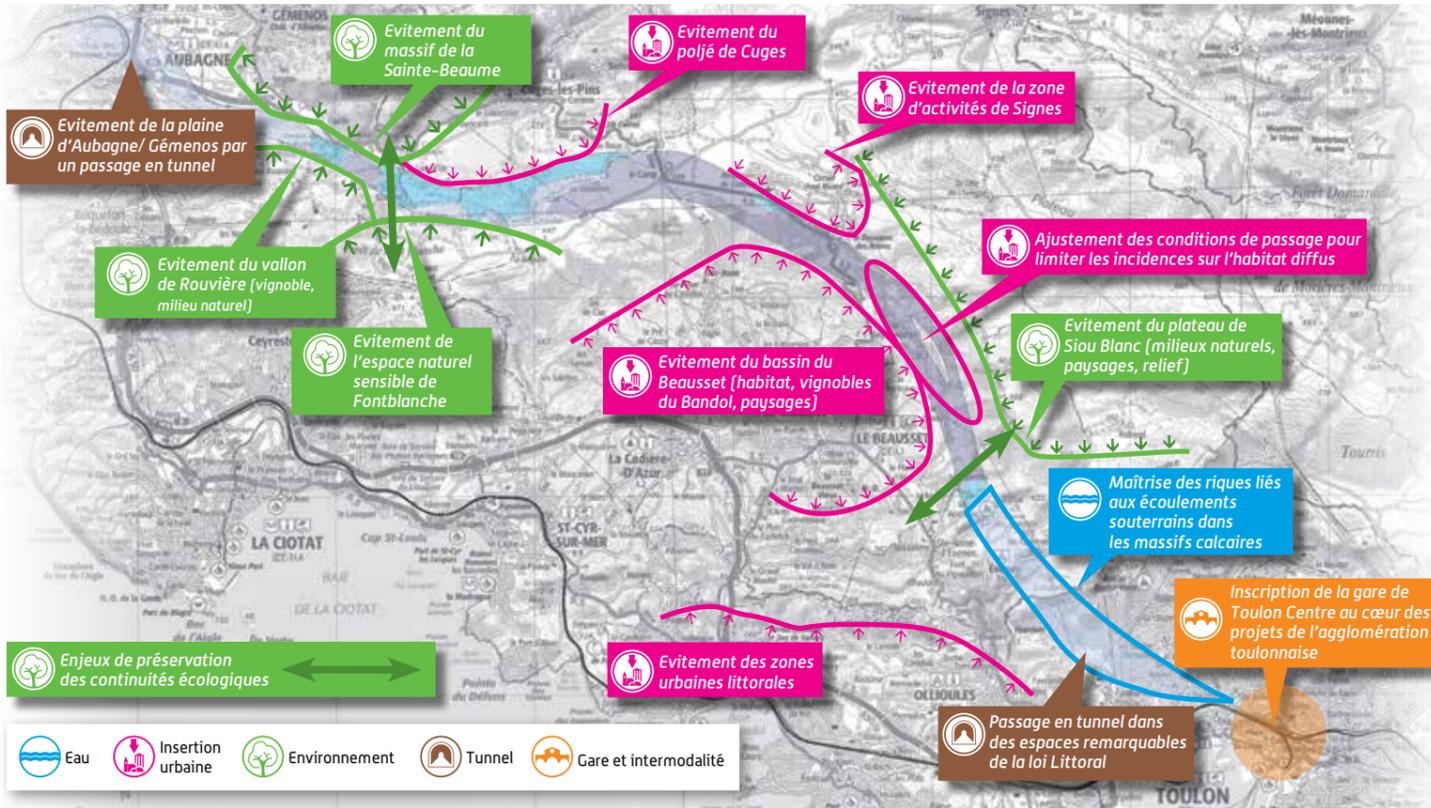


# UN PROJET QUI ÉVOLUE AVEC LA CONCERTATION

La concertation de 2011 et la première phase (2010/2013) des études préalables à l'enquête d'utilité publique ont permis de prendre en compte les attentes du public et des élus de l'aire toulonnaise, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la desserte TER de l'agglomération, le pôle d'échanges du centre de Toulon, la protection d'espaces emblématiques et la préservation des espaces agricoles et du paysage. Les études en cours et la poursuite du dialogue, vont permettre d'affiner les conditions de réalisation du projet afin de poursuivre son adaptation au territoire.



Ligne Nouvelle  
**Provence Côte d'Azur**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE  
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE



Secteur Aubagne - Toulon  
**AMÉLIORATION  
DE LA DESSERTE**

## PRIORITÉ AUX TRAINS DU QUOTIDIEN



L'ambition de l'Etat et des collectivités (Région, Départements, Communautés d'Agglomérations) est :

- d'améliorer la qualité et l'offre des services ferroviaires TER dans l'agglomération toulonnaise en favorisant une mobilité durable source de développement,
- d'améliorer les liaisons entre les métropoles d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice,
- d'ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises et à l'international, sur l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

La capacité de la ligne Marseille - Vintimille est particulièrement limitée par le tronçon Aubagne - Toulon. Cette section, longue de 50 km, n'offre pas de possibilité de dépassement entre les trains Grandes Lignes et les trains régionaux; elle est ainsi totalement saturée: les liaisons actuelles Marseille - Toulon - Hyères et Marseille - Toulon - Les Arcs occupent toute la capacité. Sans doublement de la ligne, il n'y a aucune marge pour le développement des services ferroviaires. Dès lors, le désenclavement de l'Est de la région est limité au service actuel. Cette section est l'une de celles qui apportent le plus de gain de voyageurs à l'ensemble du projet grâce à l'augmentation de l'offre pour les trains du quotidien et au gain de temps pour les trains Grandes Lignes. Ce second itinéraire permet de garantir la qualité et la régularité des services. Cette saturation de la ligne Aubagne - Toulon empêche également la réorganisation des services péri-urbains qui permettrait de supprimer les changements en gare de Toulon. Pour faire circuler les trains nationaux et régionaux de Marseille à Nice, il faut aménager la gare de Toulon (6 voies à quai) et créer deux voies nouvelles de la gare d'Aubagne à la gare de Toulon. Par ailleurs, pour rendre possible la desserte TER nécessaire à une agglomération telle que Toulon, il faudra aménager le réseau existant dans le secteur la Seyne - Toulon - Hyères.

## LES OBJECTIFS DU PROJET ENTRE AUBAGNE ET TOULON

**Rapprocher** les métropoles régionales et constituer un système ferroviaire performant grâce aux gains les plus importants en termes de voyageurs, de temps de parcours et de capacité sur le réseau existant pour les TER.

**Accompagner** les projets de développement des territoires et catalyser la redynamisation du centre de l'agglomération toulonnaise, avec le déploiement du pôle d'échanges au centre de Toulon, en cohérence avec les projets urbains de « l'Axe des gares » et « Grande Rade » et le pôle compétitivité Mer.

**Proposer** de nouvelles liaisons pour traverser l'agglomération sans changement de train à Toulon.

**Augmenter** les fréquences entre Marseille, la Seyne, Toulon, la Pauline, Hyères, Carnoules afin de proposer une alternative à la voiture.

**Offrir** de nouvelles haltes grâce à l'augmentation de capacité apportée par la nouvelle infrastructure et augmenter la qualité d'accueil des passagers.

**Désenclaver** l'Est de la région en améliorant les temps de parcours et le nombre de trains sur cette section, actuellement sinueuse et totalement saturée.

**Créer** un maillon de l'arc méditerranéen.

**Améliorer** la fiabilité du réseau et l'exploitation des trains grâce à la seconde infrastructure et aux aménagements en gares.

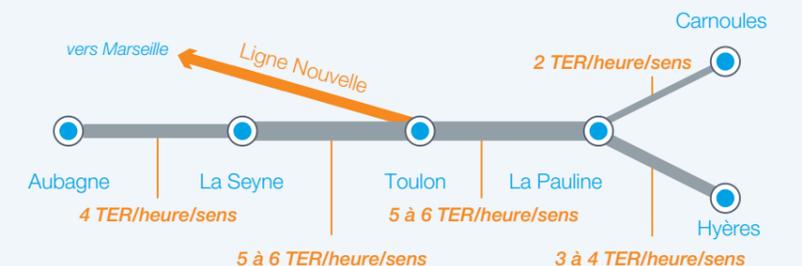
Pour en savoir plus

[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)

### + DE TRAINS AVEC LA LIGNE NOUVELLE

- Près de 2 fois + de TER pour l'aire toulonnaise
- 2 fois + de trains longue distance
- - 20 mn entre Marseille et Toulon
- Pas de changement de train à Toulon, pour les liaisons entre 2 lieux opposés
- + 12 M de voyageurs à l'horizon 2040
- + de trains = - de pollution et - de bouchons sur les routes

### SERVICES FERROVIAIRES ENVISAGÉS



Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :



**Poursuivons le dialogue**

Information & Consultation - 2013/2014  
Zone de passage préférentielle

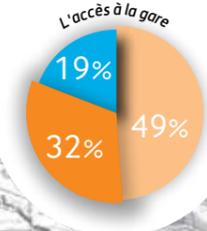
# LA ZONE D'ÉTUDE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ

- Création de 2 voies nouvelles entre Aubagne et Toulon, en complément des 2 voies littorales existantes.
- Sortie du bassin d'Aubagne / Gémenos et descente sur Toulon en tunnel, dans des zones au relief marqué et à la géologie et à l'hydrogéologie particulièrement complexes.
- Passage en marge du plateau de Signes pour contourner la plaine du Castellet et du Beausset.
- Arrivée sur Toulon en tunnel.
- Réaménagement de la gare de Toulon en surface (6 voies à quai).
- Par ailleurs, l'aménagement du réseau existant entre la Seyne, Toulon, la Garde, la Pauline et Hyères est à l'étude.

## FRÉQUENTATION DE LA GARE en millions de passagers/an

Actuelle	Projet
3,4 M/an	7,4 M/an

- Piétons et vélos
- Transports en commun
- Voitures



## Zoom sur la gare et la traversée de Toulon



### Aménagement d'une 6<sup>ème</sup> voie à quai et de la gare de Toulon

Les objectifs sont :

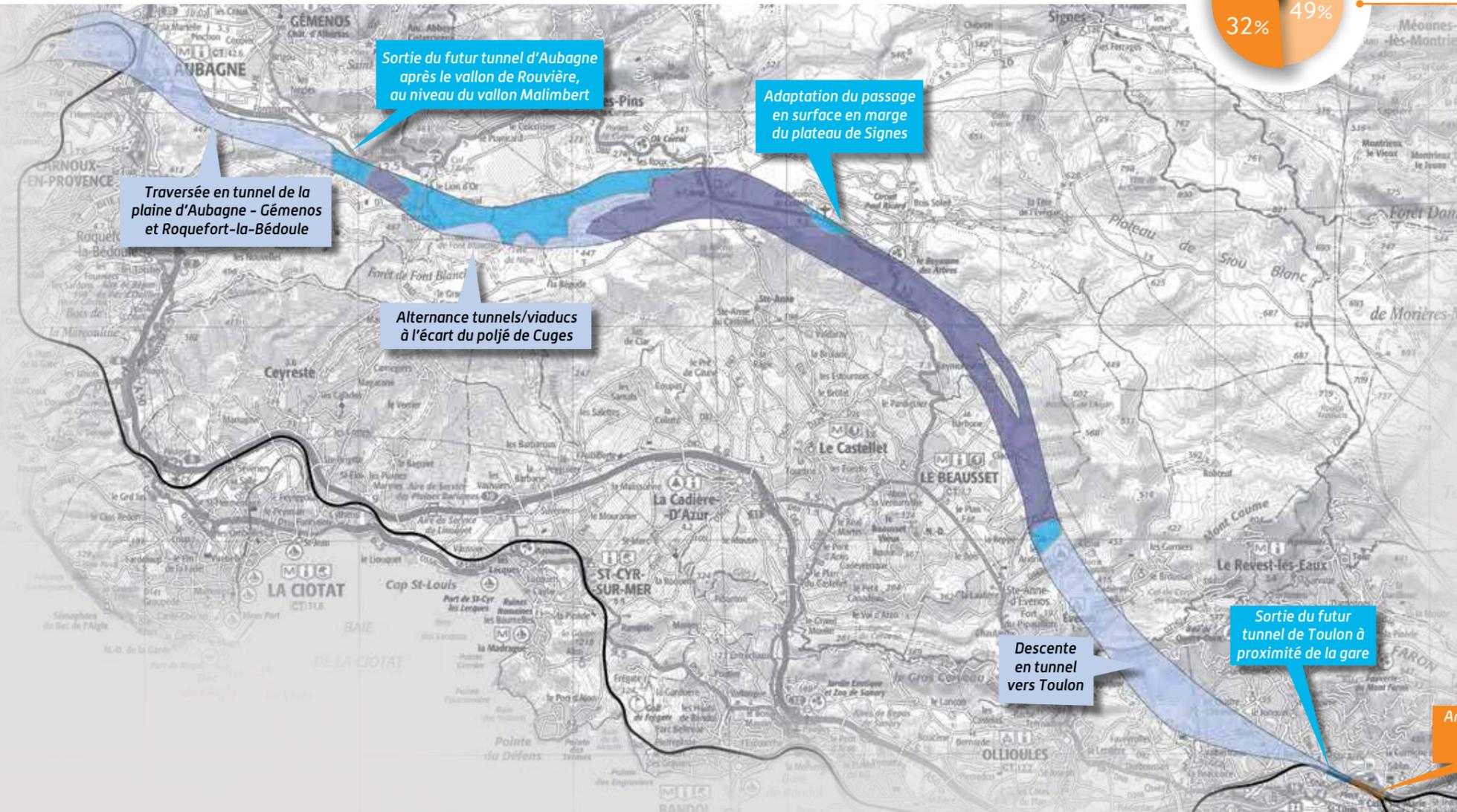
- Améliorer la desserte TER de l'agglomération
- Désenclaver l'Est de la région
- Organiser les circulations entre trains régionaux ou péri-urbains, trains grandes lignes et trains de fret.

Par ailleurs, des aménagements du réseau existant dans le secteur de la Seyne à La Pauline viendront compléter le dispositif.

De plus, le Comité de Pilotage de janvier 2013 a privilégié le renforcement de la gare existante en raison des atouts apportés par sa position au centre de l'agglomération. Ce site est au cœur du projet de développement urbain de l'«Axe des gares», colonne vertébrale de la redynamisation du centre de l'agglomération toulonnaise. Il s'inscrit en cohérence avec le «Grand Projet Rade» et le pôle de compétitivité Mer. Le doublement du nombre de voyageurs attendus (de 3,4 M en 2010 à 7 M à l'horizon 2040) conduit à envisager un nouveau bâtiment voyageurs pour ce pôle d'échanges.

### Aménagement de la gare de Toulon à 6 voies à quai et création d'un nouveau bâtiment voyageurs

### Aménagement des voies et gares existantes entre la Seyne et Hyères



Sortie du futur tunnel d'Aubagne après le vallon de Rouvière, au niveau du vallon Malimbert

Traversée en tunnel de la plaine d'Aubagne - Gémenos et Roquefort-la-Bédoule

Alternance tunnels/viaducs à l'écart du poljé de Cuges

Adaptation du passage en surface en marge du plateau de Signes

Descente en tunnel vers Toulon

Sortie du futur tunnel de Toulon à proximité de la gare

0 1 2 km

— Réaménagement de la ligne existante	— Passage en surface
— Ligne existante	— Passage en cours d'étude
— Gare	— Passage en tunnel

Présentation théorique des conditions d'insertion de l'infrastructure

## POURQUOI LÀ ET COMME ÇA ?

La zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé résulte des concertations de 2011 et 2012 et des études d'approfondissement menées en 2012 et 2013. Enrichie de la concertation, elle aboutira à la zone de passage préférentielle, base des études de phase II qui débiteront en 2014.

**COÛT**  
3,8 Mrds €<sup>2012</sup>

**VITESSE**  
230 à 270 km/h

**LONGUEUR**  
40 km dont environ 15 km en tunnel

→ Le doublement sur place de la ligne existante n'est pas envisageable notamment dans les traversées urbaines (Saint-Cyr, Bandol...) et les espaces littoraux. Le coût d'un tel scénario est similaire au coût d'une ligne entièrement nouvelle sans en apporter les fonctionnalités.

→ L'objectif est de préserver les sites emblématiques (poljé de Cuges, bassin du Bandol...). L'option retenue évite donc les zones littorales, agricoles, résidentielles, et utilise le relief pour optimiser l'insertion de la nouvelle infrastructure dans les paysages.

→ La montée d'Aubagne jusqu'à l'Est du vallon de Rouvière, à Roquefort-la-Bédoule, est

réalisée en tunnel, pour prendre en compte les enjeux environnementaux, humains et économiques.

→ Les fortes différences de relief (plateau de Signes à 400 m d'altitude, gare de Toulon au niveau de la mer) imposent de fortes contraintes dans la recherche du meilleur tracé, en plus des très forts enjeux environnementaux.

→ La complexité géologique a conduit à limiter les ouvrages souterrains, notamment pour la gare au centre de Toulon. De plus, l'optimisation des fonctionnalités permet d'envisager une gare en surface à 6 voies à quai, permettant de satisfaire le niveau de desserte attendu et d'assurer l'accueil des voyageurs.