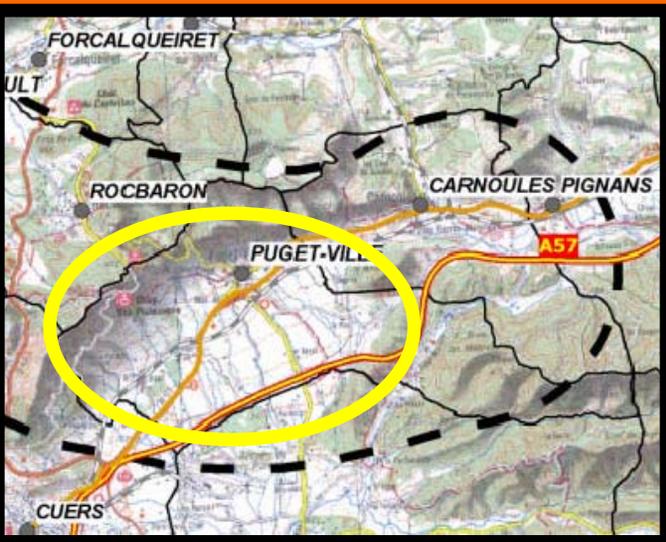


LGV PACA ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE VAROIS

**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

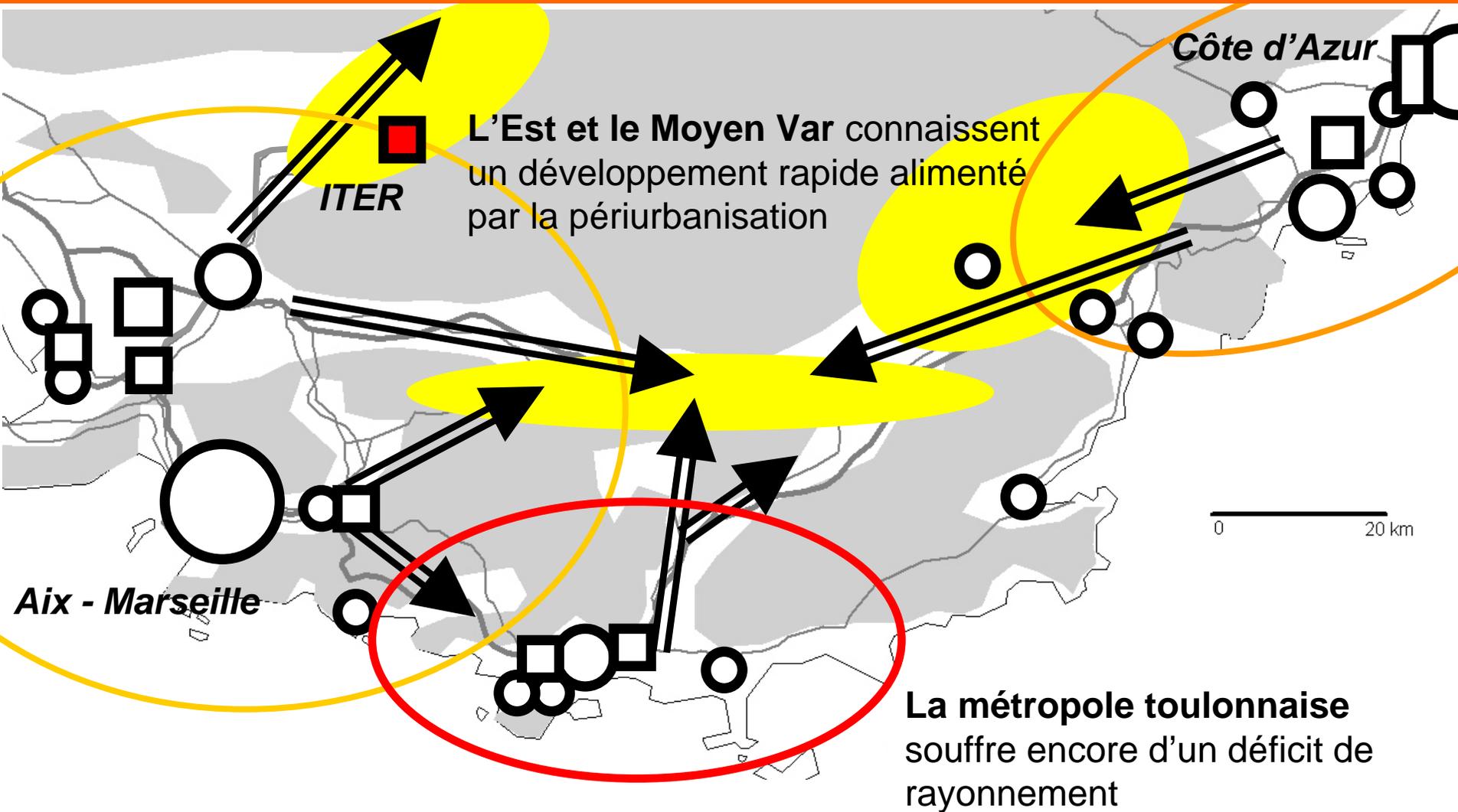
Gare de Hyères

Bassin touristique du littoral ouest

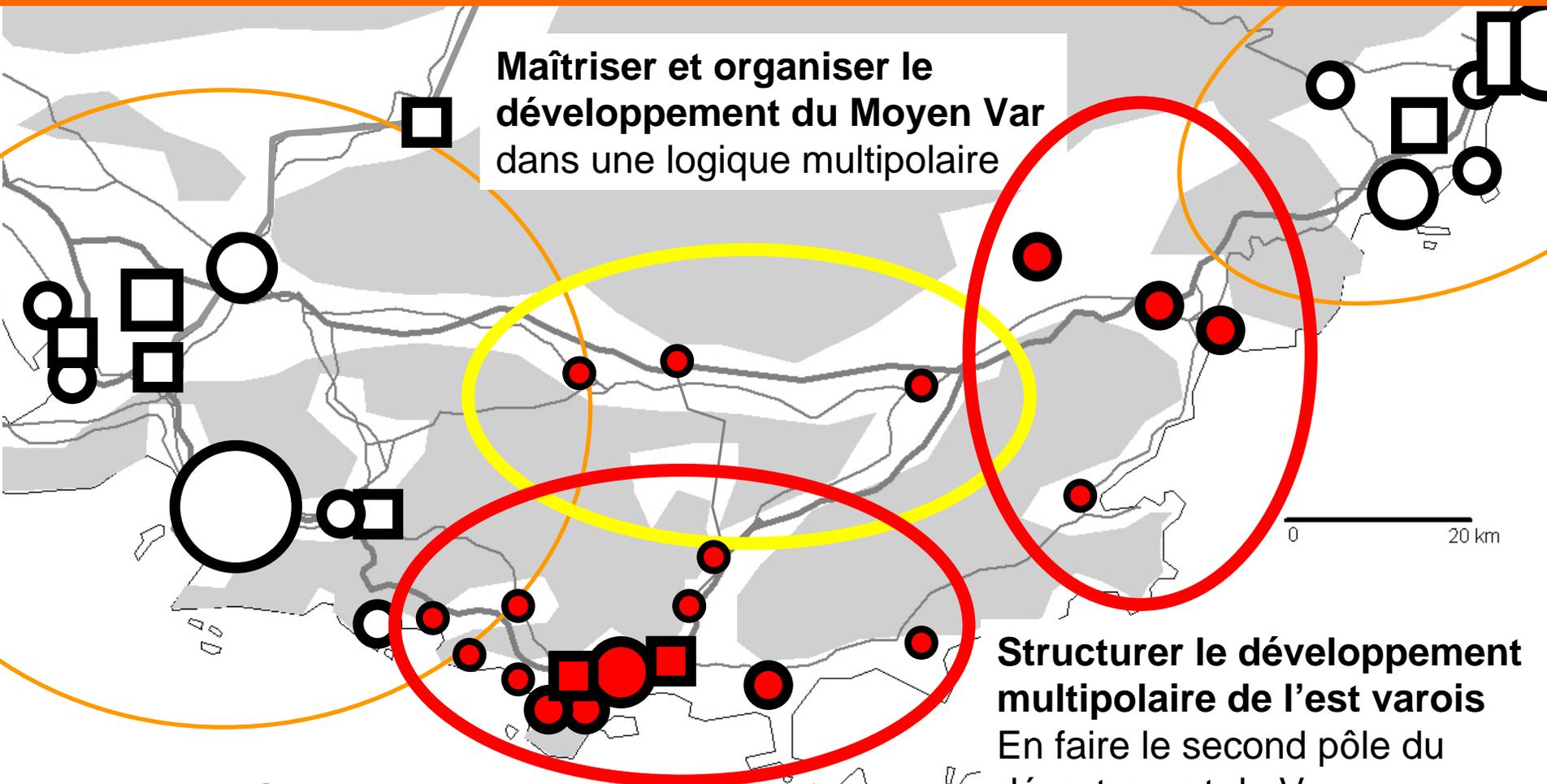
TPM

Bassin touristique du littoral est

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



Maîtriser et organiser le développement du Moyen Var dans une logique multipolaire

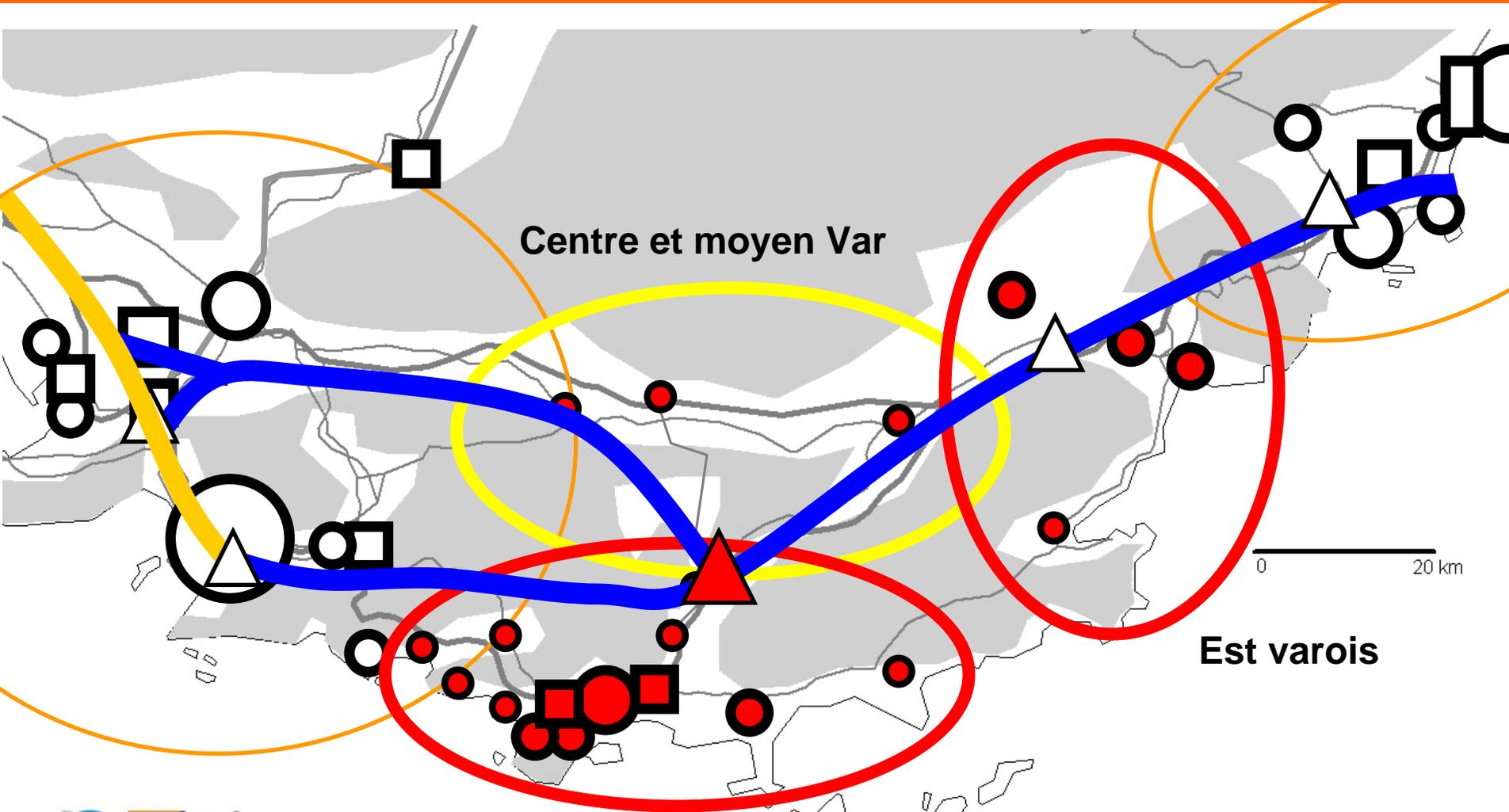
Structurer le développement multipolaire de l'est varois
En faire le second pôle du département du Var

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 :

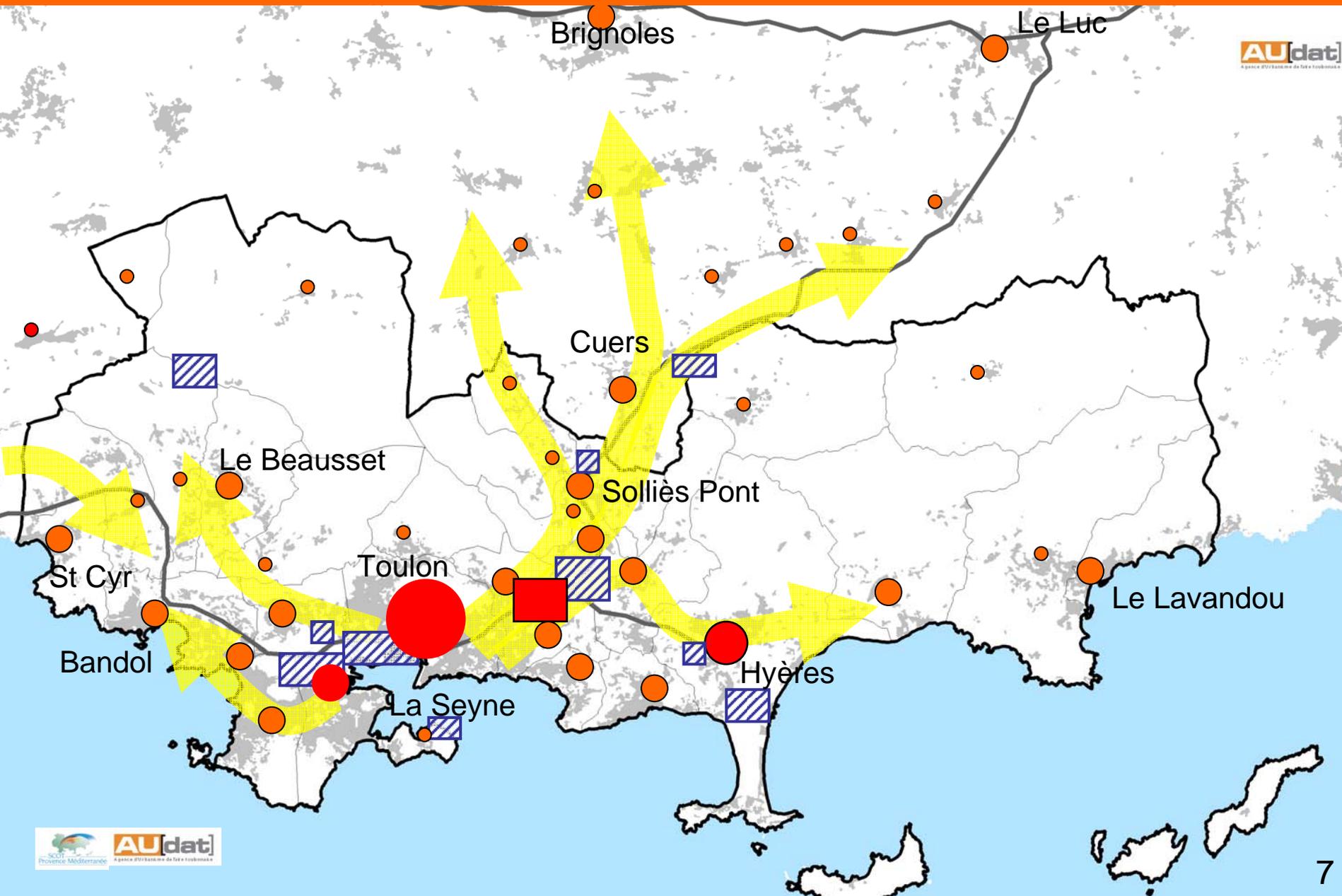
- Renforcer la pression sur le Moyen Var**
- Induire une consommation accrue des terres agricoles en raison du développement induit par la gare**



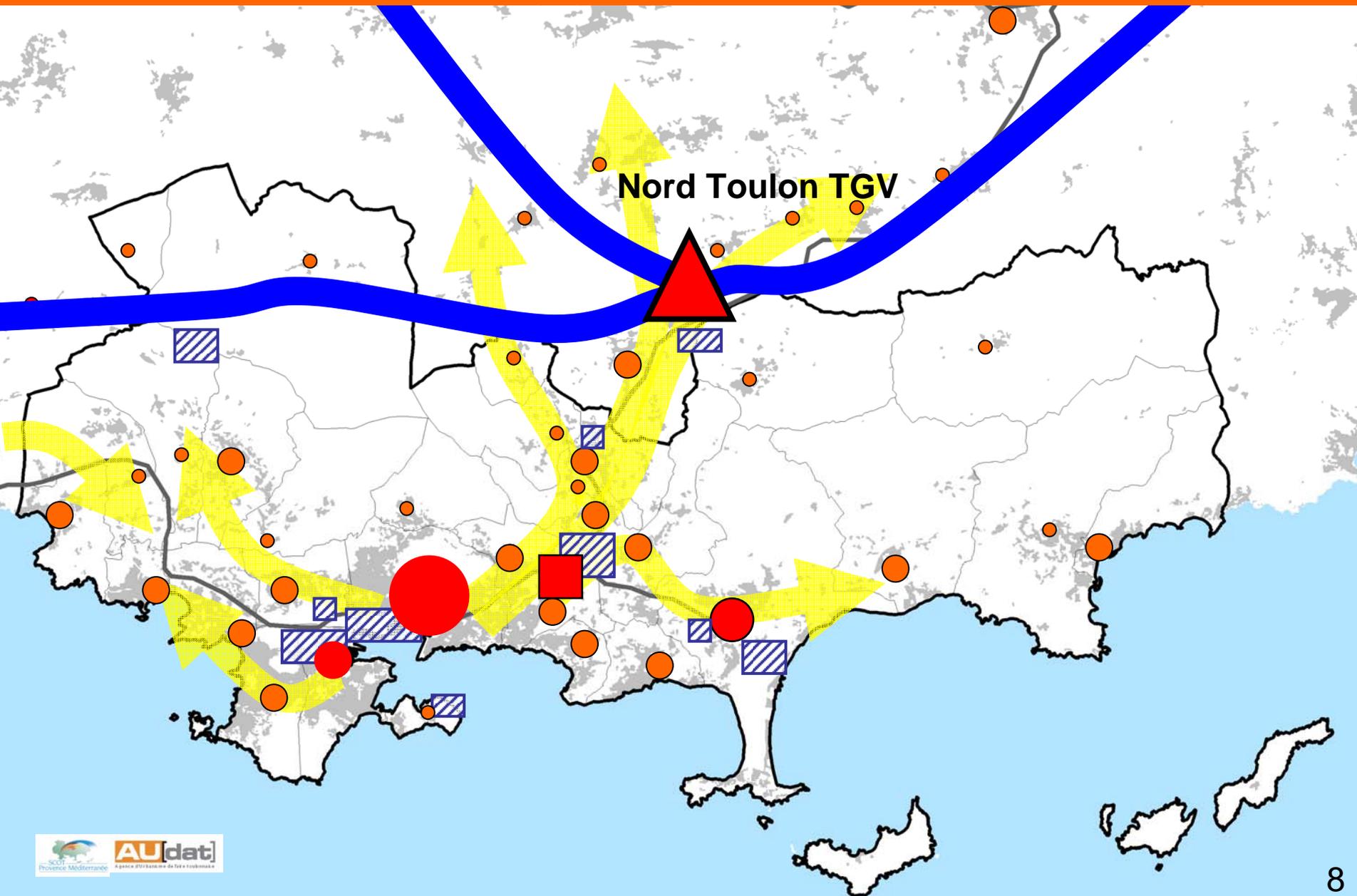
LGV PACA ET AMENAGEMENT DE LA METROPOLE TOULONNAISE

**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

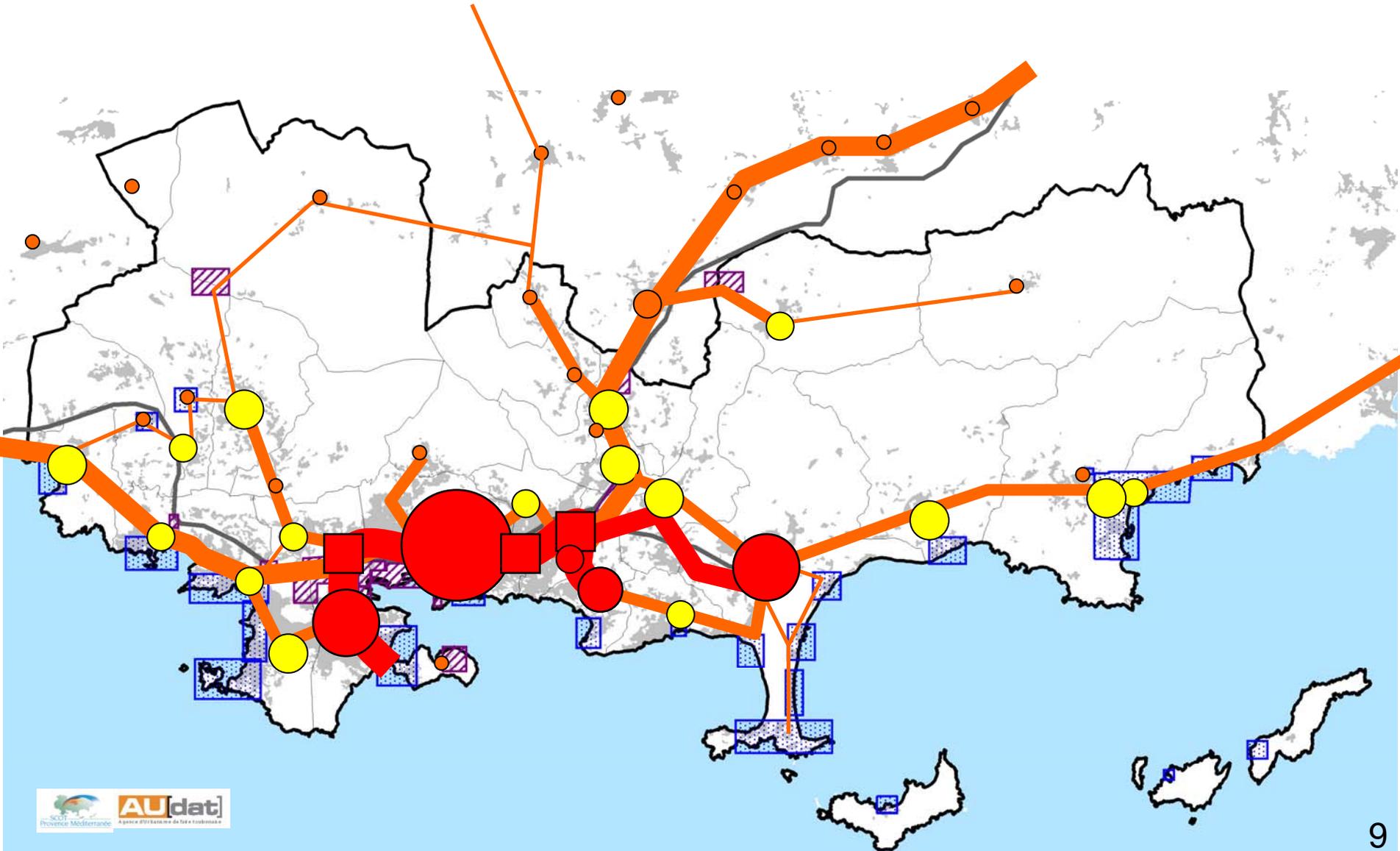


Un étalement urbain qui pourrait être renforcée par l'implantation de la gare TGV entre Cuers et Carnoules



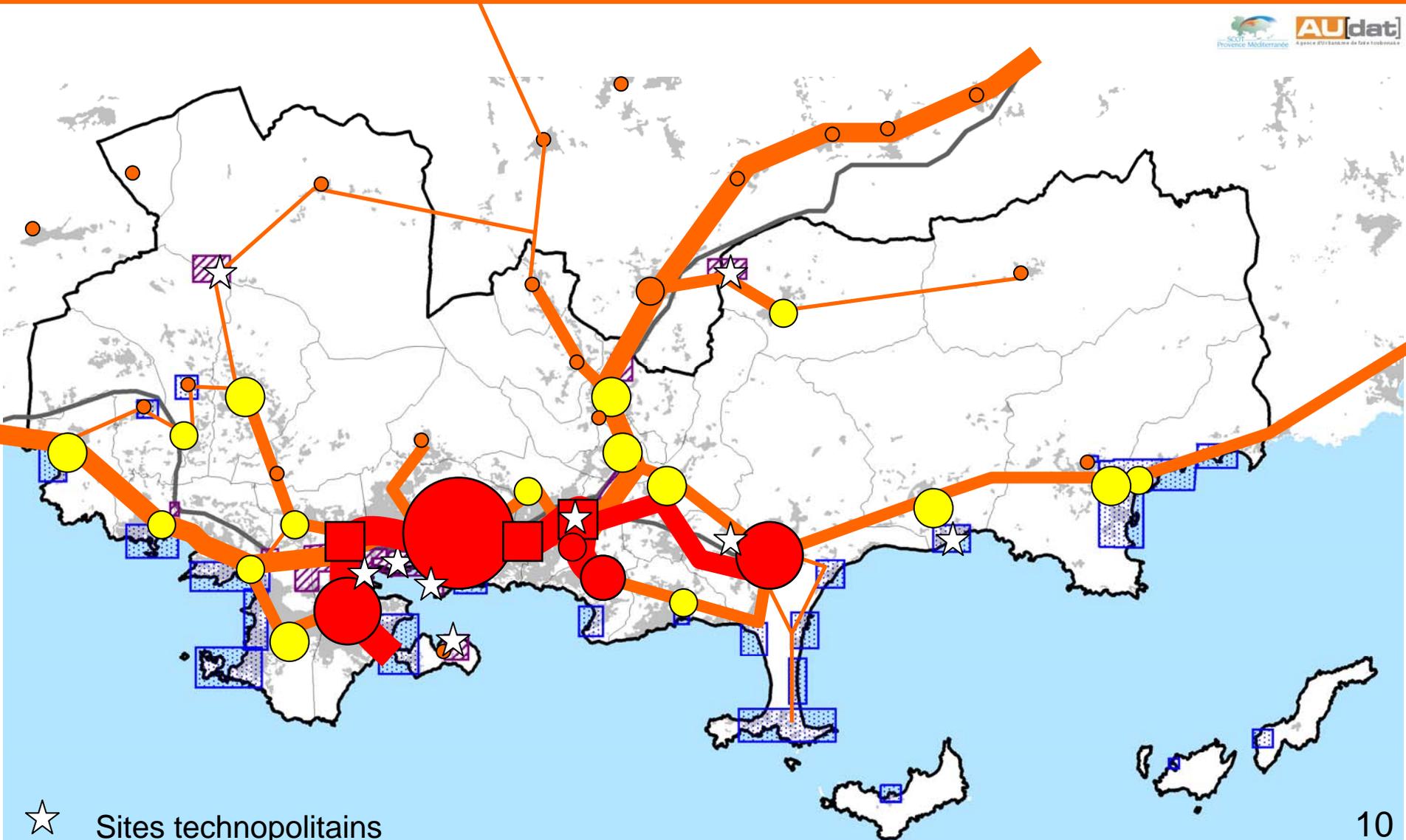
La structure future du territoire (2)

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

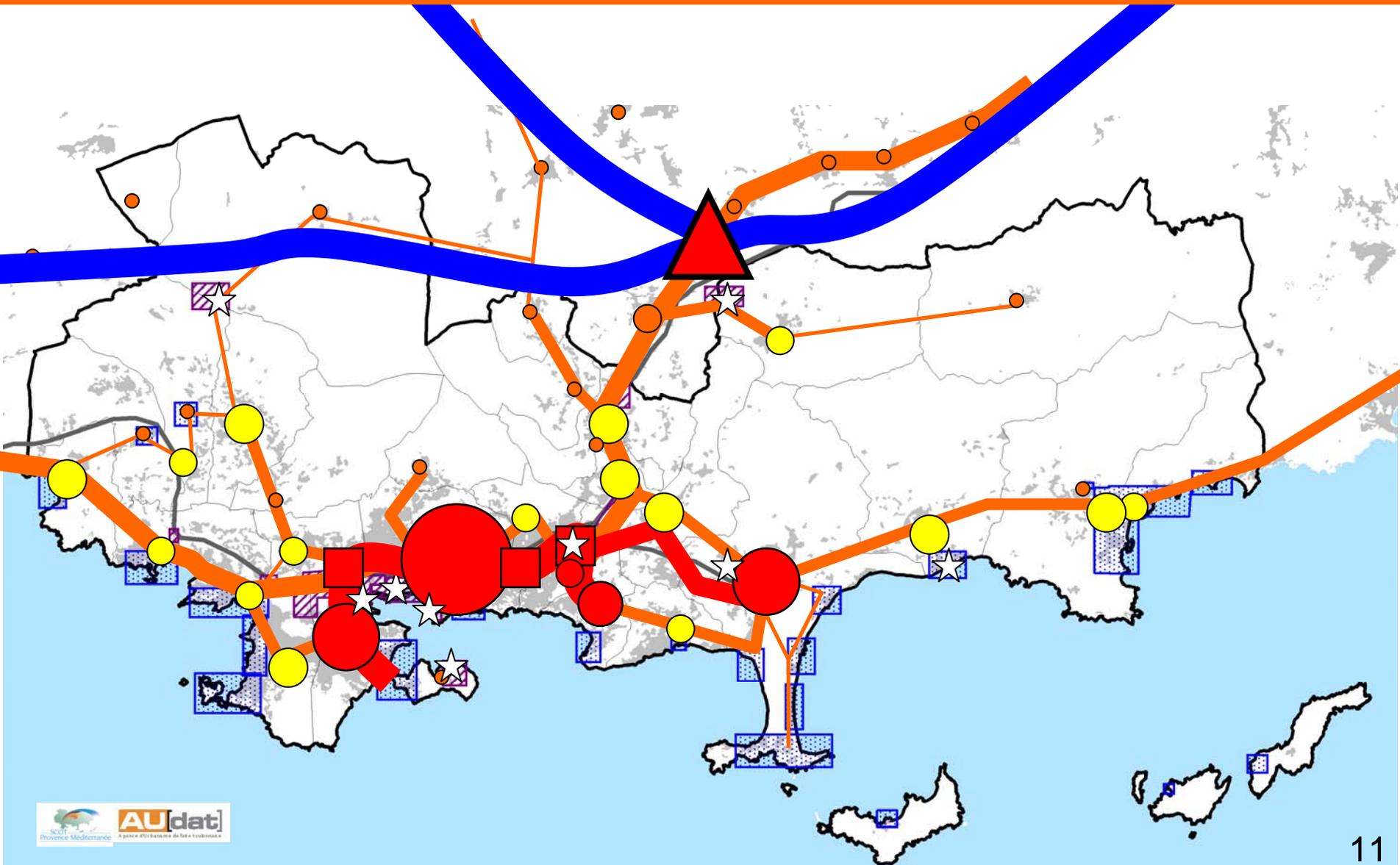


Une stratégie d'excellence économique métropolitaine

- 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



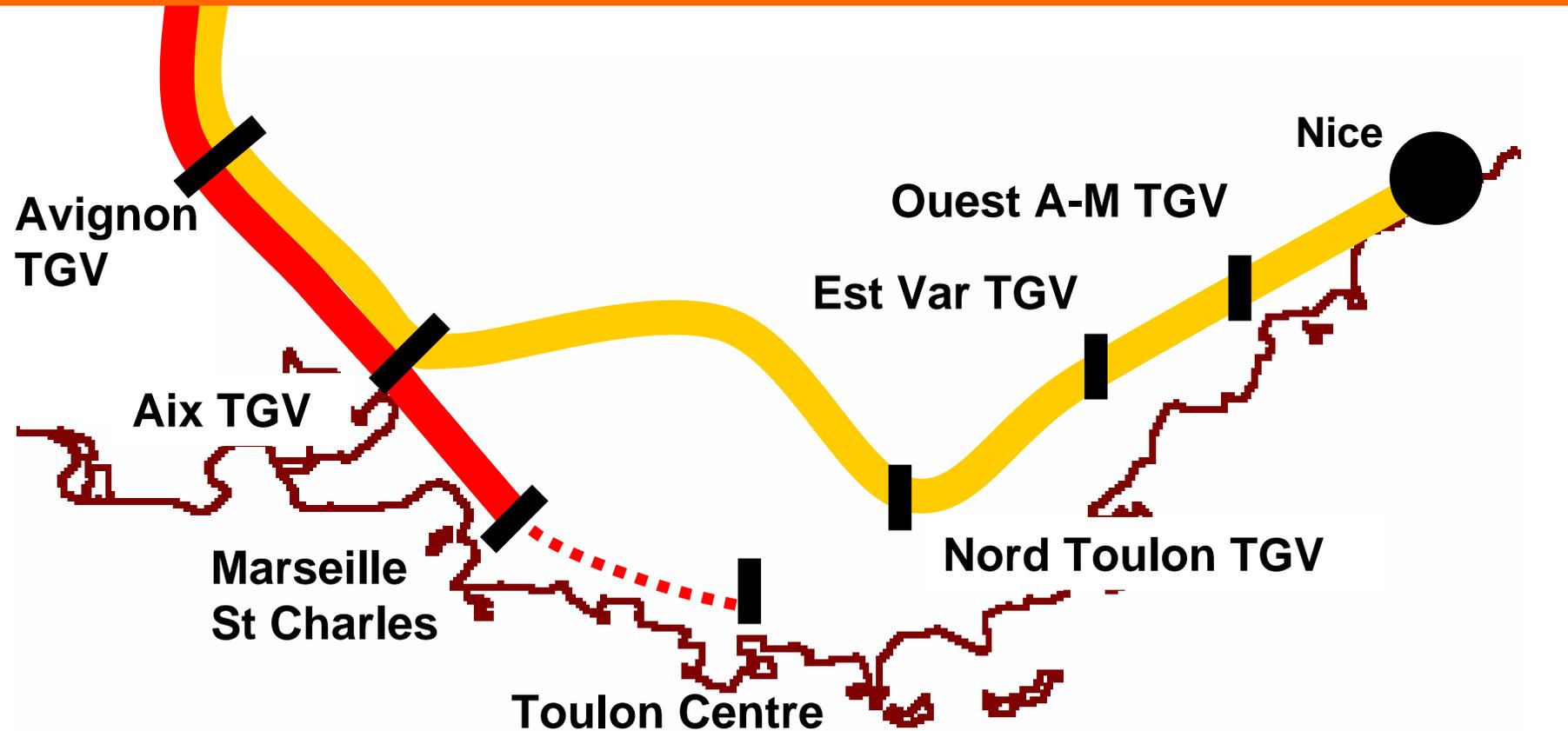
QUELLES SOLUTIONS POUR AMELIORER LA DESSERTE DE LA METROPOLE TOULONNAISE ?

RAPPROCHER LA GARE TGV DU CŒUR ATTRACTIF METROPOLITAIN

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

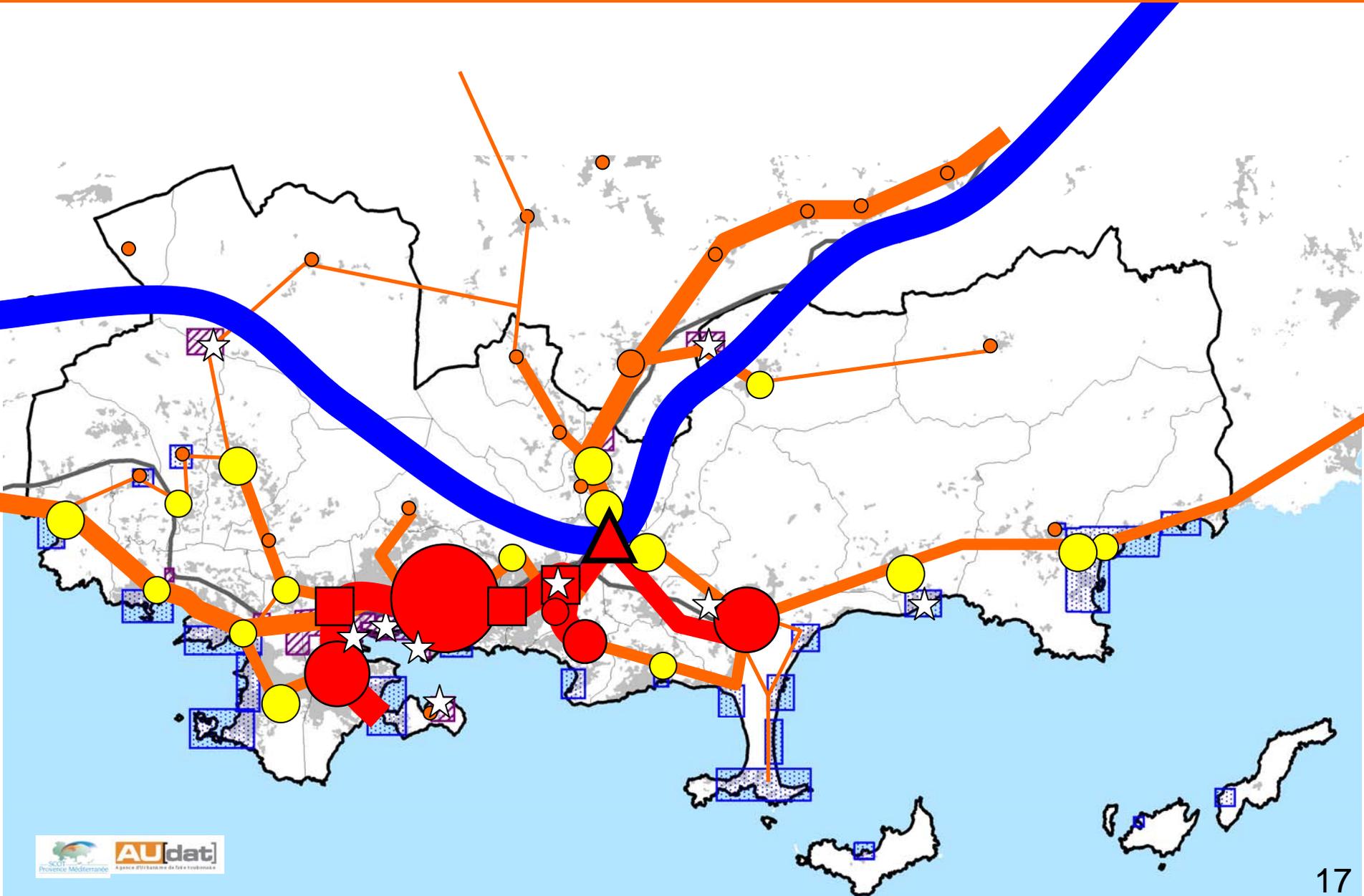


... le cœur attractif métropolitain sera marginalisé par la desserte TGV PACA

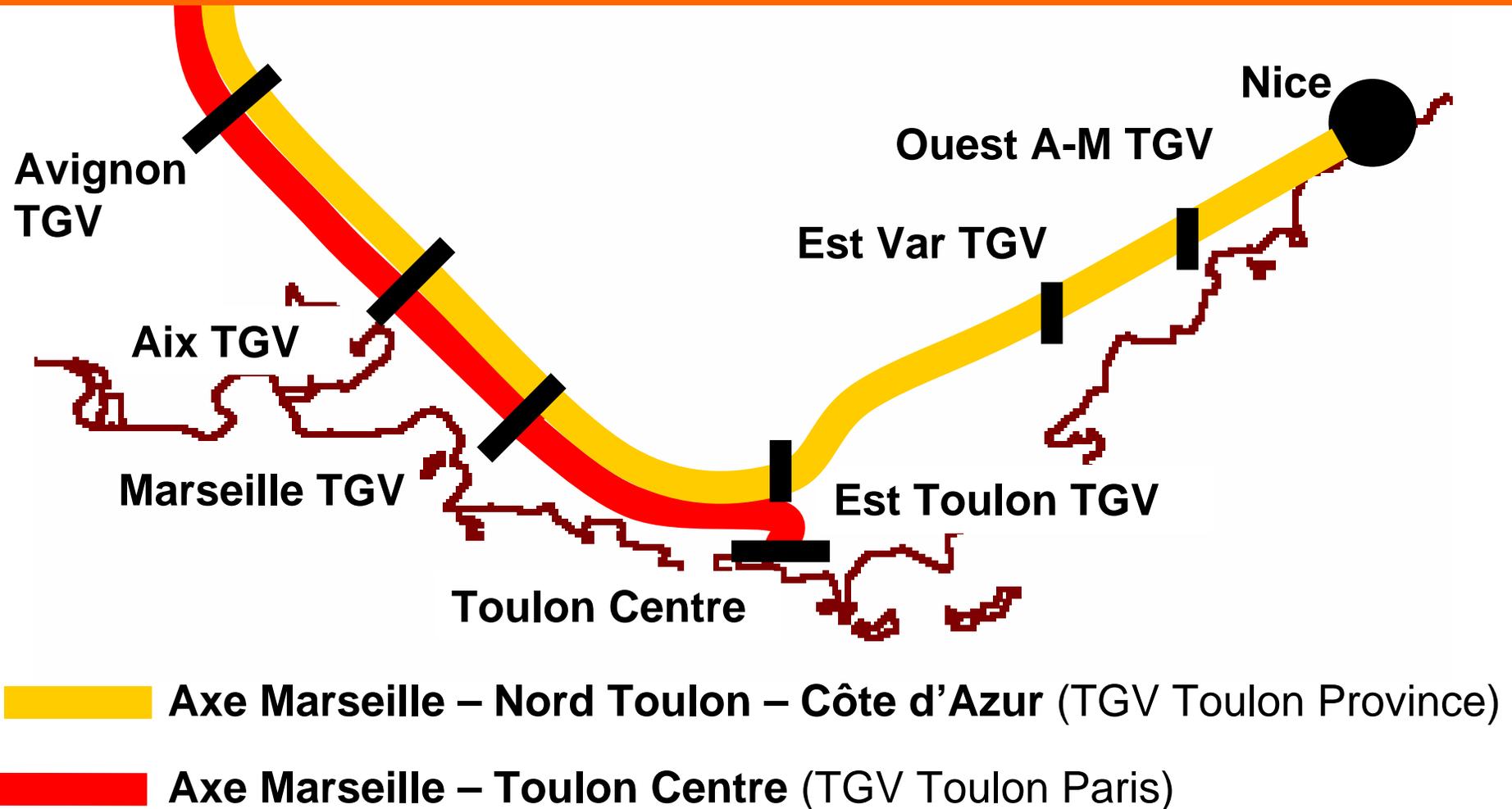


-  **Axe Nord Toulon / Nice** (TGV Toulon Province et Toulon Paris)
-  **Axe Marseille** (prolongé jusqu'à Toulon pour 3 TGV/jour vers Paris)

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

