

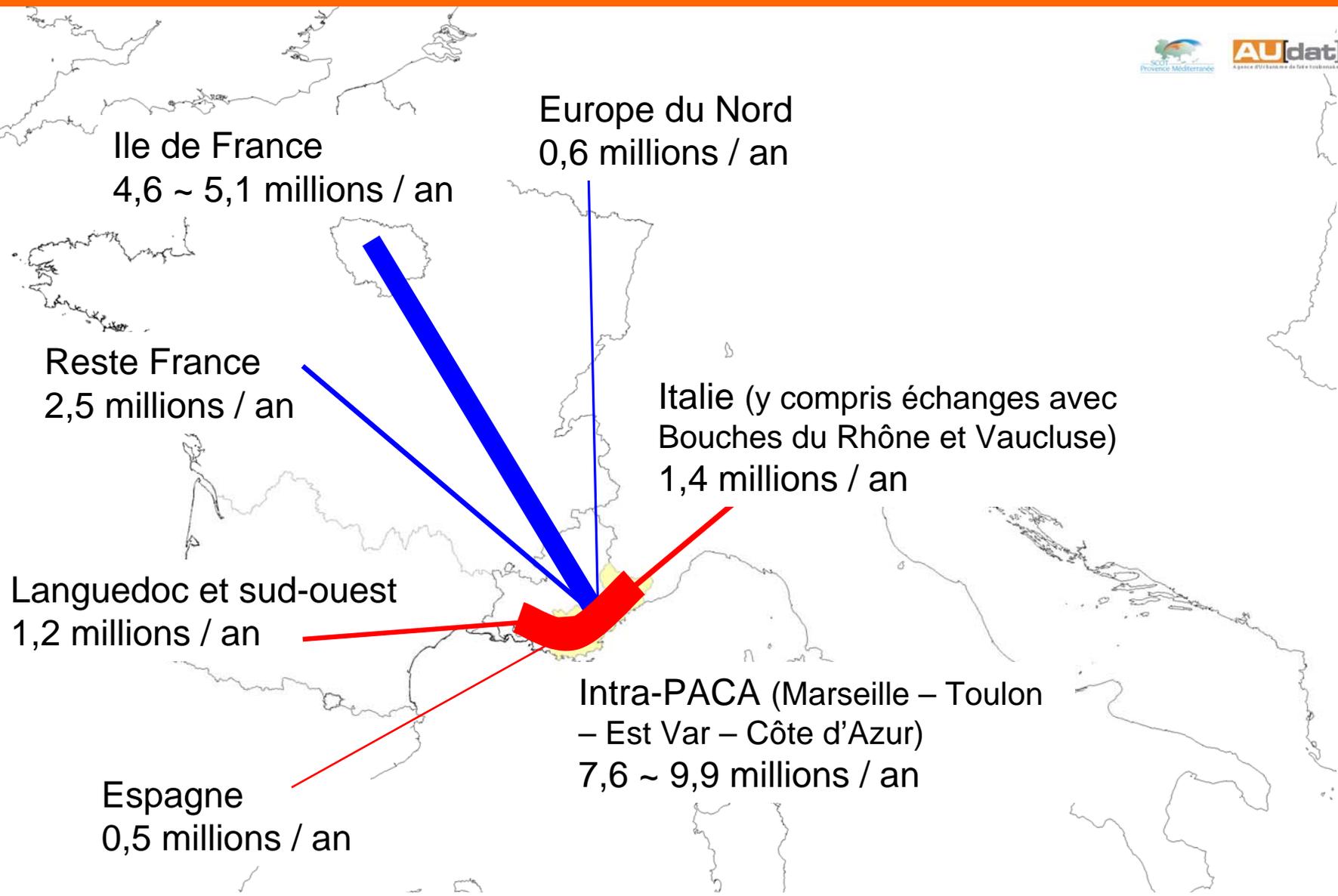
LGV PACA, ARC MEDITERRANEEN ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE VAROIS

LA VARIANTE « MARSEILLE – TOULON EST – NICE »

Nous souhaitons une LGV PACA qui mette en réseau le chapelet des métropoles de l'arc méditerranéen ...



... d'autant plus que les trafics arc méditerranéen et intra-PACA représenteront au moins 55% des clients de la LGV PACA !

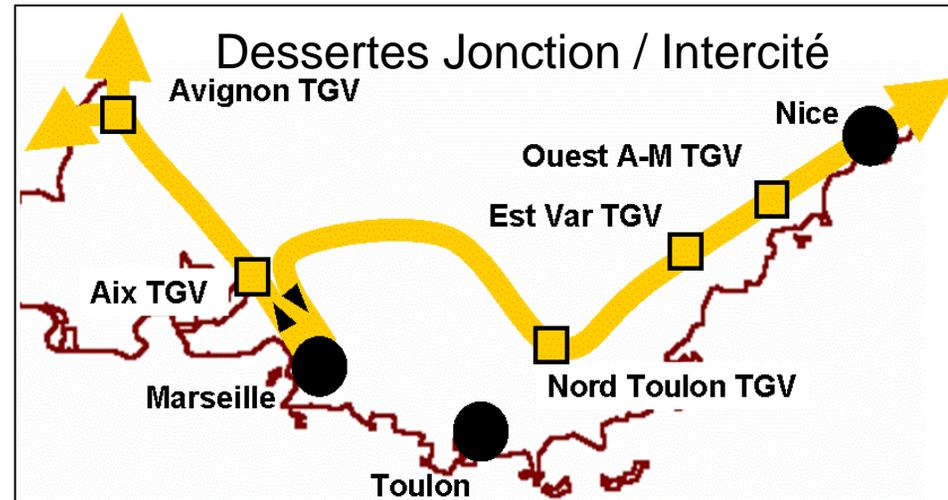
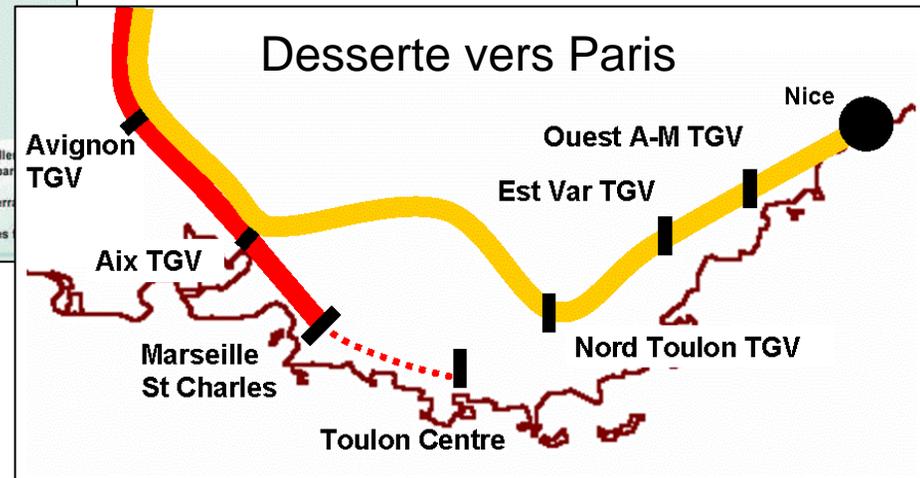


Trafic ferroviaire prévu au départ ou à l'arrivée du Var et des Alpes-Maritimes – Situation 2020 avec la LGV – selon les scénarios « un axe, deux axes, trois axes » - Sources études RFF / IM-TRANS et RFF / SYSTRA

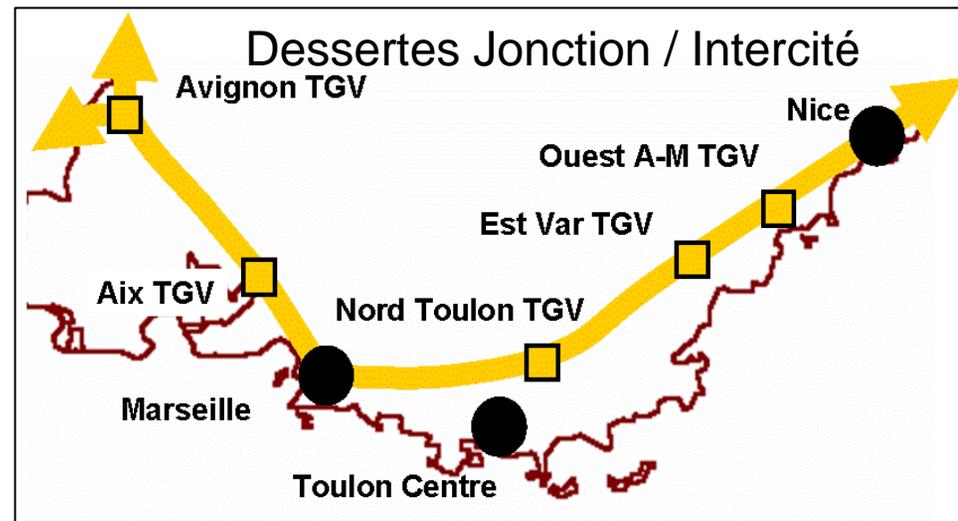
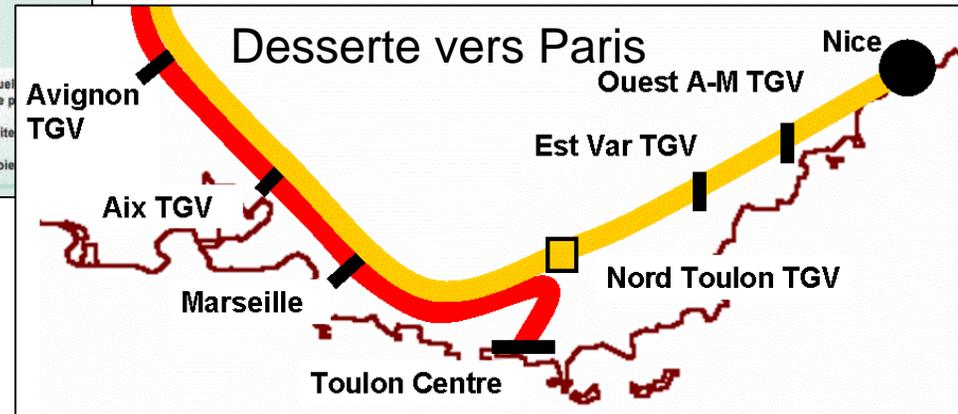
Au regard de cette problématique, les scénarios Nord et Sud Arbois sont peu satisfaisants en terme d'organisation des dessertes ...



- Les scénarios « Arbois – Nord Toulon – Ouest Nice » approfondi par RFF :
- **Marginalisent la métropole toulonnaise** (Toulon Centre ne conserve que 3 à 5 TGV, les autres dessertes se font au départ de Nord Toulon, gare éloignée du cœur métropolitain)
 - **Marginalisent la métropole marseillaise** (qui n'est pas « sur la ligne »)
 - **Complexifie l'organisation des dessertes « Jonction » / Intercité** (les TGV devant venir faire demi-tour à Marseille Saint Charles soit 25 à 30 minutes de temps perdu au départ de Nice, une saturation des voies entre l'Arbois et St Charles et une saturation de la gare St Charles).



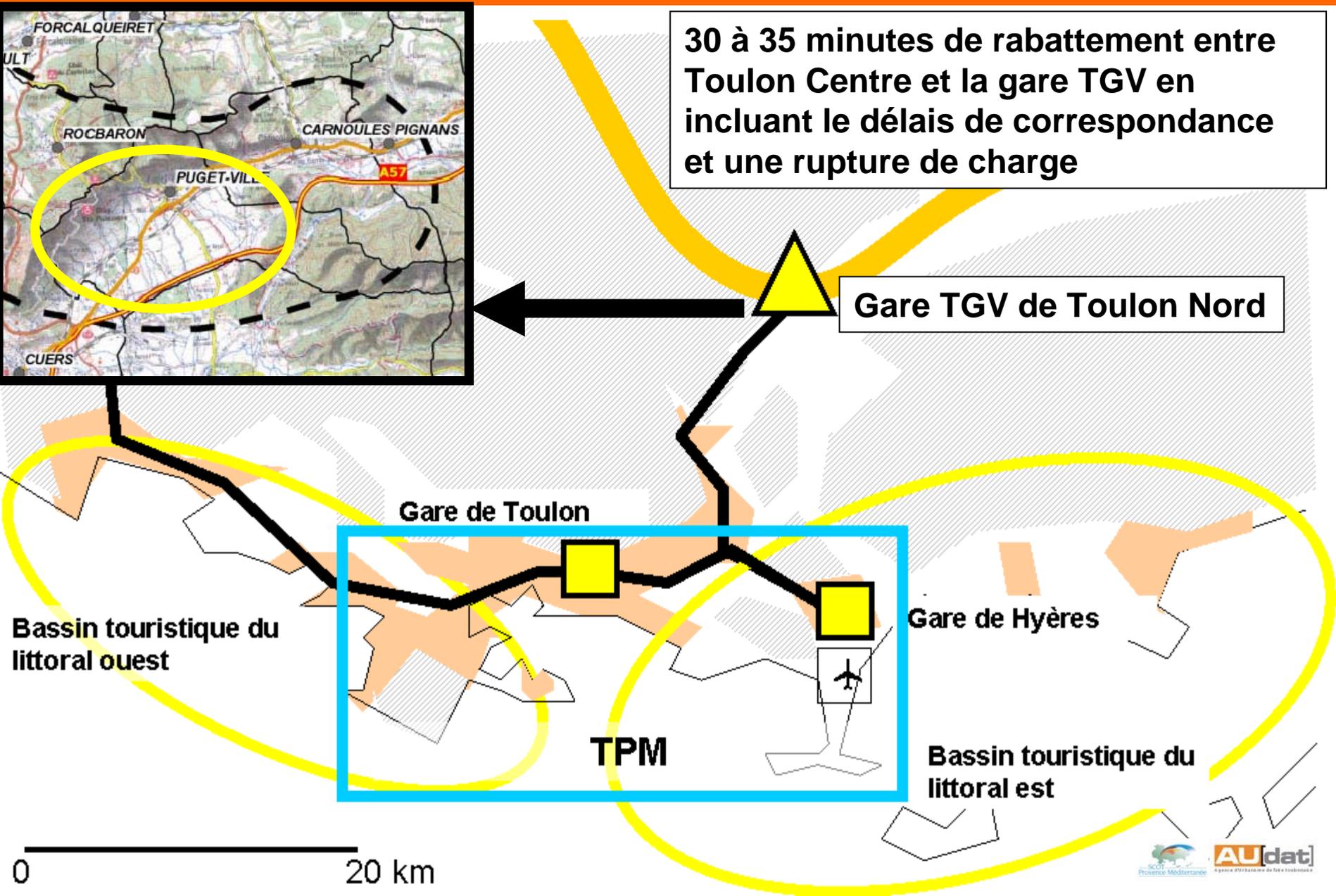
... ce qui nous conduit à privilégier le scénario Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice



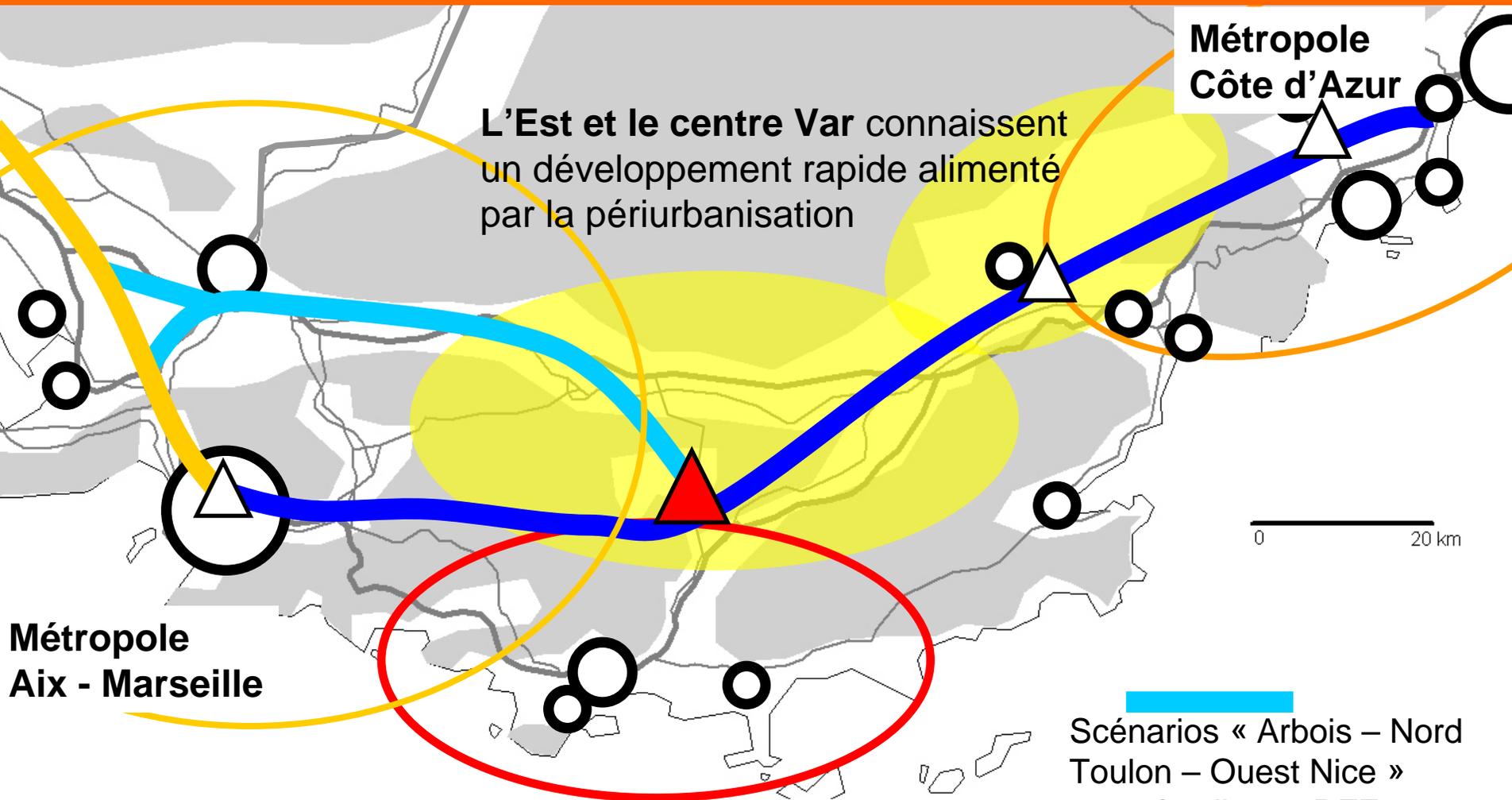
Le scénario « Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice » approfondi par RFF :

- Permet potentiellement à Toulon Centre de conserver les TGV à destination de Paris,
- Positionne la métropole marseillaise sur la LGV de l'arc méditerranéen et **simplifie l'organisation des dessertes « Jonction » / Intercité** (plus de « demi-tour » à Marseille !)
- Laisse ouverte la possibilité d'une variante permettant de rapprocher la gare de Nord Toulon (utilisée par les TGV Jonction / Intercité) du cœur de la métropole toulonnaise

Mais dans le scénario approfondi par RFF, la gare TGV de Nord Toulon est éloignée des pôles majeurs de la métropole



... ce qui risque de renforcer la pression périurbaine sur le Centre-Var ...



L'Est et le centre Var connaissent un développement rapide alimenté par la périurbanisation

Métropole Côte d'Azur

Métropole Aix - Marseille

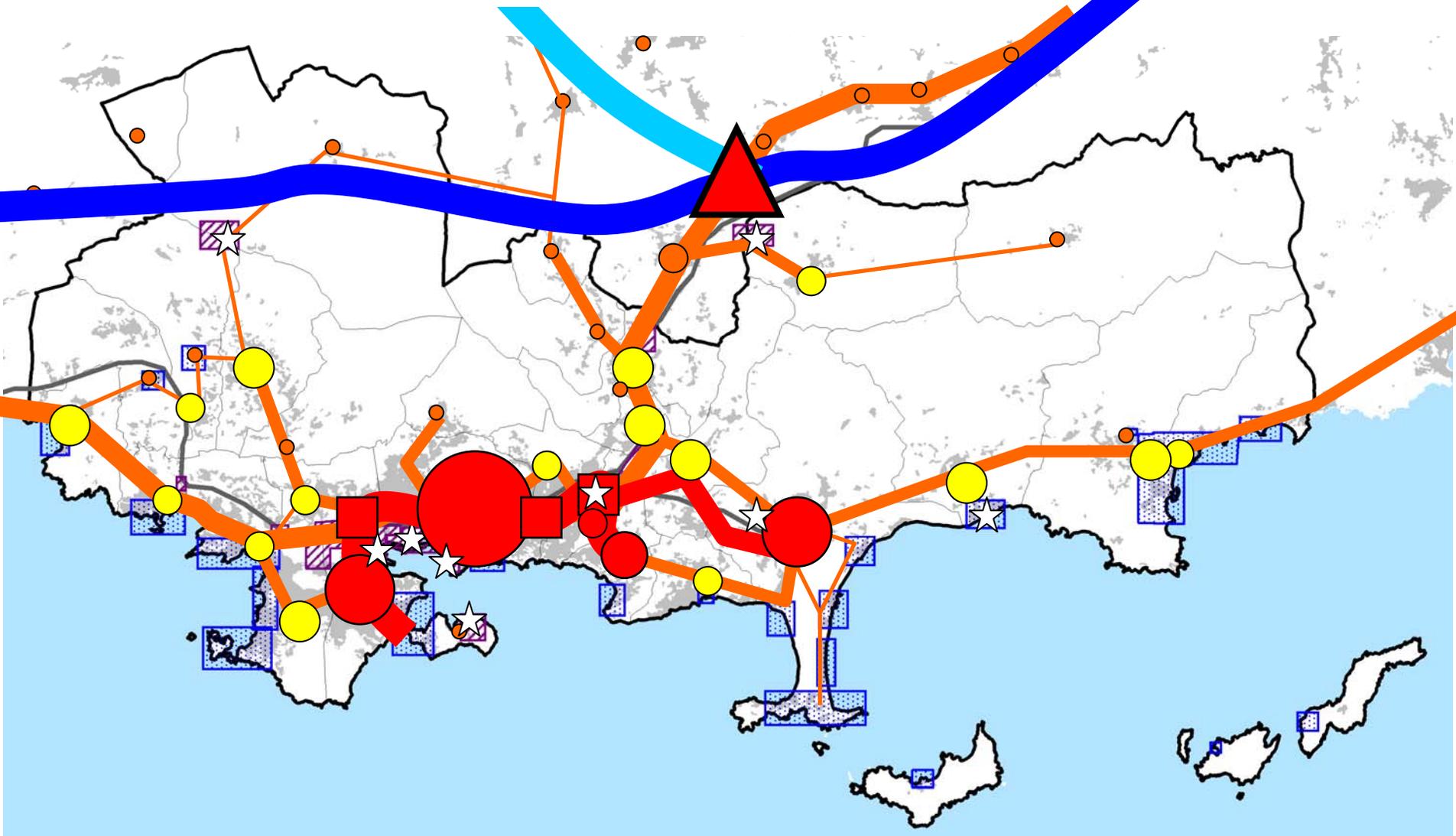
Métropole toulonnaise

Scénarios « Arbois – Nord Toulon – Ouest Nice » approfondis par RFF

Scénarios « Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice » approfondis par RFF

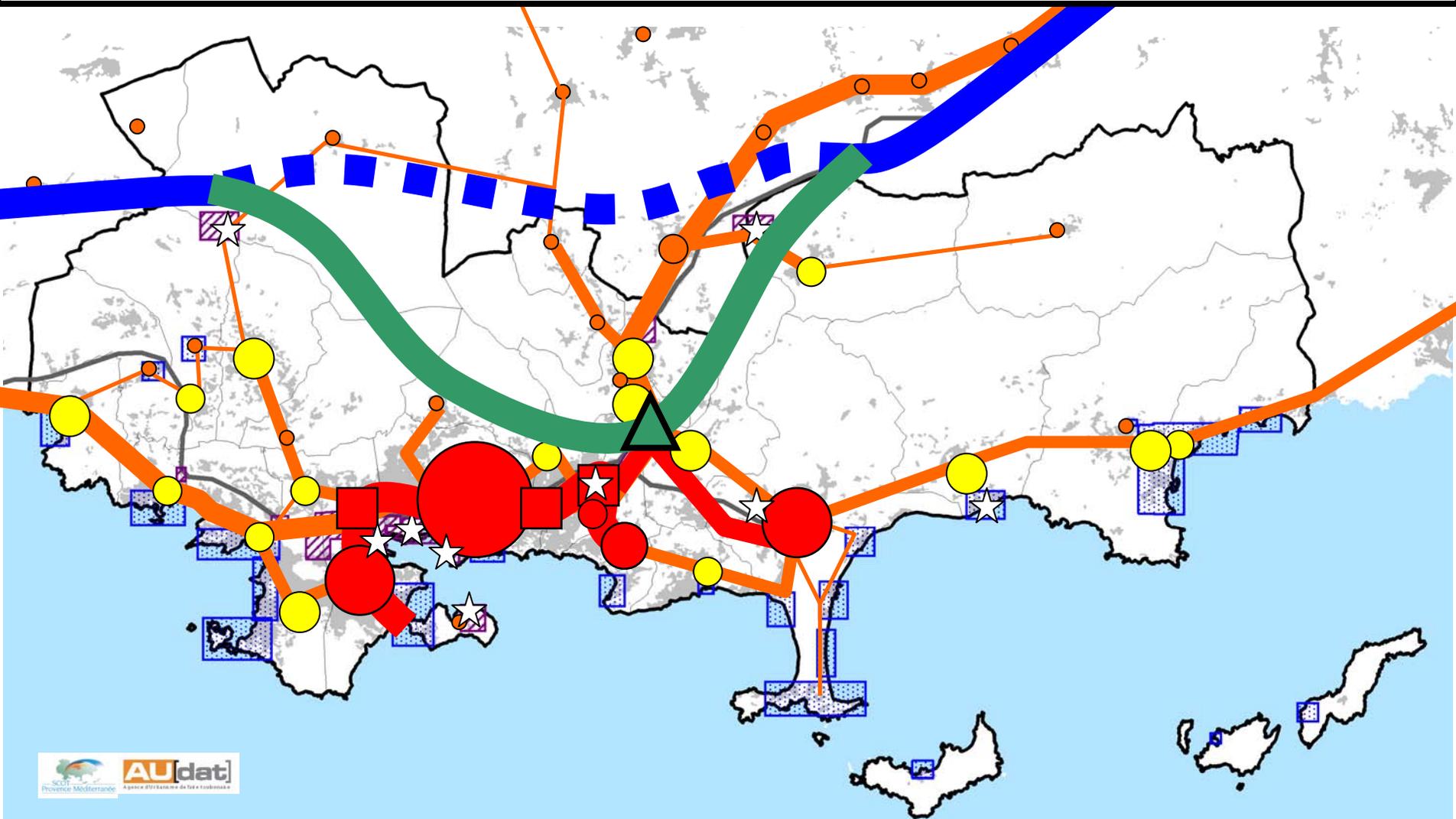
... et s'inscrit mal dans la stratégie de développement de la métropole toulonnaise

- Le renforcement du cœur urbain de la métropole et la mise en réseau des pôles grâce aux transports collectifs
- Des sites technopolitains liés notamment à la mer et à la Défense



Nous proposons une variante au scénario « Nord Marseille – Nord Toulon – Nice » pour rapprocher la gare du cœur de la métropole

La variante « Marseille – Toulon Est – Nice » positionne la métropole toulonnaise sur la LGV de l'Arc Méditerranéen et induira de ce fait une forte augmentation du trafic TGV au départ de Toulon, vers Paris, vers les autres villes de Province mais aussi pour les déplacements internes à PACA.



Un site potentiel bien desservi par les transports collectifs pour la gare de Toulon Est : « la Grande Tourrache »

La Farlède

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

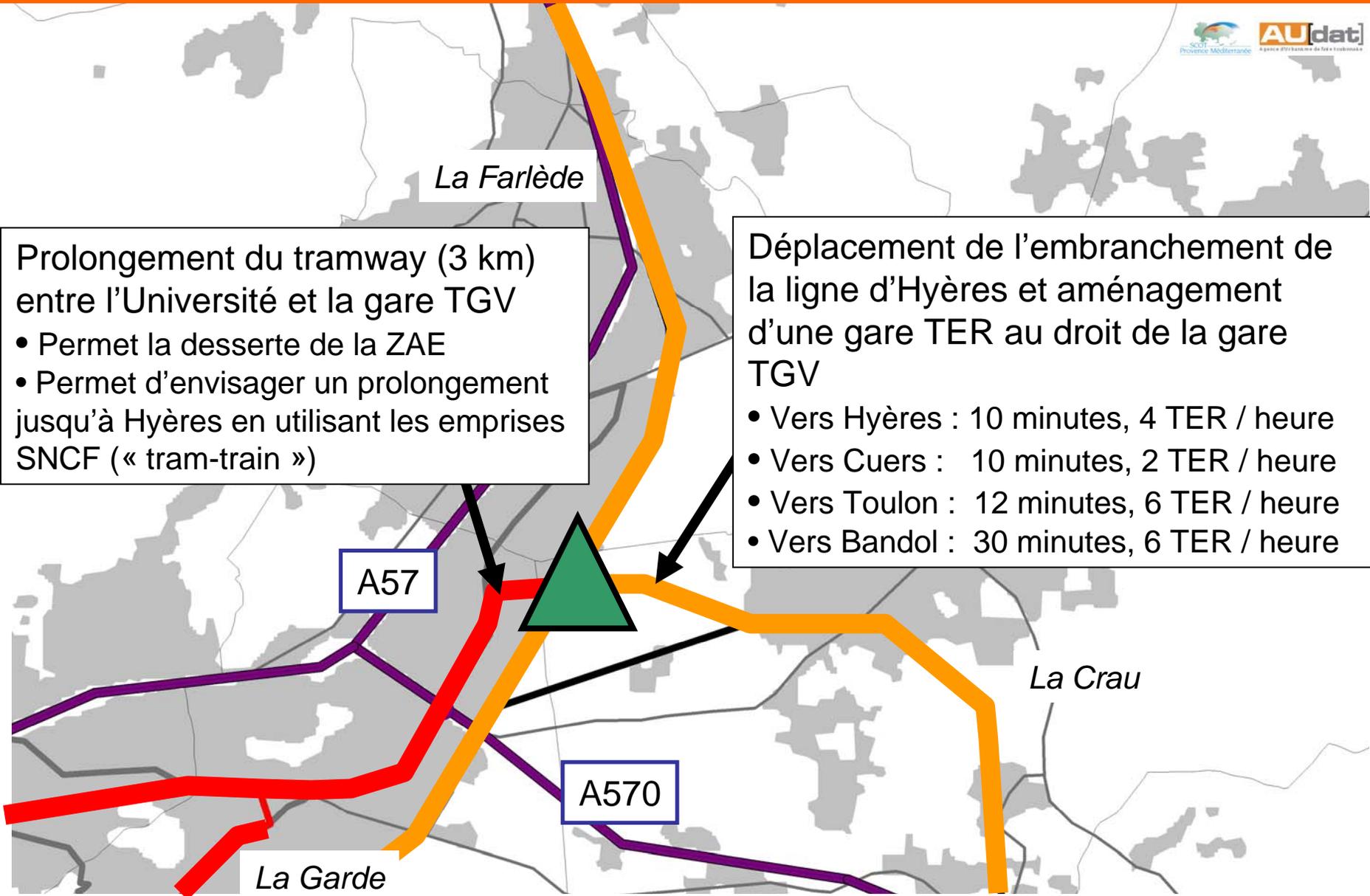
- Vers Hyères : 10 minutes, 4 TER / heure
- Vers Cuers : 10 minutes, 2 TER / heure
- Vers Toulon : 12 minutes, 6 TER / heure
- Vers Bandol : 30 minutes, 6 TER / heure

A57

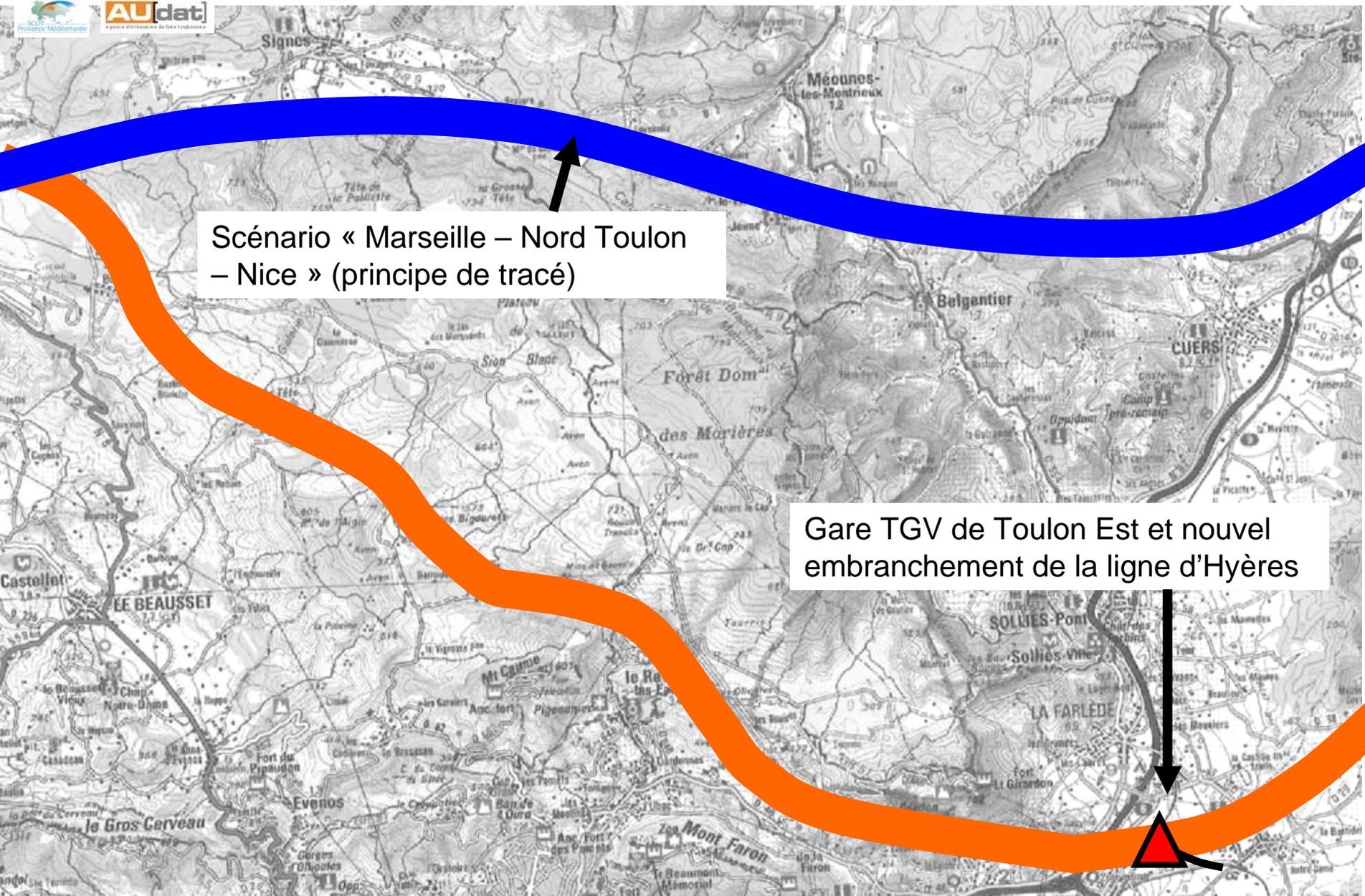
A570

La Crau

La Garde



Une proposition étudiée à un niveau de détail de type « avant projet sommaire » pour en asseoir la faisabilité technique ...



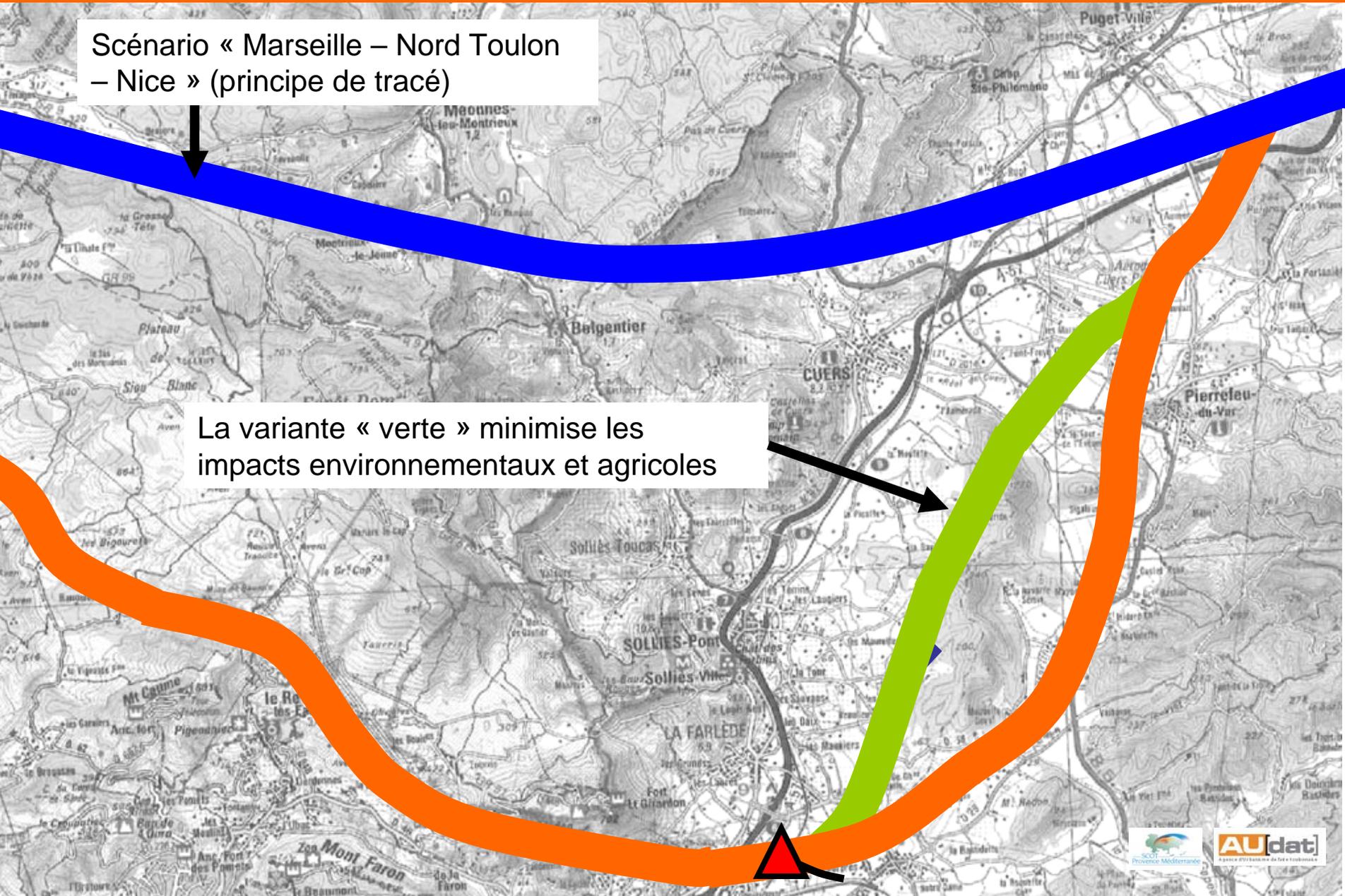
Scénario « Marseille – Nord Toulon – Nice » (principe de tracé)

Gare TGV de Toulon Est et nouvel embranchement de la ligne d'Hyères

... et cerner les impacts potentiels sur l'environnement et l'agriculture dans l'optique de les minimiser

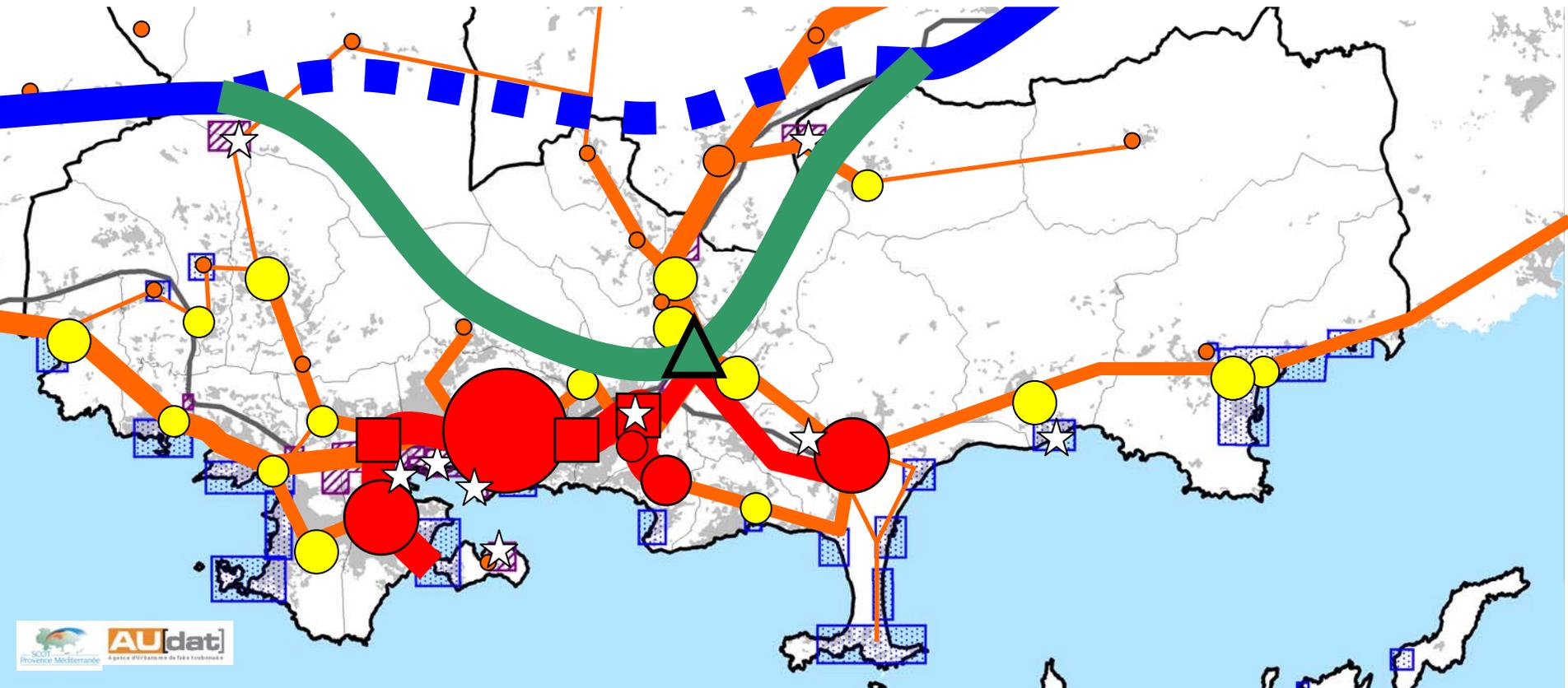
Scénario « Marseille – Nord Toulon – Nice » (principe de tracé)

La variante « verte » minimise les impacts environnementaux et agricoles

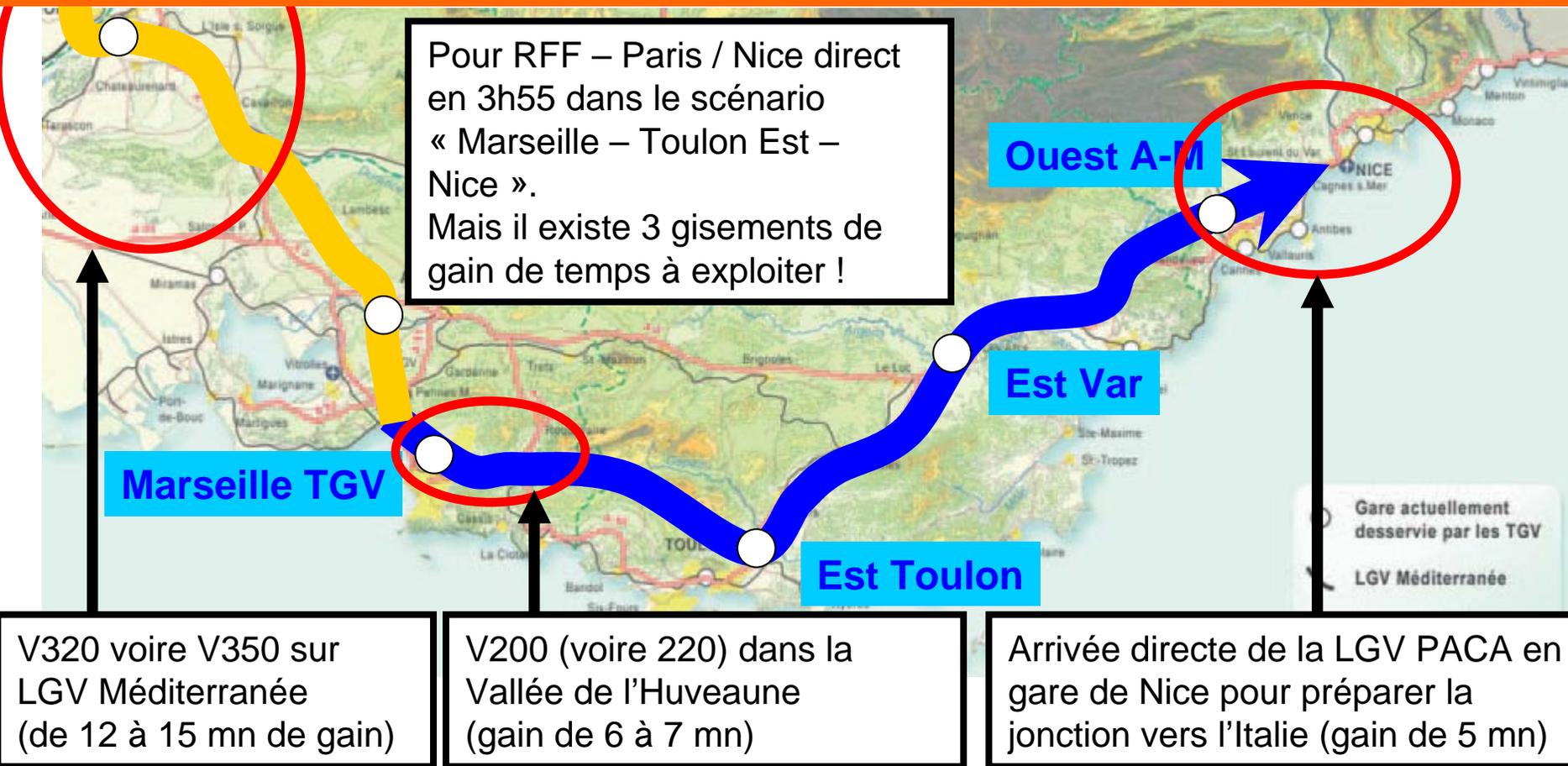


La variante Marseille – Toulon Est – Nice : caractéristiques techniques

- Environ **18 km supplémentaires** (dont 10 en tunnel) soit **4 à 5 minutes de plus** pour les **TGV directs Paris / Nice** et **400 à 450 millions d'€ de surcoût** par rapport à la variante « Marseille – Nord Toulon – Nice »
- Une desserte directe **Toulon Centre - Paris en moins de 3h15** contre 3h50 au mieux actuellement et 3h40 à 3h45 dans l'hypothèse « Nord Toulon » (Cuers) - Compte tenu du délais d'acheminement de Toulon Centre vers Nord Toulon
- Une gare TGV de Toulon Est aisément accessible depuis tous les pôles de la métropole : un gain de trafic important pour les liaisons « Intercité »



Nice – Paris en moins de 3h45 (voire en moins de 3h30) avec la variante Marseille – Toulon Est : c'est possible



Ainsi, la LGV PACA combinera deux sources de rentabilité :

- Les déplacements rapides vers Paris au départ de la Côte d'Azur, de l'Est Var et de la métropole toulonnaise
- Les déplacements intercity notamment à l'intérieur de la région PACA grâce à la mise en réseau des métropoles de l'arc méditerranée