou envisagés.

### 2.3 L'accès au pôle multimodal par les modes motorisés ou cycliste :

Il s'agit d'assurer l'accessibilité au pôle multimodal par des usagers utilisant les modes suivants :

1. Conducteur de véhicule particulier ou passager accompagnant un conducteur usager.
2. Passager déposé par un conducteur non usager (VP ou 2R)
3. 2 roues motorisées (motos, scooters, vélomoteurs)
4. Vélos

Au point 1, Conducteur de véhicule particulier ou passager accompagnant un conducteur usager, c'est la question du stationnement engendré par la station multimodale qui se pose. Notons tout d'abord que la création de ce pôle multimodal va provoquer un report modal substantiel des modes de transport individuels vers les transports collectifs pour l'accès aux activités et équipements du quartier desservi : actifs travaillant dans le quartier, visiteurs : de l'hôpital, des équipements sportifs et... Ce report va faire baisser la pression sur le stationnement, actuellement assez contraint. En revanche la zone de chalandise motorisée de la station multimodale restera assez modeste, puisque la gare SNCF sera encadrée par les gares de Toulon, et La Garde.

La demande motorisée d'accès à la station multimodale sera donc très probablement inférieure à la diminution du stationnement d'activité qu'elle engendrera. Par conséquent, il

n'y a pas de besoin spécifique de stationnement motorisé à prévoir sur le quartier.

En revanche, on peut envisager d'accompagner cette opération de mesures favorables à la transition énergétiques telles que, par exemple : un espace de stationnement réservé aux véhicules électriques avec bornes de recharge, couverts par une ombrière photovoltaïque...

Au point 2, Passager déposé par un conducteur non usager (VP ou 2R) c'est la question du 'dépose minute' : possibilité de stationnement très court, moteur allumé et conducteur en place, qui est posée.

Cette fonction ne concerne que l'entrée dans la station, et non pas l'accueil d'un usager qui implique un temps d'attente par le conducteur du véhicule. Dès que le conducteur doit quitter son véhicule, soit pour charger ou décharger des bagages, soit pour accueillir ou accompagner son passager ce n'est plus du 'dépose minute'...

Ce service est très important. Il nécessitera d'offrir quelques places de stationnement avec un marquage et une signalétique ad-hoc très clairs pour éviter les ventouses, à proximité immédiate de certaines entrées de la station, particulièrement accessibles en VP (véhicules particuliers). Et parmi celles-ci, on devrait intégrer une (ou deux, une par sens) porte d'entrée par l'autoroute A57, et donc la possibilité d'accéder à toutes les fonctions de la station multimodale à partir de A57 moyennant des points de stationnement 'dépose minute' situés à proximité de la BAU. Ceci pourrait (devrait...) être réalisé en anticipant sur la réalisation des voies réservées aux bus, et aux arrêts bus intégrés à la station multimodale prévus dans le projet d'élargissement de A57.

Au point 3, on est ramené à la question du point 1.

Il ne semble pas nécessaire de prévoir des équipements spécifiques pour les 2R motorisées sauf, dans le même esprit que pour les VP à offrir quelques places, couvertes et équipées de bornes de recharges, pour les scooters électriques.

Au point 4 enfin, c'est la question du stationnement des vélos qui est posée.

Ce stationnement est à favoriser. Un espace de stationnement des vélos pas nécessairement couvert, ni sécurisé, mais offrant un nombre de places très supérieur à 40 devrait donc être envisagé à proximité immédiate d'au moins une des portes d'accès à la station, et peut être plusieurs. Le stationnement des vélos au niveau du pôle multimodal ne doit pas se limiter aux usagers du train.

### **3. Vers un programme architectural sous maîtrise d'ouvrage commune**

La complexité du projet due à ses particularités multimodales ainsi que le fait qu'il dépasse le cadre d'activité strict de SNCF Réseau plaide pour qu'un cabinet d'architecture spécialisé unique assure la maîtrise d'œuvre du projet en agissant sous l'autorité commune des trois maîtres d'ouvrages concernés (SNCF Réseau, TPM, ESCOTA) organisés en comité de pilotage pour conduire l'opération jusqu'au projet architectural détaillé.

Il pourra engager le processus d'élaboration du programme architectural du projet, lequel permettra de concevoir la mise en forme du projet global.

La réalisation, éventuellement décalée dans le temps, des opérations relevant de chaque

maître d'ouvrage concerné pourra être ensuite conduite par chacun d'entre eux.

### **3.1 La quantification des mouvements**

Pour élaborer le programme architectural du projet et dimensionner ses différentes composantes, il est nécessaire de quantifier les mouvements de personnes circulant à l'intérieur de la station multimodale et leurs entrées – sorties.

Ces mouvements sont relatifs aux échanges entre les points suivants :

- |                                  |                                 |
|----------------------------------|---------------------------------|
| 1. Quai SNCF Est                 | 6. Arrêt bus autoroute côté Sud |
| 2. Quai SNCF Ouest               | 7. Entrée Sainte Musse          |
| 3. Quai TCSP Est                 | 8. Entrée La Palasse            |
| 4. Quai TCSP Ouest               | 9. Entrée Léo Lagrange          |
| 5. Arrêt bus autoroute côté Nord | 10. Entrée Nord-ouest           |

Plusieurs d'entre eux seront structurellement nuls ou sans intérêt, comme par exemple les échanges entre les deux quais ou arrêts d'un même mode.

La quantification de ces mouvements pourra peut-être ressortir d'une exploitation spécialisée du modèle de prévisions des déplacements dans l'aire toulonnaise déjà élaboré.

### **3.2 Le programme détaillé du projet**

C'est sur la base des déplacements internes et externes, et en introduisant les contraintes géométriques et les particularités physiques du site que le programme détaillé du projet sera élaboré. Il identifiera des différentes parties élémentaires du projet : quais, couloirs ou plates-formes de circulations, moyens de déplacements verticaux, etc..., les dimensionnera et vérifiera que l'ensemble des échanges seront bien assurés, en optimisant la longueur et la pénibilité des déplacements ainsi que la qualité des espaces d'attente, jusques et y compris à proximité des points d'accès aux bus sur l'autoroute.

## **4. Le projet présenté à la concertation par SNCF Réseau**

La plupart des fonctions identifiées au point 2 de cette note, lesquelles découlent de la spécificité multimodale de ce projet rappelé dans sa présentation par SNCF Réseau, ne sont pas assurées dans le projet présenté à la concertation.

On y retrouve seulement la prise en compte des échanges entre les quais SNCF Est et Ouest et l'entrée Sainte Musse, rien concernant les échanges intermodaux, rien concernant les échanges avec l'entrée Palasse par exemple.

La *constitution d'un comité de pilotage* annoncée en réunion publique le 13 novembre 2018 est une initiative qu'il faut saluer, il reste à espérer que choix d'une maîtrise d'œuvre unique apparaîtra comme le seul moyen de concevoir dans sa totalité complexe ce projet de pôle multimodal.

## **5. La fréquentation attendue par SNCF pour la nouvelle halte est modeste.**

Le report modal annuel (le fait de transformer un automobiliste en passager des transports en commun en l'occurrence) est estimé à 22000 voyageurs par an, c'est dérisoire en regard des plus de 100 000 véhicules chaque jour sur l'autoroute A 57.

Pour le moment le bénéfice en termes de bilan carbone ou de réduction de la pollution automobile est insignifiant, mais à l'avenir ?

C'est principalement chez les habitants éloignés de la métropole que se trouve le gisement de voyageurs qui pourrait être tentés par une accessibilité aux zones d'emploi centrales offerte par un trajet mixte CAR ou TRAIN + TCSP. Le succès de ce pôle en termes de fréquentation et le bénéfice qu'on peut en espérer en termes de réduction de la circulation automobile dépendent à notre sens de la qualité de l'articulation entre les modes de transport en commun (dès lors qu'ils seront présents et offriront un confort et des cadences adaptées).

Il serait intéressant pour dimensionner et justifier cet équipement d'évaluer le potentiel de report modal dans l'aire urbaine dès lors que l'augmentation des fréquences des trains serait possible et que l'offre de TCSP serait devenue une réalité dans la métropole toulonnaise.

Il ne semble pas y avoir eu d'étude sur les perspectives d'évolution des flux d'un mode de transport à un autre.

## **6. Une ambition raisonnable**

Dès lors qu'un pôle d'échange multimodal existerait appuyé, et c'est capital, sur un TCSP performant on peut imaginer que l'ensemble de l'avenue Sainte Claire Deville bénéficierait d'une accessibilité de qualité à l'échelle urbaine et interurbaine. C'est pourquoi il faudrait anticiper, et donc planifier une valorisation et densification de la zone en y diversifiant les usages.

L'amélioration significative de l'accessibilité multimodale de la zone pourrait être un levier de la valorisation urbaine des quartiers adjacents, justifiant ainsi pleinement un investissement correctement conçu et dimensionné.

## **7. Conclusion**

L'Association Toulon @ Venir considère que la réalisation d'une halte ferroviaire à Sainte Musse et surtout d'un pôle d'échange multimodal pourrait être un progrès appréciable pour la desserte de ce quartier et contribuer la diminution du recours à l'automobile dans l'aire toulonnaise.

Cependant plusieurs conditions doivent être remplies à des termes réalistes :

- conception d'ensemble du pôle d'échanges et réduction des coupures urbaines
- offre de transport en commun en site propre fréquente et confortable sur le site
- développement de l'offre de transport ferroviaire sur l'aire urbaine