## Description des tronçons

*Passage au sud du Muy par la vallée de l'Argens, puis entre Puget-sur-Argens et le massif de la Colle du Rouet, remontée de la vallée du Reyran.*

*Communes: Les Arcs, Le Muy, Roquebrune-sur-Argens, Puget-sur-Argens, Fréjus, Bagnols-en-Forêt, Montauroux, Les Adrets-de-l'Esterel, Tanneron*

## Enjeux et sensibilités

***Zones urbanisées***

Ce tronçon contourne les zones urbaines du Muy et de Puget-sur-Argens.

***Agriculture***

Ce tronçon traverse une agriculture diversifiée dans la vallée de l'Argens.

***Milieux naturels***

Ce tronçon traverse des milieux sensibles très diversifiés : vallée du Reyran, massif de Roquebrune, forêt de la Colle du Rouet, berges de l'Endre, habitats de tortue à l'échangeur du Muy.

Les milieux sensibles aquatiques devront également faire l'objet d'une attention particulière : Collet du Reyran, Mare Temporaire de la montagne de Roquebrune, Bois de Palayson - mares de Catcheou.

***Paysage et Patrimoine***

L'enjeu paysager majeur est ici l'insertion dans les vallées de l'Argens (au pied des Rochers de Roquebrune) et du Reyran (site du barrage de Malpasset).

***Risques et ressources naturels***

L'enjeu majeur est l'Argens, touché par des inondations exceptionnelles en juin 2010: la sensibilité des riveraines reste extrêmement forte, et le projet devra prouver une transparence totale.

La ressource en eau est également un point important (nappe alluvial de l'Argens, notamment).

Des forêts importantes sont potentiellement concernées aussi.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



# Section F : Les Arcs - St-Cassien

# Argens - Nord Puget - Reyran

## Caractéristiques techniques

*(Evaluation moyenne pour le fuseau)*

***Longueur totale***

***29 km***

***Longueur de tunnels***

***3 km minimum***

***Coût****

***1,1 Mds €***

***CE 2008***

***Temps de parcours théorique***

***6 min***

***Vitesse moyenne***

***300 km/h***

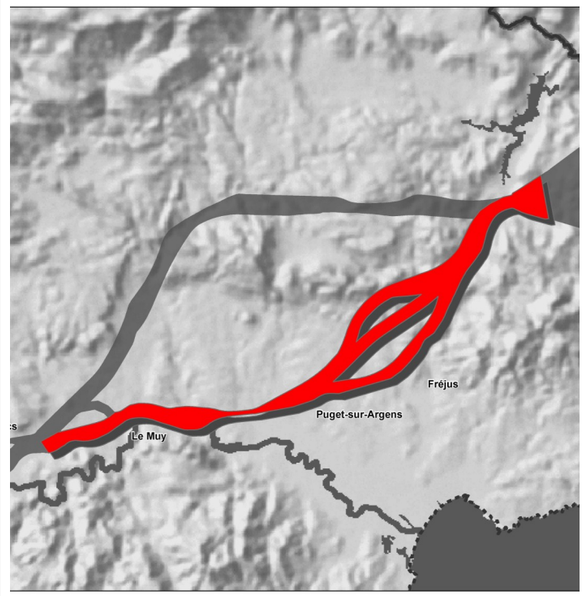
## Eléments - clés

Cette option exploite le passage qu'a déjà emprunté l'autoroute.

Elle permet une implantation de gare optimale par rapport aux objectifs de multimodalité (échangeur autoroutier, connexion avec le réseau classique, etc.).

Mais elle oblige à longer l'Argens, dans un contexte local rendu délicat par la crue exceptionnelle de juin 2010.

En outre, les contraintes géométriques de la ligne nouvelle rendent délicates son insertion dans un cadre naturel et paysager de grande valeur (Esterel, Vallée du Reyran, Forêt de la Colle du Rouet, …).




* Coût de l'infrastructure hors gare

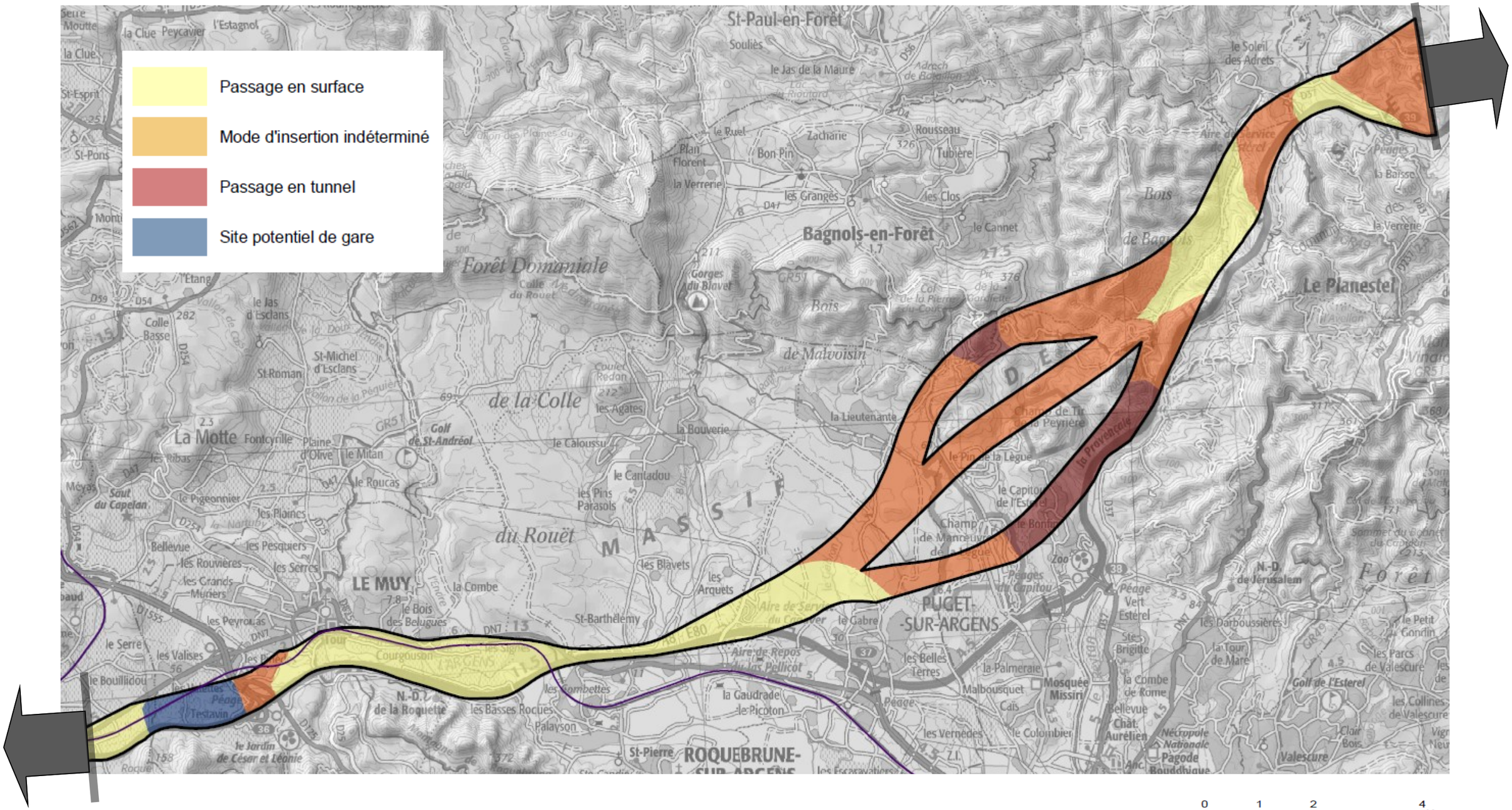
## Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

| Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 | Scénario 4 |
|---|---|---|---|

E-LGVPACA.1-PRG-DCG.PDT-NOT-AMG-00006 14 octobre 2011

## Section F : Les Arcs - St-Cassien

# Argens - Nord Puget - Reyran



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

## Description des tronçons

*Passage au nord du Muy, au nord du massif de la Colle du Rouet, puis entre Bagnols-en-Forêt et St-Paul-en-Forêt.*

*Communes: Les Arcs, Le Muy, La Motte, Callas, Bagnols-en-Forêt, St-Paul-en-Forêt, Callian, Montauroux, Les Adrets-de-l'Esterel, Tanneron*

## Enjeux et sensibilités

***Zones urbanisées***

Ce tronçon évite les principales zones urbanisées. On note, la présence de la zone d'activité des Ferrieres au Muy.

***Agriculture***

Ce tronçon touche quelques zones agricoles (Vignoble AOC dans la vallée de l'Argens, …).

***Milieux naturels***

Cette option traverse des milieux naturels riches et continus : gorges de Pennafort, bassin Superieur du Reyran, lac de Meau et réseau temporaire, forêt de la Colle du Rouet, vallée de l'Endre, bois de Callas.

Il y a clairement un enjeu majeur de rupture de continuité écologique et de risque de fragmentation d'un vaste ensemble naturel.

***Paysage et Patrimoine***

L'enjeu paysager majeur est ici l'insertion dans le passage au nord du colle du Rouet.

***Risques et ressources naturels***

Peu d'enjeux directement concernés.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

F2

# Section F : Les Arcs - St-Cassien

# Colle-du-Rouet - Nord Bagnols

## Caractéristiques techniques

*(Evaluation moyenne pour le fuseau)*

***Longueur totale***

***31 km***

***Longueur de tunnels***

***6 km minimum***

***Coût****

***1,2 Mds €***

***CE 2008***

***Temps de parcours théorique***

***6 min***

***Vitesse moyenne***

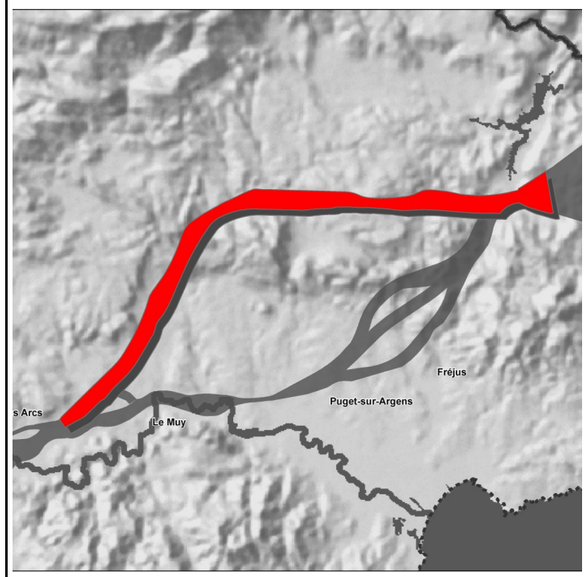
***300 km/h***

## Eléments - clés

Ce tronçon a été conçu comme une option alternative à un passage dans la vallée de l'Argens.

Mais l'importance de la « coupure écologique » induite par ce tronçon le rend difficilement acceptable: c'est la continuité d'un des plus vastes ensembles naturels de la région qui est en jeu.

Par ailleurs, l'implantation de la gare Est Var est moins favorable, avec une connexion au réseau classique qui impose la réalisation d'un raccordement, et un éloignement accru de l'autoroute.

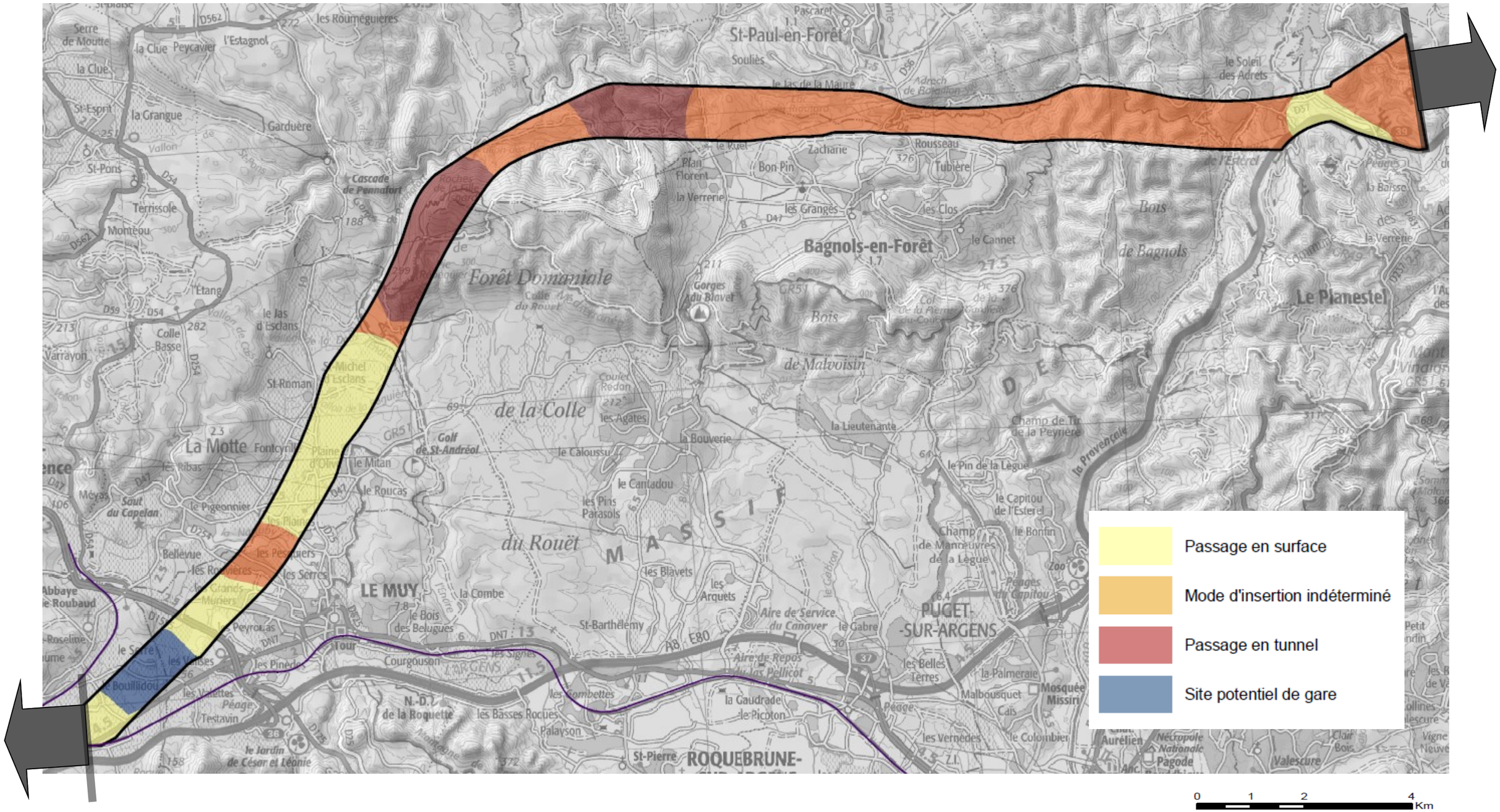



* Coût de l'infrastructure hors gare

## Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

| Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 | Scénario 4 |
|---|---|---|---|

E-LGVPACA.1-PRG-DCG.PDT-NOT-AMG-00006 14 octobre 2011

## Section F : Les Arcs - St-Cassien

# Colle-du-Rouet - Nord Bagnols