

LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN  
TRANSPORT FERROVIAIRE  
FIABLE ET PERFORMANT  
AU QUOTIDIEN



## Gare origine/terminus ouest de la navette toulonnaise

Réunion publique du 2 décembre 2020

Saint-Cyr-sur-Mer



# 1. Accueil

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR:



# Quelques informations / consignes pour cette réunion à distance

- **Le Garant de la concertation, indépendant de SNCF Réseau, participe à cette réunion et veillera au bon respect de son déroulement**

- **Cette réunion est enregistrée**



- **Vos micros sont coupés pour éviter les interférences**

- **Durant la séquence d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer**



- Sollicitez la parole en activant la « main » ou via le chat
- Exprimez-vous quand l'animateur vous donne la parole
- Si vous formulez vos questions via le chat, elles seront relayées par l'animateur durant la séquence d'échanges

# Présentation des intervenants et animateurs

## ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Animateur : Stéphane Saint-Pierre
- Modératrice des échanges : Blandine Périchon
- Régisseuse : Laurence Gontard



## INTERVENANTS

- Jean-Marc Illes – SNCF Réseau
- Philippe Holstein – Gares et Connexions
- Nicolas Guyot – SNCF Réseau
- Alain Préa – SNCF Réseau
- Alexis Rotsetis



- Soutien logistique à contacter en cas de problème technique  
→ Elise Ribardière

Via le chat de ZOOM



Via téléphone



# Programme de la réunion

Heure	Réunion publique sur la localisation de gare origine/terminus ouest de la navette toulonnaise	Durée
18h00 - 18h10	Ajustements techniques	10'
18h10 - 18h20	Accueil et déroulement de la réunion	10'
18h20 - 19h00	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rappels</li><li>- Les objectifs du projet de navette toulonnaise</li><li>- Les aménagements techniques</li><li>- La gare origine terminus à Saint-Cyr</li><li>- La comparaison des 2 variantes de localisation</li></ul>	40'
19h00 - 20h10	Echanges avec les participants	70'

# Philippe Quévremont

## Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 40 minutes pour la présentation du projet par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → **vous devez chercher à convaincre**

# Charte pour cette réunion

- Règle de base

Tout le monde a raison...  
... Partiellement !!!

- Respect
- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Echanger de façon respectueuse

Autres besoins de votre part ?



# 2. PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



# 01. RAPPELS



5 min

# Décision ministérielle du 23 juin 2020

- Confirme les **positions du COPIL du 22 novembre 2019** sur le choix des opérations et leurs variantes sur le RER Toulonnais extrémité Ouest :
  - *Poursuite sur la variante La Seyne, gare actuelle, pour mettre en place la navette en phase 1 en cohérence avec l'ERTMS ;*
  - *Confirmation d'un programme de desserte, de la fréquence et du cadencement par la Région et TPM pour une extension à l'ouest du RER Toulonnais ;*
  - *Etudes complémentaires sur ce programme qui définiront les investissements nécessaires pour y répondre*
- **Précise les aménagements retenus sur par secteur géographique : sur le secteur du Var**
  - *Un origine terminus à l'ouest de Toulon, soit en gare actuelle de la Seyne, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires*
- **Demande à SNCF Réseau de mener les études complémentaires suivantes**
  - *Vous redéfinirez avec la Région PACA les objectifs de service et conduirez les études d'exploitation et techniques pour préciser les infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences*
  - Une concertation avec les territoires qui n'ont pas encore été approchés jusqu'ici (Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer) sera également à organiser
  - A l'issue de ces études d'approfondissement et de la concertation, le choix de la gare ouest toulonnais se portera sur celle répondant le mieux aux objectifs de services et aux conditions d'acceptabilité locale
- **Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021**

# Les 3 secteurs d'aménagement dans le Var



# Les objectifs de la concertation complémentaire sur la gare ouest de la navette toulonnaise

- Partager les résultats des études d'approfondissement d'un positionnement plus à l'ouest de la gare origine/terminus soit à St-Cyr soit à Sanary :
  - Objectifs de services
  - Infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences
  - Les conditions d'insertion urbaine de chaque variante
  - Comparaison de chaque variante
- Permettre de retenir un site d'implantation de la gare origine/terminus ouest de la navette toulonnaise, dans le respect du calendrier de l'enquête publique, lors du COPIL du 7 janvier 2021

# Les modalités de recueil des contributions du public sur la gare ouest de la navette toulonnaise

- Réunion publique du 2 décembre : St-Cyr-sur-Mer
- Réunion publique du 3 décembre : Sanary-sur-Mer
- Registres en mairies (horaires d'ouverture) :
  - Saint-Cyr-sur-Mer
  - Sanary-sur-Mer
- Rubrique pour déposer vos contributions sur le site internet LNPCA : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>
- Lors de partage individuel dans le cadre de permanences locales en présentiel de SNCF Réseau
  - Saint-Cyr-sur-Mer : 8 décembre de 9h à 12h
  - Sanary-sur-Mer : 9 décembre de 14h à 17h
- Par courrier postal :
  - SNCF Réseau - Mission LNPCA - Navette toulonnaise
  - Les docks - Atrium 10.4
  - 10 place de la Joliette
  - BP 85 404
  - 13 567 Marseille Cedex 02

# 02. LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE TOULONNAISE



7 min

# Les objectifs du projet de navette toulonnaise

Créer une navette de type Réseau Express Métropolitaine entre 1 gare à l'ouest de Toulon et 2 gares à l'est de Toulon (Carnoules et Hyères)

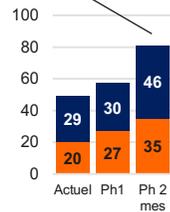
- 6 TER/h/s omnibus
  - 2 TER/h/s semi-direct Marseille - Toulon desservant le terminus ouest
  - 2 TER/h/s omnibus traversant Toulon : gare ouest toulonnais → Carnoules / Les Arcs
  - 2 TER/h/s omnibus traversant Toulon : Marseille → Hyères
- Cadencement au 1/4h des TER omnibus
- Garantir une régularité de qualité de haut niveau de qualité en améliorant la robustesse du réseau
- Permettre la co-existence des trains lents (omnibus) et des trains plus rapides (gares principales) en maintenant la performance de chacun
- Permettre l'insertion de trains rapides supplémentaires sur l'axe, en phase 2

# La structure des services autour de Toulon permis par la navette toulonnaise

## Légende :

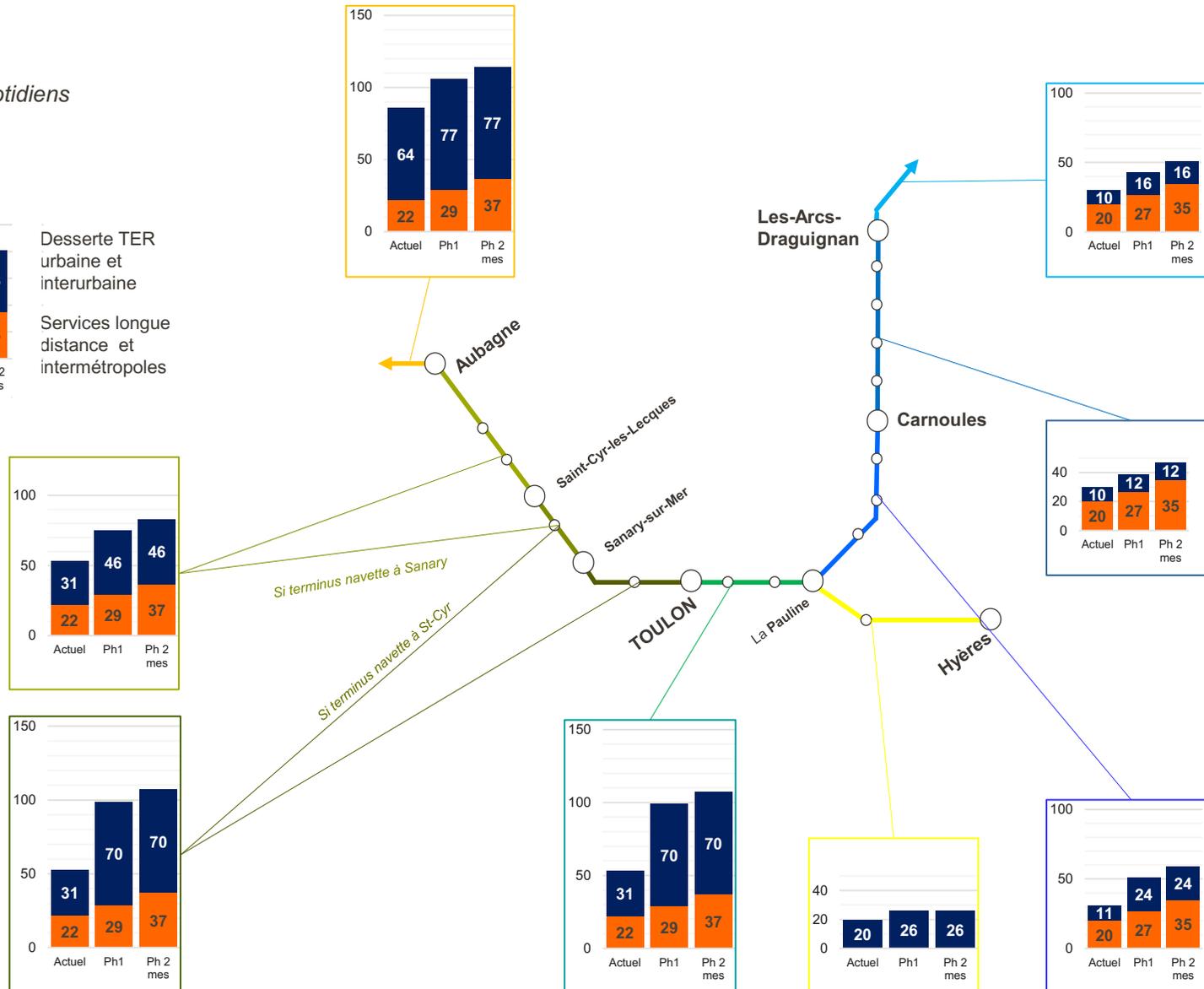
Nb d'allers-retours quotidiens

Phase 2  
à la mise  
en service



Desserte TER urbaine et interurbaine

Services longue distance et intermétropoles



# 03. LA GARE ORIGINE- TERMINUS À ST-CYR

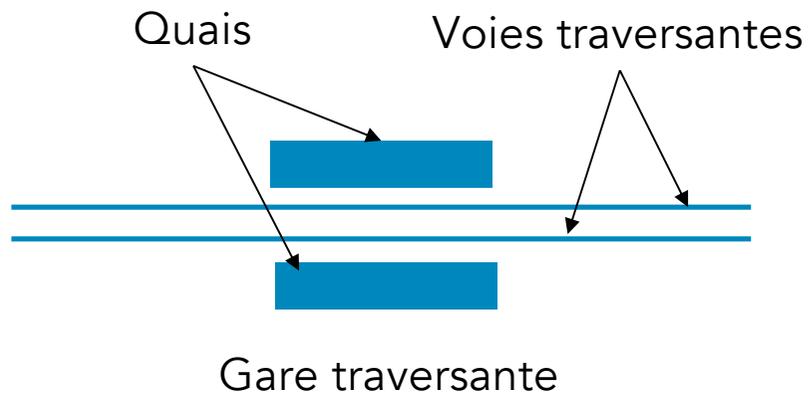


15 min

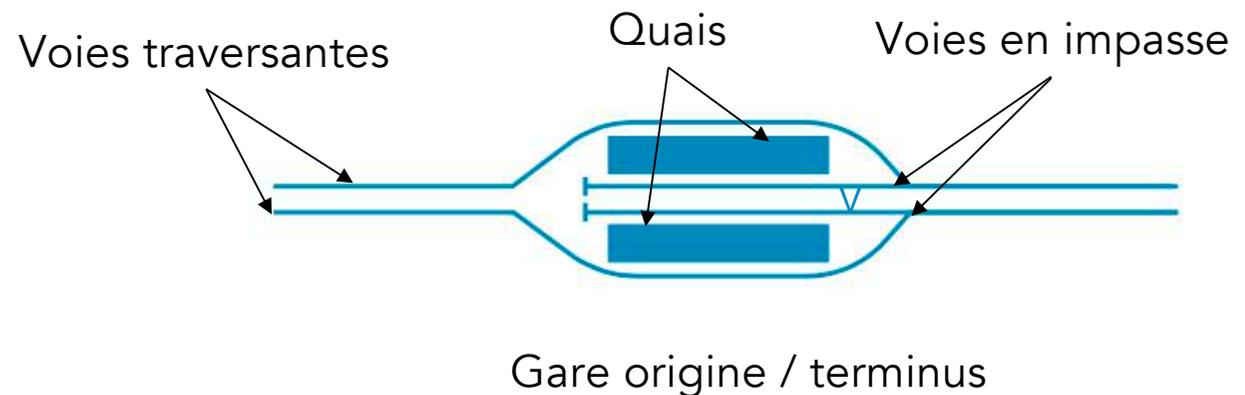
# Principes de la gare origine / terminus

Créer des voies en impasse pour permettre aux TER de faire demi tour sans gêner la circulation des trains circulant entre Marseille et Toulon

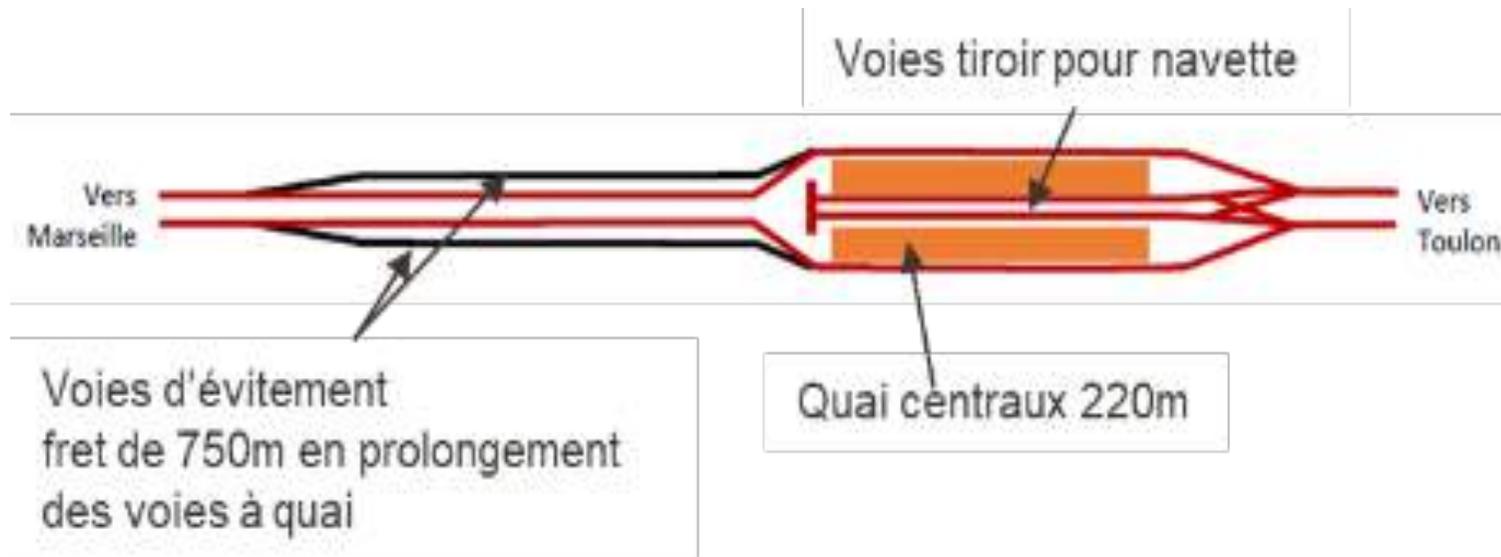
## ■ Situation actuelle



## ■ Situation avec le projet

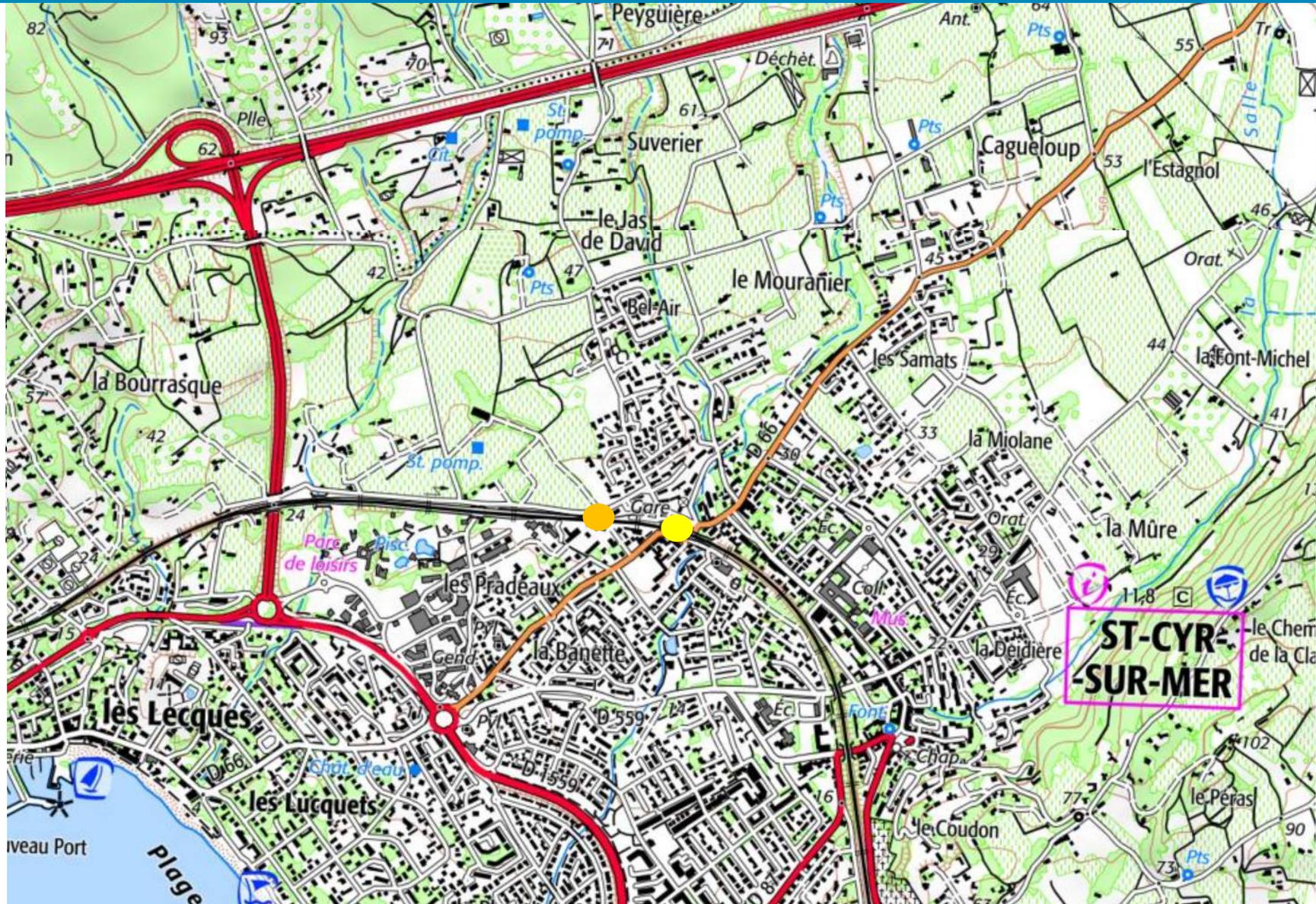


# Site de St Cyr-sur-Mer- voies fret

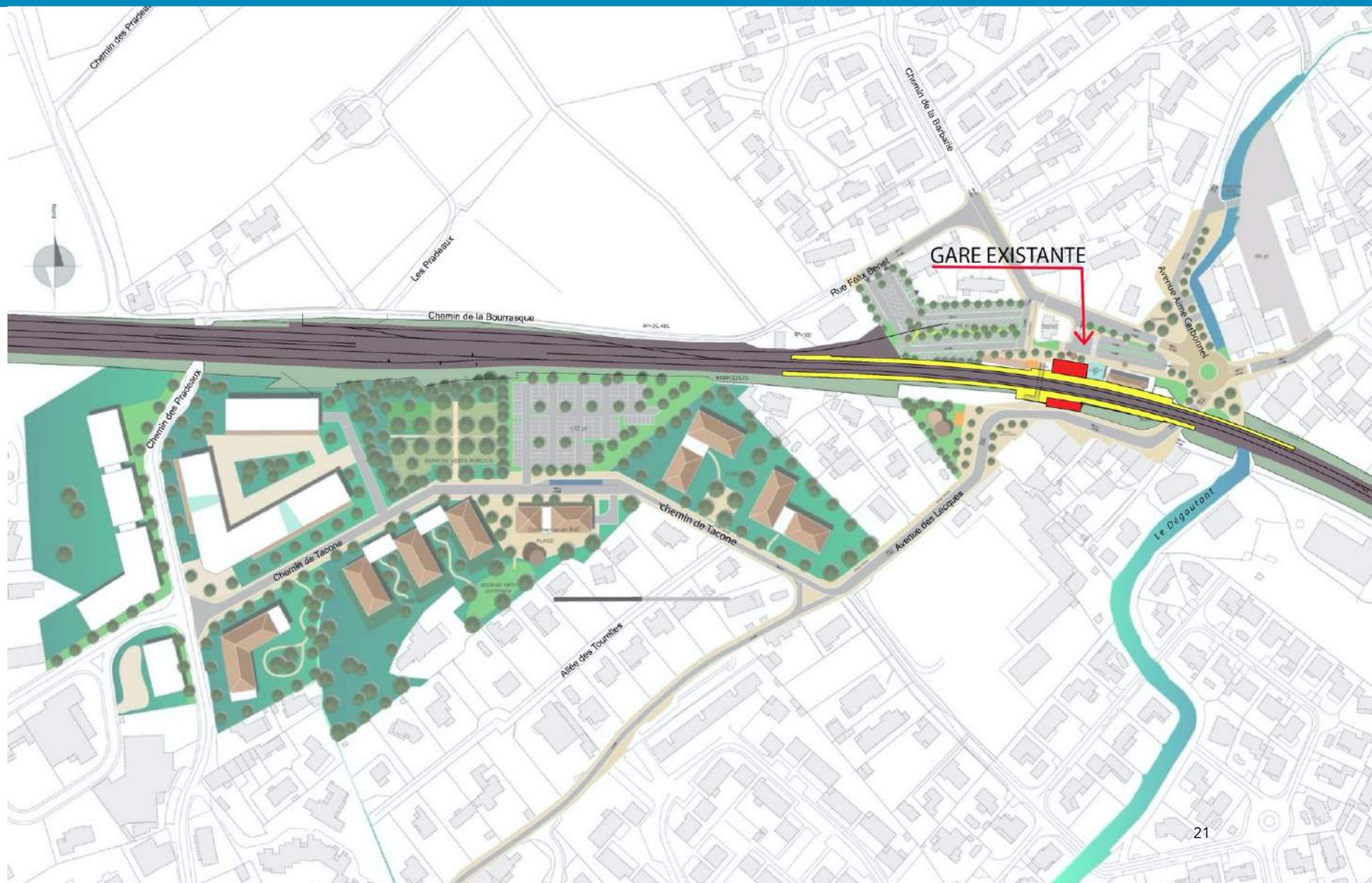


- 2 voies centrales en impasse accueillant le terminus des navettes
- 2 voies latérales pour les trains semi-directs et les trains sans arrêt
- Conserver la fonctionnalité de voie d'évitement pour le fret pour chaque sens de circulation (longueur de 750 m)
  - Evitement stratégique pour maintenir la qualité des sillons fret à l'est de Marseille
  - Pour limiter l'impact du projet sur les terrains riverains, la solution proposée à St-Cyr prévoit les voies fret en prolongement de la gare (plutôt qu'en parallèle)

# Site de St Cyr-sur-Mer – situation actuelle

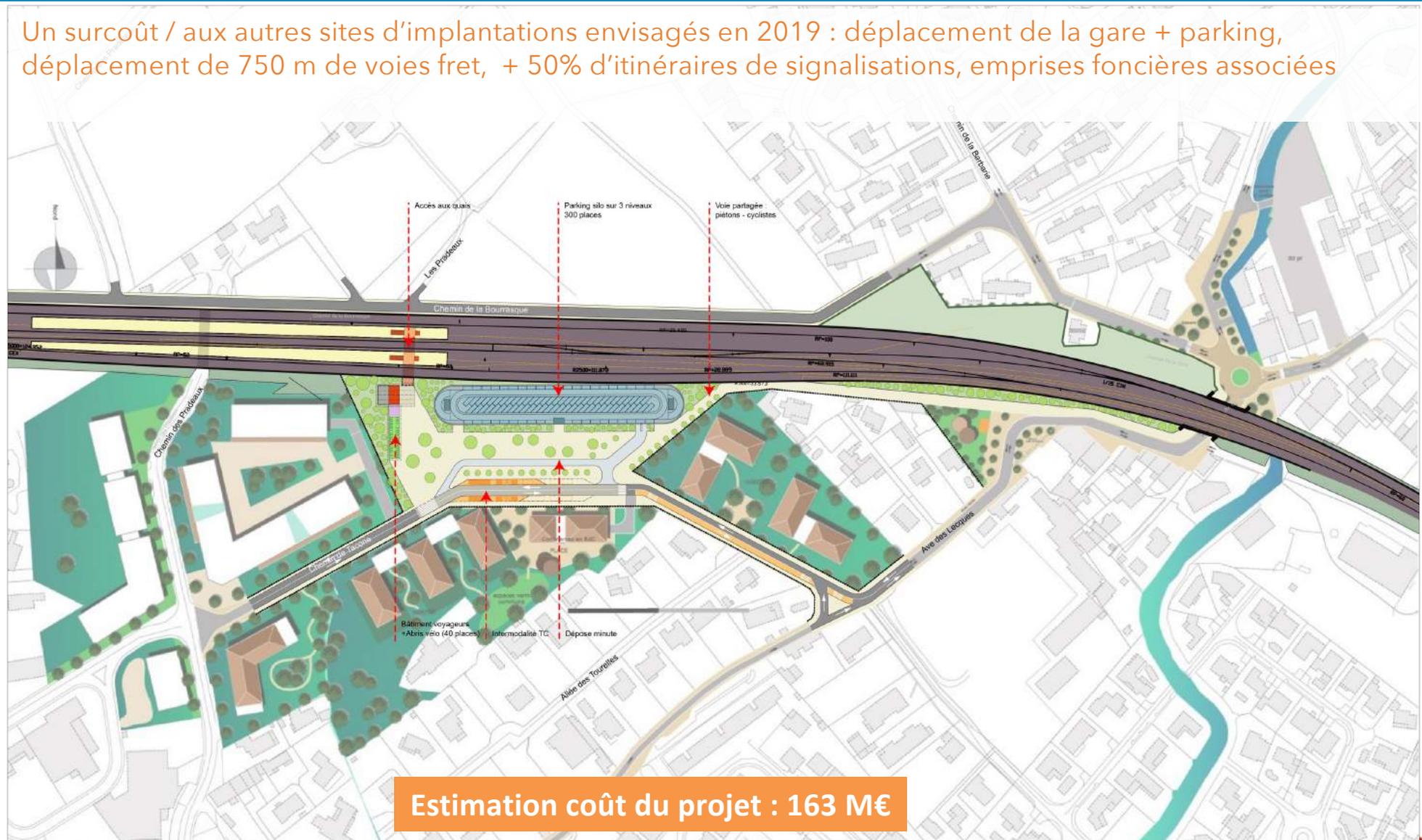


# Site de St Cyr-sur-Mer – situation actuelle avec le projet Pradeaux gare



# Site de St Cyr-sur-Mer- situation projetée

Un surcoût / aux autres sites d'implantations envisagés en 2019 : déplacement de la gare + parking, déplacement de 750 m de voies fret, + 50% d'itinéraires de signalisations, emprises foncières associées

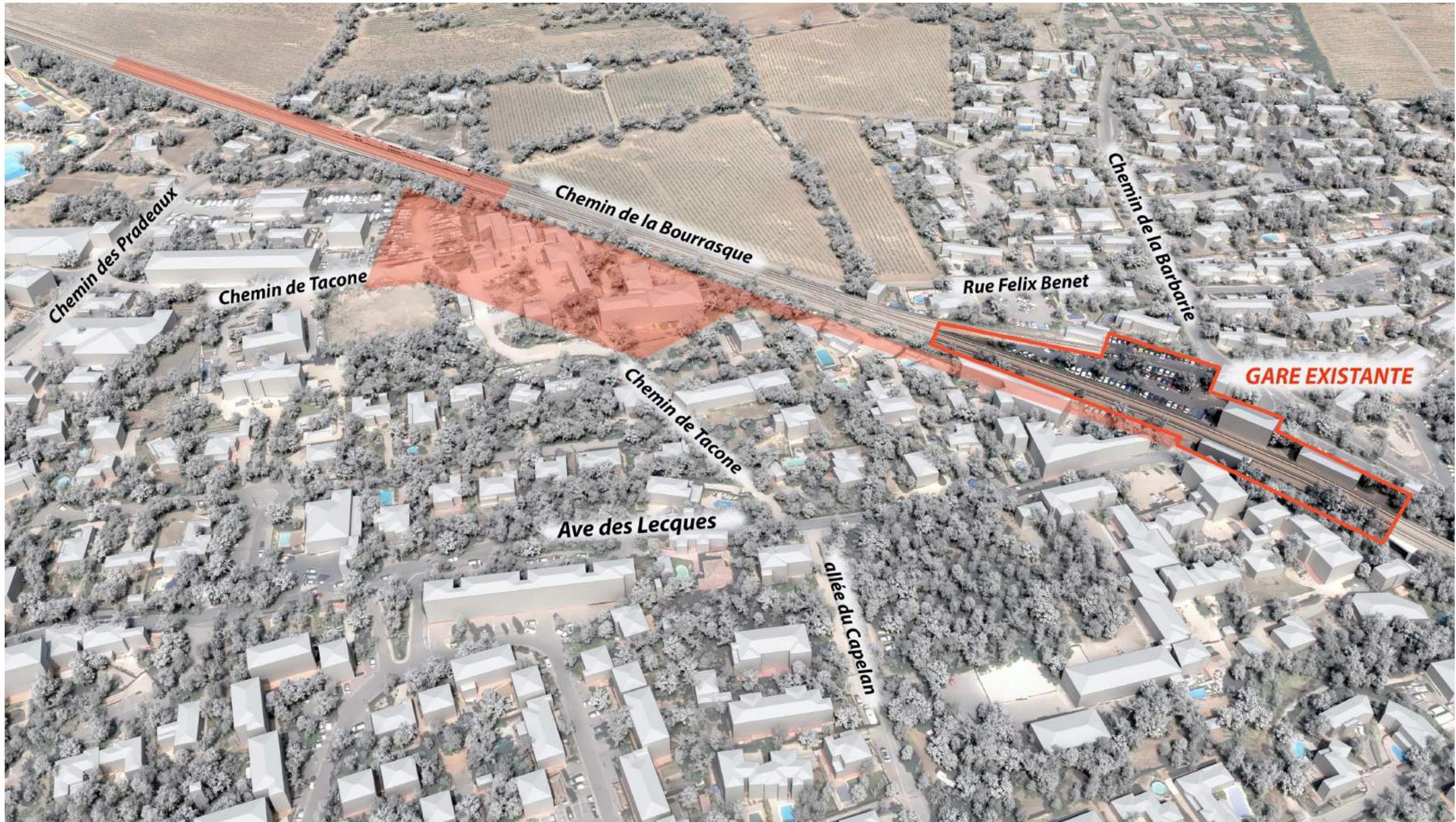


Estimation coût du projet : 163 M€

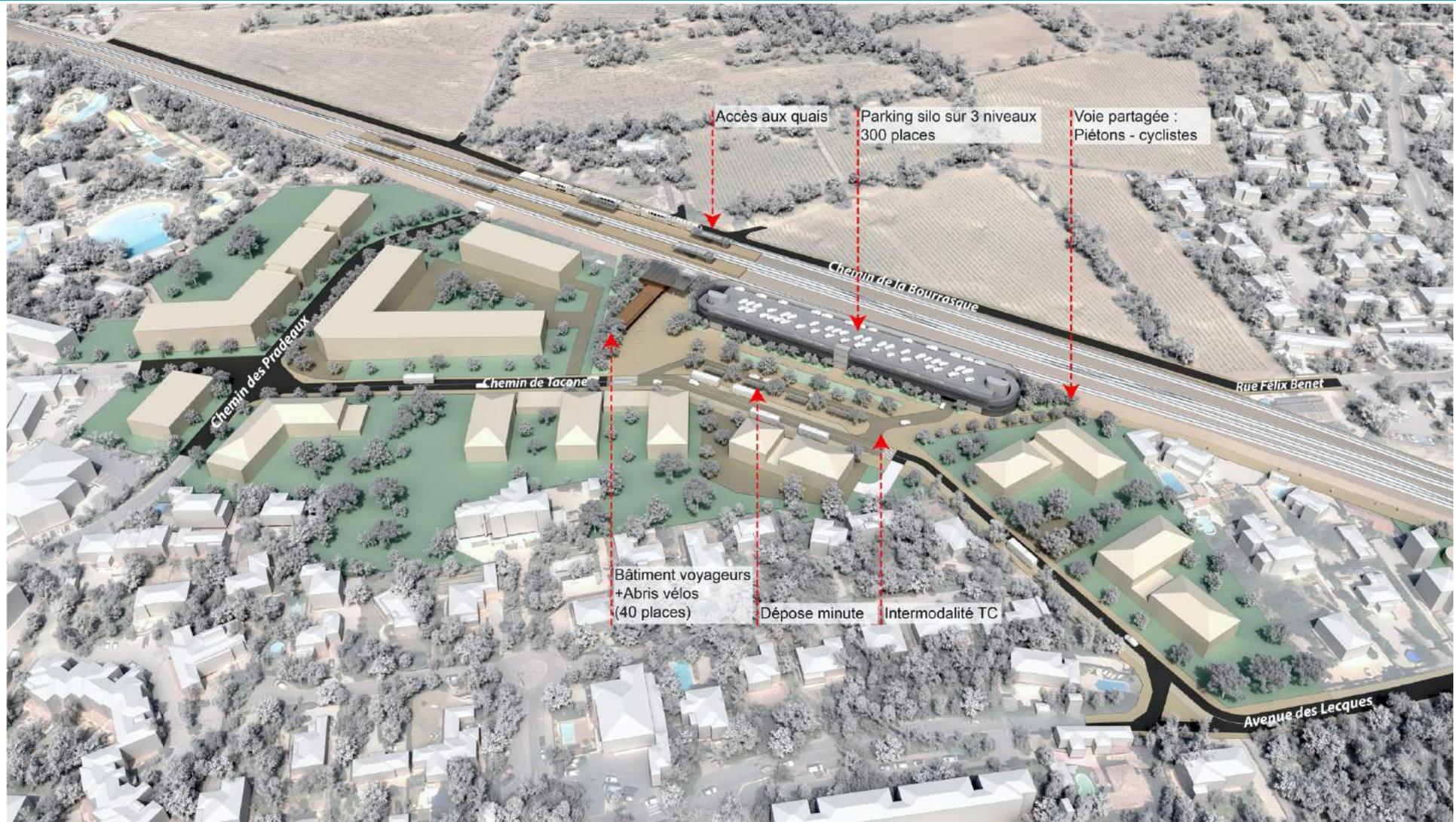
# Site de St Cyr-sur-Mer- situation projetée



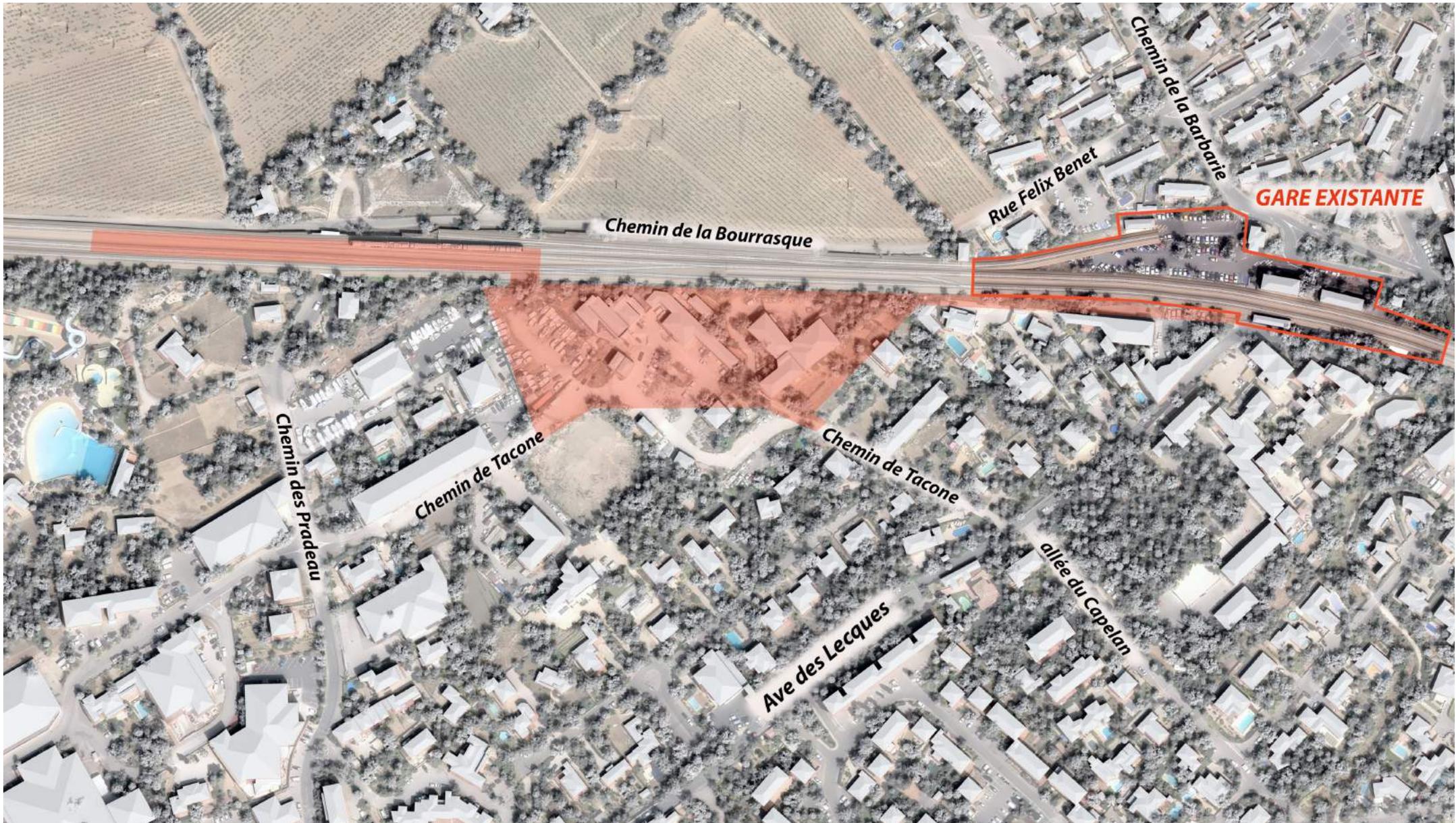
# Gare de St Cyr-sur-Mer- situation actuelle



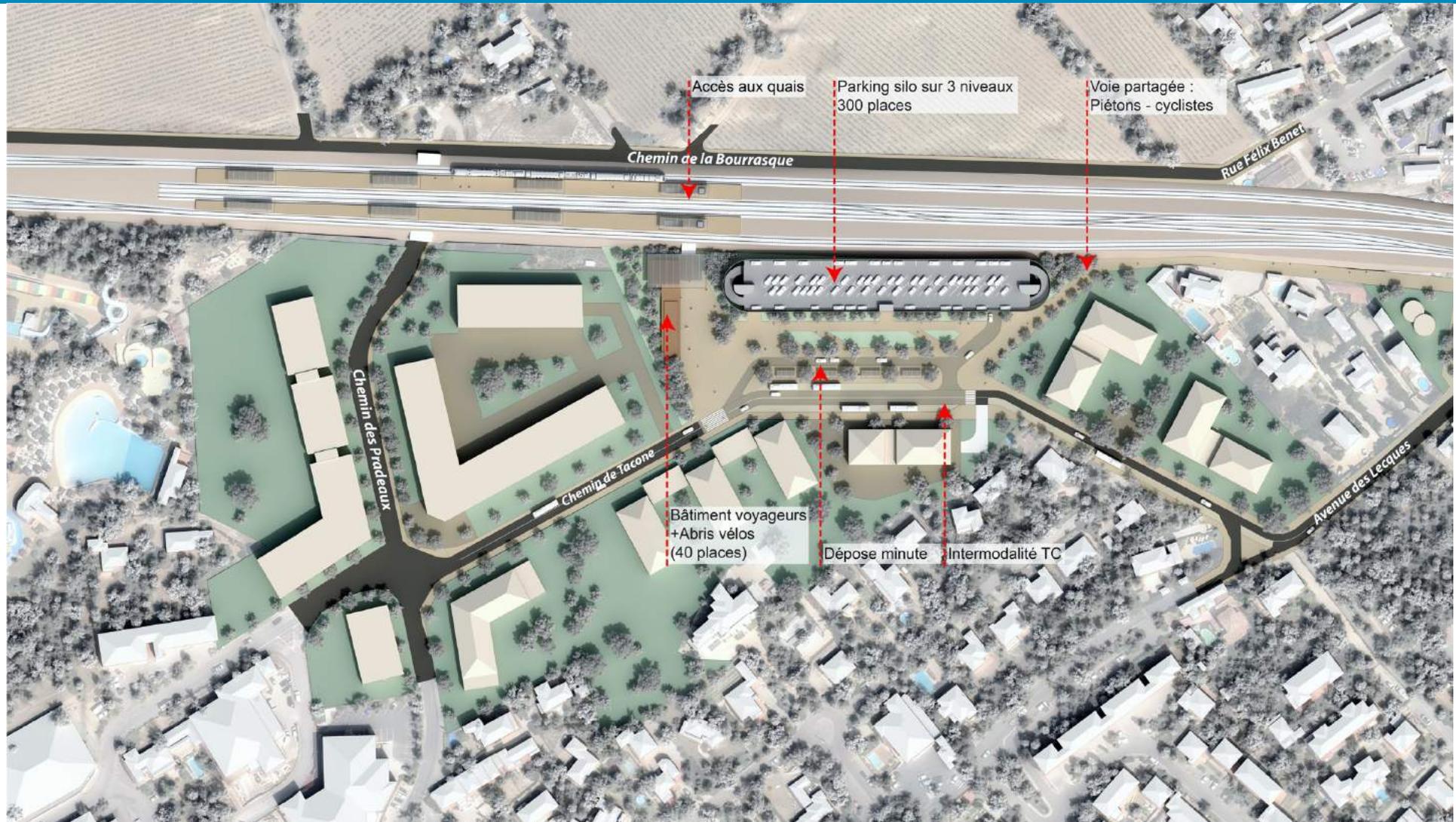
# Gare de St Cyr-sur-Mer- situation projetée



# Gare de St Cyr-sur-Mer- situation actuelle



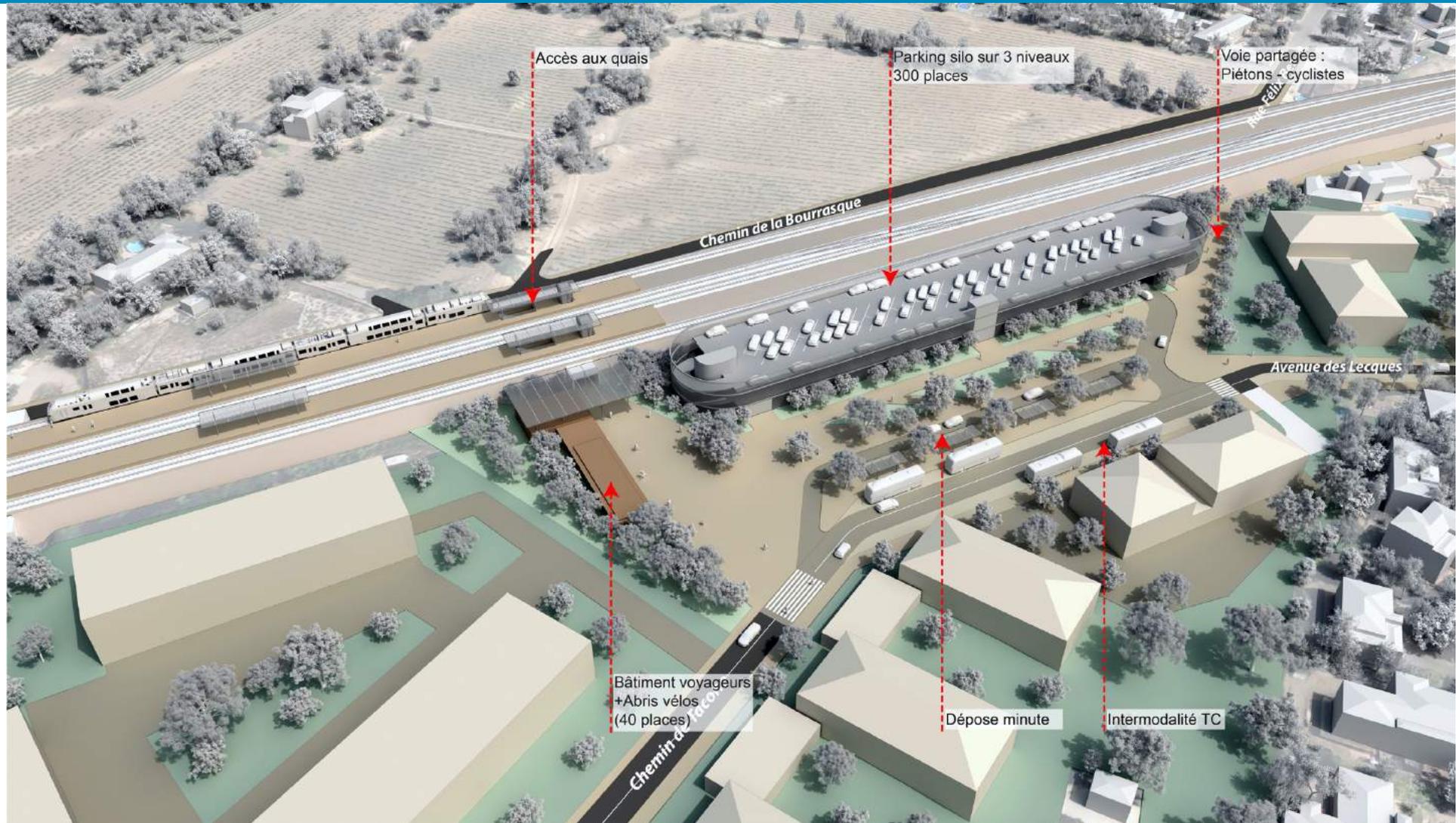
# Gare de St Cyr-sur-Mer- situation projetée



# Site de St Cyr-sur-Mer- situation actuelle



# Site de St Cyr-sur-Mer- situation projetée



# Site de St Cyr-sur-Mer - coupe

## SITUATION ACTUELLE



## SITUATION PROJETÉE

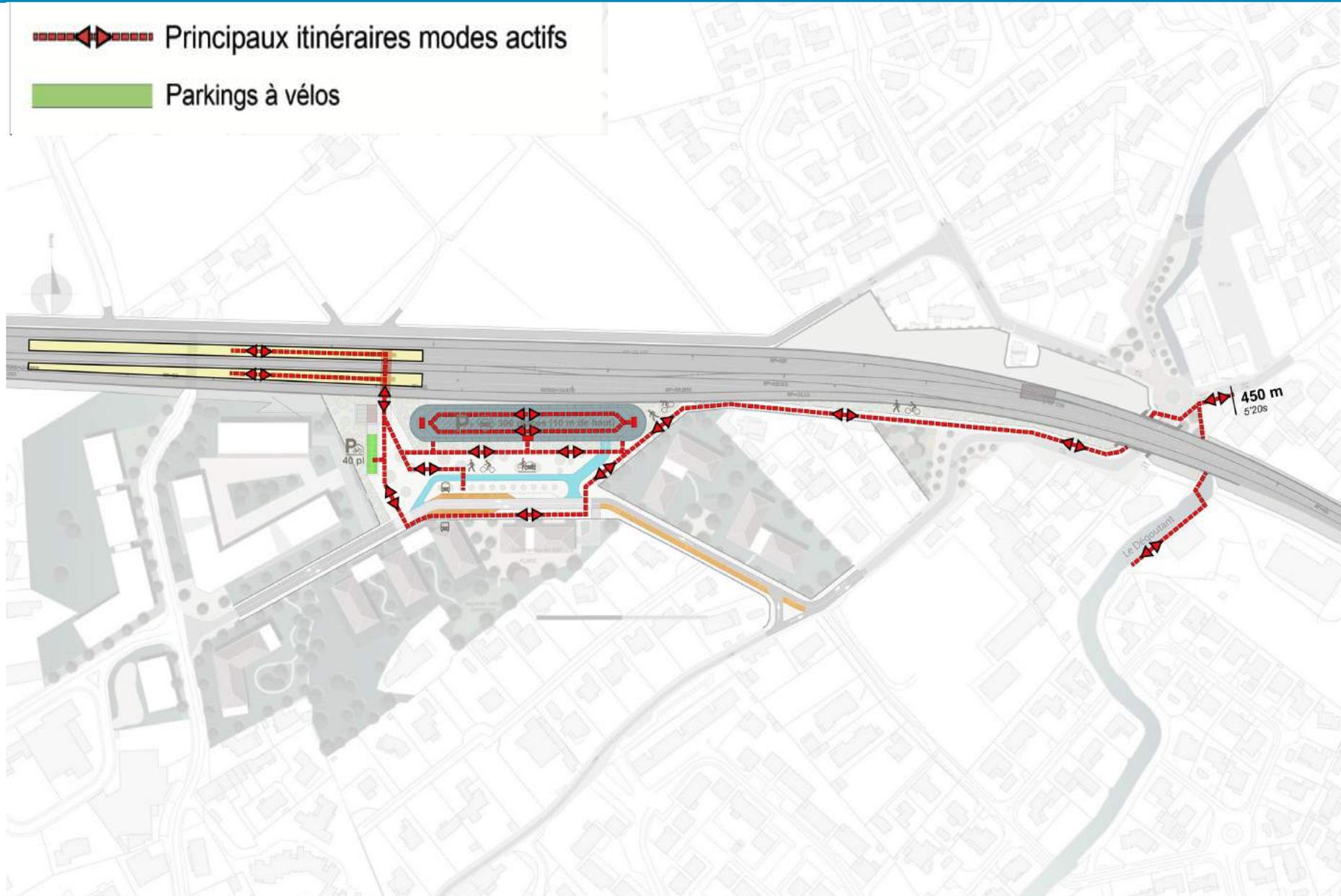


30 m

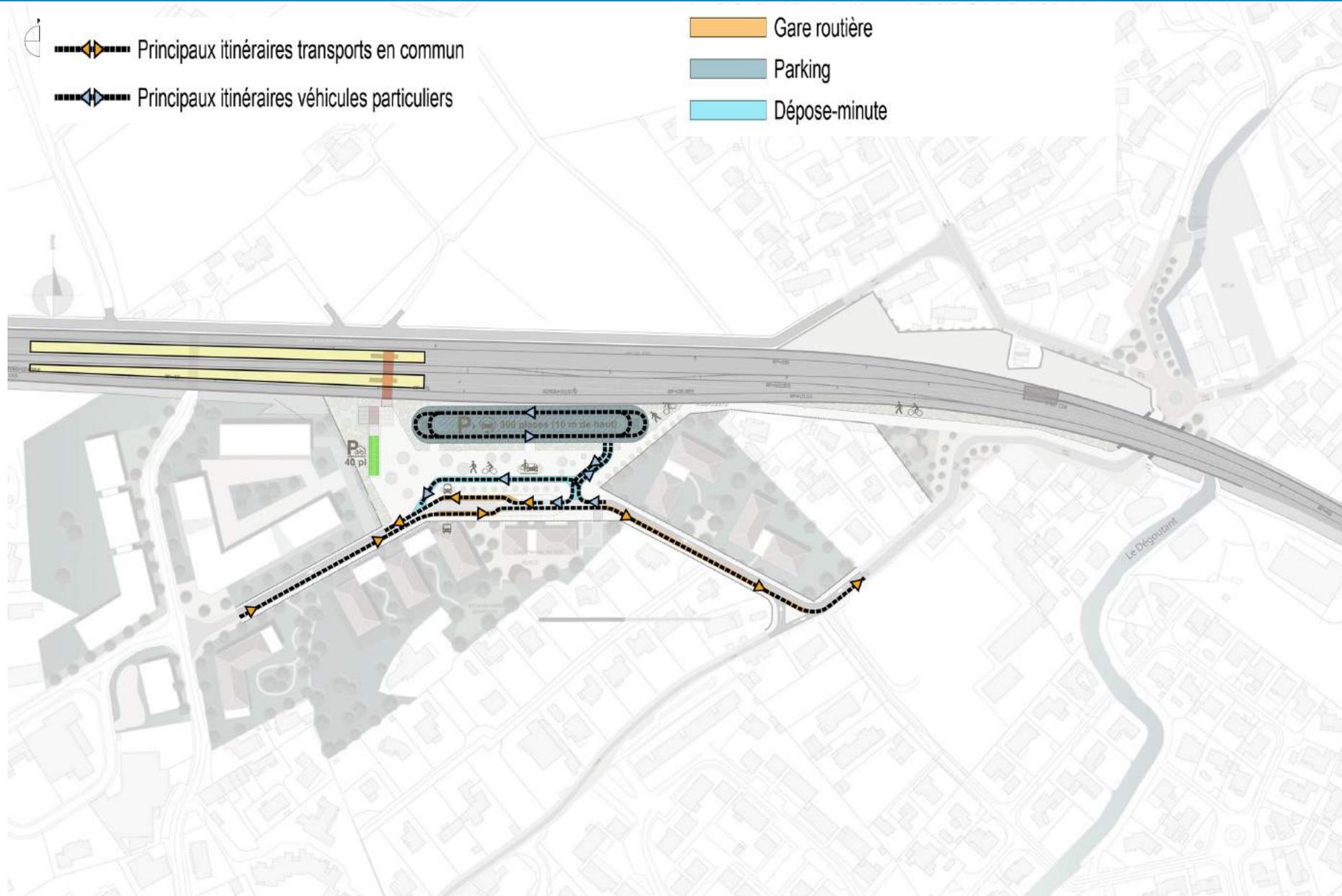


# Site de St-Cyr-sur-Mer – Modes actifs

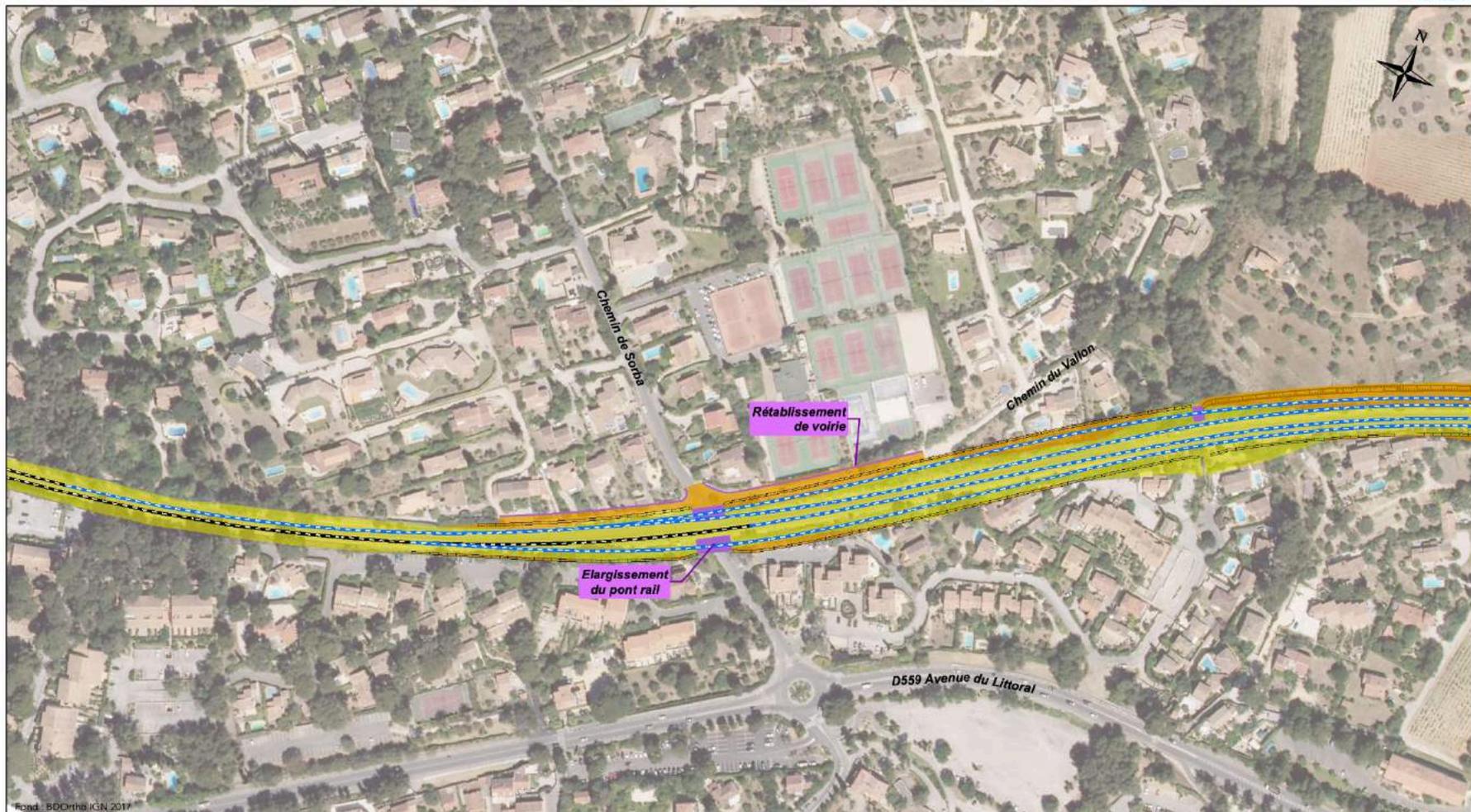
- Principaux itinéraires modes actifs
- Parkings à vélos



# Site de St-Cyr-sur-Mer – Transports en commun et véhicules particuliers



# Site de St-Cyr-sur-Mer – acquisitions foncières

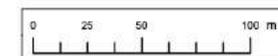


Fond : BDOrtho, IGN 2017

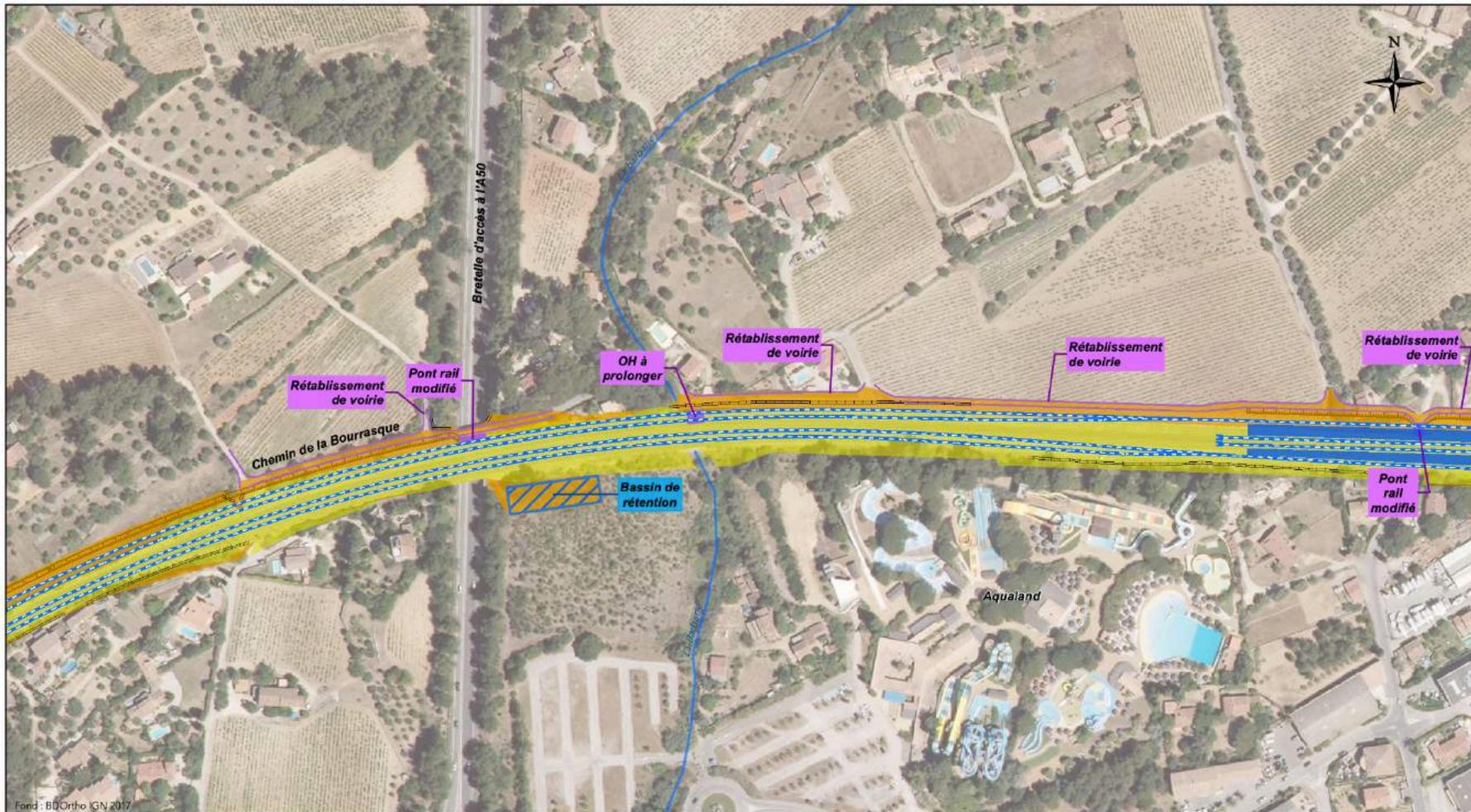


(C) IGN Scan25 2018

- |                                 |                 |                          |                                       |
|---------------------------------|-----------------|--------------------------|---------------------------------------|
| Emprises ferroviaires actuelles | Bâti impacté    | Voie existante           | Limite de commune ou d'arrondissement |
| Emprises nécessaires au projet  | Impact indirect | Voie nouvelle en surface |                                       |
|                                 |                 | Talus                    |                                       |
|                                 |                 | Mur de soutènement       |                                       |



# Site de St-Cyr-sur-Mer – acquisitions foncières

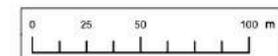


Fond : BD Ortho IGN 2017

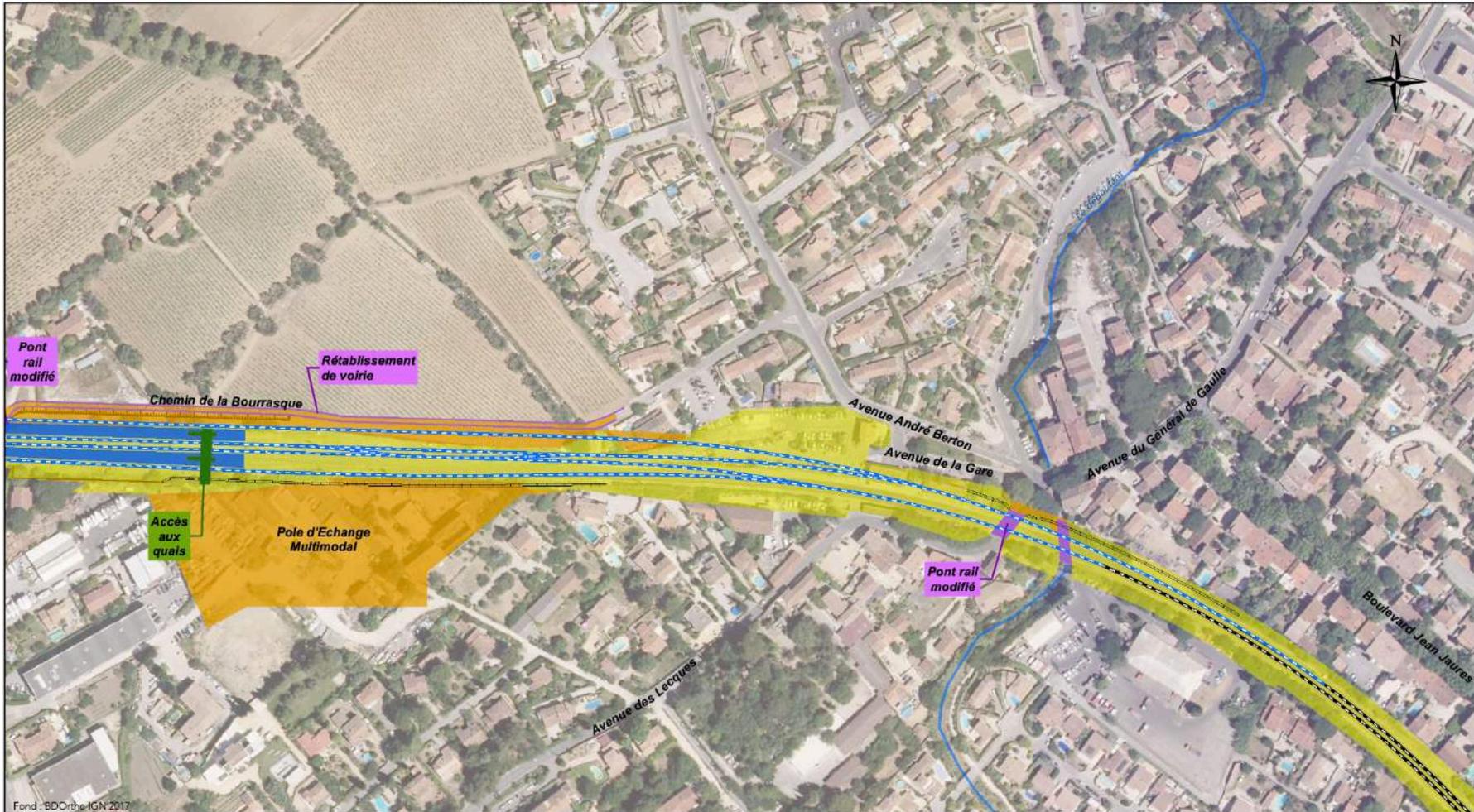


(C) IGN Scan25 2018

- |                                 |                 |                         |                                       |
|---------------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------------------------|
| Emprises ferroviaires actuelles | Bâti impacté    | Quai nouveau ou modifié | Limite de commune ou d'arrondissement |
| Emprises nécessaires au projet  | impact indirect | Bassin de rétention     |                                       |
| Voie nouvelle en surface        | Talus           | Mur de soutènement      |                                       |



# Site de St-Cyr-sur-Mer – acquisitions foncières

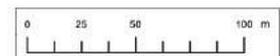


Fond : BDO rth IGN 2017



(C) IGN Scan25 2018

- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Bâti impacté
- impact indirect
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Talus
- Mur de soutènement
- Quai nouveau ou modifié
- Limite de commune ou d'arrondissement



# 04. LA GARE ORIGINE- TERMINUS À SANARY



5 min

# Gare de Sanary-sur-Mer

Un surcoût / aux sites envisagés en 2019 : création d'un pôle d'échanges multimodal avec parkings et foncier associé

## Situation actuelle



## Implantation envisagée du projet

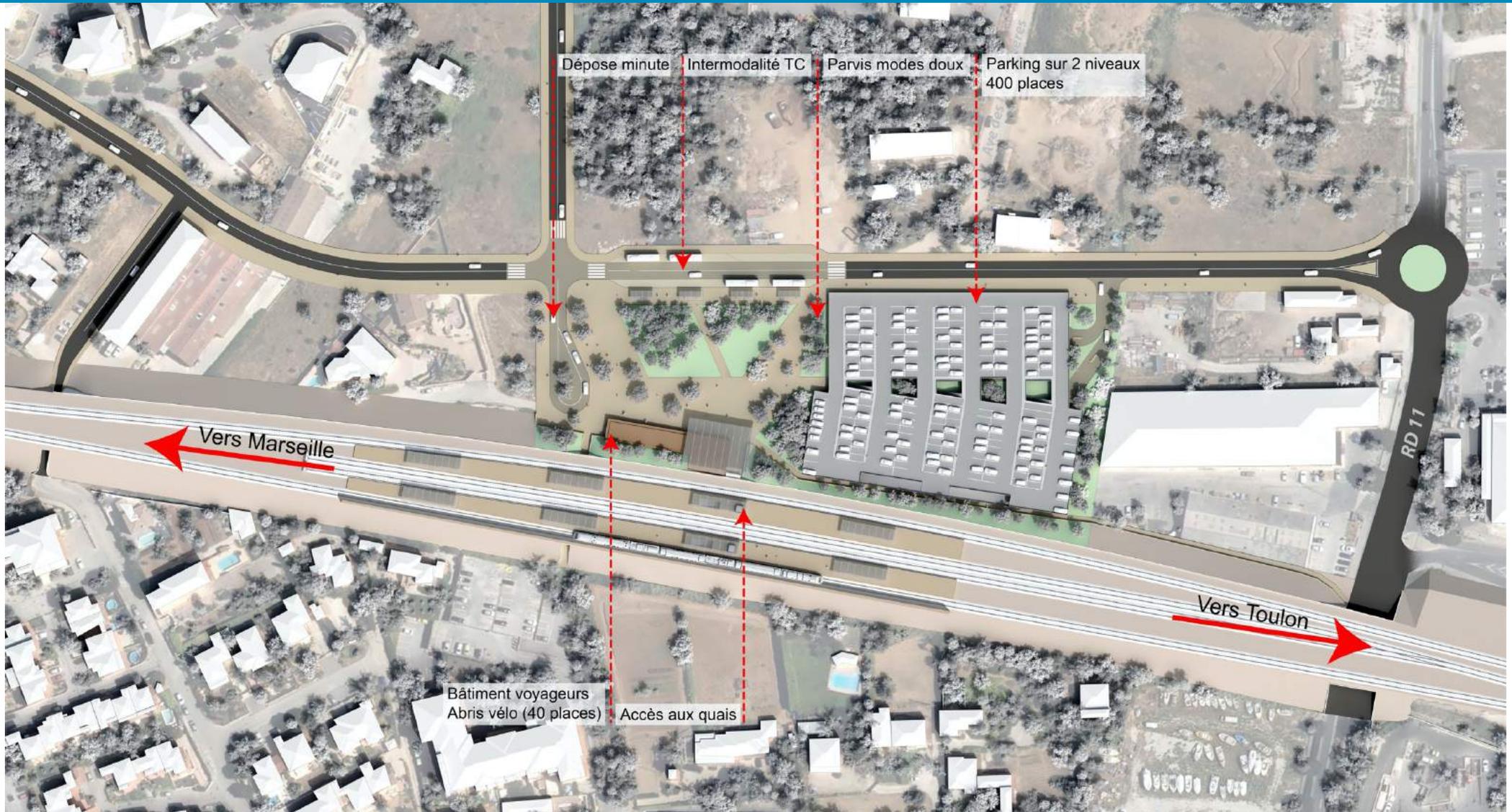


Estimation coût du projet : 79 M€

# Gare de Sanary-sur-Mer – situation projetée



# Gare de Sanary-sur-Mer – situation projetée



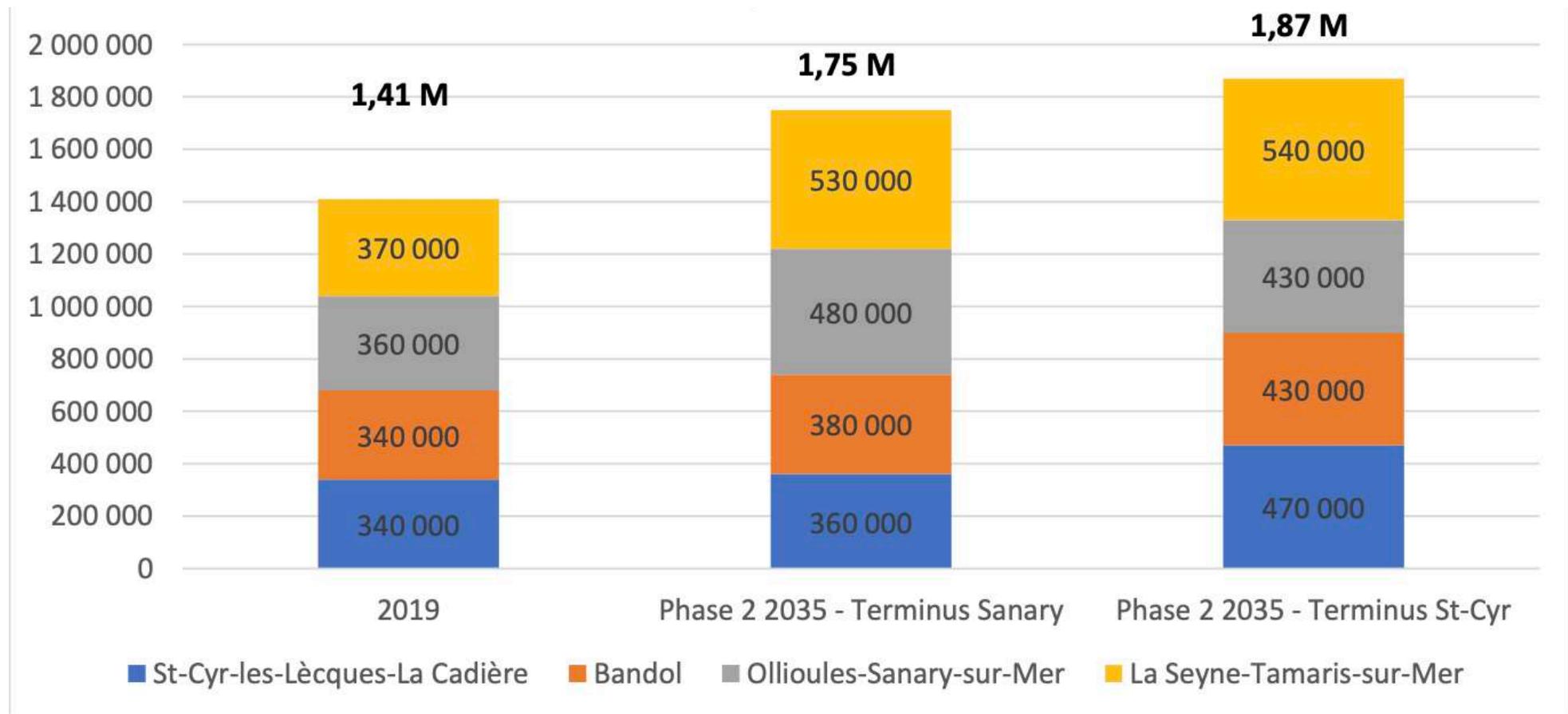
# 05. COMPARAISON DES VARIANTES DE GARE À ST- CYR ET À SANARY



8 min

# Evolution comparée de la fréquentation des 4 gares de l'ouest toulonnais : montées et descentes entre 2019 et le projet

- Variante St Cyr : + 460 000
- Variante Sanary : + 340 000



# Evolution situation actuelle et en phase 1 du projet LNPCA

NOMBRE DE TER DIRECTS EN HEURE DE POINTE		À DESTINATION DE				
		Marseille	Toulon	Hyères	Gares entre Ste-Musse et La Pauline	Gares entre Solliès et Carnoules
DANS L'HYPOTHÈSE D'UN TERMINUS À SAINT-CYR						
Au départ de	Saint-Cyr	2 -> 4	2 -> 6	2 -> 2	2 -> 4	0 -> 2
	Bandol	2 -> 2	2 -> 4	2 -> 2	2 -> 4	0 -> 2
	Ollioules-Sanary	4 -> 2	4 -> 4	2 -> 2	2 -> 4	0 -> 2
	La Seyne	2 -> 2	2 -> 4	2 -> 2	2 -> 4	0 -> 2

NOMBRE DE TER DIRECTS EN HEURE DE POINTE		À DESTINATION DE				
		Marseille	Toulon	Hyères	Gares entre Ste-Musse et La Pauline	Gares entre Solliès et Carnoules
DANS L'HYPOTHÈSE D'UN TERMINUS À SANARY-OLLIIOULES						
Au départ de	Saint-Cyr	2 -> 2	2 -> 2	2 -> 2	2 -> 2	0 -> 0
	Bandol	2 -> 2	2 -> 2	2 -> 2	2 -> 2	0 -> 0
	Sanary-Ollioules	4 -> 4	4 -> 6	2 -> 2	2 -> 4	0 -> 2
	La Seyne	2 -> 2	2 -> 4	2 -> 2	2 -> 4	0 -> 2

2 -> 4

augmentation

2 -> 2

pas de changement

4 -> 2

diminution

# Cadencement et desserte comparées pour chaque variante : phases 1 et 2

## Variante St-Cyr

- En phase 1
  - Décadencement 14'/16'
  - Desserte alternée, de 3 gares sur 4 pour chacun des TER St-Cyr - Les Arcs au-delà de Carnoules, à choisir parmi les 4 gares suivantes : Pignans, Gonfaron, Le Luc, Vidauban
- En phase 2
  - Décadencement 12'/18' entre les omnibus de la navette
  - Desserte alternée, au moment de la circulation maximale des trains rapides, de 2 gares sur 4 pour chacun des TER St Cyr- les Arcs au-delà de Carnoules

## Variante Sanary

- En phase 1
  - Cadencement 15' (non dégradé)
  - Desserte omnibus complète
- En phase 2
  - Cadencement 15' (non dégradé)
  - Desserte alternée, au moment de la circulation maximale des trains rapides, de 3 gares sur 4 pour chacun des TER Sanary - Les Arcs , au-delà de Carnoules, à choisir parmi les 4 gares suivantes : Pignans, Gonfaron, Le Luc, Vidauban

→ Une desserte alternée en phase 2 à l'Est de Carnoules diminue l'attractivité voyageurs et le bénéfice socio-économique, plus avec un terminus sur St Cyr qu'à Sanary

# Comparaison des variantes St-Cyr / Sanary

## Satisfaction des objectifs de service

	CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
Satisfaction des objectifs de service	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE CADENCEMENT ET ROBUSTESSE EN PHASE 1 DU PROJET LNPCA	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 16'/14'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 15'/15'
	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE CADENCEMENT ET ROBUSTESSE EN PHASE 2 DU PROJET LNPCA	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 12'/18'	Taux d'occupation de la ligne inférieur à 90% Cadencement 15'/15'
	DESSERTÉ GLOBALE DE L'OUEST TOULONNAIS	Couverture large de l'ouest toulonnais, au-delà même de la zone d'influence de Toulon	Desserte efficace de l'ouest Toulonnais avec rabattement grâce au nouvel échangeur autoroutier
	DESSERTÉ DE L'EST TOULONNAIS	Desserte alternée de 2 gares sur 4 entre Carnoules et les Arcs	Desserte alternée de 3 gares sur 4 entre Carnoules et Les Arcs

■ Variante défavorable

■ Variante plutôt défavorable, corrections possibles

■ Variante favorable

■ Variante très favorable

# Comparaison des variantes St-Cyr / Sanary

## Incidences pérennes sur le territoire

CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER	
Incidences pérennes sur le territoire	ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE	Cohérence avec le SRADDET <sup>1</sup> et le PPA 83 <sup>2</sup>	Cohérence avec le SRADDET et le PPA 83
	IMPACTS SUR LE BÂTI	5 à 8 maisons	Pas d'impact au sud. Impact limité au périmètre de la ZAD : 2 maisons + bâti économique
	IMPACTS SUR LES ÉQUIPEMENTS	Tennis	Néant
	BRUIT ET VIBRATIONS	Mesures de réduction des bruits en gare à prévoir	Mesures de réduction des bruits en gare à prévoir
	ÉCOSYSTÈMES ET BIODIVERSITÉ	Incidences faibles	Incidences faibles
	AGRICULTURE	0,4 ha de vignoble	Friches
	INONDATION	Gare non concernée, ouvrage hydraulique d'un ruisseau à allonger pour voie fret	Non concerné
	RESSOURCE EN EAU	Non concerné	Périmètre éloigné de captage
	ACCÈS ET CIRCULATION LOCALE	Incidences sur la circulation à prendre en compte. Opportunité de réorganisation en lien avec le projet urbain	Très bon accès, intermodalité à développer. Opportunité de réorganisation en lien avec projet urbain
	ARTICULATION DE LA GARE AVEC SON ENVIRONNEMENT URBAIN	Articulation avec le projet Pradeaux Gare. Éloignement de la gare du centre-ville.	Articulation avec la ZAC de la Baou. Gare plus proche du cœur de Sanary.

Variantes défavorable

Variantes plutôt défavorable, corrections possibles

Variantes favorables

Variantes très favorables

# Comparaison des variantes St-Cyr / Sanary

## Enjeux de réalisation Socio-économie

	CRITÈRE	SAINT-CYR-SUR-MER	SANARY-SUR-MER
Enjeux de réalisation	PERTURBATIONS DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES EN PHASE TRAVAUX	Moyennes	Limitées
	DURÉE DES TRAVAUX	4 ans	3,5 ans
	INCIDENCES DES TRAVAUX POUR LES RIVERAINS	Travaux proches de maisons	Zone peu habitée au nord
Socio-éco	COÛT (CE JANVIER 2019)	163 M€	79 M€
	VOYAGEURS ANNUELS SUPPLÉMENTAIRES À L'OUEST DE TOULON / SITUATION ACTUELLE	+ 460 000	+ 340 000
	COÛTS D'EXPLOITATION RELATIFS	Coûts d'exploitation des TER plus importants : parcours des trains plus long et perte de fréquentation à l'est qui conduit à une diminution du nombre de km*voyageurs à l'échelle de la navette.	Coûts d'exploitation des TER plus faibles proportionnellement. Moins de perte de voyageurs à l'est et donc de km*voyageurs à l'échelle de la navette

■ Variante défavorable

■ Variante plutôt défavorable, corrections possibles

■ Variante favorable

■ Variante très favorable

# 3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS



70 min

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :



# Echanges avec les participants

Vos questions ?  
Vos contributions ?



- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez votre intervention à 2 minutes maximum

**LNPCA : Navette toulonnaise,  
gare ouest  
Réunion St Cyr sur Mer  
02 Décembre 2020**

Intervention Rémi QUINTON

# Travaillons à un consensus

Importance de la concertation

La solution de base avant la concertation 2020 (COPIL et Décision Ministérielle) :

- navette = La Seyne Toulon Carnoules (les Arcs)
- **ou pire si pas de projet, navette = Toulon Carnoules (les Arcs)**

Or durant la concertation 2019 : *“le terminus doit être le plus à l’ouest possible”*

Mais difficulté d’exploitation si le terminus est à l’ouest d’Ollioules

Il faut sortir de cette concertation complémentaire en ayant répondu à cette demande et résoudre cette contrainte

## 3 sujets à distinguer

- les PEMs : plusieurs propositions de déplacement/reconstruction de gare, accessibilité en transports collectifs, vélo, à pied, ...
- la desserte ferroviaire des PEMs : fréquence, cadencement (2 ou 4 ou 6... trains par heure), plage horaire, destination (Toulon, Carnoules, Hyères, Marseille...)
  - *Un RER, ce n'est pas seulement ou forcément une fréquence importante en heure de pointe, c'est d'abord et surtout une plage horaire de fonctionnement étendue (tôt le matin, tard le soir), sans trou de desserte dans la journée*
- la localisation du terminus ouest var : nécessité "technique" pour l'exploitation ferroviaire *mais qui concerne assez peu les usagers*

sujets qui concernent les usagers

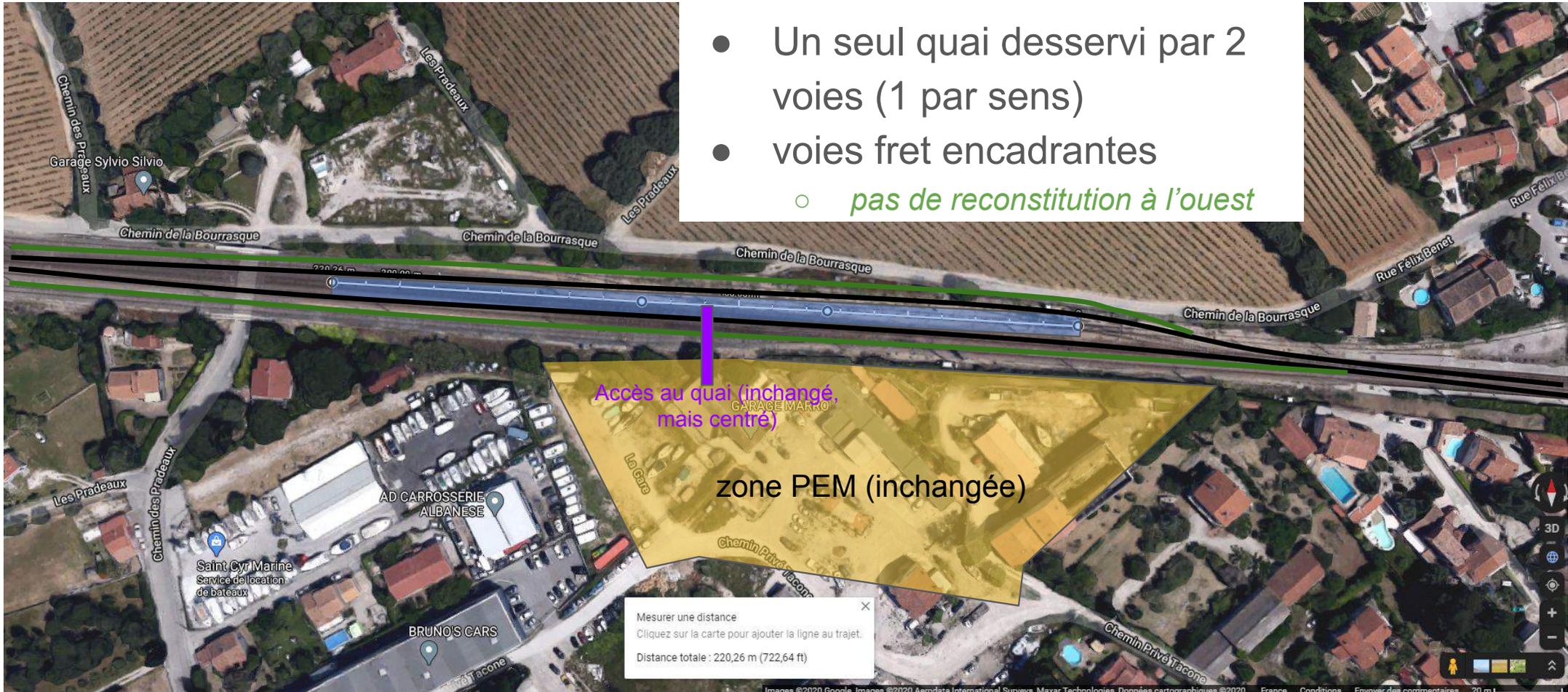
- *il faudra choisir un terminus, mais faudra-t-il choisir un seul PEM dans l'ouest var ?*

# Les difficultés d'un terminus de la navette à St Cyr

- reconstitution des voies de fret à l'ouest, débordant des emprises ferroviaires existantes, coût
- emprises ferroviaires pour 4 voies et 2 quais : habitations et terrain agricoles
- décadencement entre les services
  - Marseille Toulon Hyères,
  - et St Cyr Toulon Carnoules (Les Arcs)
- suppression d'arrêts entre Carnoules et Les Arcs (un train toutes les 2 heures !)

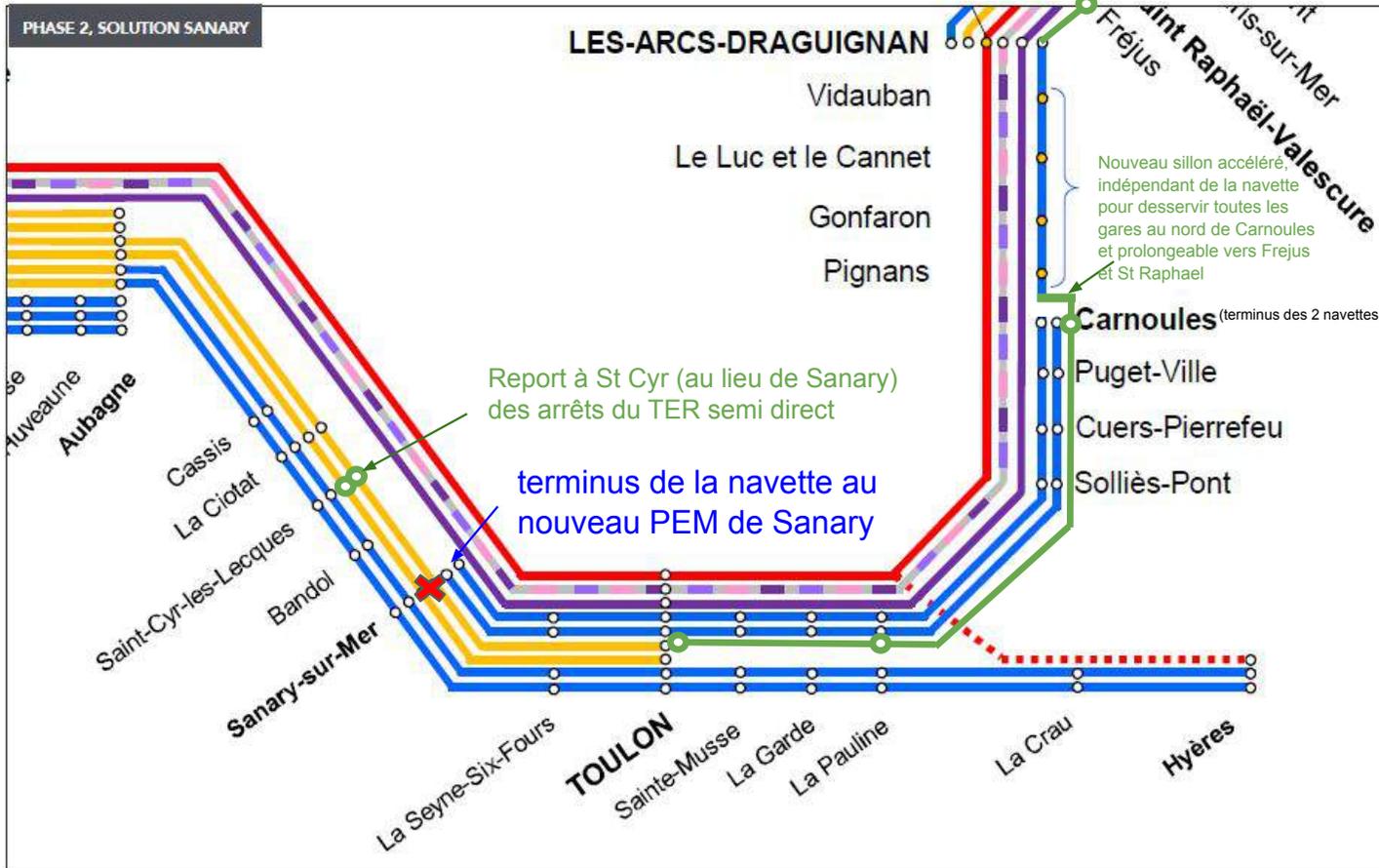
# Proposition d'un PEM à St Cyr qui ne soit pas terminus

- Un seul quai desservi par 2 voies (1 par sens)
- voies fret encadrantes
  - *pas de reconstitution à l'ouest*



Question : comment sont ventilés les 163M€ de la solution St Cyr ? zone PEM, 4 voies à quai, reconstitution fret....

# Desserte ferroviaire du PEM de St Cyr (en phase 1 et 2)

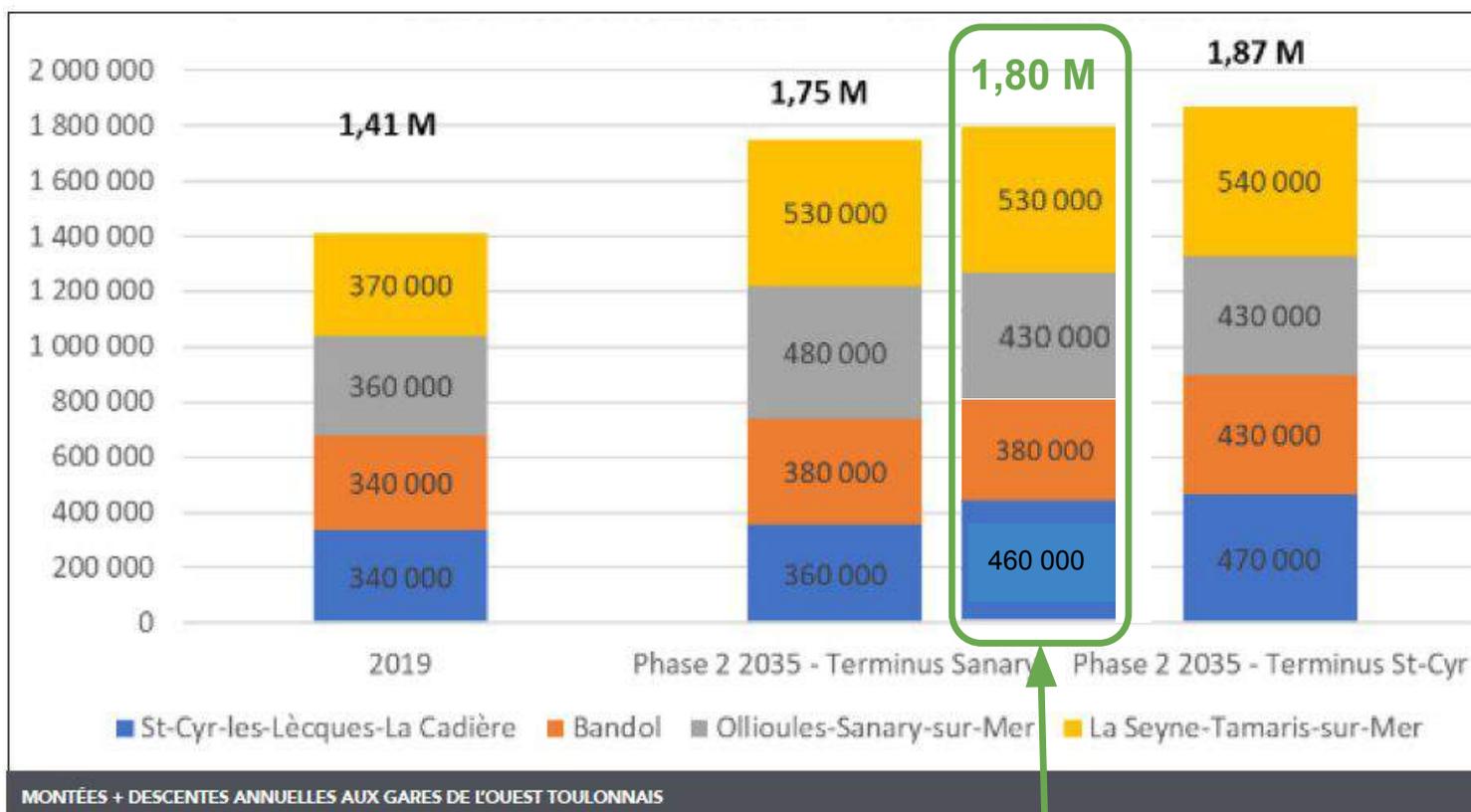


## Fréquence des trains portée par le type de trait

- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- ..... pointillé court = train non cadencé

- Desserte équilibrée des 2 nouveaux PEM de Sud Ste Baume
  - St Cyr : 4 arrêts par heure, bien répartis, vers Marseille et Toulon
  - Sanary : cadencement strict toutes les 15 minutes vers Toulon
- Pas de sacrifice de la desserte au nord de Carnoules et intégration de Fréjus St Raphael au RER varois
  - Cadencement toutes les 30 minutes dans l'est var par recouvrement des missions Les Arcs St Raphael Cannes et Toulon Les Arcs St Raphael 6

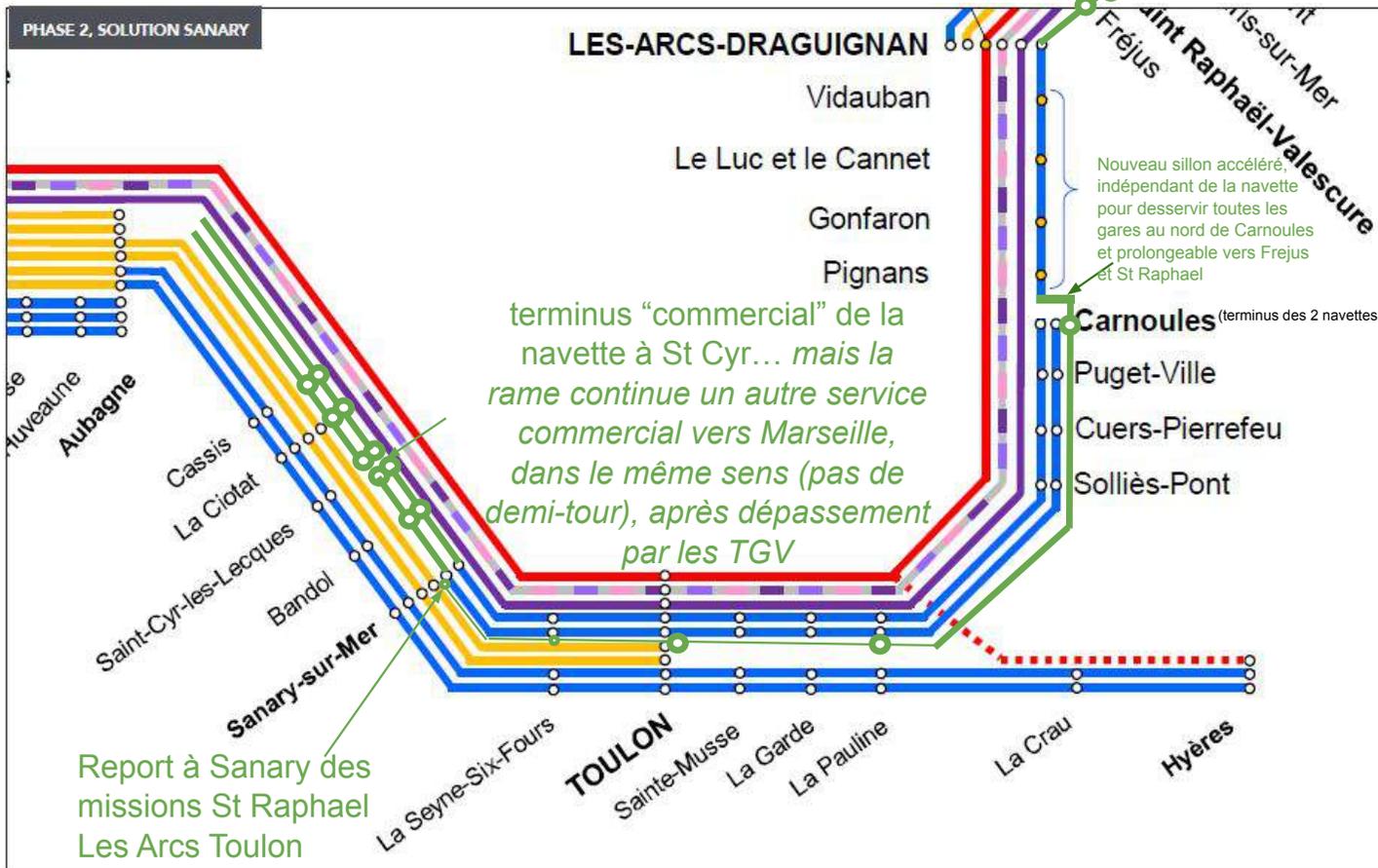
# Estimation sommaire de la fréquentation



La fréquentation est également améliorée pour les gares entre Carnoules et Les Arcs

PEM Sanary terminus navette  
+ PEM St Cyr simplifié

# Extension de la navette à St Cyr (à plus long terme)



## Besoin d'infrastructures nouvelles

- Dépassement à St Cyr
  - par les voies fret qui deviennent les voies principales au niveau du PEM
  - reconstitution des voies fret à l'ouest
- Cadencement strict chaque 15 minutes entre St Cyr et La Pauline
  - gestion du rattrapage des Marseille Hyères par les TGV
    - 3è voie entre La Garde et La Pauline
  - Flexibilité horaire
    - Doublement La Pauline La Crau
- La desserte cadencée à l'heure au nord de Carnoules reste assuré par une mission accélérée et indépendante de la navette, qui peut même être amorcée au nouveau PEM de Sanary

# Résumé de la proposition

- Réalisation simultanée dès la phase 1 des PEM de Sanary et St Cyr
  - Sanary, 4 voies à quai, dont 2 en impasse pour le terminus de la navette
  - St Cyr : PEM simplifié, 2 voies à quai encadrés par les voies fret, desservi par les semi directs
  - 4 TER par heure vers Toulon à St Cyr, Sanary, La Seyne sur Mer
- reconfiguration au nord de Carnoules, pour desservir systématiquement et plus rapidement toutes les gares, sans les contraintes d'un long parcours de la navette
- Etude à plus long terme d'un prolongement de la navette à St Cyr, mais qui requiert de nouvelles infrastructures au delà du secteur de St Cyr pour gérer la cohabitation sur une même ligne des TER et des trains intermétropoles :
  - extensions voies fret à l'ouest de St Cyr hors emprises ferroviaires existantes
  - 3è voie La Garde La Pauline (prévue de toute façon à l'horizon de la phase 4 LNPCA)
  - doublement La Pauline La Crau

# MERCI POUR VOTRE ATTENTION

**Site internet - <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>**

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR:

