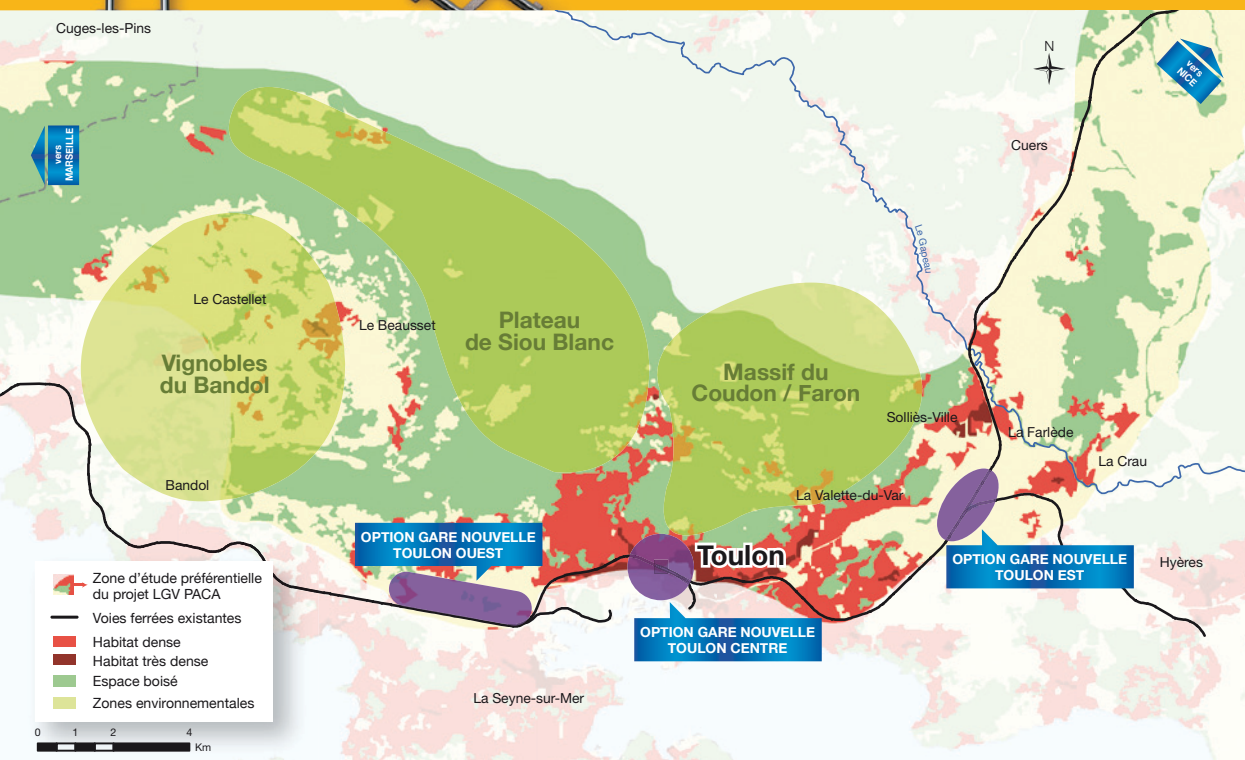


SECTEUR TOULON, QUEL PROJET LGV PACA ?

Le secteur de Toulon s'étend du Castellet à l'Ouest jusqu'à Hyères à l'Est. Il englobe des zones environnementales sensibles telles que les vignobles de Bandol, le plateau du Siou-Blanc ou les massifs du Coudon et du Faron. La discussion reste ouverte sur la localisation de la gare nouvelle de Toulon (Ouest, Centre, Est), ce qui conduit à des scénarios très différenciés.



LES ENJEUX DES SCÉNARIOS SUR LE SECTEUR

Le positionnement de la gare nouvelle de Toulon

Les scénarios proposent trois types de desserte de Toulon pour permettre une prise en compte des enjeux du système ferroviaire et des aménagements urbains dans ce secteur :

- **une gare souterraine au centre**, qui offre une meilleure desserte de la ville mais implique la construction d'ouvrages techniquement complexes ;
- **une gare à l'Ouest**, qui permet une bonne desserte de l'agglomération, ouverte sur le pôle Mer, assure de bonnes connexions avec la ligne existante et bénéficie d'une bonne fréquentation potentielle ;
- **une gare à l'Est**, qui draine une partie de l'agglomération en pleine expansion, dessert le cœur touristique du Var, mais implique une desserte moins confortable du centre de Toulon.

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

Parlons-en,
du 15 septembre au 15 décembre 2011

SECTEUR TOULON, QUEL PROJET LGV PACA ?

QUELLE OFFRE DE SERVICE ?

Le secteur de Toulon souffre aujourd'hui d'un réseau aux potentialités limitées. Avec seulement 7 trains par heure en heure de pointe, le système actuel ne présente pas de marges de manœuvre car les trains omnibus, les trains Intercités et les trains Grandes Lignes n'ont pas la même vitesse et le même nombre d'arrêts, et donc pas le même rythme.

A terme, il s'agit de construire un véritable RER pour Toulon, qui permettra de traverser toute la ville, avec en heure de pointe :

- 6 liaisons/h entre Aubagne et La Seyne ;
- 9 liaisons/h entre La Seyne et La Pauline ;
- 4 liaisons/h vers Hyères ;
- 5 liaisons/h vers Carnoules.

La desserte doit également permettre un positionnement de Toulon sur le réseau français à grande vitesse : 5 TGV en heure de pointe sont envisagés.

QUELS AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU EXISTANT ?

Traversée de Toulon

Vouloir faire passer tout ce trafic en surface dans la traversée du centre de Toulon et dans la gare actuelle n'est pas réaliste. En effet, ces aménagements auraient un impact urbain trop lourd et ne seraient pas compatibles avec les projets de Toulon Provence Méditerranée.

Il est donc nécessaire d'envisager la traversée du site de Toulon en tunnel pour la voie nouvelle à grande vitesse. Les lignes existantes seront réaménagées pour répondre à l'augmentation du service TER.

+ DE TRAINS AU QUOTIDIEN

- 6 liaisons/h entre Aubagne et La Seyne
- 9 liaisons/h entre La Seyne et La Pauline
- 4 liaisons/h vers Hyères
- 5 liaisons/h vers Carnoules

Entre Aubagne et Toulon

La voie existante entre Aubagne et Toulon est très sinueuse et en site contraint. Une ligne nouvelle s'impose donc pour relier les deux villes.

Entre Toulon et Hyères

L'optimisation du réseau passe aussi par un doublement partiel de la ligne reliant Toulon à Hyères.

QUELS ENJEUX POUR LE TERRITOIRE ?

Le positionnement des fuseaux de passage dépendra du positionnement de la gare nouvelle.

Avec une gare à l'Est de Toulon

Le choix d'une gare nouvelle à l'Est de l'agglomération nécessite un franchissement du plateau du Siou Blanc. Cette option implique également un passage en tunnel sous le massif du Coudon et nécessite donc de préserver les paysages et les ressources naturelles, notamment les ressources en eau qui alimentent la ville de Toulon.

Avec une gare au centre ou à l'Ouest de Toulon

L'arrivée de la ligne nouvelle au centre ou à l'Ouest de l'agglomération suppose de rechercher les meilleurs fuseaux depuis les plateaux (enjeux de paysages et de milieu naturels riches) jusqu'aux plaines (enjeux de zones d'habitat et de vignobles).

Dans le cadre de la traversée de Toulon en souterrain, la localisation précise des entrées et sorties de tunnel devra être étudiée.



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 :