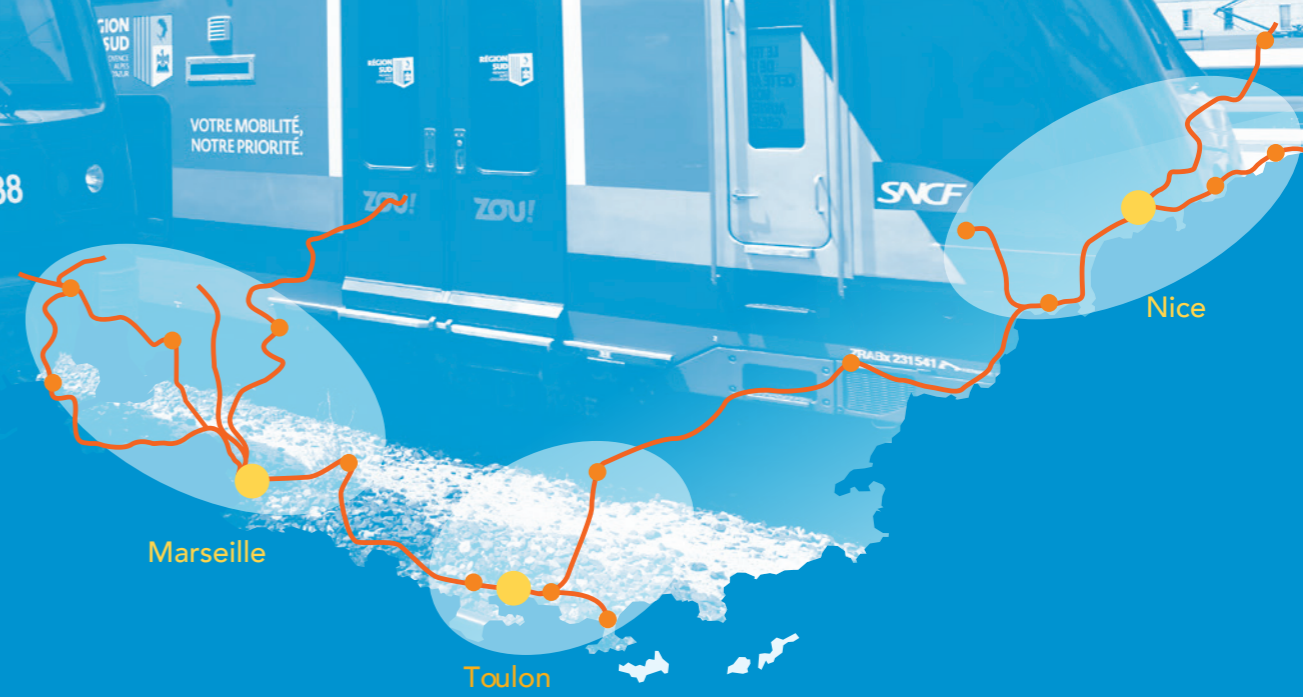


LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

DOSSIER DE CONCERTATION DU PROJET Secteur du Var - La Pauline

Concertation 2019 - Septembre



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :







PRÉAMBULE

Le présent document vient compléter le dossier de concertation publié en juin 2019 et disponible sur le site internet du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, en détaillant les aménagements des phases 1 et 2 sur le secteur de La Pauline et en considérant, dans la mesure du possible à ce stade, les points de vue exprimés lors de la réunion publique d'ouverture de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage organisés en juin et juillet 2019.

C'est pourquoi, il ne présente ni le projet LNPCA ni les bénéfices permis par la réalisation de ses phases 1 et 2, objets du dossier de juin 2019.

Néanmoins, afin de faciliter la lecture, des informations nécessaires à la bonne compréhension des aménagements et déjà présentées dans le dossier de juin, sont intégrées, sur fond grisé.

SOMMAIRE

LES AMÉNAGEMENTS DE LA PHASE 1 DANS LE VAR..... p.5

PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS À LA BIFURCATION DE LA PAULINE (PHASE 1)..... p.7

Les objectifs de l'opération p.7

Les enjeux du territoire..... p.8

Les principes de l'opération p.8

La dénivellation de la ligne La Pauline-Hyèresp.8

Précisions sur les enjeux du territoire..... p.8

3 variantes envisagées p.10

Variante : « Saut de mouton » sans dévoiement p.11

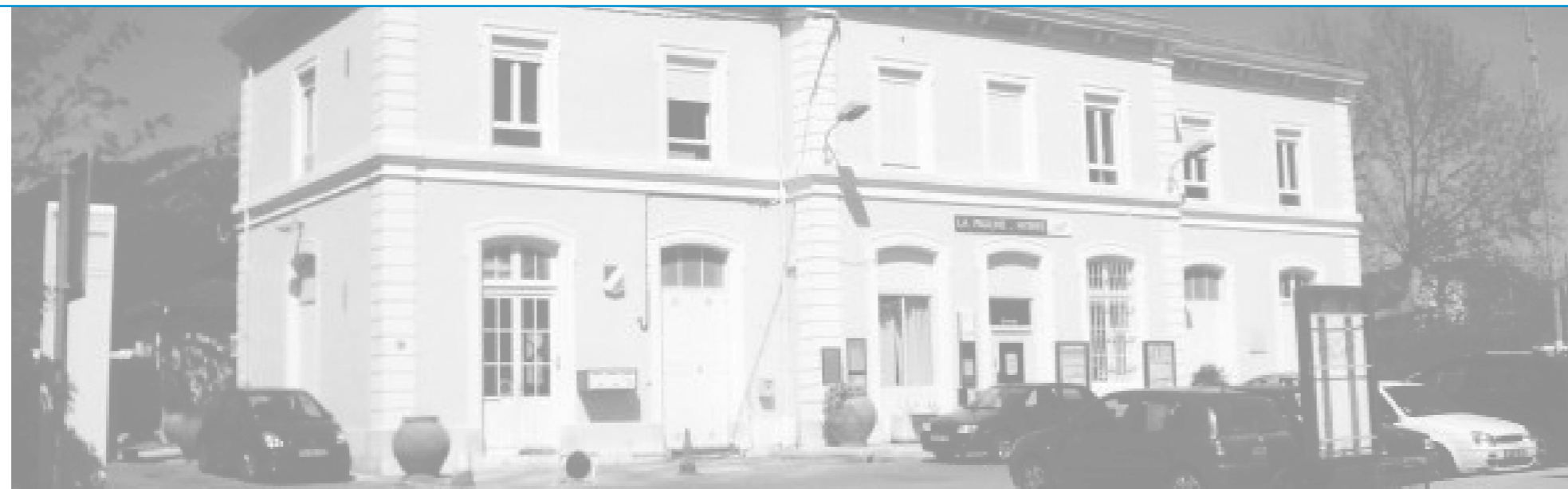
Variante : « Saut de mouton » avec dévoiement..... p.15

Variante : « Terrier » p.19

Comparaison des variantes..... p.22

La gare de La Pauline.....p.23

¹ Le dossier de concertation de juin 2019 est disponible à l'adresse : à l'adresse <https://flipbook.sncf-reseau.fr/LNPCA-DOSSIER-SUPPORT#p=0>,



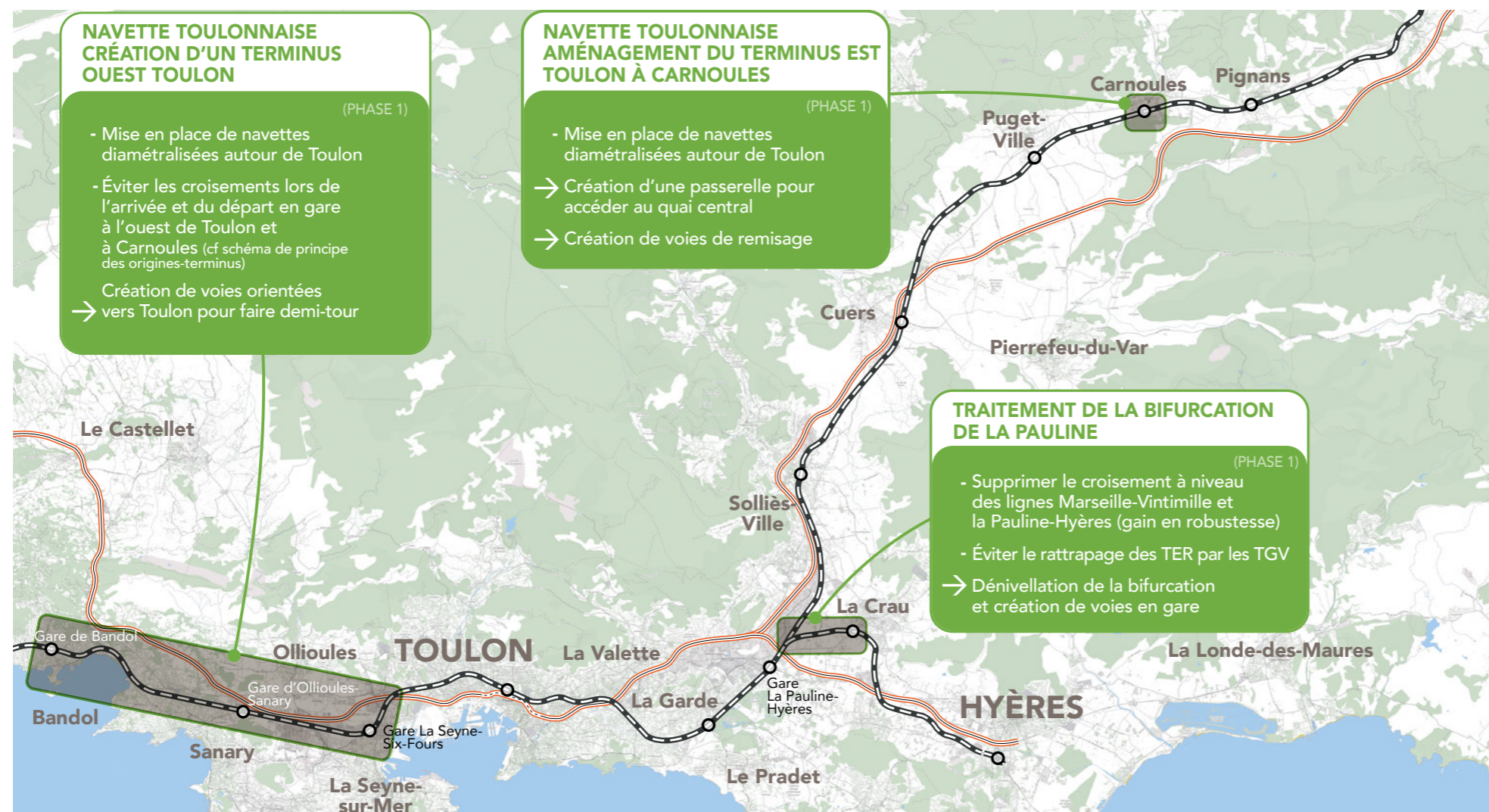
LES AMÉNAGEMENTS DE LA PHASE 1 DANS LE VAR

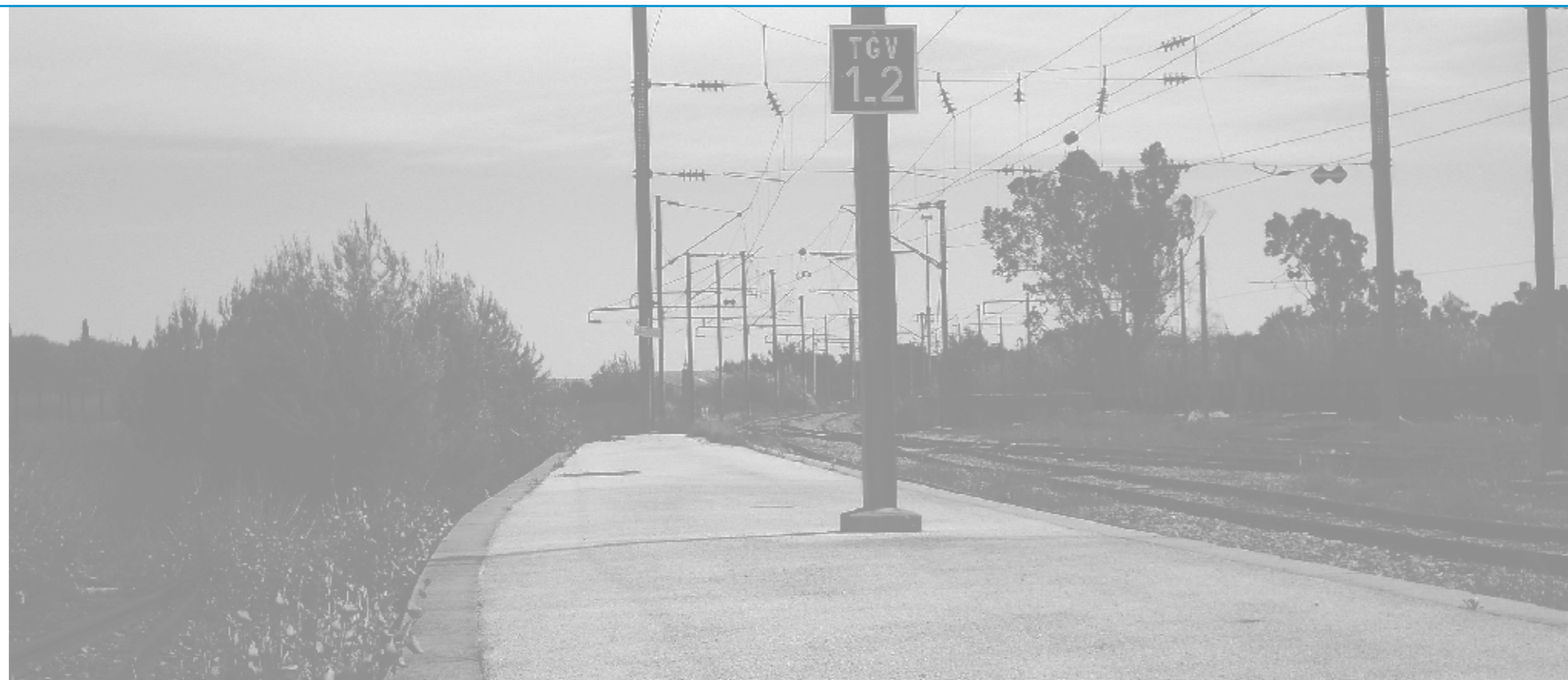
Dans le Var, les aménagements de la phase 1 visent à :

- Développer une « navette toulonnaise » permettant de mieux relier l'est et l'ouest de l'agglomération de Toulon

- Traiter la bifurcation de la ligne d'Hyères à La Pauline, pour accroître la robustesse du réseau régional.

Le présent dossier détaille le traitement de la bifurcation au droit de La Pauline de la ligne Marseille-Vintimille et de la ligne La Pauline-Hyères.





PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS À LA BIFURCATION DE LA PAULINE (PHASE 1)

EXTRAIT DU DOSSIER DE CONCERTATION DE JUIN 2019

Depuis la concertation de 2016

L'aménagement de la bifurcation de La Pauline a été présenté à la concertation de 2016. La décision ministérielle d'avril 2017 a retenu la variante n°2 qui évite le bâti existant, en demandant à SNCF Réseau de chercher à l'optimiser. C'est sur cette base que les études ont été poursuivies, en tenant compte des implications d'une réalisation du projet LNPCA en 4 phases.

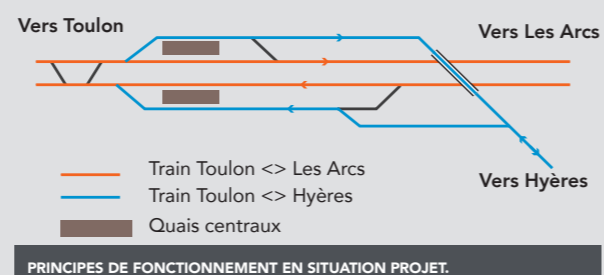
Les objectifs de l'opération

Il s'agit de supprimer les croisements à plat entre les trains circulant sur la ligne Marseille - Vintimille et ceux sur la ligne La Pauline - Hyères. Ces croisements à plat génèrent des « cisaillements » préjudiciables à la fluidité du trafic, la sécurité ferroviaire impliquant des délais de croisement importants.

Il convient en parallèle d'éviter le rattrapage des TER par les TGV plus rapides qui circulent simultanément autour de l'aire toulonnaise (en direction de Marseille et de Nice). La gare actuelle de La Pauline fera l'objet d'un réaménagement dans le cadre de cette opération.

Le traitement de la bifurcation de La Pauline est par ailleurs nécessaire pour permettre la mise en place du système de navette toulonnaise, présenté dans le dossier du même nom.

En effet, en supprimant les cisaillements entre la ligne La Pauline-Hyères et la ligne Marseille-Vintimille (voie 2) et en permettant l'alternat en gare de La Pauline entre les trains rapides et les trains lents, cette opération garantirait robustesse et régularité aux trains du quotidien.



Les enjeux du territoire

La Pauline se situe à la jonction des axes Hyères-Toulon et Le Muy-Toulon. Elle constitue une porte d'entrée est de l'agglomération toulonnaise. Les habitants qui vivent dans ce secteur et les actifs qui y travaillent sont sensibles au trafic routier très dense qui génère d'importants embouteillages, notamment aux heures de pointe. Il est important que le trafic routier induit par le projet d'aménagement de la gare de La Pauline ne se traduise pas par une aggravation de la congestion du secteur. Il faut donc que le projet de développement de la gare de La Pauline soit articulé avec les autres « portes d'entrée » ferroviaires de l'agglomération de Toulon dans la vallée

du Gapeau et d'une desserte appropriée en transports en commun.

Le secteur présente par ailleurs des enjeux multiples :

- Enjeux urbains : préservation du bâti, bruit et nuisances...
- Enjeux écologiques et hydrauliques dans la plaine de l'Eygoutier
- Enjeux agricoles notamment sur la commune de La Crau
- Enjeux de non-aggravation des risques liés à la présence d'une usine classée Seveso (Petrogarde) dont les périmètres de protection incluent les sites de la voie ferrée actuelle et de celle projetée.

Les principes de l'opération



La dénivellation de la ligne d'Hyères

Le projet d'aménagement prévoit de déniveler la ligne d'Hyères pour la faire passer au-dessus ou au-dessous de la ligne Marseille – Vintimille.

Des solutions de croisement à plat ont été envisagées, mais n'ont pas été retenues car elles ne permettaient pas de réduire suffisamment les conflits de circulation entre les trains circulant sur la ligne Marseille et Vintimille et ceux sur la ligne Toulon - Hyères.

Le fait de limiter le dénivelé aux seuls trains voyageurs, permet de réduire les longueurs de pente et par voie de conséquence, l'emprise du projet, son impact environnemental et son coût.

La gare de La Pauline

Le dénivèlement de la ligne d'Hyères implique de reconstituer la halte actuelle de La Pauline à proximité de son emplacement actuel. Le projet d'aménagement retenu suite à la concertation de 2016 a été optimisé pour en réduire les impacts :

- Les fonctionnalités ferroviaires ont été simplifiées pour réduire les impacts fonciers de l'aménagement. Il n'y aurait plus de travaux nécessaires à l'ouest de La Pauline, en direction de Toulon.
- L'ouvrage routier de la route d'Hyères ne serait plus impacté,
- La gare est prévue pour être aménagée à 4 voies à quai, contre 5 initialement
- La fonction de pôle d'échange a été réduite afin d'équilibrer la fonction d'entrée est de l'agglomération avec d'autres gares de l'est toulonnais, notamment dans la vallée du Gapeau.
- Les capacités du parking ont été réduites avec une capacité de 100 à 200 places de voitures maximum réparties au nord et au sud de la gare (pour mémoire, le projet de 2016 prévoyait plus de 700 places). Il prévoit également l'accueil de bus pour une desserte en transports en commun.

Le coût des aménagements de La Pauline (dénivellation de la bifurcation et reprise de la gare) est estimé à environ 118 M€ aux CE janvier 2015.

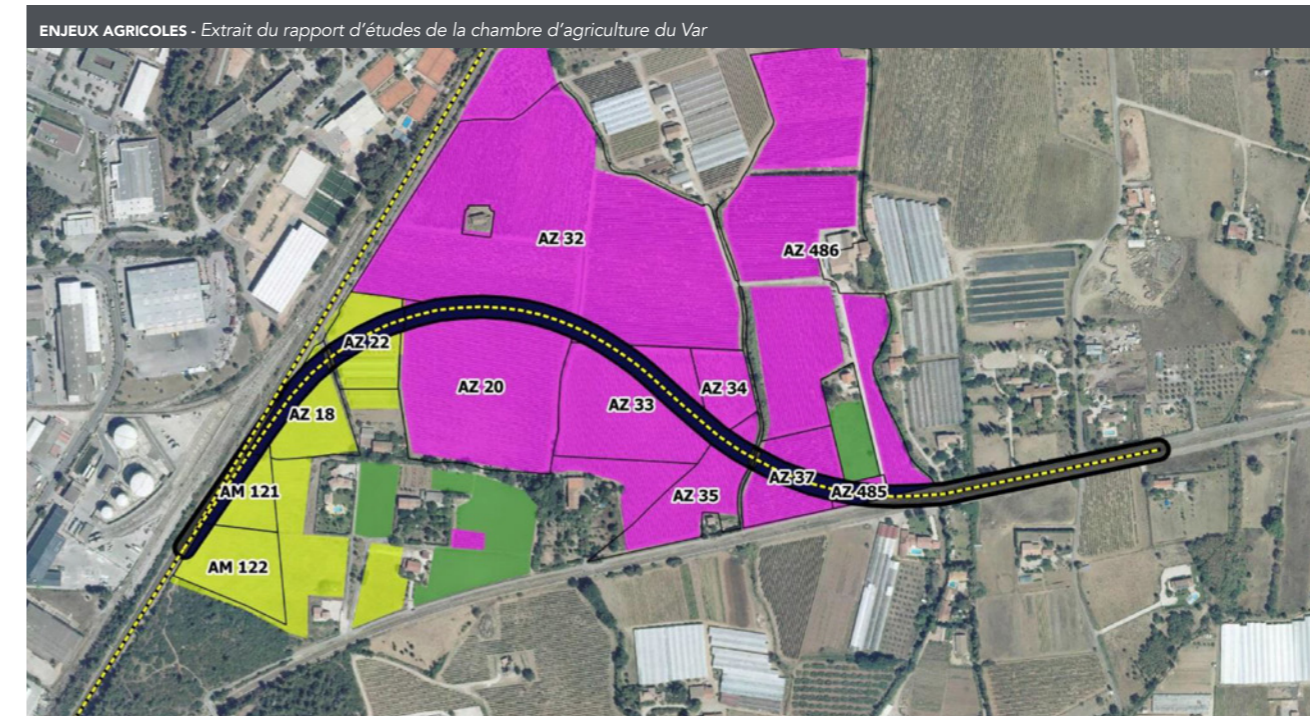
LA DÉNIVELLATION DE LA LIGNE LA PAULINE-HYÈRES

Précisions sur les enjeux du territoire

Enjeux agricoles

Les parcelles concernées par les variantes de dénivellation dans le secteur de La Pauline, entre 1,5 et 2 ha, sont de 3 types :

- Vignes, en majorité ;
- Prairies et autres terres labourables ;
- Terres non exploitées (friches).



Légende :

Tracé étudié : DGV2

Emprise pendant la phase chantier

Parcelles cadastrales sur le tracé

Occupation agricole du sol sur le tracé (surface impactée) :

Friche (0.47 hectares)

Terres arables

Vignes (1.07 hectares)

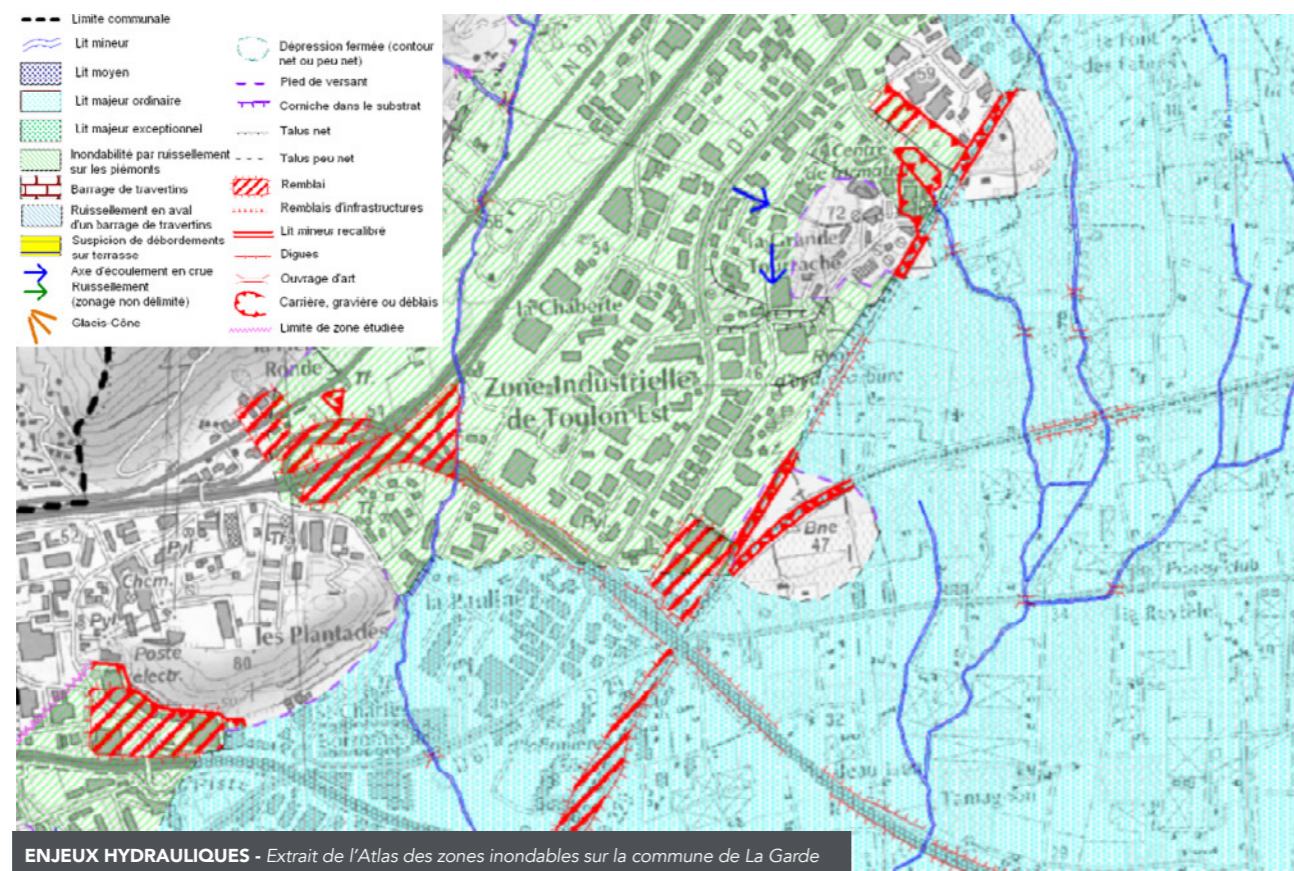


source : CAB3, SNCF RESEAU
fond : BD ORTHO 2014 © - © IGN
auteur : CAB3, novembre 2017

Enjeux hydrauliques

Les enjeux hydrauliques de l'aire d'étude du secteur de La Pauline sont liés à la présence du lit majeur ordinaire du ruisseau de l'Eygoutier au niveau de la plaine de la Garde et sur la commune de la Crau, ainsi qu'au risque d'inondations par ruissellement au droit de la zone industrielle de Toulon-Est.

Des investigations des sols par sondages géotechniques seront prévues afin de définir les conditions de construction des ouvrages dans le secteur.



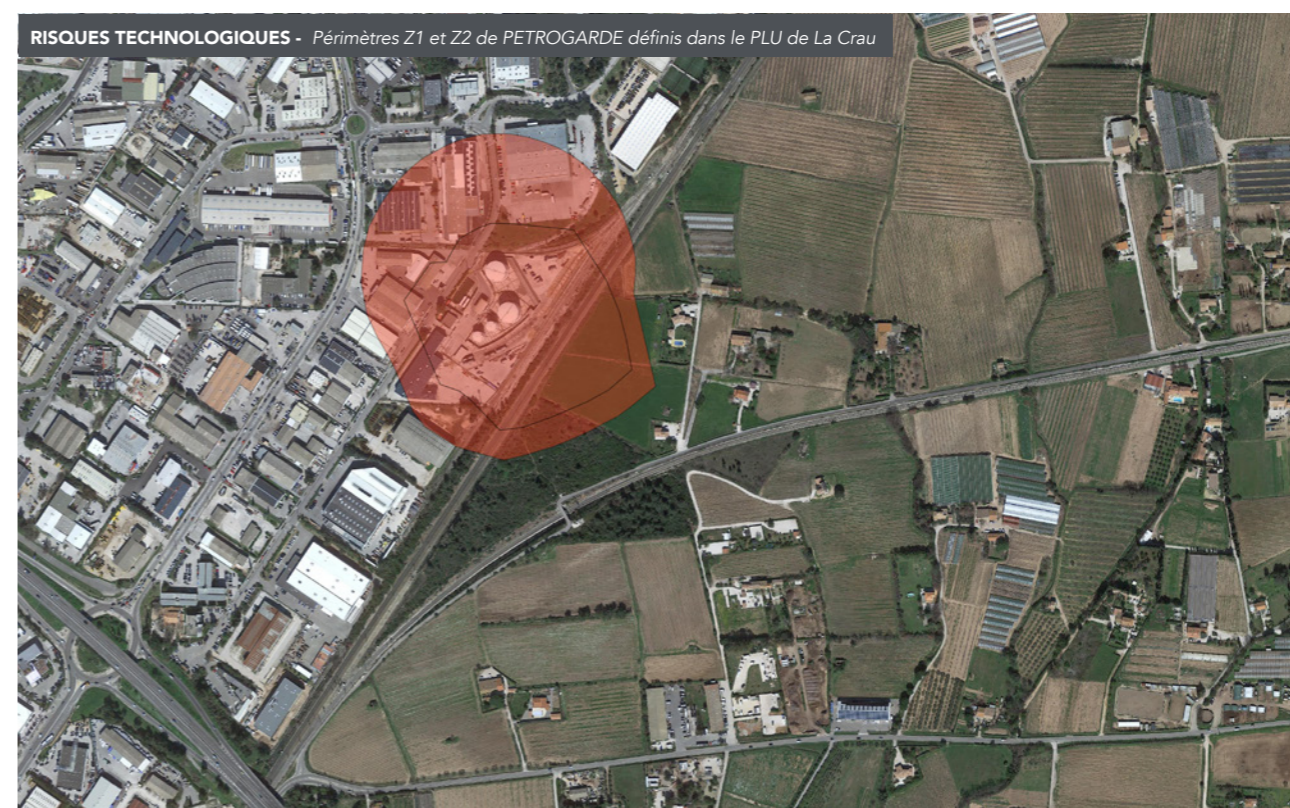
Risques technologiques

Le site de Pétrogarde, implanté sur la commune de La Garde, jouxte la ligne ferroviaire Marseille-Vintimille à environ 1 km de la gare existante de La Pauline. Le site est une ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) de type SEVESO seuil bas et ne fait pas l'objet d'un Plan de Prévention des risques technologiques (PPRT).

Comme tous les sites ICPE de type SEVESO seuil bas, celui de Pétrogarde est soumis à la réalisation d'une étude de dangers¹ qui doit être mise à jour tous les 5 ans.

La commune de La Garde possède un Plan Local d'Urbanisme qui est actuellement en cours de modification et de révision. Deux périmètres (Z1 et Z2) associés au périmètre d'isolement autour du site SEVESO Pétrogarde sont reportés sur le plan de zonage du PLU (annexe IV-1), approuvé le 20/04/2015.

¹ L'étude de dangers mentionnée à l'article R. 512-6 du Code de l'environnement justifie qu'un projet industriel permet d'atteindre, dans des conditions économiquement acceptables, un niveau de risque aussi bas que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques et de la vulnérabilité de l'environnement de l'installation. Le contenu de l'étude de dangers doit être en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1.



Il est à noter par ailleurs que l'industriel utilise une installation terminale embranchée (ITE). Une ITE est une voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un entrepôt, une zone industrielle ou une zone portuaire. Aujourd'hui cet embranchement se fait dans le sens Vintimille Marseille (sens de la flèche).

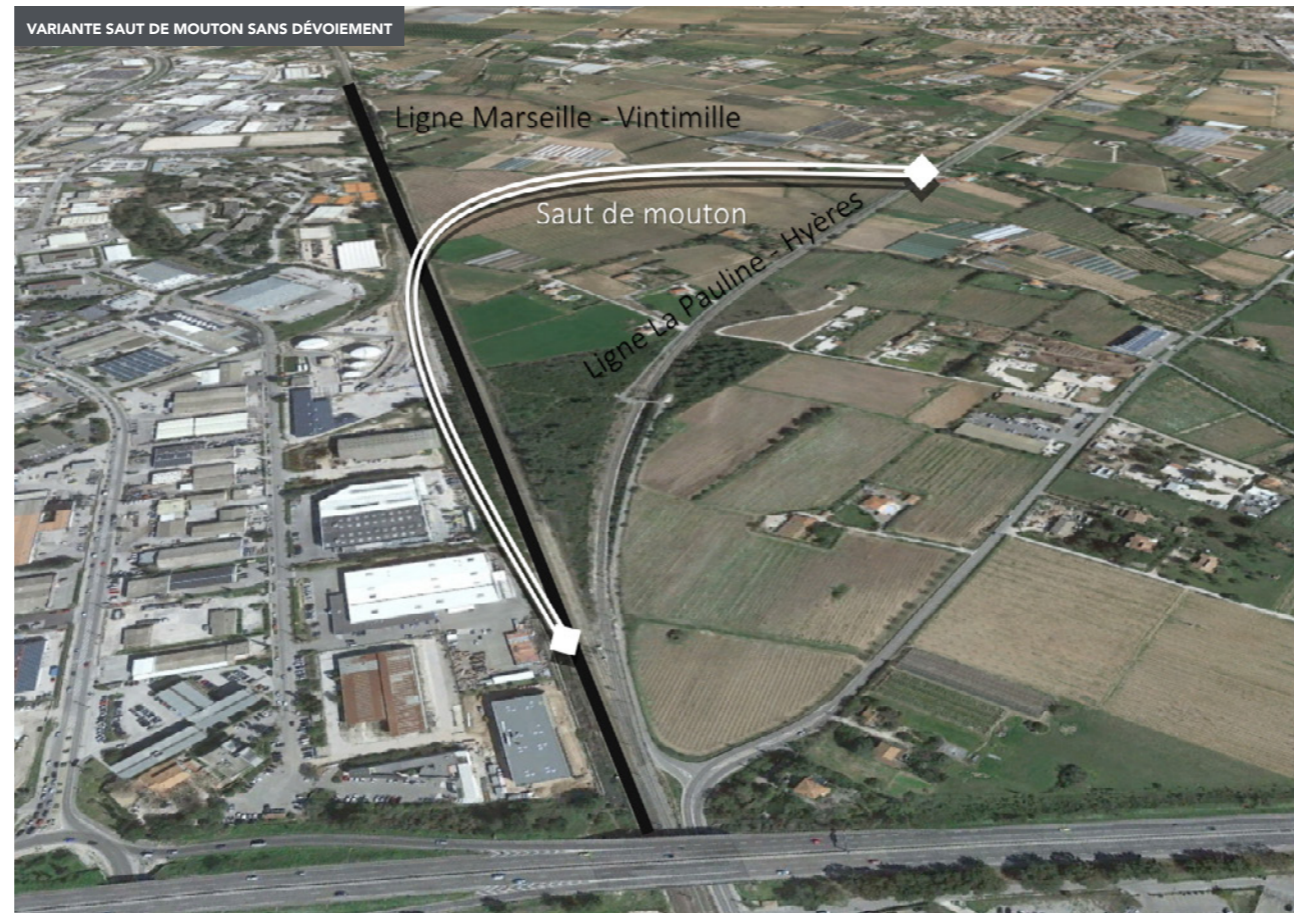
Les variantes du projet maintiendront la fonctionnalité d'embranchement de cette installation et permettront également d'avoir un embranchement vers l'ITE depuis Toulon, meilleur en exploitation par rapport à la provenance/destination des trains de fret, car évitant un rebroussement à Carnoules



2 familles de variantes

Pour supprimer les cisaillements (croisements à plat) entre les trains de la ligne Marseille-Vintimille et ceux de la ligne La Pauline-Hyères à la bifurcation de La Pauline, il est nécessaire de réaliser un ouvrage dénivelé ainsi qu'une portion de voie nouvelle à partir la halte de La Pauline :

- Soit passant au-dessus de la ligne Marseille-Vintimille - solutions dites en « saut de mouton » - et se raccordant à la ligne existante La Pauline - Hyères :
 - sans dévoiement de celle-ci. La voie en dénivelé est dans ce cas une voie unique ;
 - avec dévoiement de celle-ci pour l'accoler à la nouvelle voie en saut-de-mouton. Il y a 2 voies, dont une dénivelée dans ce cas. Elles se raccordent après avoir franchi Marseille-Vintimille.
- Soit passant au-dessous de la ligne Marseille-Vintimille - solution « en terrier » - et se raccordant sur la ligne vers Hyères.



Variante : « Saut de mouton » sans dévoiement

Depuis la halte de La Pauline, une voie nouvelle serait aménagée au-dessus de la ligne Marseille-Vintimille pour permettre aux trains allant vers Hyères de croiser la voie 2 (trains venant de Nice) sans conflit.

Cette voie rejoindrait la voie d'Hyères existante très légèrement plus loin que la solution avec dévoiement. Au-delà de ce point de raccordement, la ligne d'Hyères resterait en voie unique.

Emprises du projet

La largeur de l'emprise ferroviaire (plate-forme et talus de remblai) varierait d'environ 30 mètres au point le plus haut de la voie à environ 10 mètres quand la voie est à niveau du terrain naturel. Le linéaire de plate-forme nouvelle serait d'environ 700 mètres.

Les emprises nécessaires à la réalisation d'un bassin de rétention et au rétablissement de voiries s'ajouteraient aux emprises purement ferroviaires.

Incidence sur le bâti

Cette variante serait sans incidence sur le bâti. Le terrain d'une propriété dans la zone de raccordement sur la ligne existante pourrait être légèrement impacté.

Incidence sur l'agriculture

Après travaux, cette variante consommerait environ 1,5 hectare de terres agricoles.

Ces emprises se situeraient en limite de 2 domaines viticoles (le domaine viticole Bouïsse-Matteri en rouge, au nord et le domaine viticole de La Castille en bleu, au sud). Les surfaces agricoles à réaffecter seraient limitées.

Incidence sur l'écoulement des crues

La zone inondable identifiée dans l'atlas des zones inondables est une zone d'écoulement diffus, en nappe de faible hauteur.

Les incidences du projet seraient compensées par des ouvrages de transparence hydraulique et bassins de compensation des volumes d'empiètement des remblais.

Vulnérabilité aux risques technologiques

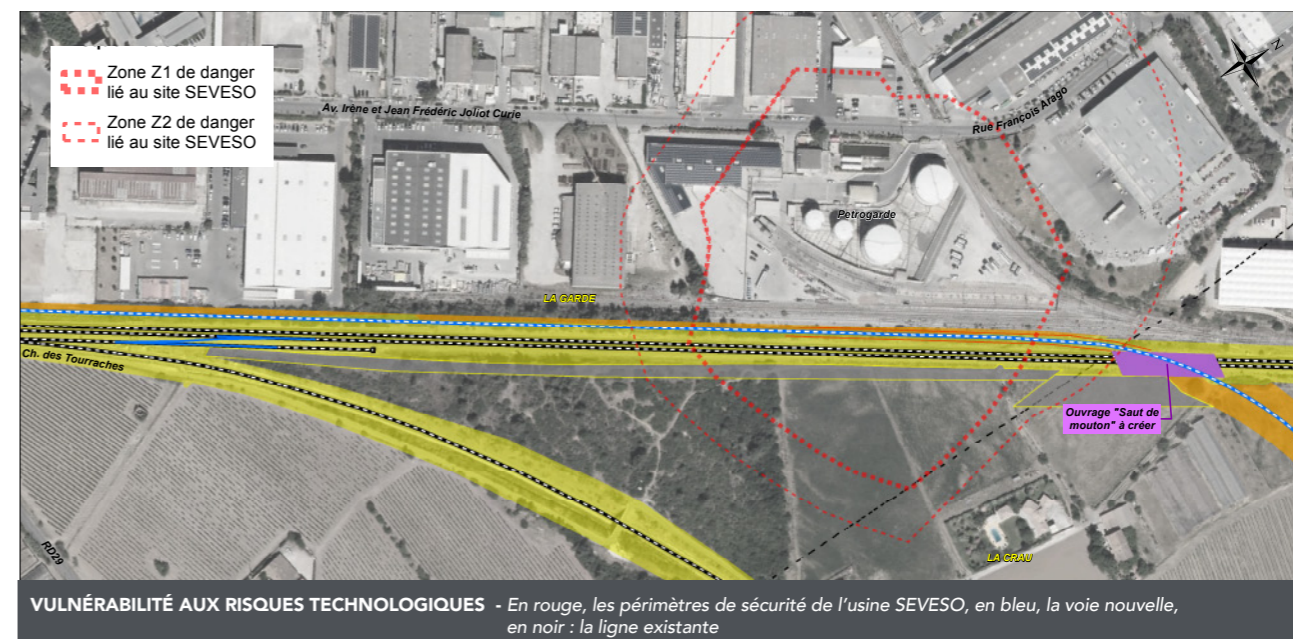
Le tracé de la voie nouvelle se situerait sur le périmètre de sécurité (zones Z1 et Z2 du PLU de La Garde) du site SEVESO Petrogarde.

Ce risque serait toutefois à moduler en considérant que la ligne Marseille – Vintimille, autrement plus fréquentée, est déjà dans le périmètre de sécurité. La nouvelle voie serait toutefois un peu plus proche de l'usine dans la partie longeant la voie existante, depuis ou vers l'ouvrage dénivelé. Des protections éventuelles (de type coque) ont été provisionnées dans le coût de l'opération.

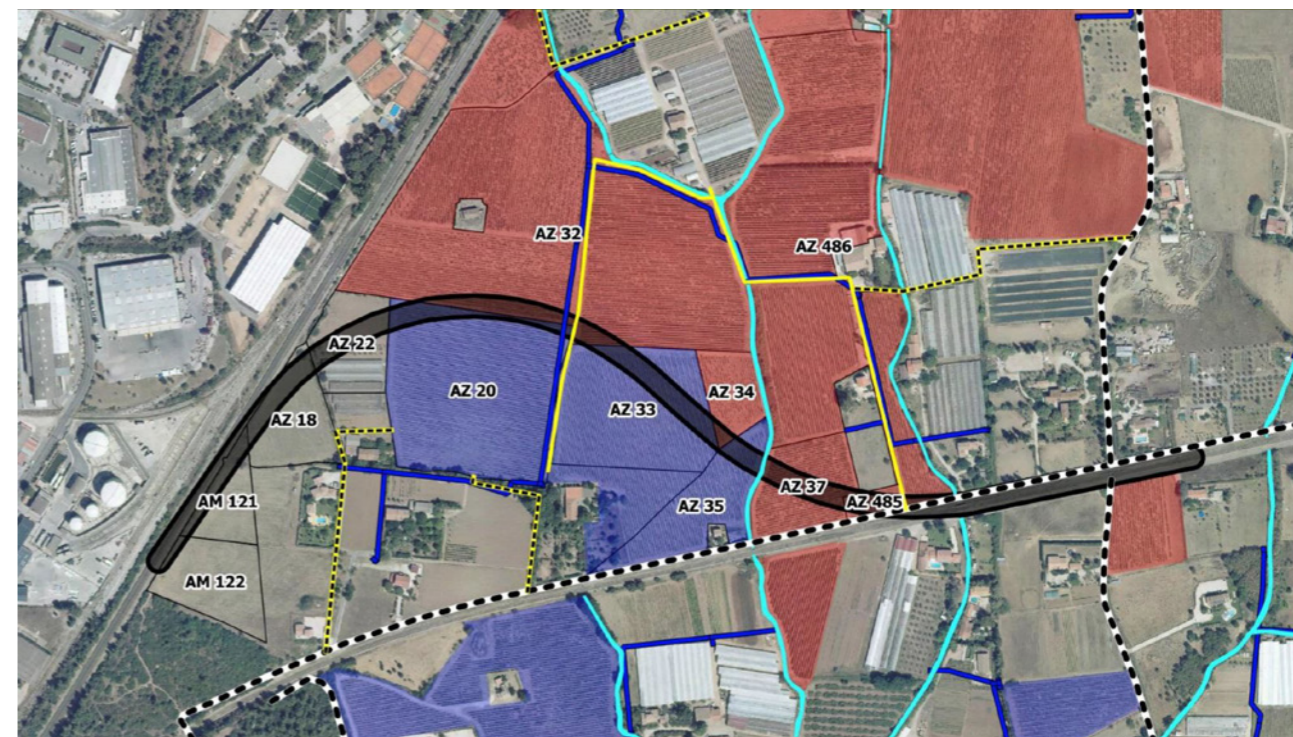
Incidence sur les accès et voiries

Cheminements agricoles

Les accès aux parcelles et les chemins d'exploitation seraient rétablis. Le domaine La Castille pourrait accéder à ses parcelles par des chemins privés au sud-ouest du tracé. Le domaine Bouïsse-Matteri aurait deux accès possibles à ses parcelles, par le nord, via un chemin privé et par l'est, via un chemin privé partant d'une voie communale. Dans le cas où les chemins d'exploitation au nord du tracé ne seraient pas ouverts aux deux exploitants, les accès coupés seraient rétablis avec la création d'un ouvrage sous la voie ferrée pour permettre le passage des engins agricoles.



INCIDENCE SUR L'AGRICULTURE - Extrait de l'étude agricole sur le secteur de La Pauline – Chambre d'Agriculture du Var

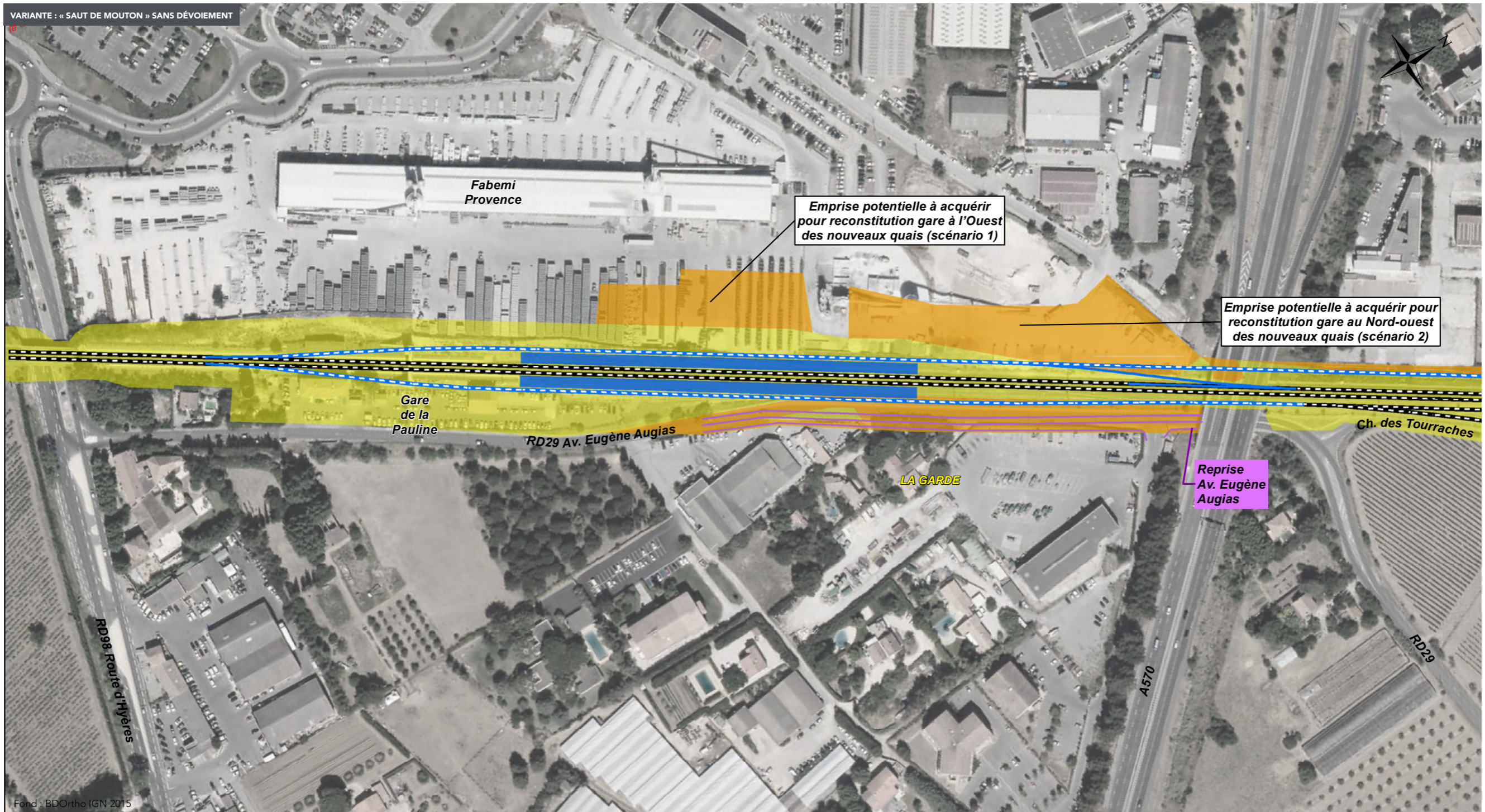


INCIDENCE SUR LES ACCÈS ET VOIRIES - Extrait de l'étude agricole sur le secteur de La Pauline – Chambre d'Agriculture du Var

Cheminements riverains

L'impact se situerait essentiellement au niveau du carrefour chemin des Tourraches / chemin de Lambert, essentiel pour l'accès aux habitations situées de part et d'autres de la voie ferrée.

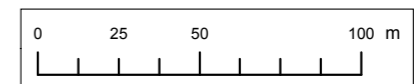
Les études ultérieures permettront de définir les solutions de rétablissement de ces accès les plus fonctionnelles et les moins prégnantes sur le territoire. Il pourrait par exemple s'agir d'ouvrage en passage supérieur, d'ouvrage en passage inférieur, de modification du chemin des Tourraches, etc



Fond : BDOrtho IGN 2015

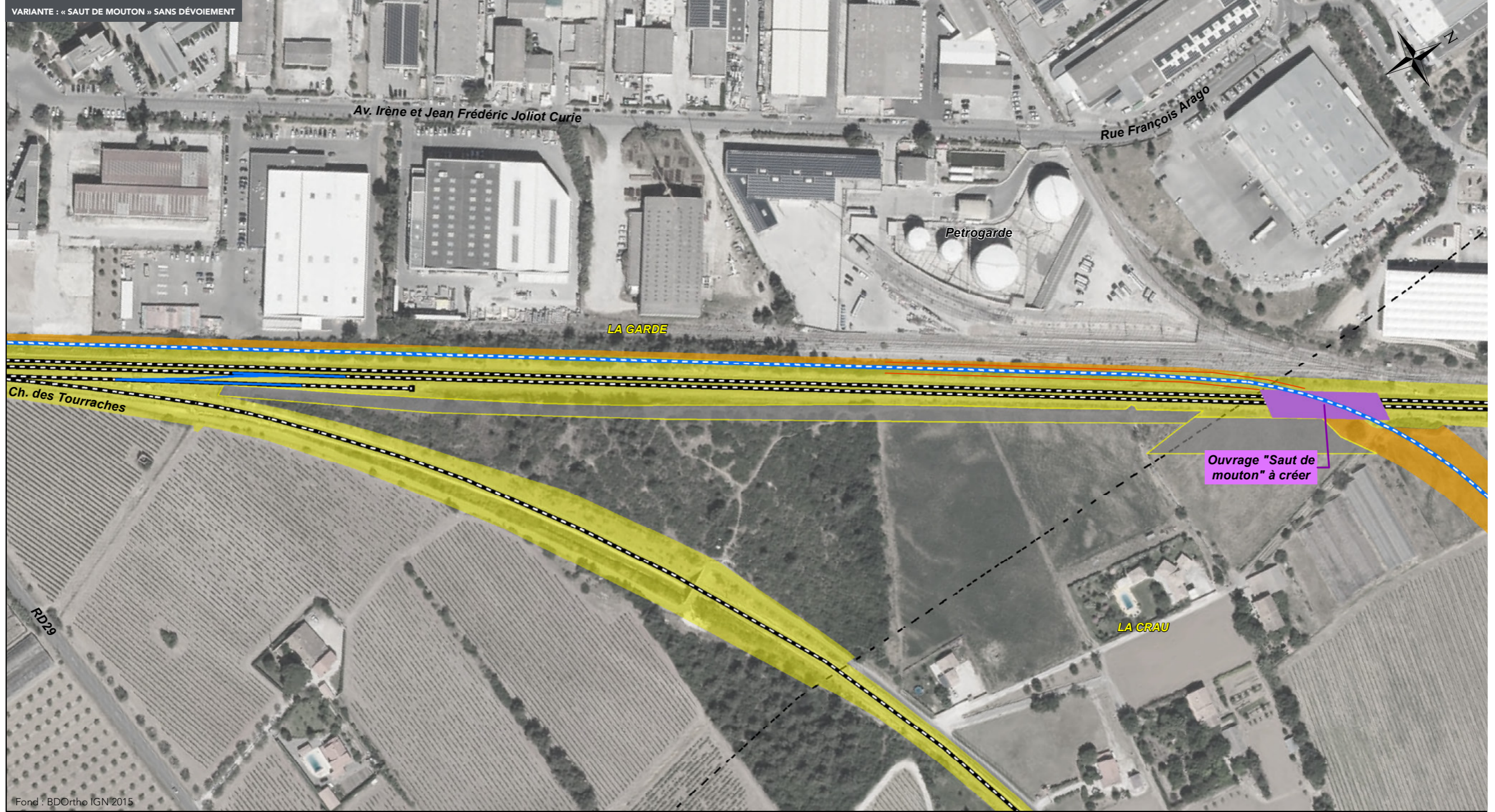


- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



(C) IGN Scan25 2018

VARIANTE : « SAUT DE MOUTON » SANS DÉVOIEMENT

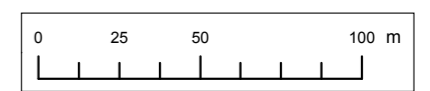


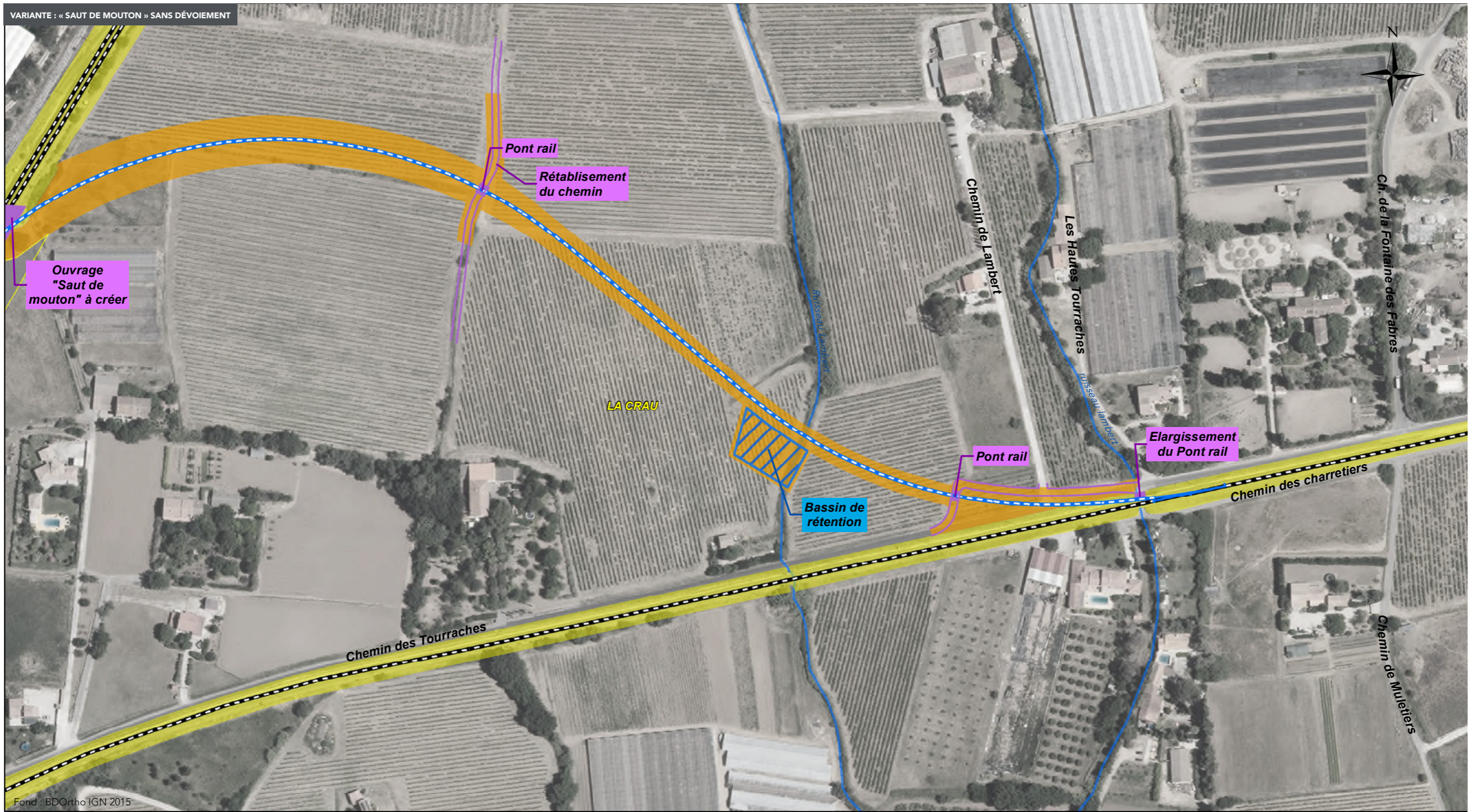
Fond : BDOortho IGN 2015



(C) IGN Scan25 2018

- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Limite de commune ou d'arrondissement

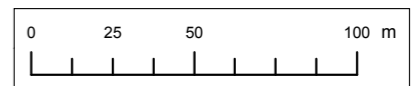




Fond : BDOrtho IGN 2015



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



Variante : « Saut de mouton » avec dévoiement

Cette variante consisterait à rapprocher la ligne existante de la voie nouvelle pour limiter l'effet de coupure induit par ces 2 lignes et pouvoir restituer les emprises de la ligne existante au territoire qui pourrait y envisager la réalisation d'aménagements cyclables, par exemple.

La largeur de l'emprise ferroviaire (plate-forme à 2 voies et talus de remblai) varierait d'environ 36 mètres au point haut de la voie à environ 12 mètres quand les voies sont à niveau du terrain naturel. Le linéaire serait de 700 mètres. Les emprises nécessaires à la réalisation d'un bassin de rétention et au rétablissement de voiries s'ajouteraient aux emprises purement ferroviaires.

Incidence sur le bâti

Cette variante serait sans incidence sur le bâti.

Incidence sur l'agriculture

Après travaux, cette variante consommerait environ 2 hectares de terres agricoles.

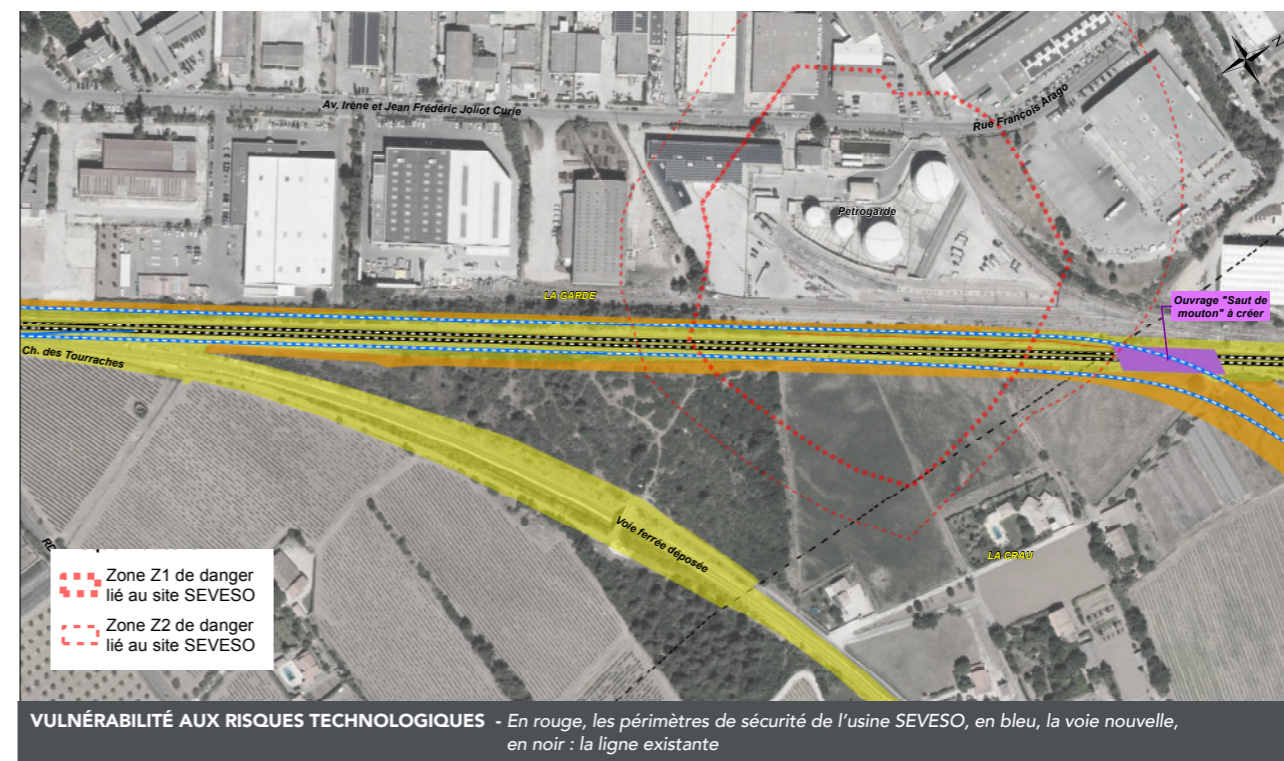
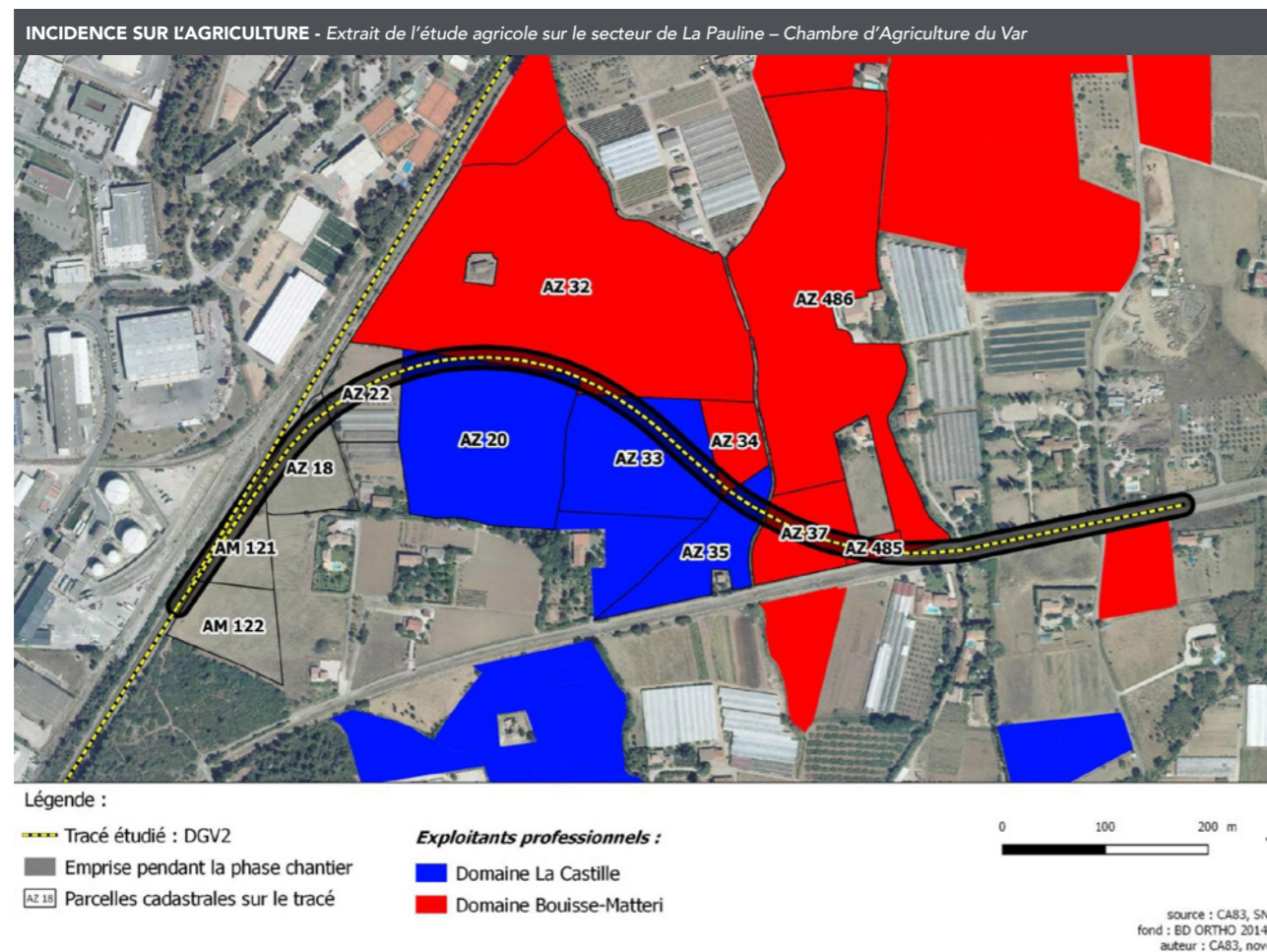
Ces emprises se situeraient en limite de 2 domaines viticoles (le domaine viticole Bouïsse-Matteri en rouge, au nord et le domaine viticole de La Castille en bleu, au sud). Les surfaces agricoles à réaffecter seraient limitées.

Incidence sur l'écoulement des crues

Les incidences seraient comparables à celles de la variante sans dévoiement. La largeur plus importante de l'aménagement pourrait cependant conduire à des mesures de compensations supérieures, mais la libération de la voie actuelle pourrait aussi permettre d'améliorer les écoulements.

Vulnérabilité aux risques technologiques

Les 2 voies nouvelles seraient exposées dans les mêmes conditions que la voie unique de la variante sans dévoiement, dans le périmètre de sécurité.



Incidence sur les accès et voiries

Chemins agricoles

Les incidences et les solutions envisagées seraient comparables à celles de la variante sans dévoiement.

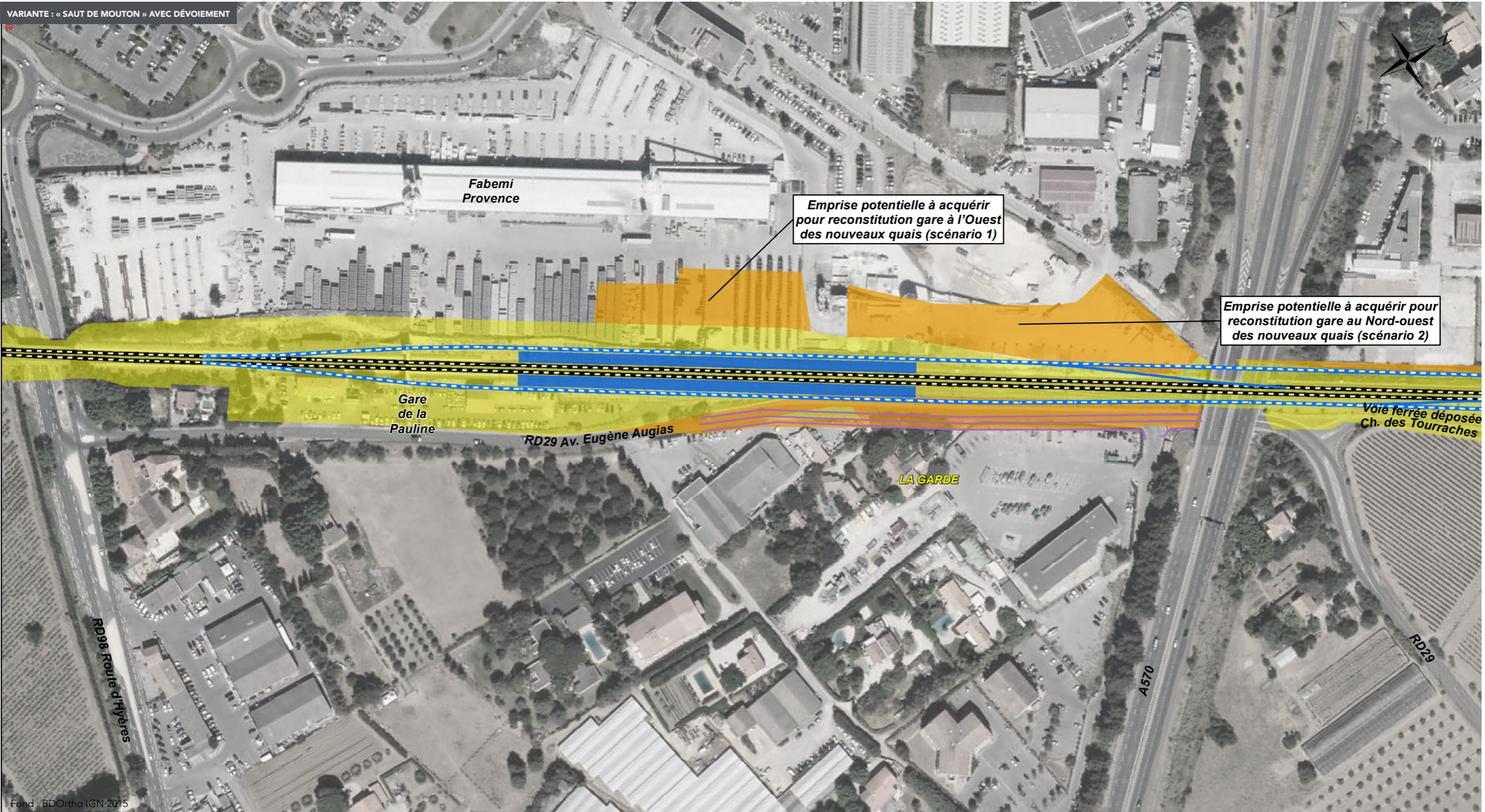
Chemins riverains

L'impact serait identique à celui de la variante sans dévoiement.

Toutefois, la suppression de ligne existante pourrait faciliter certains rétablissements routiers.

Réutilisation des emprises de la ligne existante

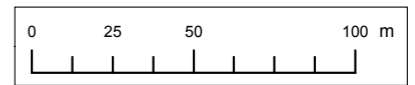
Cette variante permettrait d'aménager une piste cyclable sur l'ancienne plateforme ferroviaire.



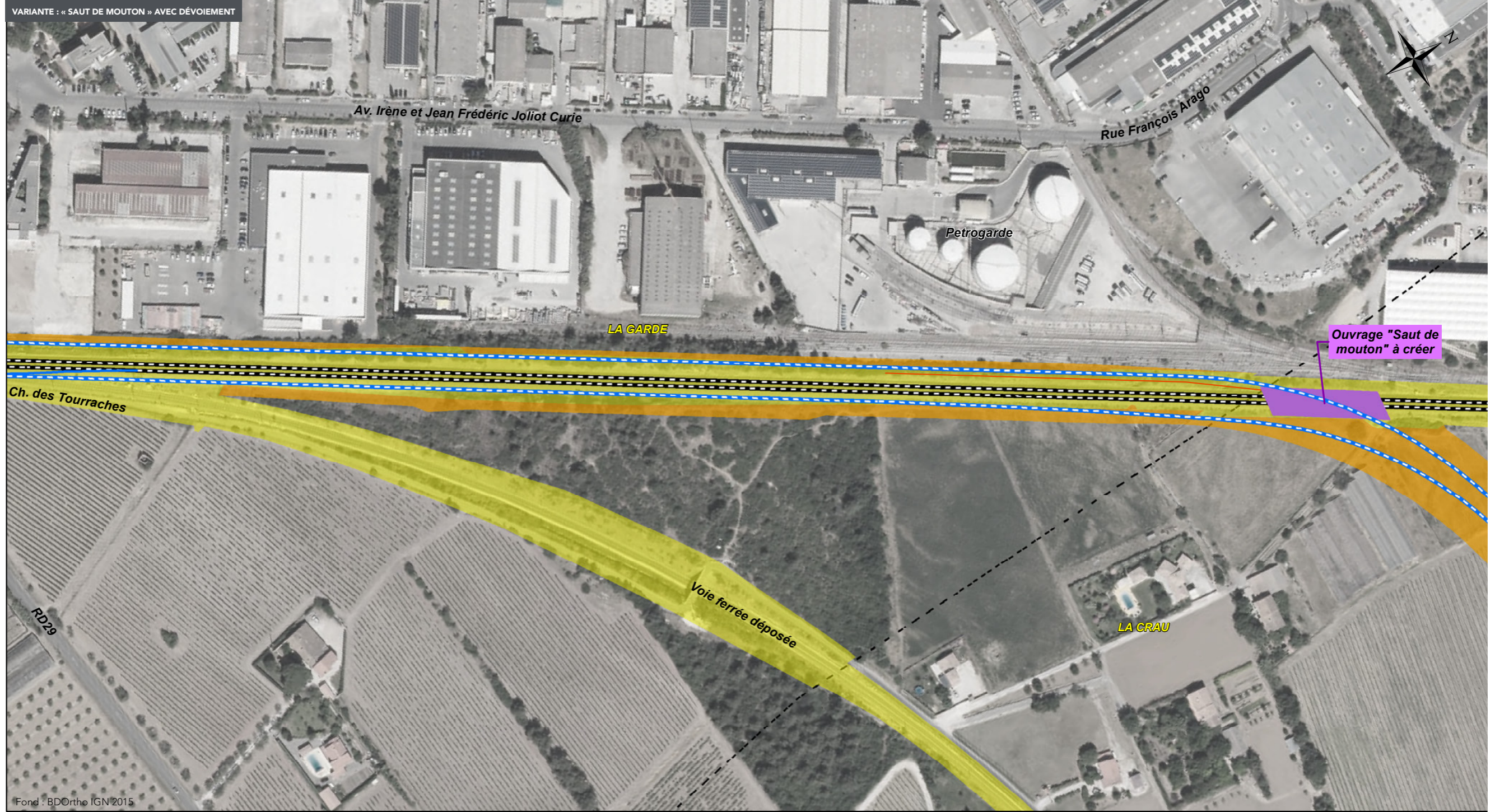
Fond : BDOrtho IGN 2015



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



VARIANTE : « SAUT DE MOUTON » AVEC DÉVOIEMENT

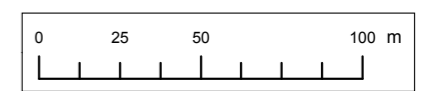


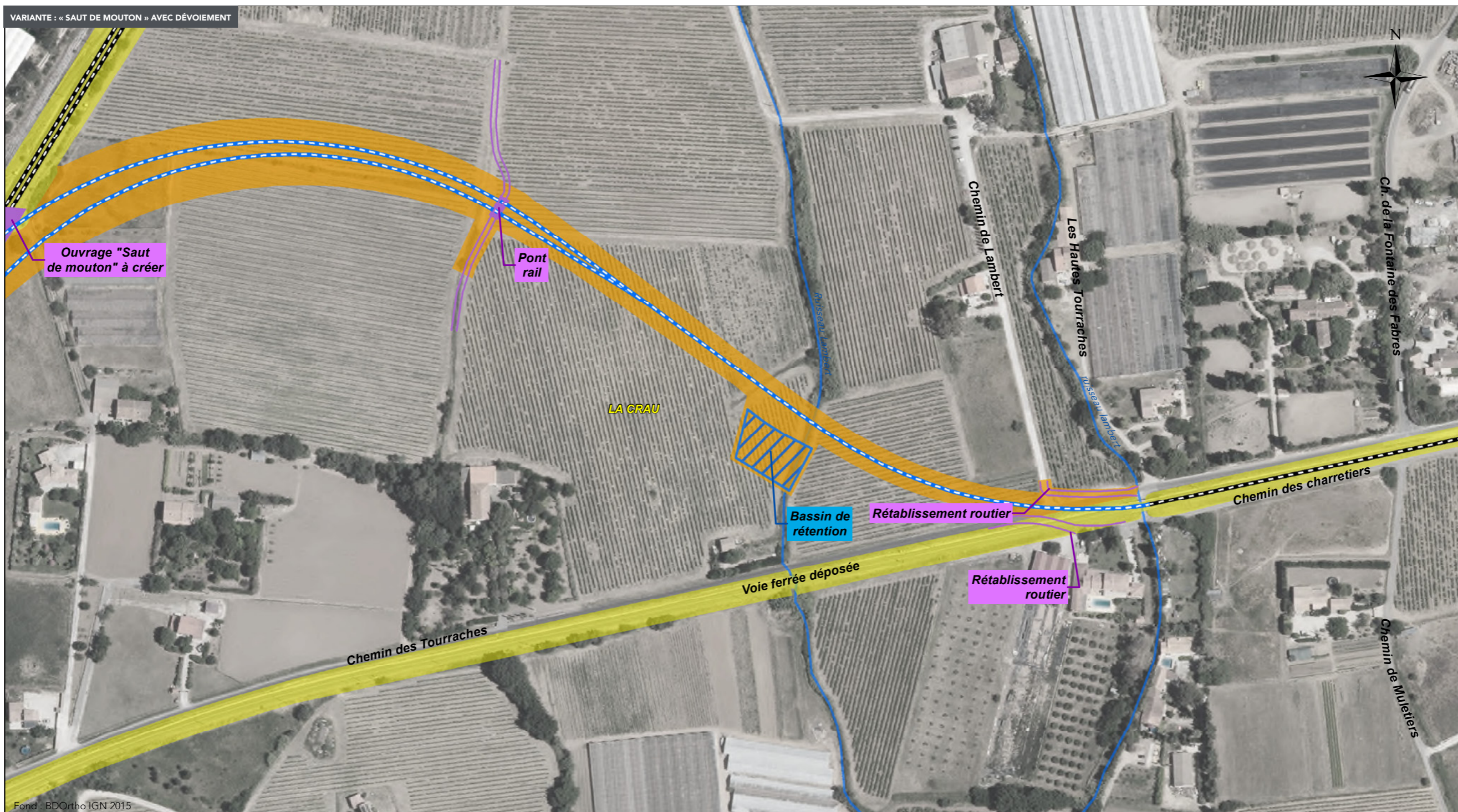
Fond : BDOortho IGN 2015



(C) IGN Scan25 2018

- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Limite de commune ou d'arrondissement

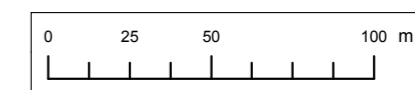




Fond : BDOrtho IGN 2015



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



Variante : « terrier »

Cette variante, dont la faisabilité a été confirmée récemment, consisterait à franchir la ligne Marseille-Vintimille non pas en passage supérieur, mais en passage inférieur. Dans ce cas, le linéaire de voie nouvelle serait beaucoup plus faible et l'impact du raccordement sur la ligne existante se situerait en lisière des terres agricoles.

Incidence sur le bâti

Cette variante impacterait légèrement une partie du terrain d'une propriété à la jonction de la nouvelle infrastructure et de la ligne La Pauline-Hyères existante.

Incidence sur l'agriculture

Cette variante n'aurait aucun impact sur les terres agricoles après travaux.

Incidence sur l'écoulement des crues

La tranchée ouverte du terrier se situerait en dehors de la zone inondable décrite dans l'atlas de la ZI de La Garde. En revanche, elle pourrait impacter la nappe alluviale. La réalisation de l'opération nécessitera probablement la mise en œuvre d'équipements de pompage pendant la phase travaux.

Les coûts prévisionnels de l'ouvrage ont intégré cette problématique dans la provision pour risque et dans la conception (coque étanche).

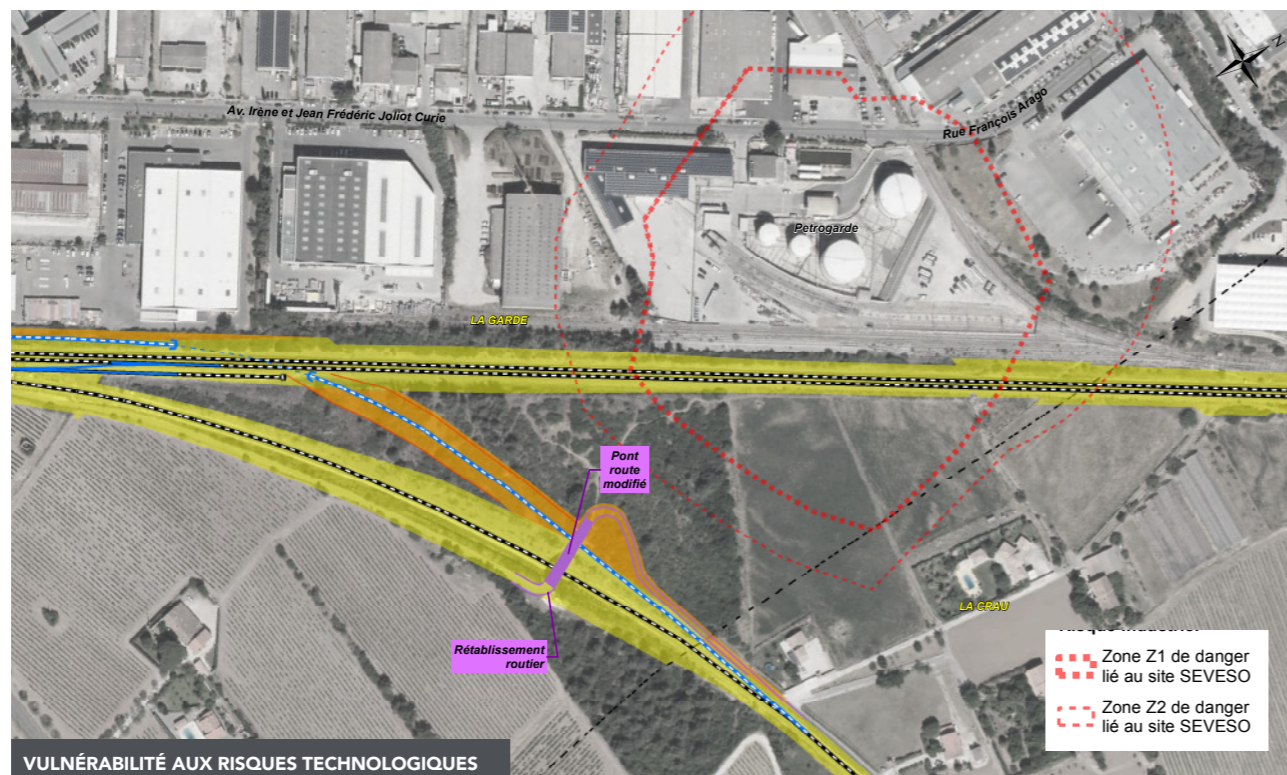
Vulnérabilité aux risques technologiques

La voie nouvelle serait hors périmètres Z1 et Z2. En outre, la variante serait aménagée en déblais sous le terrain naturel, ce dernier faisant office de protection.

Incidence sur les accès et voiries

Cette variante est la solution qui aurait le moins d'impact sur les accès à la fois agricoles et riverains.

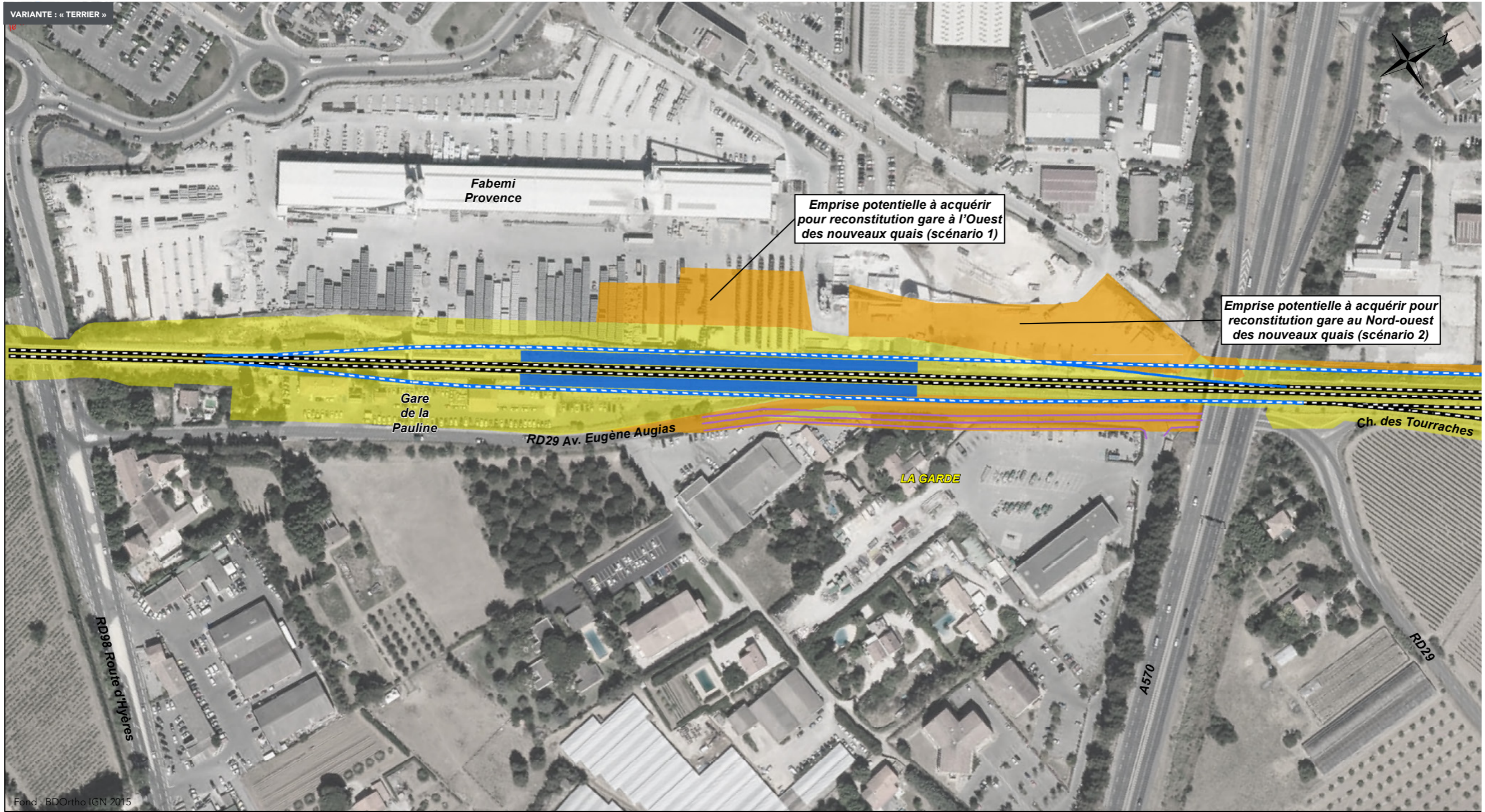
Seul l'ouvrage pont route du chemin des Tourraches devrait être rétabli.



VULNÉRABILITÉ AUX RISQUES TECHNOLOGIQUES



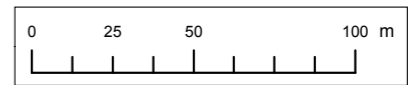
INCIDENCE SUR LES ACCÈS ET VOIRIES - Pont route du chemin des Tourraches



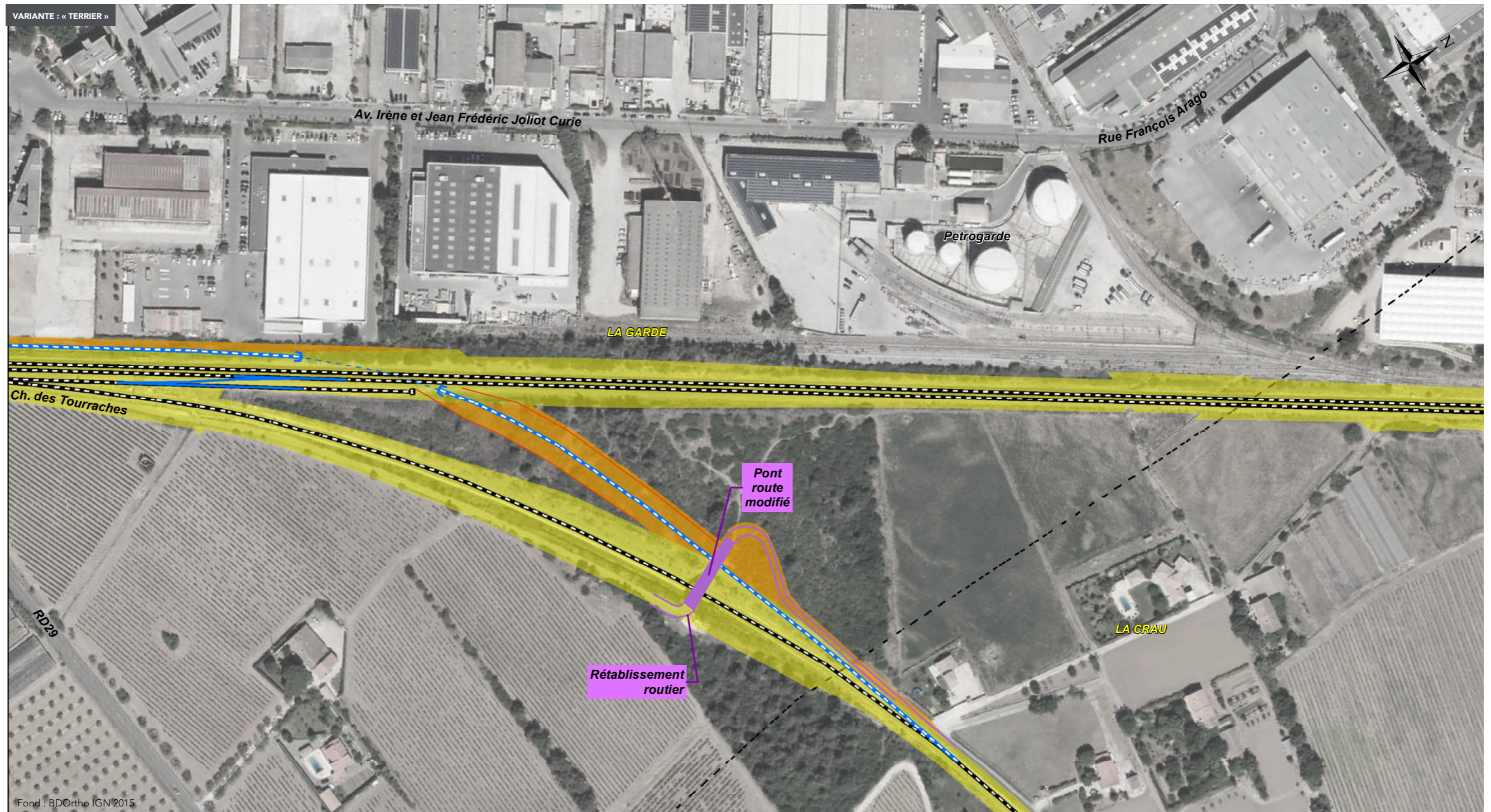
Fond : BDOrtho IGN 2015



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



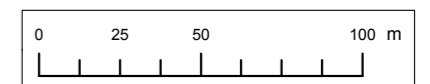
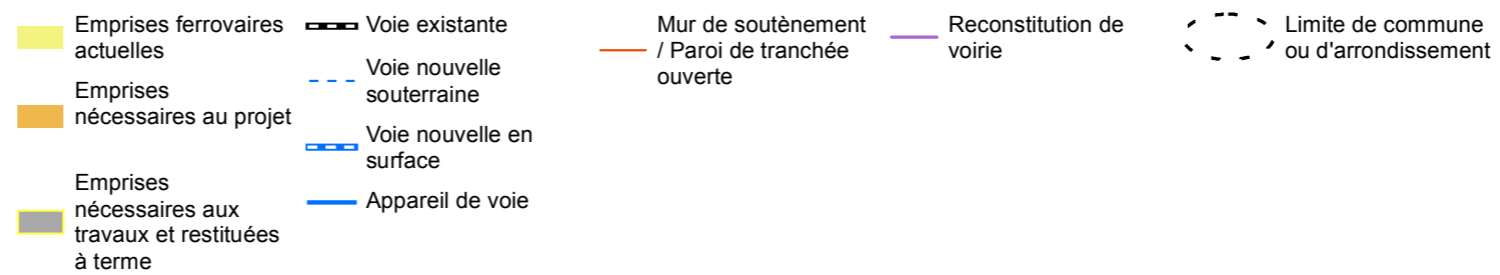
VARIANTE : « TERRIER »



Fond : BDOortho IGN 2015



(C) IGN Scan25 2018



Comparaison des variantes

	CRITÈRE	VARIANTE 1 : SAUT DE MOUTON SANS DÉVOIEMENT DE LA LIGNE EXISTANTE	VARIANTE 2 : SAUT DE MOUTON AVEC DÉVOIEMENT DE LA LIGNE EXISTANTE	VARIANTE 3 : TERRIER
Satisfaction des objectifs de service	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE CAPACITÉ	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet
	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE ROBUSTESSE	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet
	LATITUDES OFFERTES POUR DÉVELOPPEMENTS ULTÉRIEURS	La phase 4 serait possible sans reprise des éléments réalisés en phase 1	La phase 4 serait possible sans reprise des éléments réalisés en phase 1	La phase 4 serait possible sans reprise des éléments réalisés en phase 1
	DESSERTE DE L'ITE PETROGARDE	Desserte depuis Toulon moindre impact sur les voies principales	Desserte depuis Toulon moindre impact sur les voies principales	Desserte depuis Toulon moindre impact sur les voies principales
Incidences pérennes sur le territoire	IMPACTS SUR LE BÂTI	Potentiellement impact sur le terrain d'une propriété	Pas d'impact direct	Impact sur le terrain d'une propriété Impacts de jardin.
	BRUIT ET VIBRATIONS	Quelques habitations le long des voies nouvelles	Quelques habitations le long des voies nouvelles	Sans impact - Passage en souterrain
	PAYSAGE	Modification de l'ambiance paysagère dans un contexte déjà industrialisé	Modification de l'ambiance paysagère dans un contexte déjà industrialisé	Insertion plus facile
	ECOSYSTÈMES ET BIODIVERSITÉ	Sans impact	Incidence possible à l'extrémité du bois de la Tourrache	Incidence possible à l'extrémité du bois de la Tourrache
	CHANGEMENT CLIMATIQUE	Favorable grâce au report modal permis	Favorable grâce au report modal permis	Favorable grâce au report modal permis
	AGRICULTURE	Environ 1,5 ha de terre agricole impactés	Environ 2 ha de terre agricole impactés	Sans impact
	ENJEUX HYDRAULIQUES	Intégralement en zone inondable. Tous les remblais dans les espaces d'expansion des crues devraient être compensés par un volume décaissé au moins équivalent.	Intégralement en zone inondable. Tous les remblais dans les espaces d'expansion des crues devraient être compensés par un volume décaissé au moins équivalent.	Pas de remblai en zone inondable. Étanchéité du terrier à assurer.
	ACCÈS ET CIRCULATION LOCALE	Impacts faibles et facilement compensables	Impacts faibles Permet la création d'une piste cyclable	Impacts très faibles
	INTERFACES AVEC LE TERRITOIRE	Interface avec les transports collectifs à améliorer	Interface avec les transports collectifs à améliorer	Interface avec les transports collectifs à améliorer
Enjeux de réalisation	PERTURBATIONS DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES EN PHASE TRAVAUX	Pas de perturbation des circulations ferroviaires en phase travaux. Travaux réalisés de nuit. Exploitation de la gare maintenue en phase chantier	Pas de perturbation des circulations ferroviaires en phase travaux. Travaux réalisés de nuit. Exploitation de la gare maintenue en phase chantier	Passage en souterrain plus impactant. Exploitation de la gare maintenue en phase chantier
	DURÉE DES TRAVAUX	Travaux d'ouvrage pour le franchissement du saut de mouton. Linéaire de voie neuve assez important	Travaux d'ouvrage pour le franchissement du saut de mouton. Linéaire de voie neuve important (2 voies)	Travaux d'ouvrage pour le franchissement du terrier. Linéaire de voie neuve plus réduit
	INCIDENCES DES TRAVAUX POUR LES RIVERAINS	Impacts sur des accès aux terres agricoles	Impacts sur des accès aux terres agricoles	Impacts limités à une propriété privée
	GESTION DES MATÉRIAUX	Apport des remblais par voie routière a priori	Apport des remblais par voie routière a priori	Évacuation des déblais par voie routière a priori. Volumes moindres.
Coût	COÛT ET CONTRIBUTION AU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET	107 M€ Optimisation majeure par rapport aux étapes d'études antérieures	117 M€ Optimisation majeure par rapport aux étapes d'études antérieures	102 M€ Optimisation majeure par rapport aux étapes d'études antérieures

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

■ Variante très défavorable sur ce critère	■ Variante défavorable	■ Variante plutôt défavorable, corrections possibles
■ Variante dans la moyenne	■ Variante favorable	■ Variante très favorable
■ Variante possible sous conditions	■ Non significatif	

Les enseignements de la concertation de juin 2019

Les échanges ont mis en évidence une logique visant à privilégier le moindre impact foncier. De ce fait, la variante en terrier semble la mieux adaptée à cette logique. Elle ne permettrait cependant pas de réutiliser la plateforme ferroviaire pour un usage modes doux, qui correspond à des attentes locales. Pour les variantes dites « en saut de mouton », au-delà

de l'emprise sur les zones agricoles, des précisions ont été demandées sur les rétablissements routiers. Entre ces 2 variantes, c'est celle avec dévoiement de la ligne existante qui recueille le plus d'avis favorables. Concernant la phase chantier, les participants ont attiré l'attention du maître d'ouvrage sur les conditions d'accès au chantier.

LA GARE DE LA PAULINE

Le traitement de la bifurcation de La Pauline comprend la mise à 4 voies à quai de la gare actuelle de La Pauline.

Cette fonctionnalité d'alternat nécessaire à l'exploitation de la navette toulonnaise implique les travaux suivants :

- Création de 2 voies nouvelles, dont 220 m à quai,
- Décalage des quais vers le nord ;
- Démolition et reconstruction du bâtiment voyageurs dans l'axe des nouveaux quais.

La gare serait davantage ouverte sur la zone d'activités à l'ouest des voies ferrées. Ses fonctionnalités existantes seraient conservées, avec la volonté de proposer une double accessibilité est/ouest afin de créer une véritable gare « bi-face ».

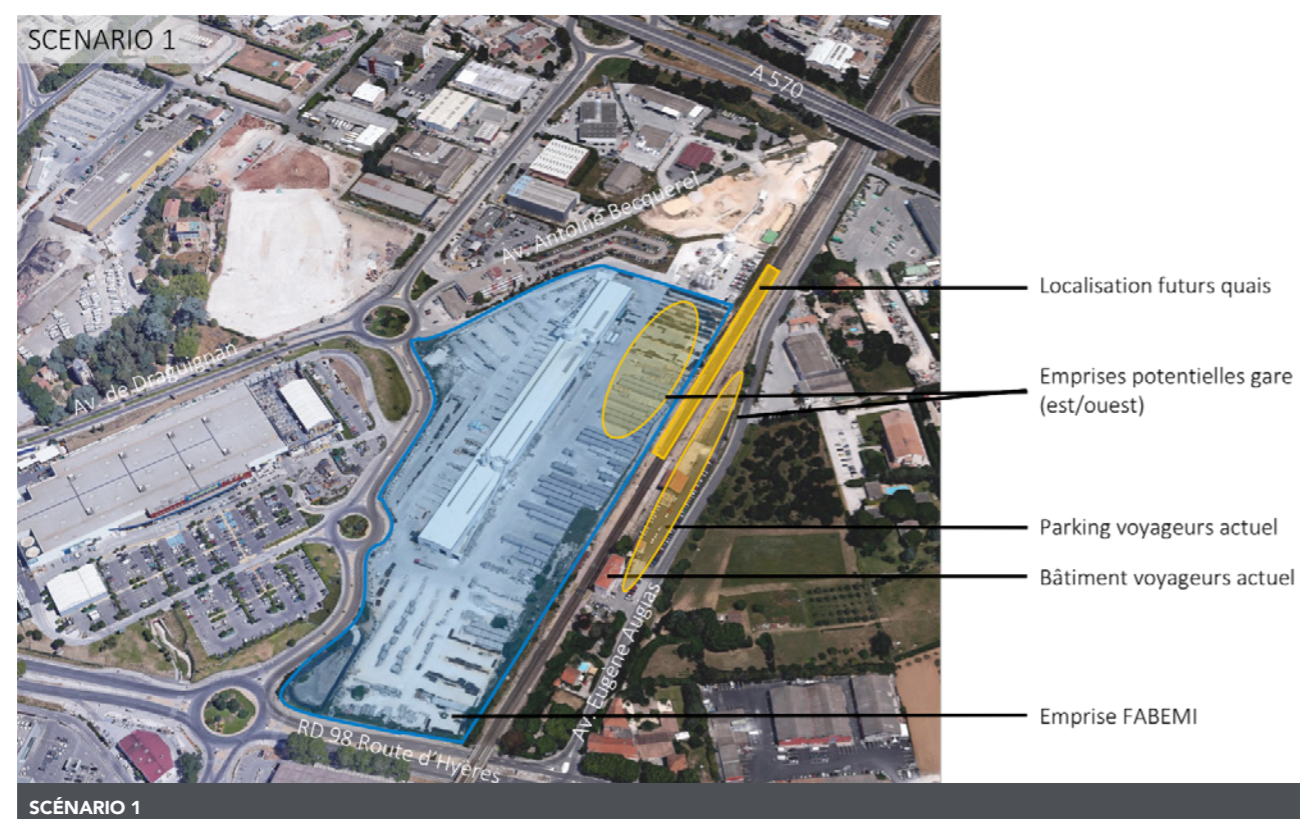
Dans cet esprit, les espaces intermodaux (parkings voitures, parkings deux roues, déposes-minutes, arrêts de bus) seraient aménagés de part et d'autre des

voies. Leur dimensionnement et conditions d'accès devront être étudiés avec les services départementaux, communaux et métropolitains pour éviter de créer des zones de congestion routière additionnelles. Ces études conjointes seront réalisées en 2020 dans le cadre du dossier d'enquête publique à produire pour début 2021. Une nouvelle passerelle de desserte des quais, ou un nouveau passage souterrain en fonction de la variante retenue, permettrait également cette double accessibilité est-ouest.

2 scénarios d'aménagement de la gare sont envisagés à ce jour dont le choix dépendra de l'évolution des activités de FABEMI.

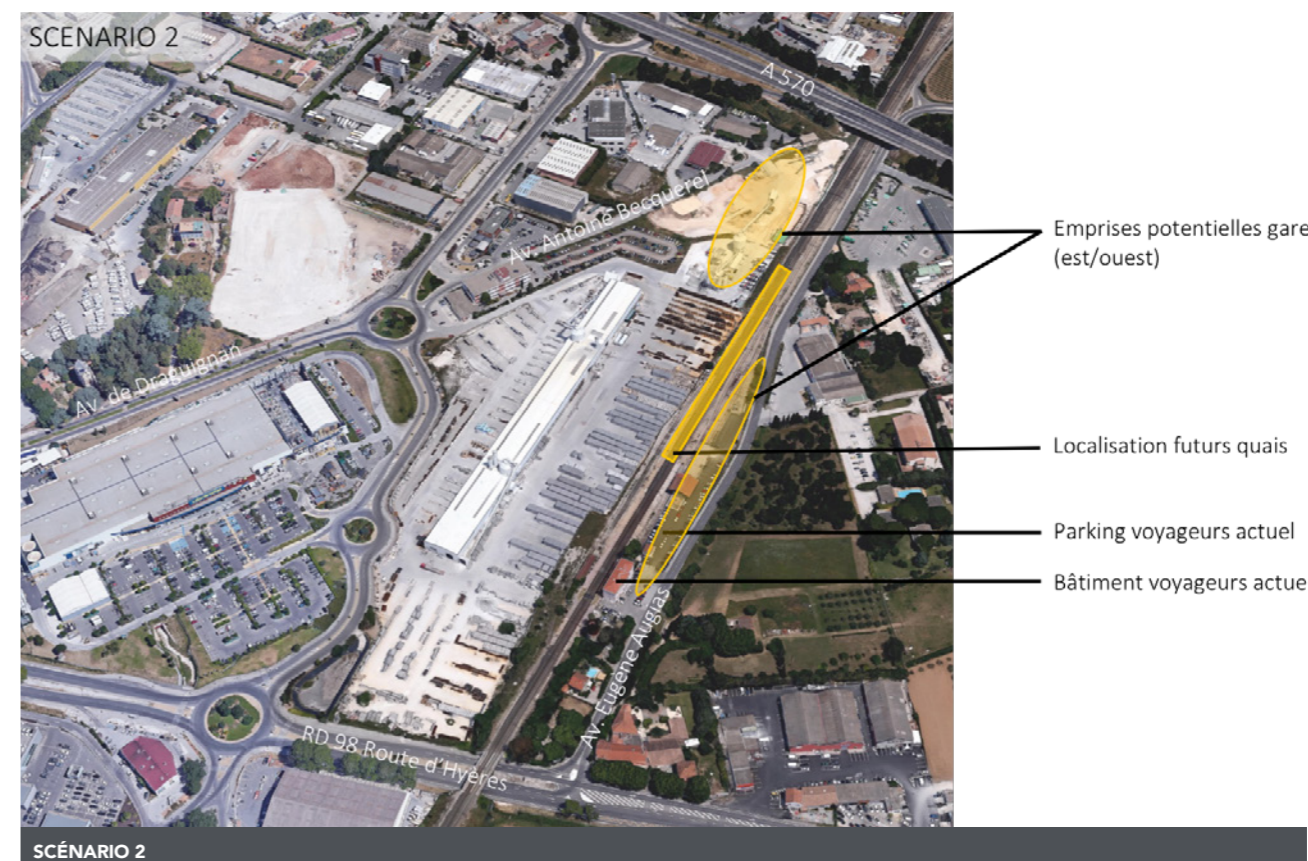
Scénario 1 :

mobilisation d'une partie des terrains de l'entreprise FABEMI pour repositionner la gare, les zones de parking et les accès dont le dimensionnement sera étudié en étape 3 en cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme.



Scénario 2 :

mobilisation d'une partie des terrains industriels et commerciaux entre l'avenue de Draguignan et les voies ferrées, pour y aménager la nouvelle gare.

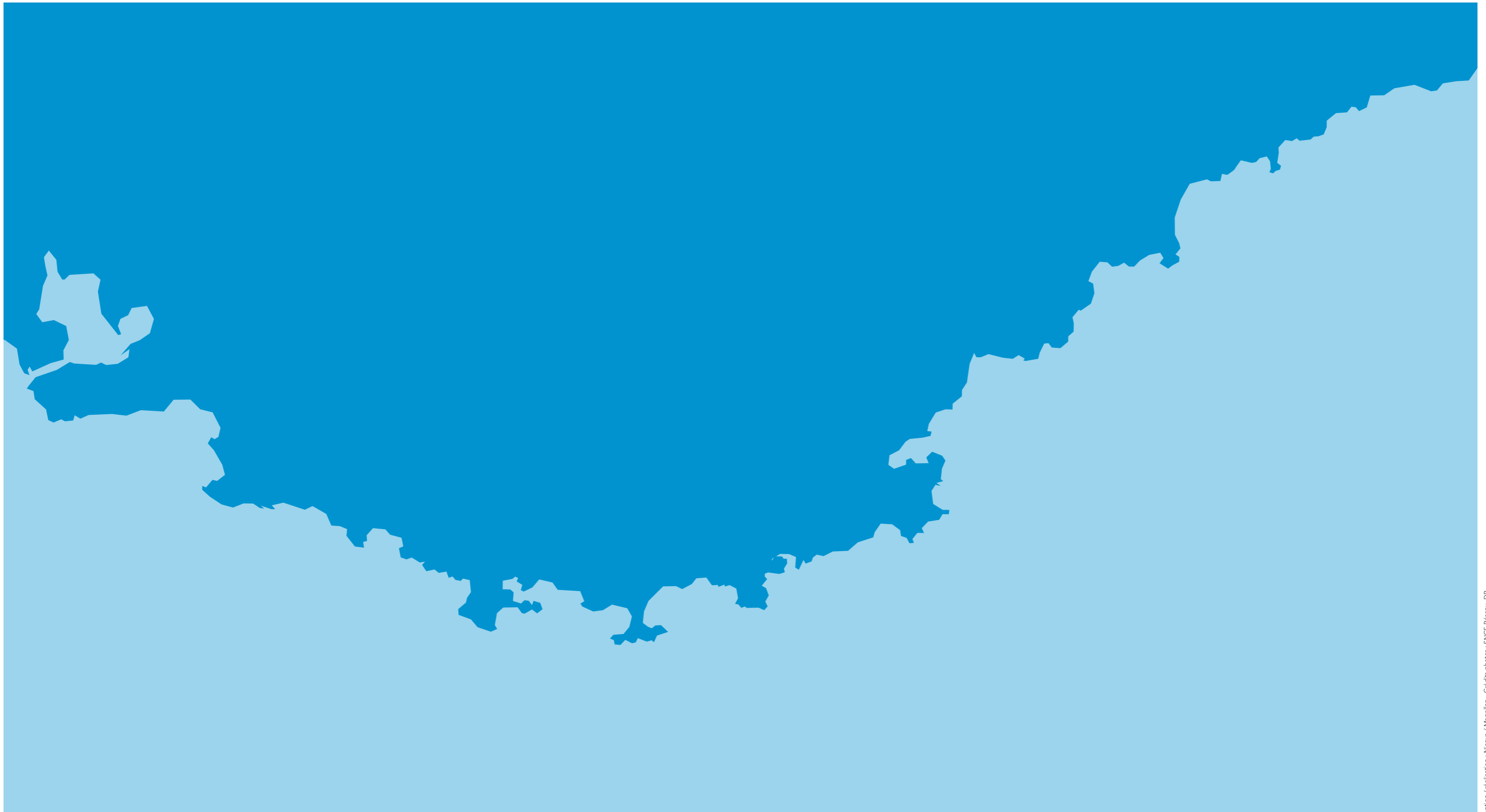


Les prochaines phases d'études du projet LNPCA s'attacheront à définir les conditions de faisabilité de ces scénarios en accord avec les collectivités et en cohérence avec les potentiels projets d'aménagement envisagés sur le secteur. La zone intermodale, son dimensionnement et sa conception détaillée feront l'objet d'études

complémentaires, en collaboration avec les services communaux et métropolitains. Le choix de la variante dépendra des options d'aménagement décidés par la Métropole et les communes concernées d'où découleront les disponibilités foncières.

Les enseignements de la concertation de juin 2019

Les élus communaux et départementaux ont attiré l'attention de SNCF Réseau sur l'équilibre à trouver dans le dimensionnement de la zone intermodale (parking, accès routier...) pour ne pas créer de zones de congestions routières supplémentaires.



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :

