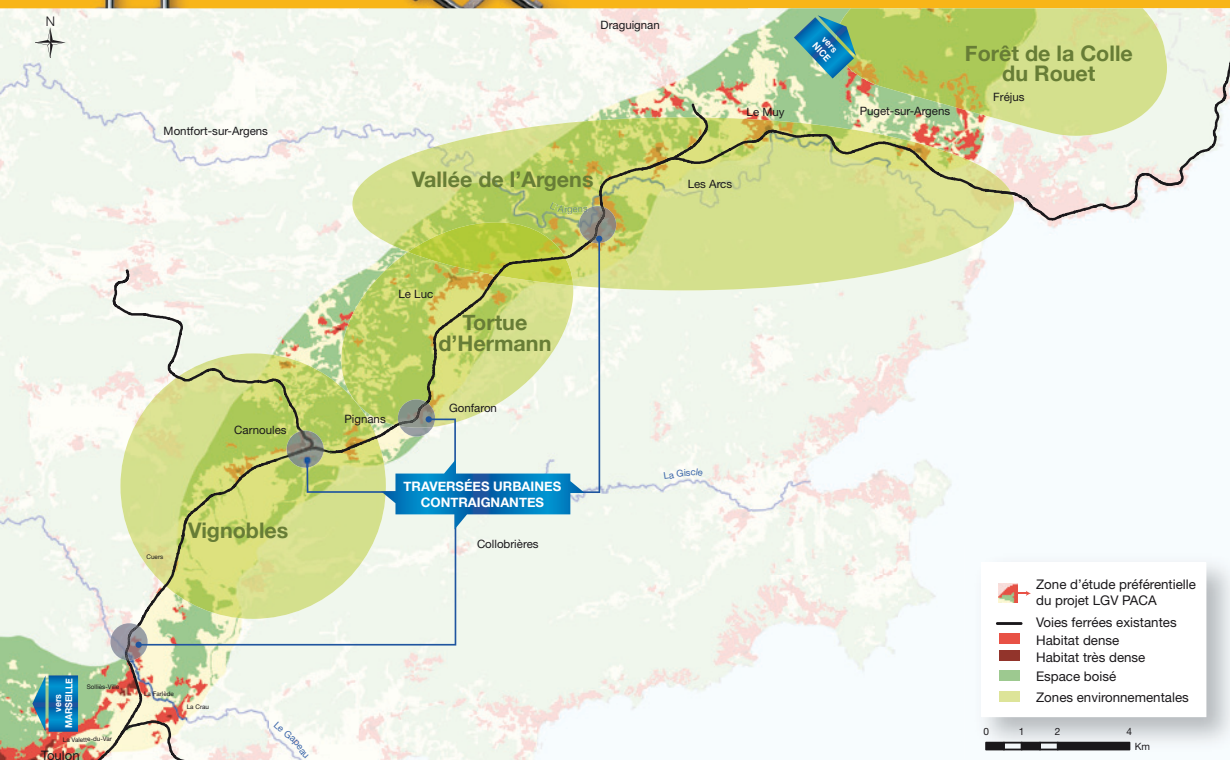


SECTEUR EST VAR, QUEL PROJET LGV PACA ?

Le secteur Est-Var s'étend du Nord-Est de Toulon jusqu'au Tanneron. Il englobe des zones environnementales très sensibles : des vignobles emblématiques, la plaine des Maures abritant les dernières tortues terrestres de France, la vallée de l'Argens (surtout après la crue de 2010), la forêt de la Colle du Rouet. Sur ce secteur, les scénarios se différencient essentiellement par l'alternative entre ligne nouvelle intégrale et une combinaison aménagement de la ligne existante / ligne nouvelle, pour la remontée du sillon permien notamment. Le choix de la gare de Toulon n'est toutefois pas sans incidence, notamment pour les communes les plus au Sud de ce secteur.



LES ENJEUX DES SCÉNARIOS SUR LE SECTEUR

Le choix entre ligne nouvelle intégrale et combinaison ligne nouvelle / ligne existante réaménagée

Les scénarios alliant ligne nouvelle intégrale et solutions d'aménagement de la ligne existante nécessitent de :

- tenir compte des enjeux d'augmentation du trafic et de traversée des zones urbaines ;
- limiter les contraintes sur les zones protégées, ainsi que sur les zones agricoles et viticoles ;
- assurer des temps de parcours performants.

La localisation de la gare nouvelle dans le secteur des Arcs/Le Muy/ Draguignan

La gare Est Var, à la croisée de l'autoroute A8 et des accès à Draguignan, à Fréjus-St-Raphaël et au golfe de St-Tropez, a pour vocation de :

- répondre aux objectifs de développement du territoire et d'accessibilité de l'Est du département ;
- permettre une connexion avec le réseau existant et un débranchement vers St-Raphaël et Cannes ;
- accroître la fréquentation de la future ligne.

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.

Parlons-en,
du 15 septembre au 15 décembre 2011

SECTEUR EST VAR, QUEL PROJET LGV PACA ?

QUELLE OFFRE DE SERVICE ?

Le secteur Est-Var est aujourd'hui mal desservi par le train. Les liaisons régionales sont peu fiables et manquent d'efficacité. Il faut par exemple compter 2h30 de trajet entre Marseille et Nice. Dans ce contexte, le moindre incident peut bloquer l'ensemble du système.

A terme, c'est un vrai réseau régional performant qui devra être mis en place. Il permettra :

- un accès de l'Est Var à la grande vitesse grâce à la nouvelle gare prévue dans le secteur Les Arcs/Le Muy/Draguignan : 4 TAGV (trains aptes à la grande vitesse) par heure s'y arrêteront en heure de pointe ;
- une véritable desserte ferroviaire d'ambition régionale et nationale avec des temps de parcours correspondant aux normes d'aujourd'hui : 1 heure entre Nice et Marseille ;
- une ouverture de l'Est Var aux déplacements quotidiens en train vers Toulon (avec 3 trains omnibus ou semi-directs) et vers Nice (avec 4 trains omnibus ou semi-directs)

Au total, ce seront 11 trains par heure (sur les 13 qui emprunteront la ligne existante) qui s'arrêteront en heure de pointe à la gare nouvelle Est Var.

QUELS ENJEUX POUR LE TERRITOIRE ?

Les objectifs de service retenus à l'horizon 2040 (13 trains/heure dans chaque sens emprunteront la ligne en heure de pointe) ne sont pas compatibles avec le réseau actuel. Un **doublage de la ligne existante** permettra d'assurer un service fiable, répondant à des objectifs à long terme.

+ DE TRAINS AU QUOTIDIEN

- 4 TAGV (trains aptes à la grande vitesse) par heure à la nouvelle gare prévue dans le secteur Les Arcs/Le Muy/Draguignan
- 3 trains omnibus ou semi-directs de l'Est Var vers Toulon
- 4 trains omnibus ou semi-directs de l'Est Var vers Nice
- 1 heure entre Nice et Marseille

Entre Toulon et les Arcs

Le débat devra porter sur la possibilité et l'intérêt d'aménager la ligne existante sur certains tronçons pour répondre à ces objectifs de desserte.

La combinaison optimale repose en effet sur un compromis prenant en compte les enjeux majeurs du territoire, limitant au maximum les nuisances, et permettant d'atteindre les objectifs fixés en termes de temps de parcours.

Le doublement de la ligne existante ne pourra pas être envisagé pour certaines **traversées urbaines contraignantes** (Solliès-Pont, Gonfaron, Vidauban, en particulier).

L'insertion du projet sur ce secteur devra composer avec un territoire qui présente de forts enjeux : traversée des zones urbaines et des terroirs viticoles, protection de la biodiversité (habitat de la tortue d'Hermann, zones humides), préservation des paysages.

Entre les Arcs et les Alpes-Maritimes

La ligne existante longe le littoral en contournant le massif de l'Esterel. Elle est trop sinueuse et contrainte pour être aménagée. Une ligne nouvelle s'impose donc sur cette portion.

Elle devra s'insérer en respectant les zones environnementales sensibles comme la vallée de l'Argens, la forêt de la Colle du Rouet ou la vallée de Reyran.



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :