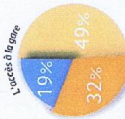


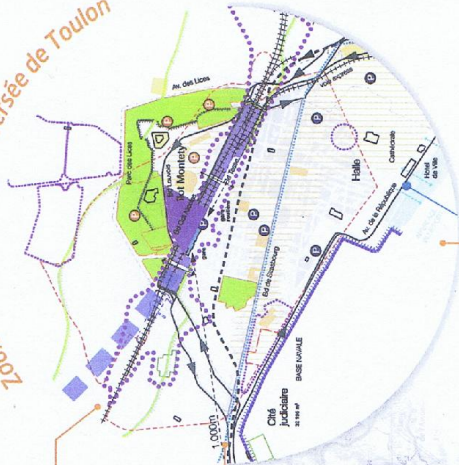
# LA ZONE D'ÉTUDE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ

- 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 Gardie, la Pauline et Hyères est à l'étude.

## FREQUENTATION DE LA GARE



## Zoom sur la gare et la traversée de Toulon

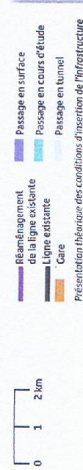


### Aménagement d'une 6<sup>ème</sup> voie à quai et de la gare de Toulon

- 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 2013 a privilégié le renforcement de la gare existante en raison des apports 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 requalification du centre de l'agglomération toulonnaise. Il s'inscrit en cohérence avec le Grand Projet Toulon+ et le pôle de complémentarité Mer. Le Grand Projet Toulon+ vise 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



**COÛT**  
3,8 Mrds € 2012

**VITESSE**  
230 à 270 km/h

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

## POURQUOI LÀ ET COMME ÇA ? TOULON

La zone d'étude retenue pour la recherche 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 débuteront en 2014.

- Le doublement sur place de la ligne existante n'est pas envisageable notamment dans les traversées urbaines (Saint-Cyr, Barroche) et les espaces littoraux. Le coût d'un tel scénario est similaire au coût d'une ligne entièrement nouvelle sans en apporter les fonctionnalités.
- La montée d'Aubagne jusqu'à l'est du valon de Bouvier, à Roquefort la Bédoule, est réalisée en tunnel pour prendre en compte les enjeux environnementaux, humains et économiques.
- Les fortes différences de relief (niveau 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.

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

### Sortie du valon de Bouvier, tunnels à proximité de la gare

### Descente en tunnel vers Toulon

### Adaptation du passage en surface en marge du plateau de Signes

### Sortie du tracé tunnel d'Aubagne après le valon de Bouvier au niveau du plateau de Signes

### Alternance tunnels/viaducs à l'écart du col de Cuges

### Traverse en tunnel de la plaine d'Aubagne - Gémenos et Bouqfort la Bédoule