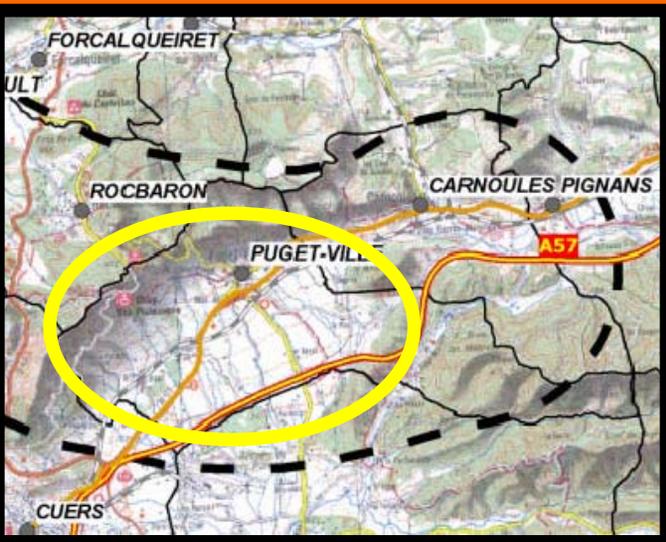


## **LGV PACA ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE VAROIS**

**L'IMPORTANCE DU POSITIONNEMENT DE LA GARE AU REGARD DE LA STRATEGIE DE  
REEQUILIBRAGE DU TERRITOIRE DEPARTEMENTAL**

# Problème : pour l'aire toulonnaise, une gare TGV éloignée des pôles majeurs de la métropole !



30 à 35 minutes de rabattement entre Toulon Centre et la gare TGV en incluant le délais de correspondance et une rupture de charge

Gare TGV de Toulon Nord

Gare de Toulon

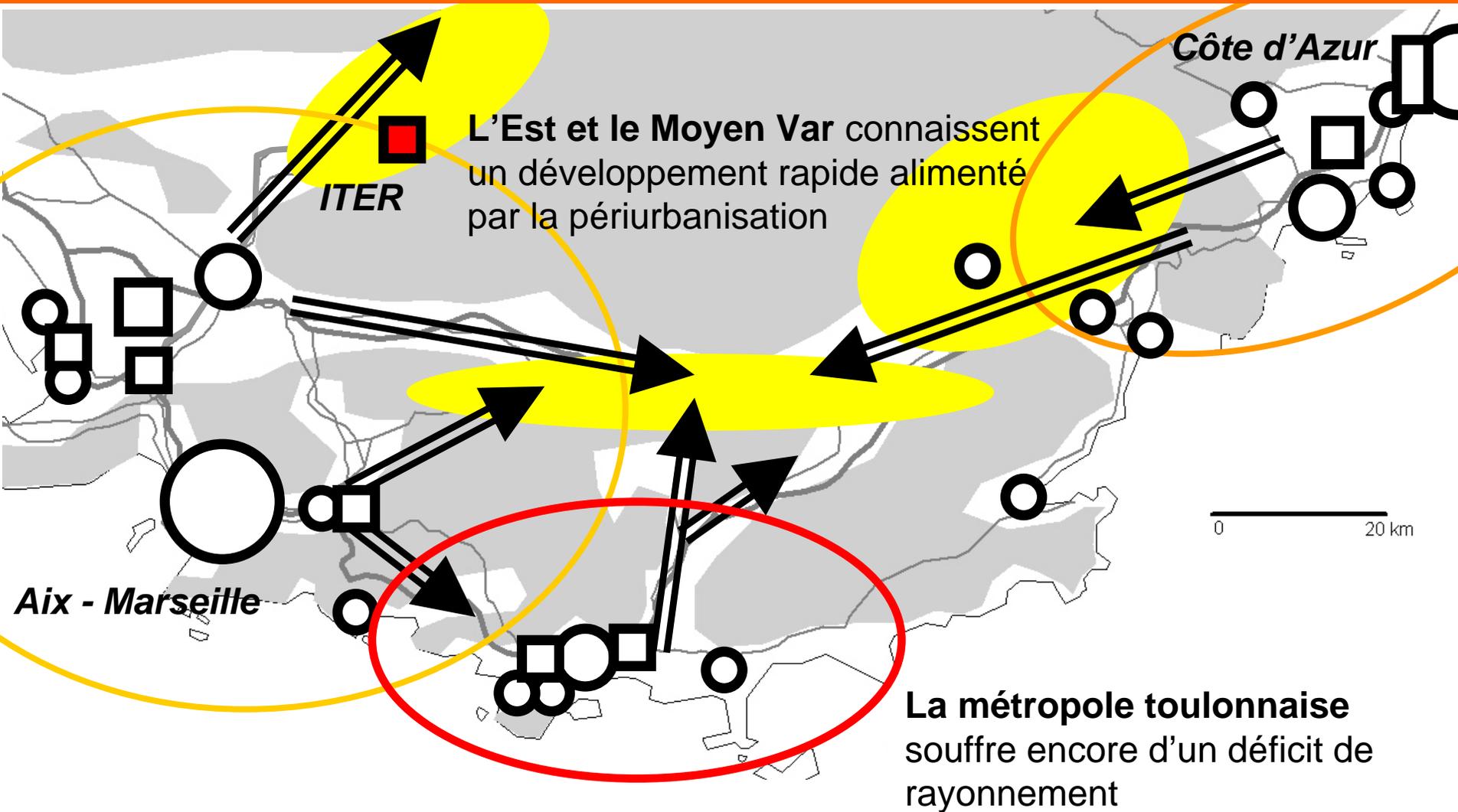
Gare de Hyères

Bassin touristique du littoral ouest

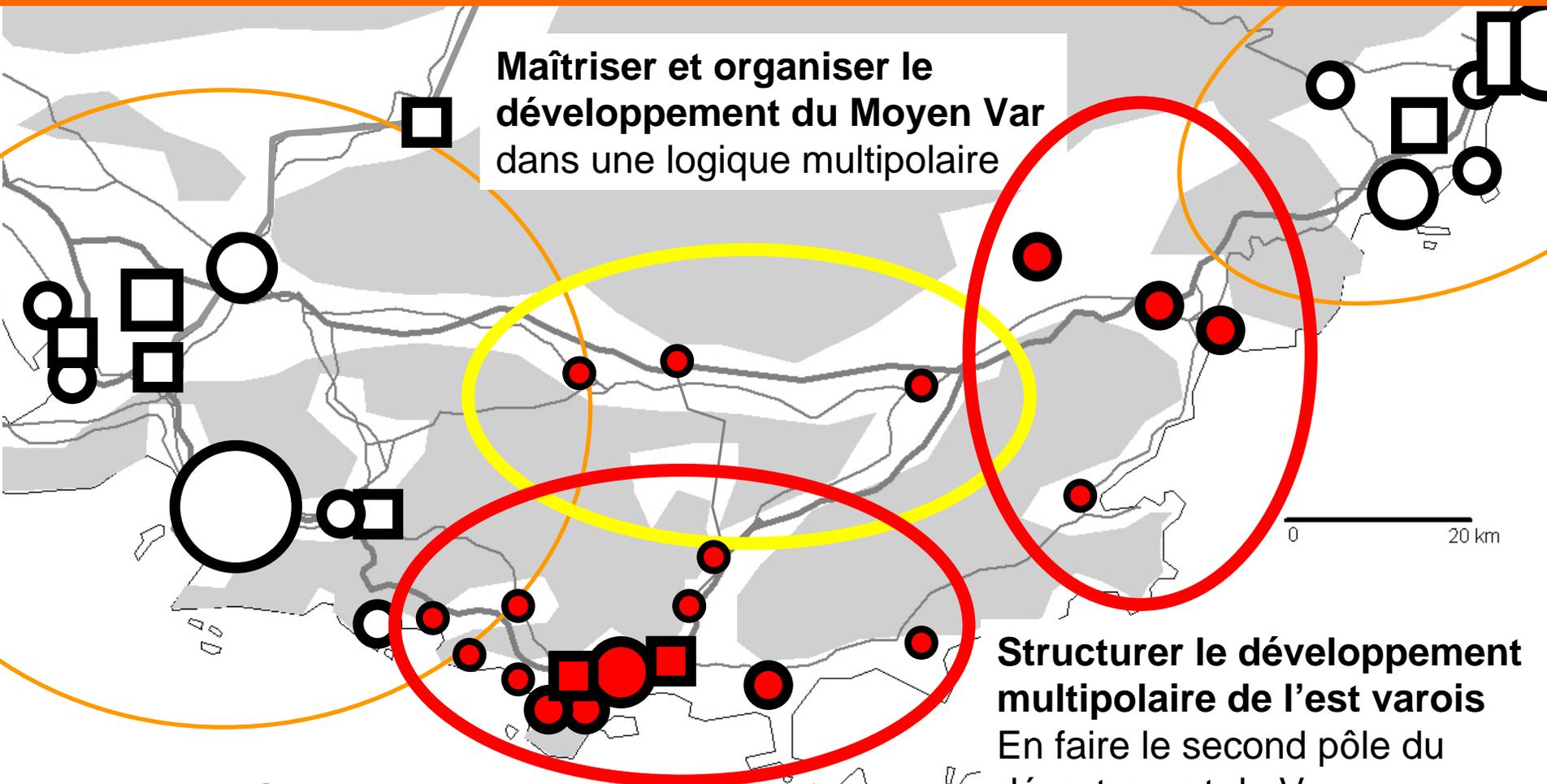
Bassin touristique du littoral est

TPM

# Le constat : déficit de rayonnement de la métropole toulonnaise et étalement urbain dans l'Est et le Moyen Var



# Les enjeux : affirmer le rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise, structurer le développement de l'est varois et maîtriser l'étalement urbain dans le centre Var

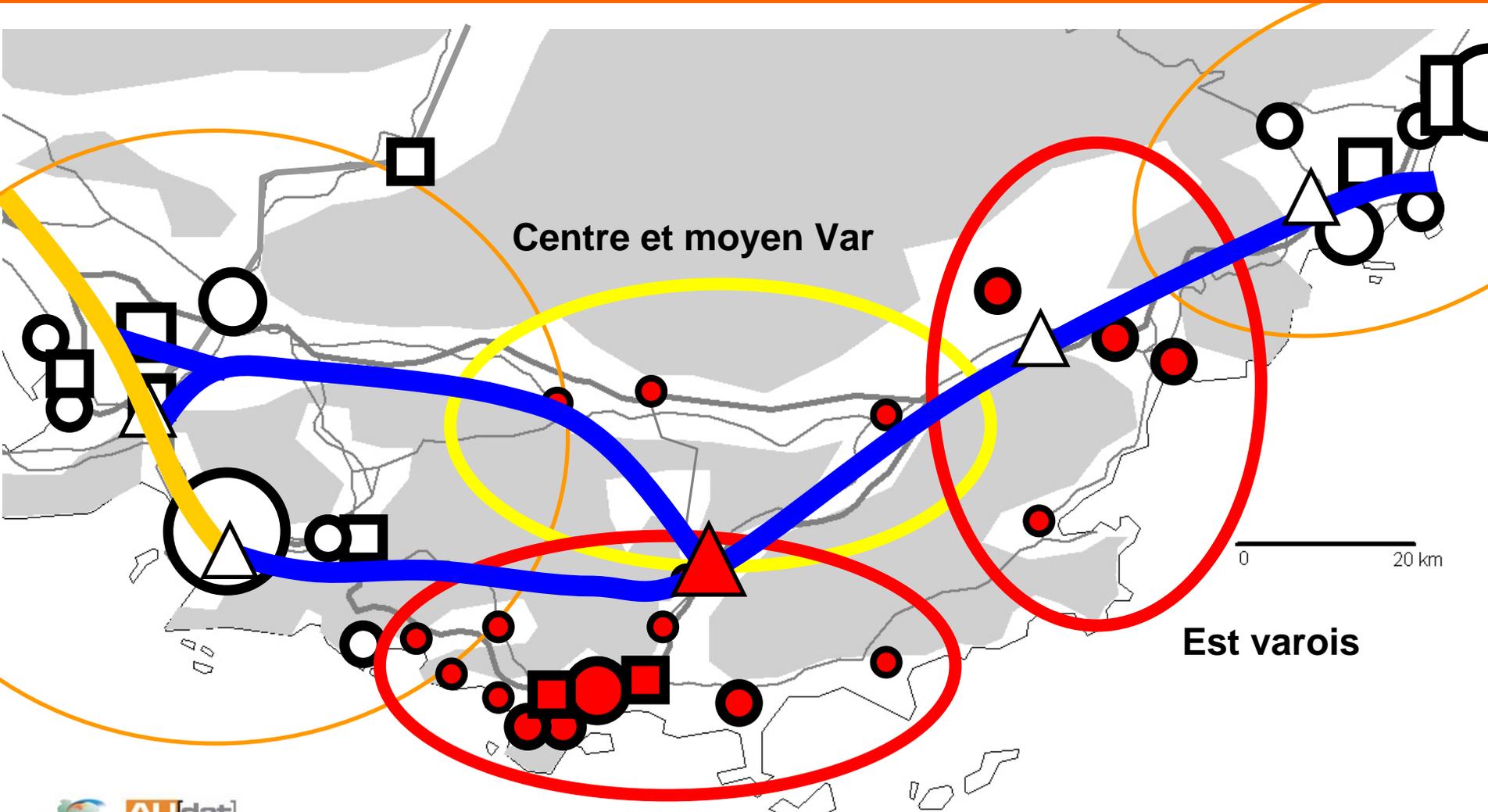


**Affirmer la métropole toulonnaise comme moteur du département du Var**

Recentrer son développement et conforter son rayonnement économique, universitaire et culturel

**Problème : La gare TGV entre Cuers et Carnoules risque de :**

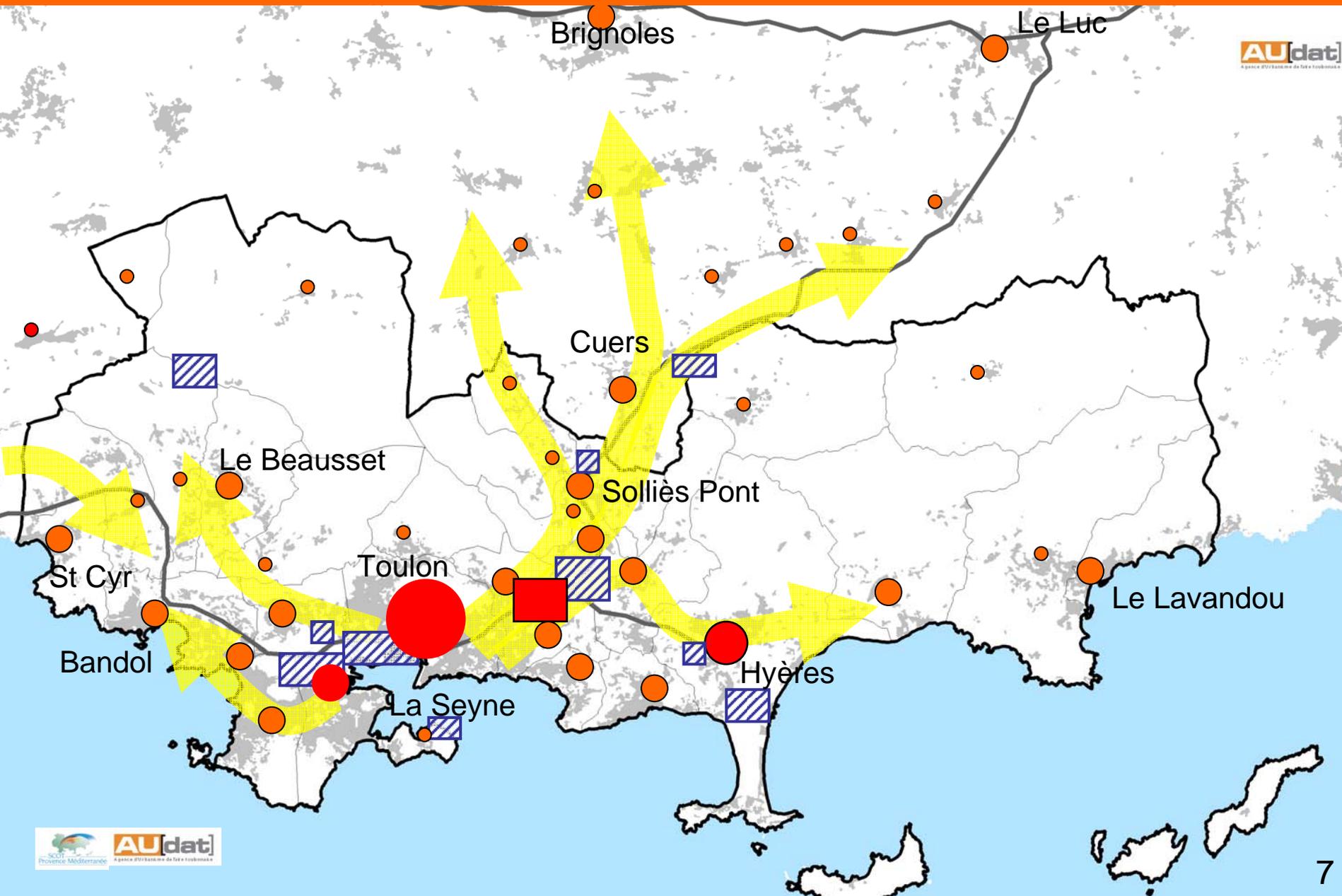
- Renforcer la pression sur le Moyen Var**
- Induire une consommation accrue des terres agricoles en raison du développement induit par la gare**



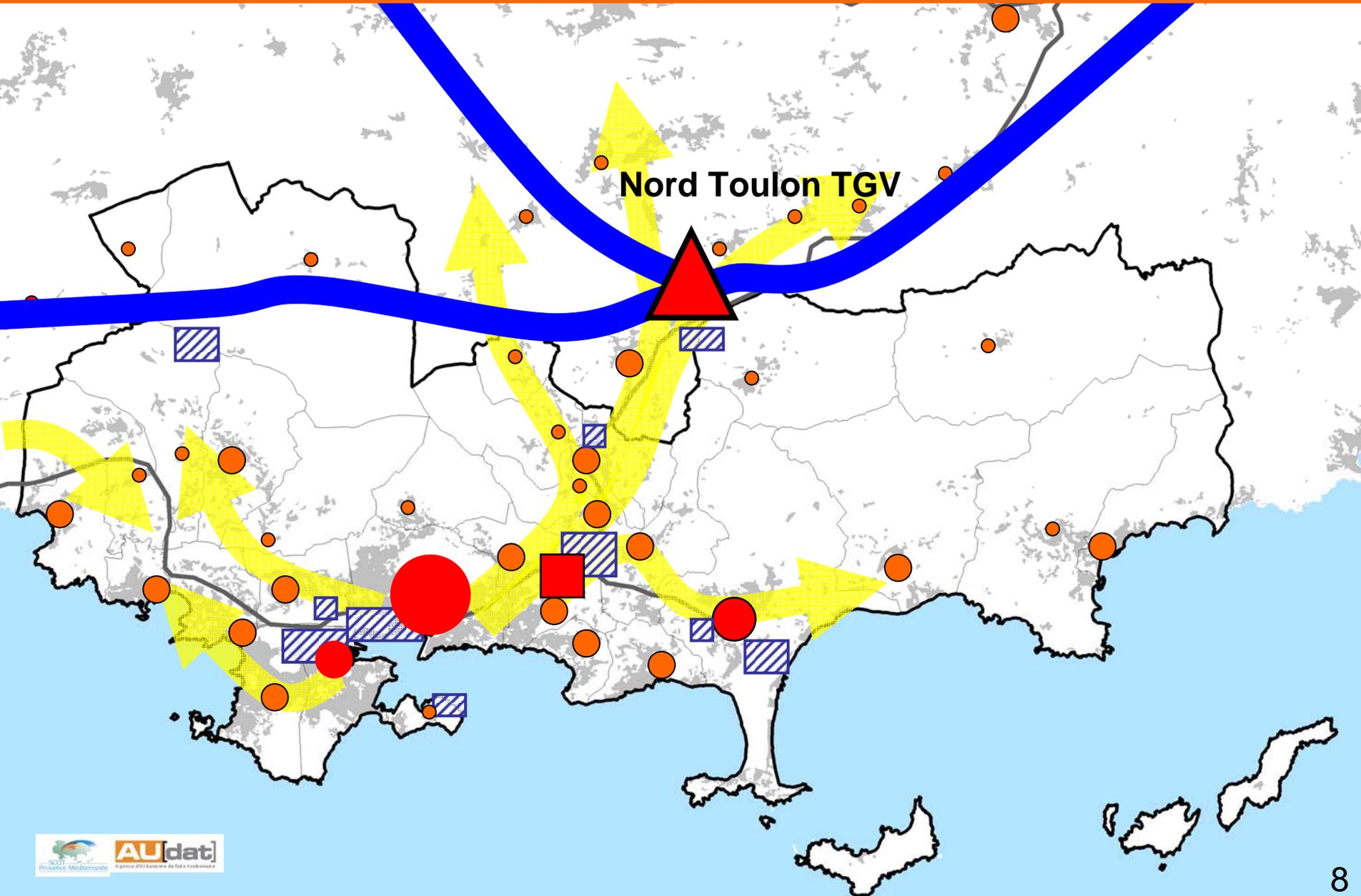
# **LGV PACA ET AMENAGEMENT DE LA METROPOLE TOULONNAISE**

**L'IMPORTANCE DU POSITIONNEMENT DE LA GARE AU REGARD DE LA STRATEGIE  
METROPOLITAINE DE L'AIRE DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE**

# Le constat : un étalement urbain ... notamment vers le nord-est

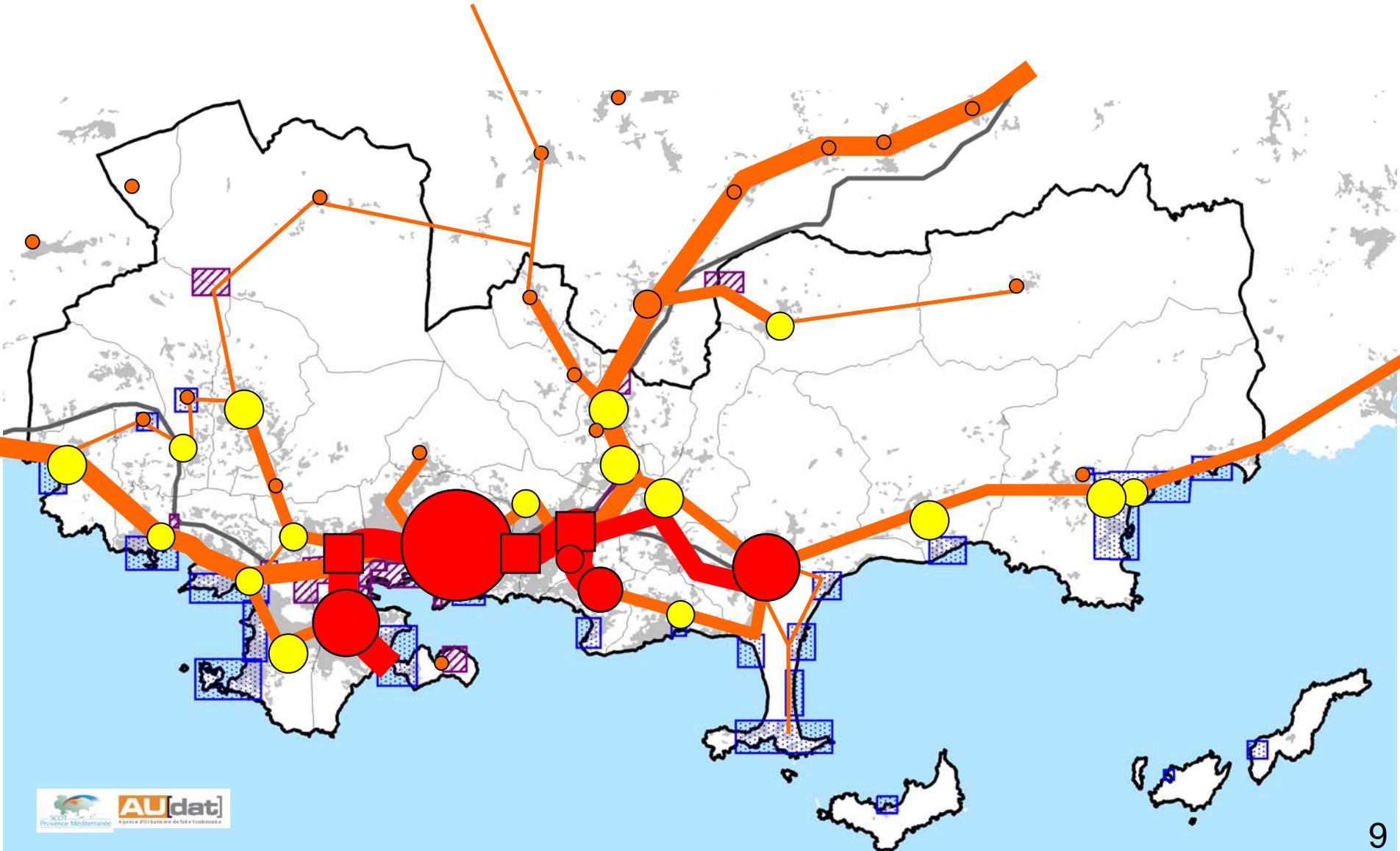


# Un étalement urbain qui pourrait être renforcée par l'implantation de la gare TGV entre Cuers et Carnoules



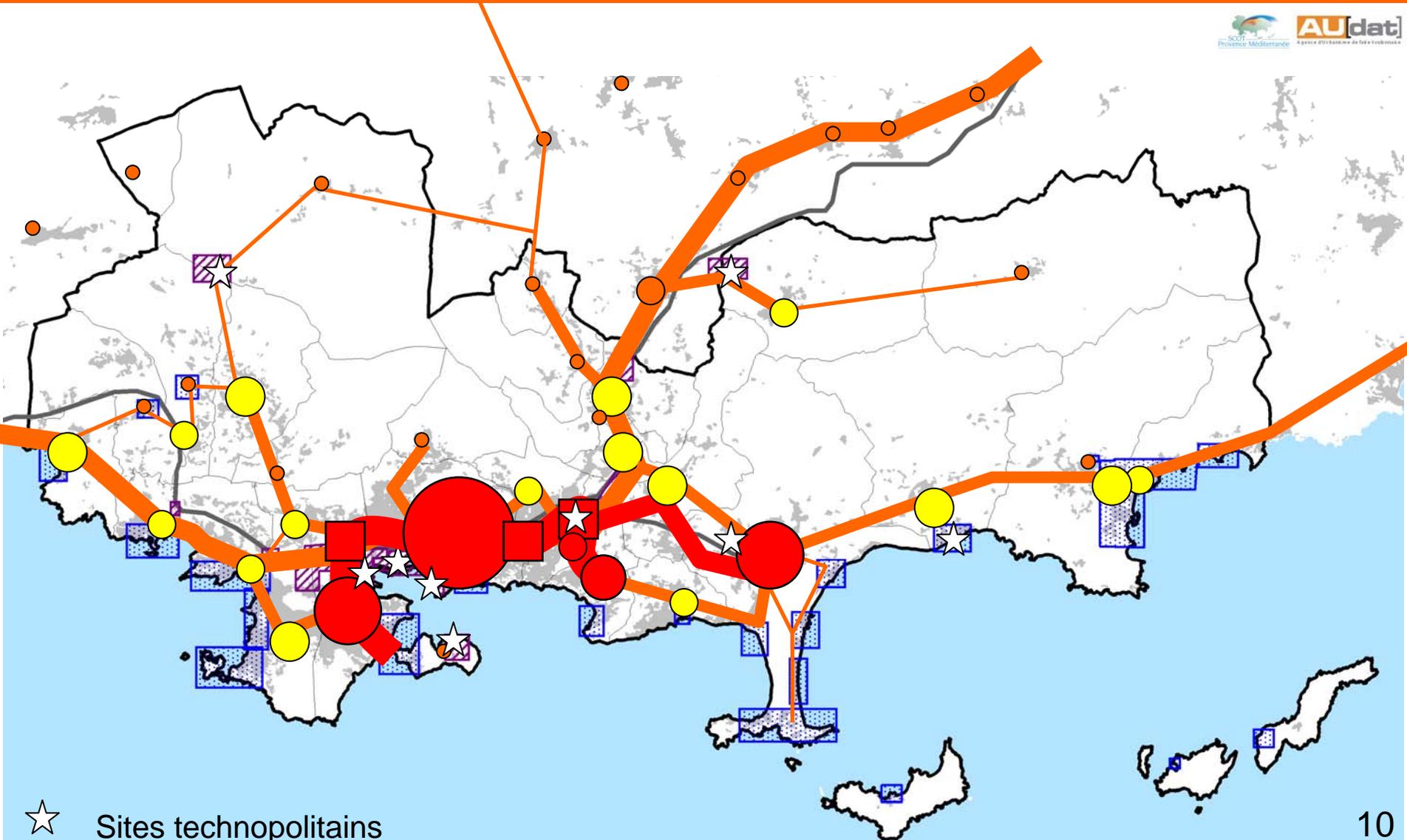
# La structure future du territoire (2)

## La création d'un système de transports collectifs métropolitains et le développement des pôles principaux

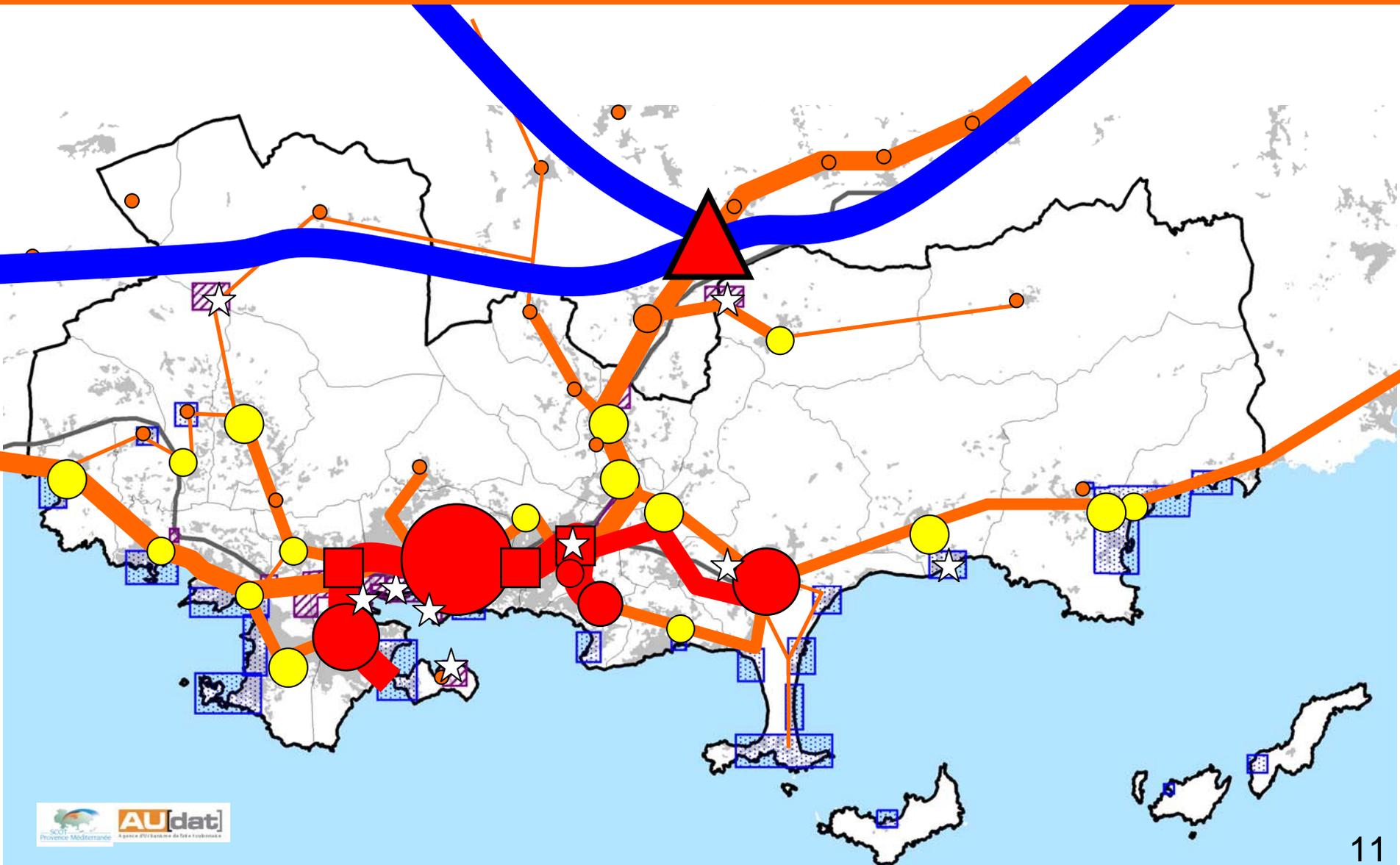


# Une stratégie d'excellence économique métropolitaine

- Le renforcement des fonctions de Défense
- Le pôle de compétitivité Mer, Sécurité et Sûreté, Développement Durable
- Un réseau de sites économiques d'excellence



# Problème : la localisation excentrée de la gare TGV contrarie cette stratégie de structuration et d'affirmation économique du territoire métropolitain



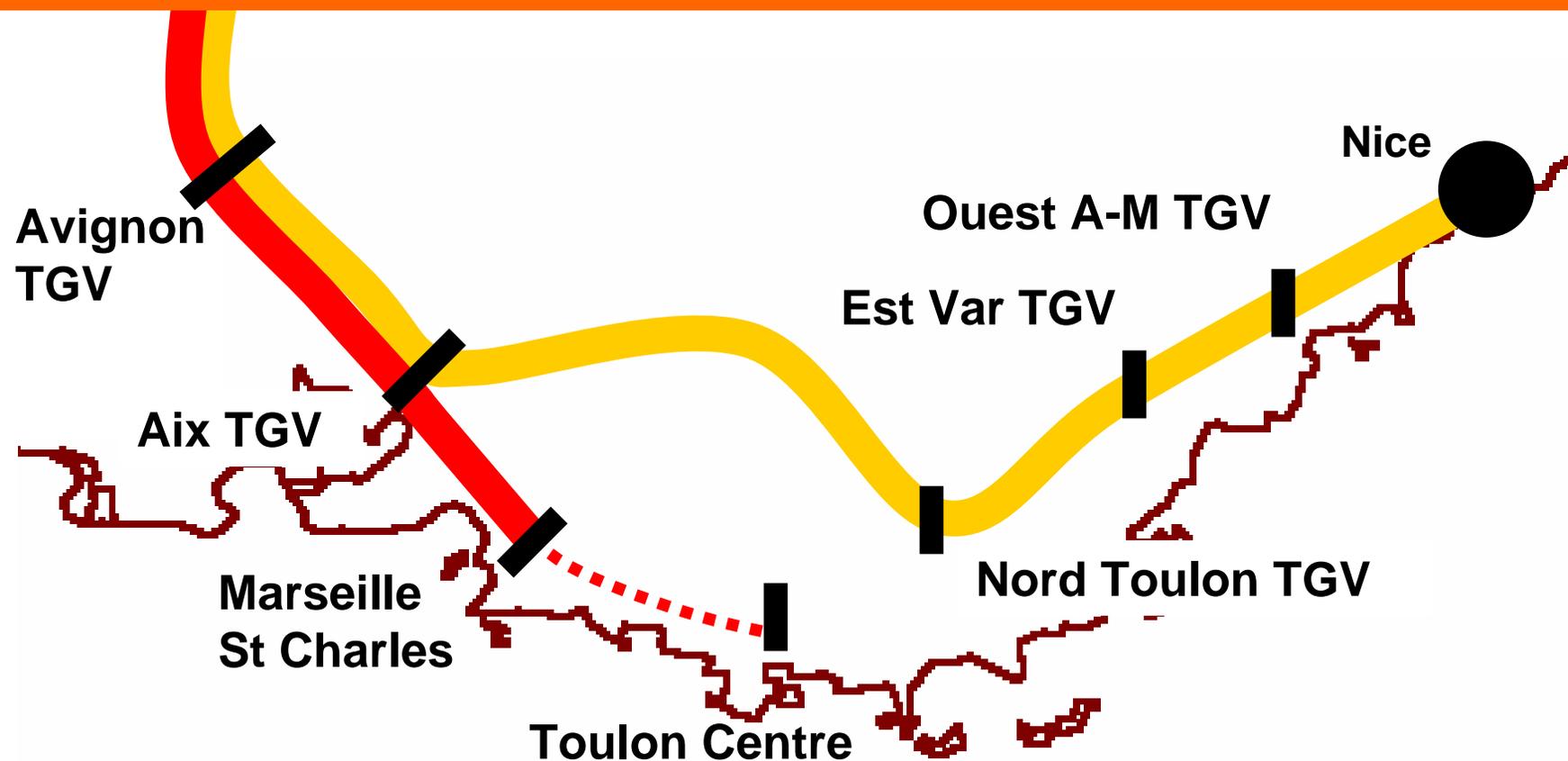
# **QUELLES SOLUTIONS POUR AMELIORER LA DESSERTE DE LA METROPOLE TOULONNAISE ?**

**RAPPROCHER LA GARE TGV DU CŒUR ATTRACTIF METROPOLITAIN**

# Dans les scénarios Nord / Sud Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice ...



# ... le cœur attractif métropolitain sera marginalisé par la desserte TGV PACA



**Axe Nord Toulon / Nice** (TGV Toulon Province et Toulon Paris)

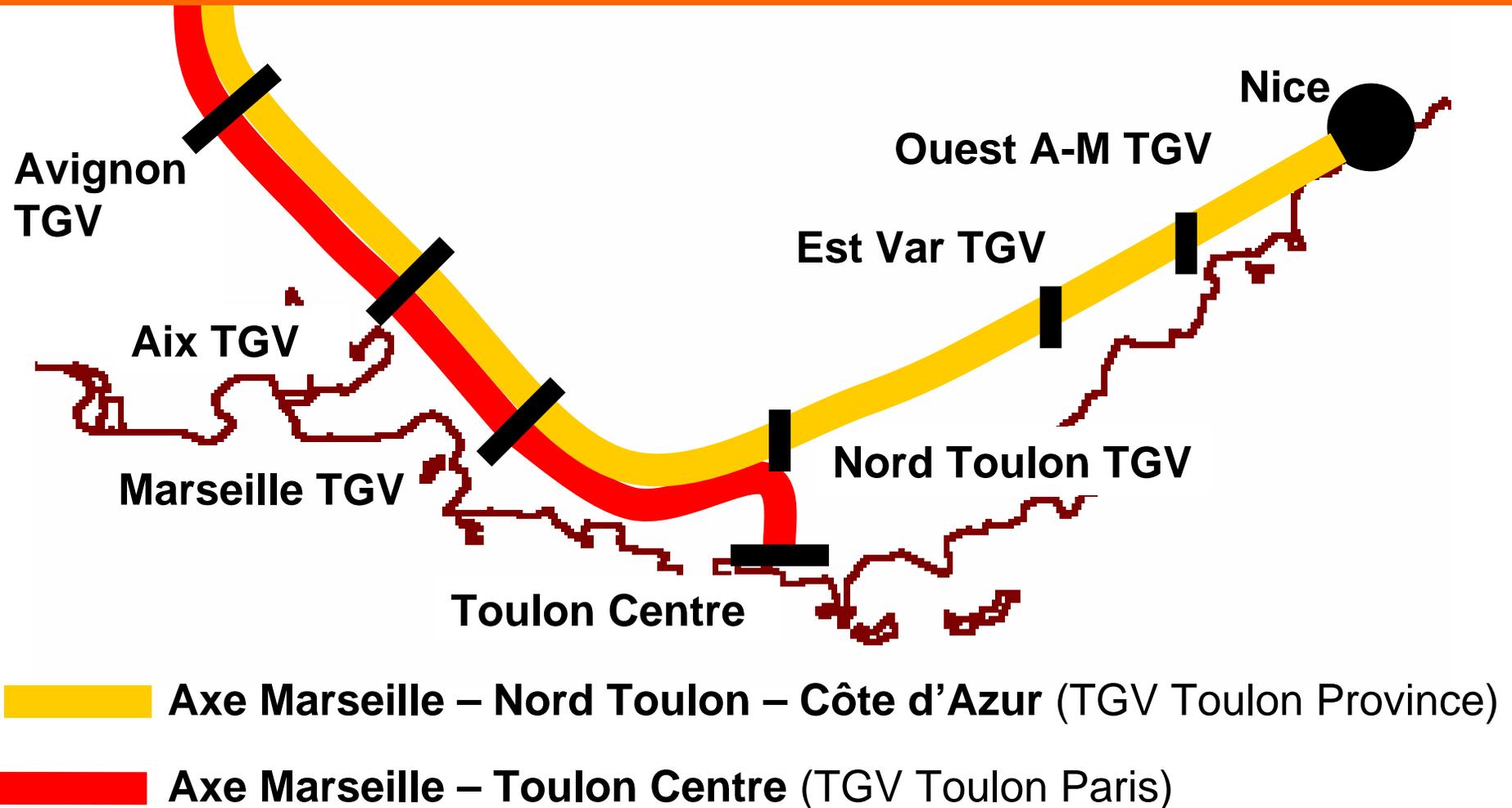


**Axe Marseille** (prolongé jusqu'à Toulon pour 3 TGV/jour vers Paris)

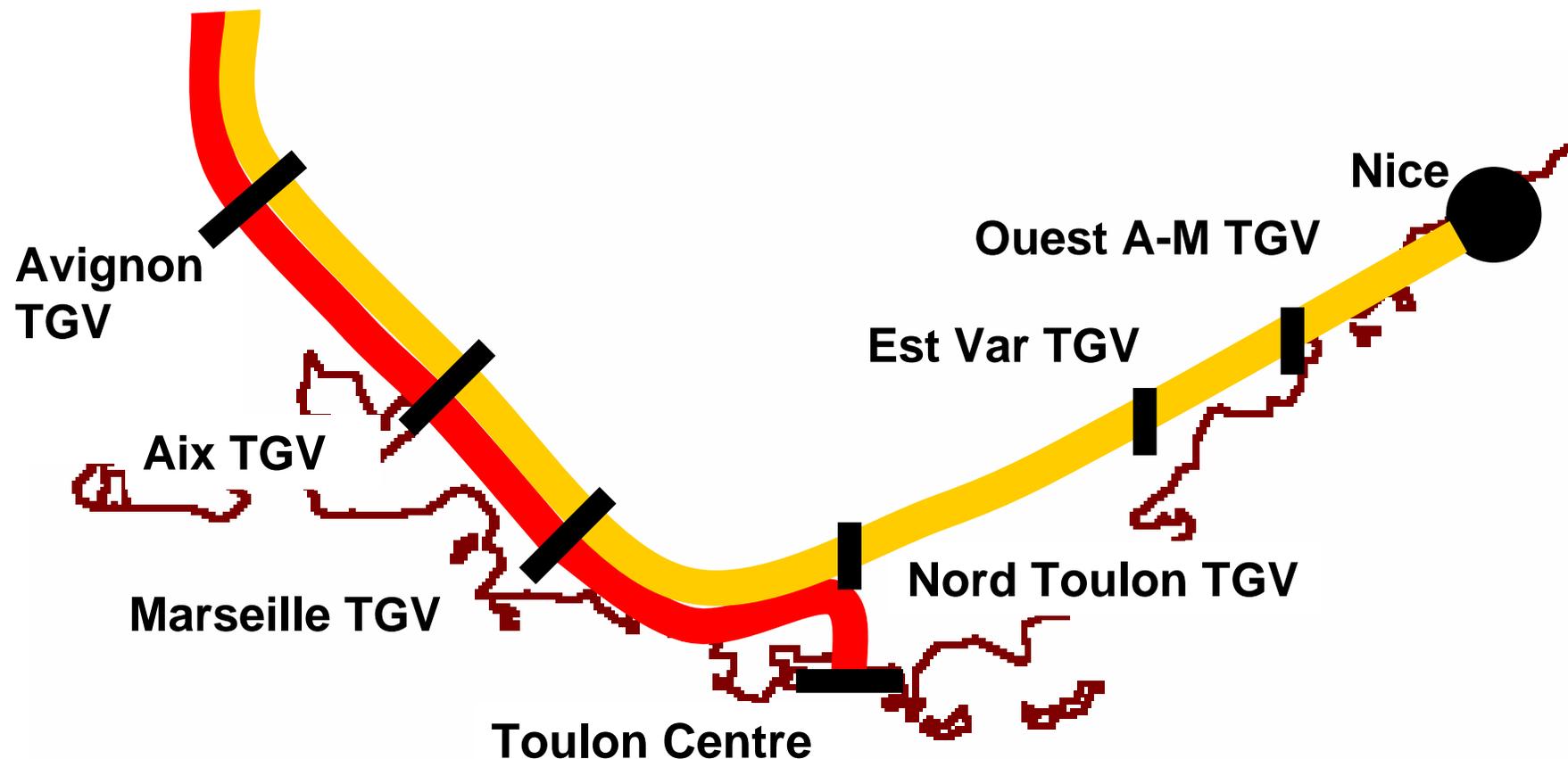
# Le scénario Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice ...



# ... rend possible une amélioration de la desserte du cœur attractif métropolitain



# Mais cette amélioration ne résout pas l'éloignement de la gare TGV pour les liaisons vers la province et la mise en réseau des métropoles de l'arc méditerranéen



Si les TGV vers Paris partent de Toulon Centre, les TGV inter-régionaux et arc méditerranéen desservent la gare TGV de Nord Toulon

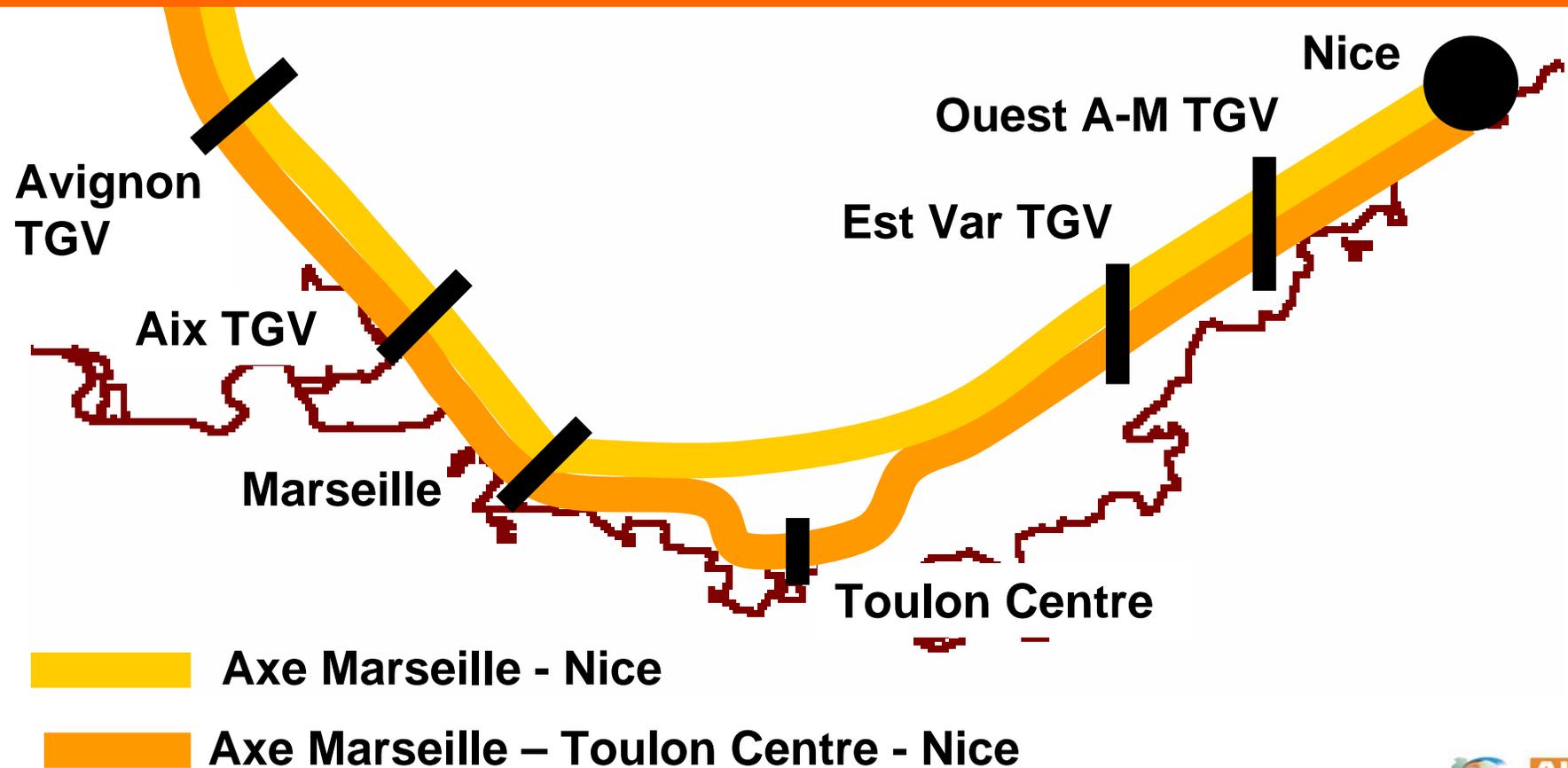
# Des variantes au scénario « Marseille – Toulon Nord – Nice » pour résoudre le problème d'éloignement de la gare TGV

## Les propositions de la FNAUT PACA ...



- Pas de gare TGV à Nord Toulon
- Deux raccordements permettent aux TGV de venir desservir Toulon Centre
- Une logique de desserte qui conforte la stratégie de renforcement du cœur attractif métropolitain et optimise les correspondances TC / TER / TGV

## ... Les propositions de la FNAUT (suite)



Trois questions par rapport à cette proposition :

- (1) Impact de la perte de temps générée par le passage via Toulon Centre sur le niveau de desserte de la métropole toulonnaise
- (2) Capacité des voies classiques à accueillir la circulation TGV dans la traversée de Toulon
- (3) Capacité de la gare de Toulon Centre et du quartier environnant à accueillir la croissance du trafic

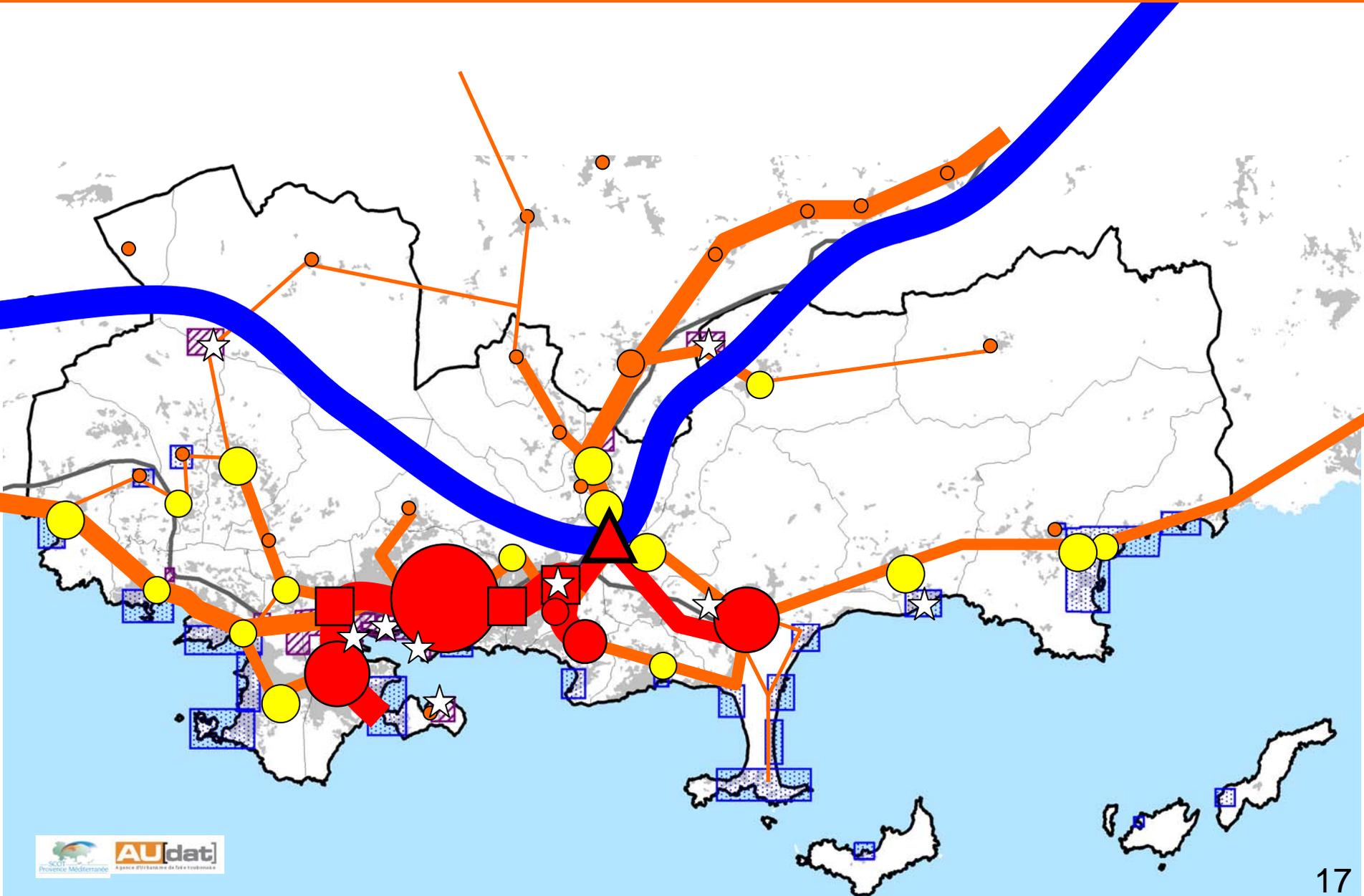
# Des variantes au scénario « Marseille – Toulon Nord – Nice » pour résoudre le problème d'éloignement de la gare TGV

## La proposition des Consultants mandatés par l'AU[dat]

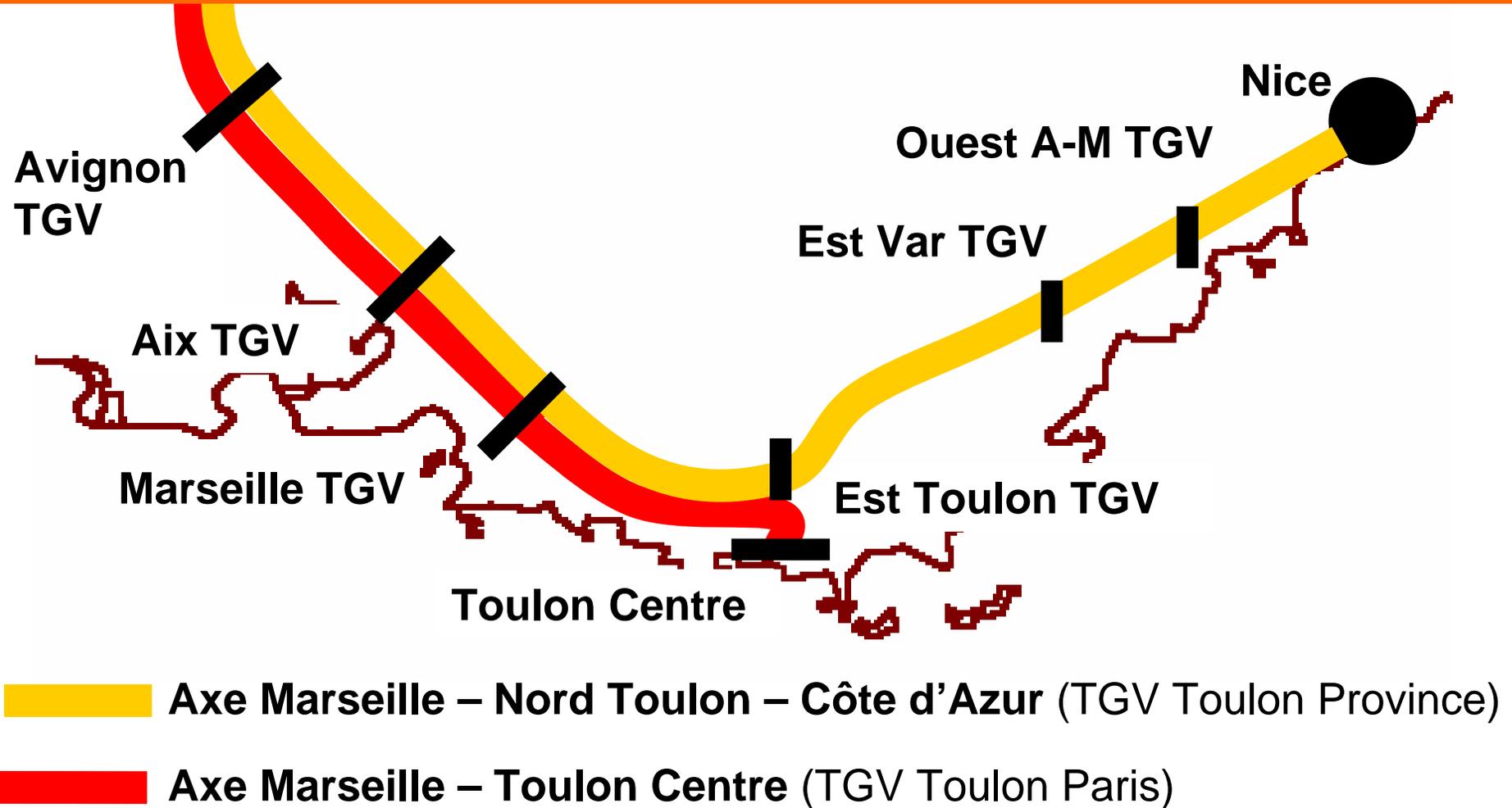


Une gare TGV « Est Toulon » à proximité du cœur attractif métropolitain

# Un tracé infléchi vers le sud pour localiser la gare TGV au plus près du cœur attractif de la métropole



# Deux gares aux fonctions bien différenciées : Toulon Centre et Est Toulon TGV



**Les TGV vers Paris sont au départ de Toulon Centre**  
**Les TGV vers la Provence et l’arc méditerranéen sont au départ de la gare TGV, située à environ 10 minutes de Toulon, Hyères et Cuers par le TER 18**

# Une gare TGV dans le secteur de « La Grande Tourrache » - Principes de desserte par les transports collectifs

Prolongement du tramway (3 km)  
entre l'Université et la gare TGV

- Permet la desserte de la ZAE
- Permet d'envisager un prolongement jusqu'à Hyères en utilisant les emprises SNCF (« tram-train »)

Déplacement de l'embranchement de  
la ligne d'Hyères et aménagement  
d'une gare TER au droit de la gare  
TGV

- Vers Hyères : 10 minutes, 4 TER / heure
- Vers Cuers : 10 minutes, 2 TER / heure
- Vers Toulon : 12 minutes, 6 TER / heure
- Vers Bandol : 30 minutes, 6 TER / heure

