



# Secteur de Toulon

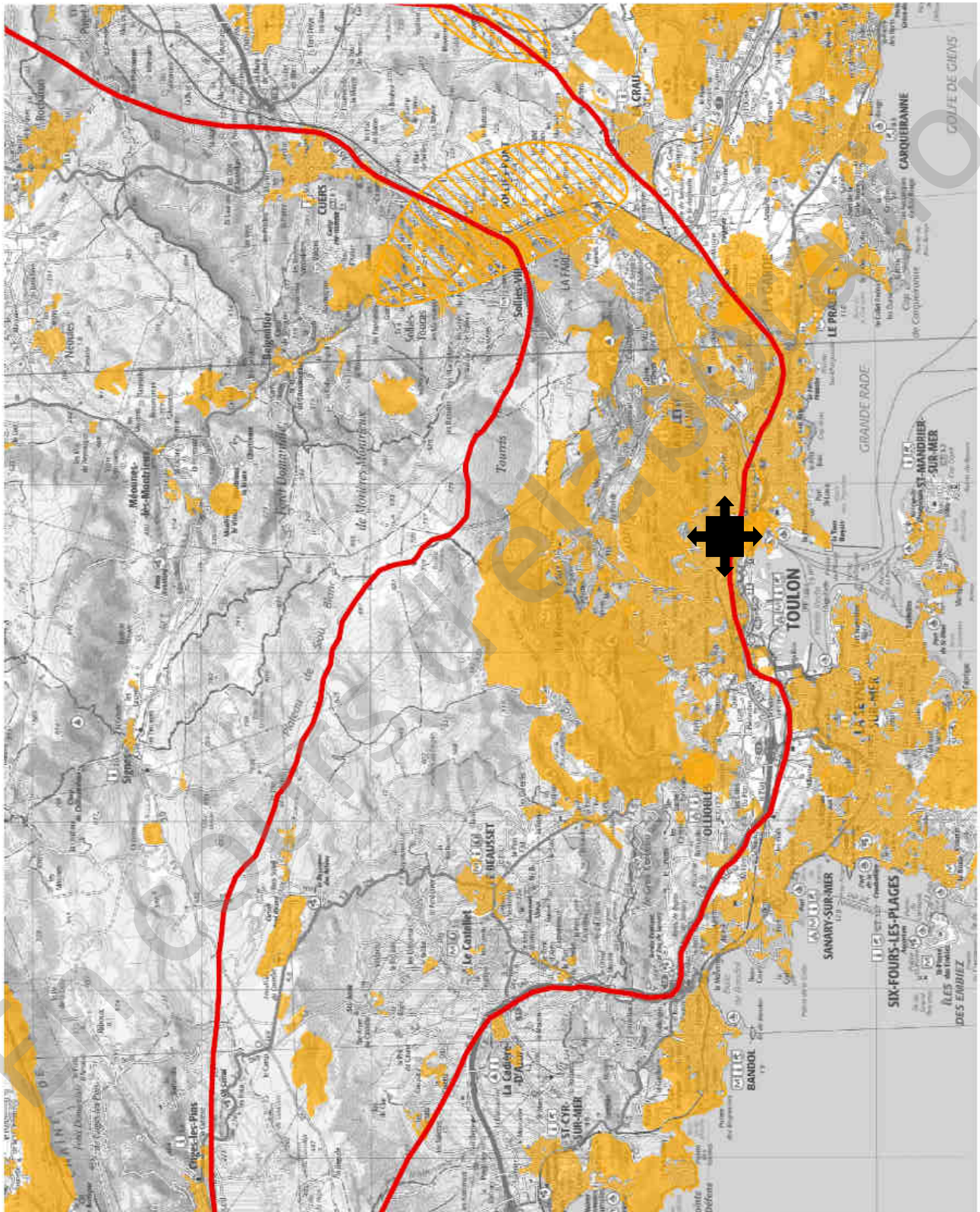
## Toulon centre surface

Arrivée de la ligne nouvelle à l'ouest de l'agglomération, aménagement du réseau existant dans la traversée de Toulon, reprise en ligne nouvelle à l'Est de l'agglomération.

Longueur de traversée du secteur	Temps de traversée du secteur
44 km dont tunnel 6 km	14 min

	2023	2040
<b>Coût</b> (ligne nouvelle + réseau existant, conditions économiques janvier 2008)	1,6 Milliards € <sub>2008</sub>	2,9 Milliards € <sub>2008</sub> <i>Soit 0,5 milliard de plus que la variante fonctionnelle la moins chère du secteur (Toulon Est)</i>
<b>Aménagements réseau existant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3ème voie en traversée de Toulon</li> <li>◆ 6ème voies à quai en gare de Toulon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4ème voie en traversée de Toulon</li> <li>◆ 8 à 9 voies à quai en gare de Toulon</li> </ul>
<b>Réticulaires</b>		

<b>Atouts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Sensiblement moins chère</li> <li>◆ Assure une ouverture directe de la LGV sur le centre ville avec tout le potentiel qui va avec.</li> </ul>	<b>Faiblesses</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Impacts urbains majeurs pour élargissement</li> <li>◆ Dégradation des services du temps de parcours</li> <li>◆ Nuisances en ville</li> </ul>
<b>Opportunités</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Restructuration urbaine majeure ?</li> </ul>	<b>Risques</b>



Positionnement de la zone d'étude préférentielle (ZEP)



# Secteur de Toulon

## Toulon centre surface avec gare ouest

Arrivée de la ligne nouvelle à l'ouest de l'agglomération, gare nouvelle à l'ouest de Toulon, aménagement du réseau existant dans la traversée de Toulon, reprise en ligne nouvelle à l'Est de l'agglomération.

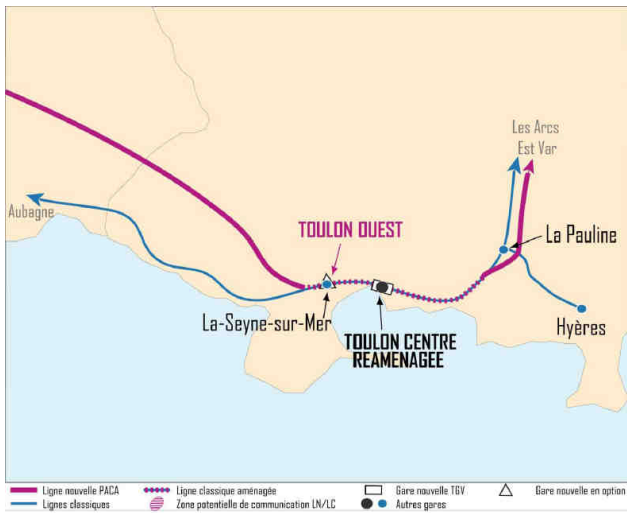
Longueur de traversée du secteur

44 km

dont tunnel 6 km

Temps de traversée du secteur

14 min



### Coût

(ligne nouvelle + réseau existant, conditions économiques janvier 2008)

2023  
1,7 Miliards €<sub>2008</sub>

2040  
3,0 Miliards €<sub>2008</sub>

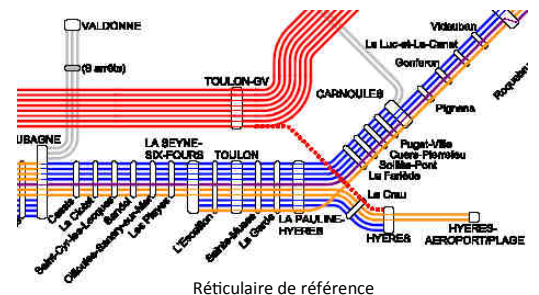
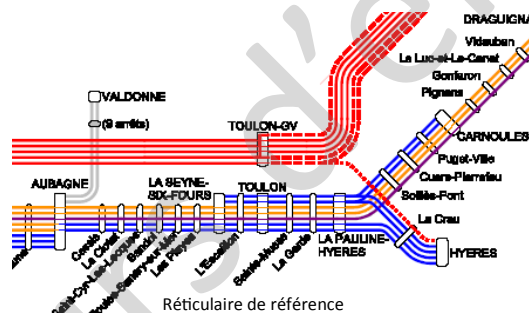
Soit 0,6 milliard de plus que la variante fonctionnelle la moins chère du secteur (Toulon Est)

### Aménagements réseau existant

- ◆ 3ème voie en traversée de Toulon
- ◆ 6 voies à quai en gare de Toulon
- ◆ gare TAGV à la Seyne

- ◆ 4ème voie en traversée de Toulon
- ◆ 9 voies à quai à Toulon

### Réticulaires



### Atouts

- ◆ Desserte du pôle de compétitivité « Mer »
- ◆ Sensiblement moins chère
- ◆ Assure la desserte de la gare centrale
- ◆ Maillage du territoire

### Faiblesses

- ◆ Concurrence des deux gares (ouest et centre)
- ◆ Impacts urbains majeurs
- ◆ Perte de temps
- ◆ Nuisances en ville

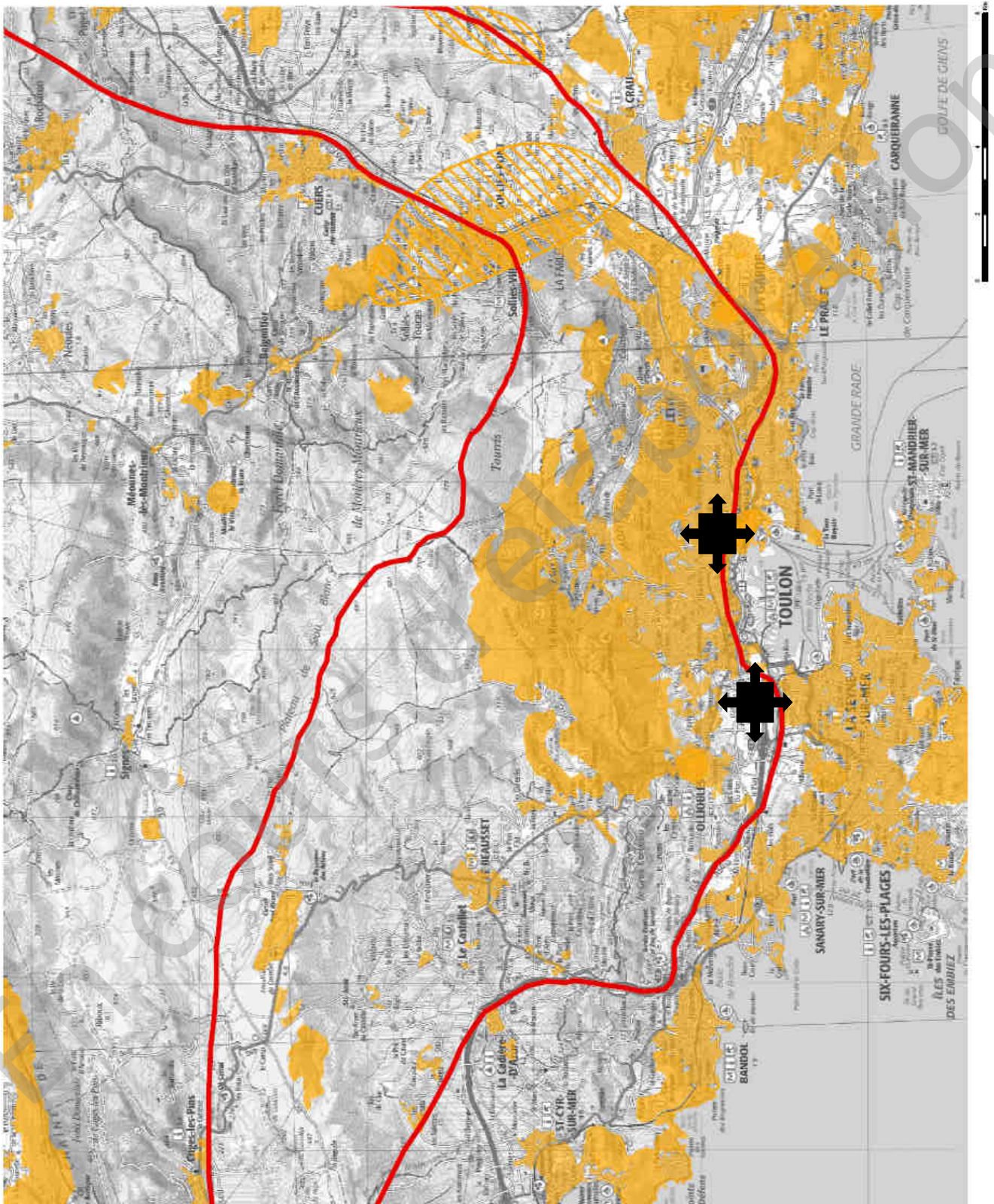
### Opportunités

- ◆ Restructuration urbaine majeure ?

### Risques



Toulon centre surface avec gare ouest



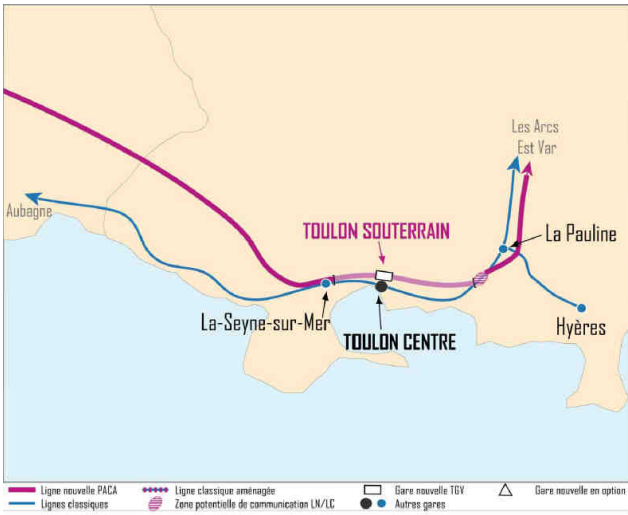
Positionnement de la zone d'étude préférentielle (ZEP)

- ZEP
- Sensibilités - Très étroitement envisageable
- Sensibilités - Prévisible

# Secteur de Toulon

## Toulon centre souterrain

Traversée de Toulon en tunnel avec gare souterraine au droit ou à proximité de la gare existante.



Longueur de traversée du secteur  
**37 km**  
 dont tunnel 16 km

Temps de traversée du secteur  
**9 min**

**Coût**  
 (ligne nouvelle + réseau existant, conditions économiques janvier 2008)

**2,7 M**illiards €<sub>2008</sub>

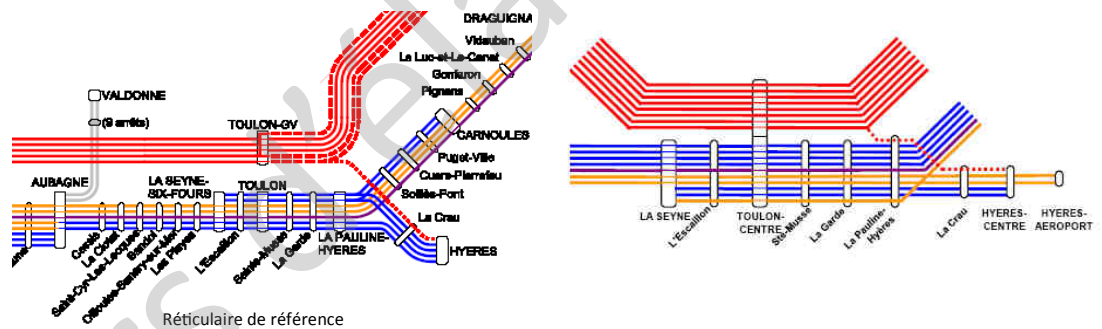
**3,2 M**illiards €<sub>2008</sub>

Soit 0,8 milliard de plus que la variante fonctionnelle la moins chère du secteur (Toulon Est)

**Aménagements réseau existant**

- ◆ 3<sup>ème</sup> voie en traversée de Toulon
- ◆ 6 voies à quai en gare de Toulon

**Réticulaires**



### Atouts

- ◆ Desserte centrale
- ◆ Respect des objectifs de grande vitesse
- ◆ Correspondances aisées

### Faiblesses

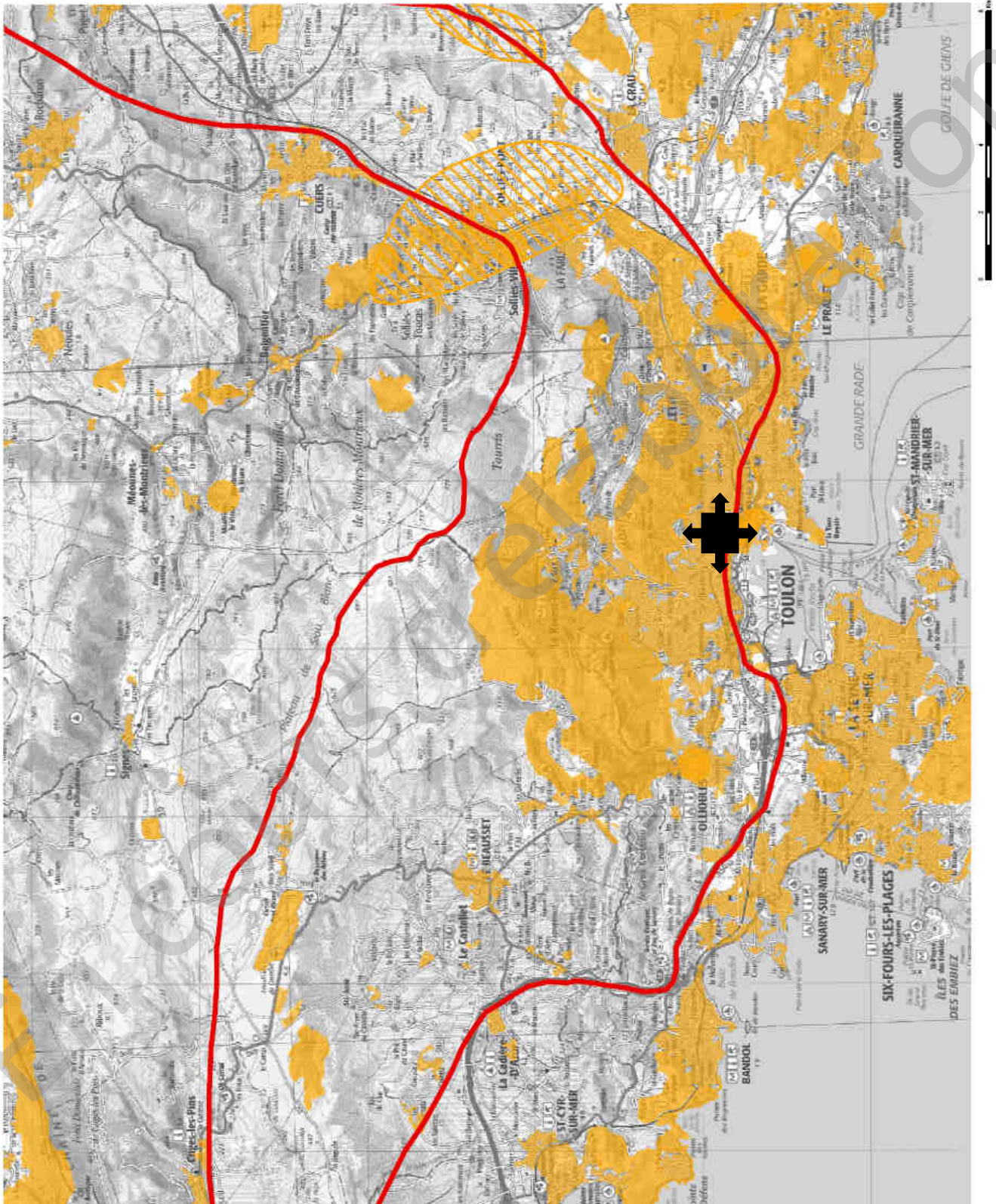
- ◆ Surcoût important
- ◆ Isolement relatif de la gare nouvelle si éloignement de la gare actuelle pour des raisons géotechniques
- ◆ Pas de connexion pour desservir la gare existante de Toulon centre

### Opportunités

### Risques

- ◆ Risque géotechnique
- ◆ Risque de dérapage des coûts et des délais





Positionnement de la zone d'étude préférentielle (ZEP)





# Secteur de Toulon

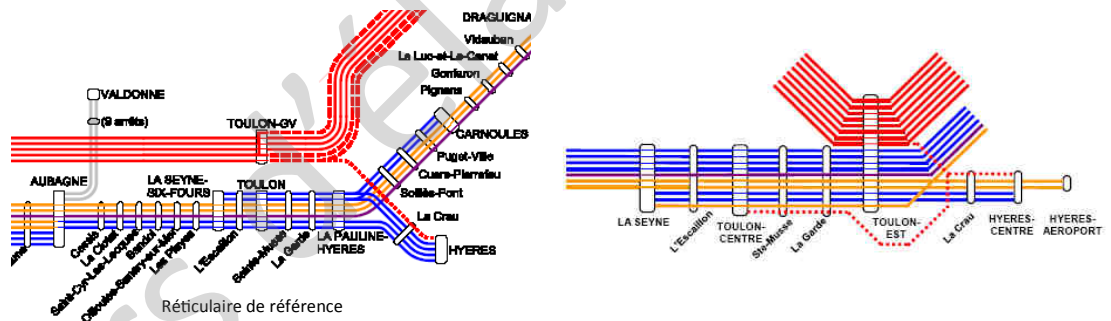
## Toulon Est

Arrivée directe de la ligne nouvelle à l'Est de l'agglomération, gare nouvelle dans le secteur de la Pauline, voie de rebroussement vers Toulon centre.

Longueur de traversée du secteur	Temps de traversée du secteur
34 km dont tunnel 11,2 km	7 min

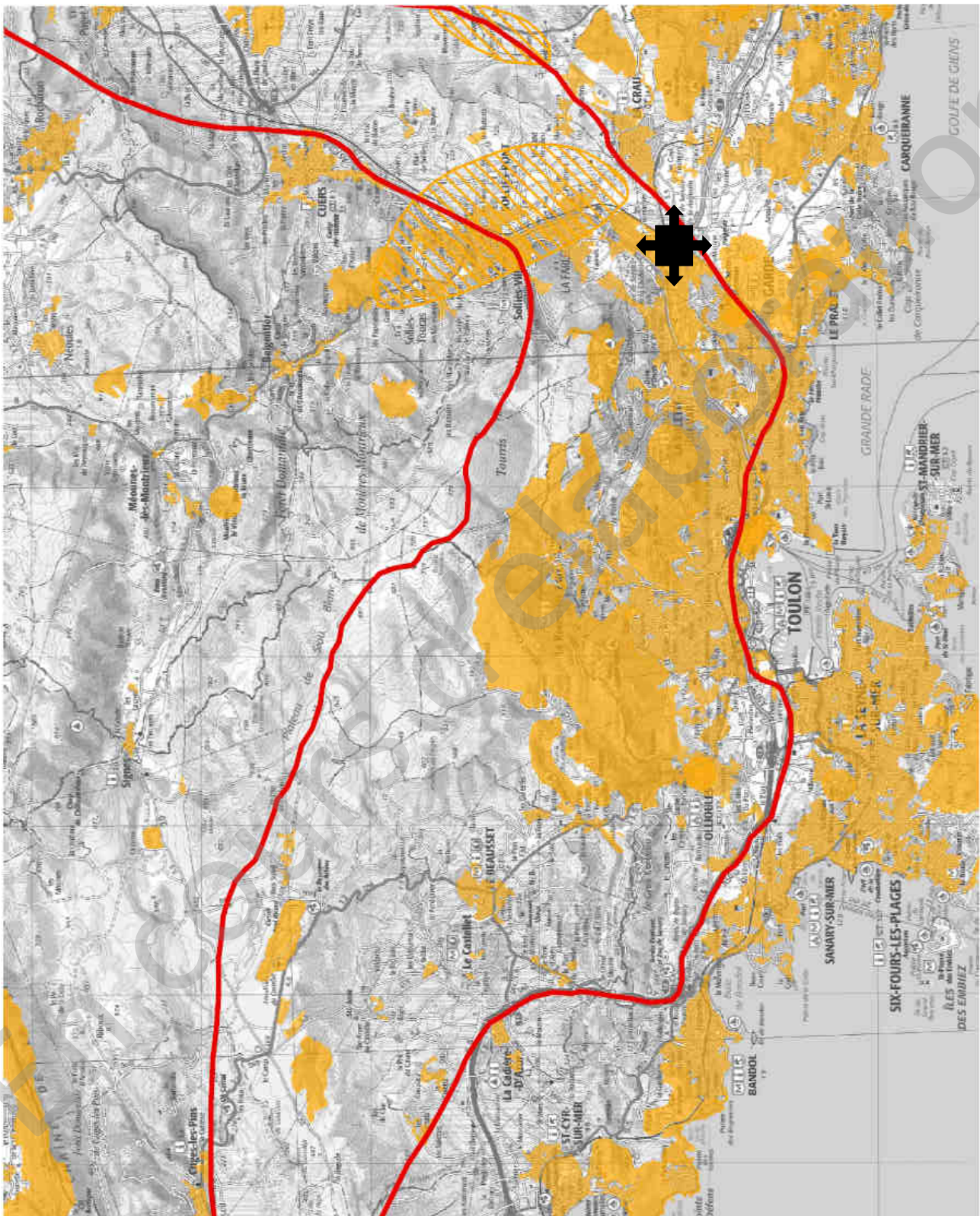
	2023	2040
<b>Coût</b> (ligne nouvelle + réseau existant, conditions économiques janvier 2008)	1,8 M illiards € <sub>2008</sub>	2,4 M illiards € <sub>2008</sub> <i>La variante fonctionnelle la moins chère du secteur</i>
<b>Aménagements réseau existant</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3ème voie en traversée de Toulon</li> <li>◆ 6 voies à quai en gare de Toulon</li> </ul>

**Réticulaires**



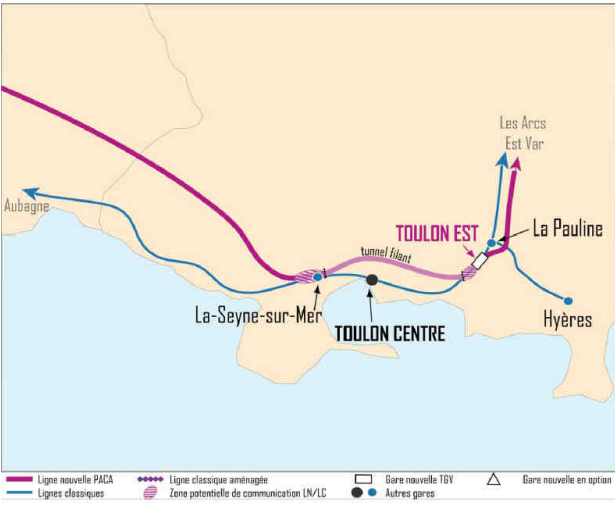
<p><b>Atouts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Bon temps de parcours</li> <li>◆ Plus robuste vis-à-vis de la capacité résiduelle sur le réseau existant</li> <li>◆ Géologie a priori plus favorable</li> </ul>	<p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Contrainte paysage ou ressource en eau (selon profil en long) dans massif du Coudon</li> <li>◆ Peu de desserte TAGV de Toulon centre</li> <li>◆ Gare la plus éloignée du centre ville</li> <li>◆ Raccordement complexe pour diffusion GV sur réseau classique</li> </ul>
<p><b>Opportunités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Potentiel de rééquilibrage de l'agglomération</li> </ul>	<p><b>Risques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Risque d'étalement urbain</li> <li>◆ Risque de dispersion des pôles décisionnels</li> <li>◆ Risque lié à la grande longueur de tunnel</li> </ul>





Positionnement de la zone d'étude préférentielle (ZEP)





# Secteur de Toulon

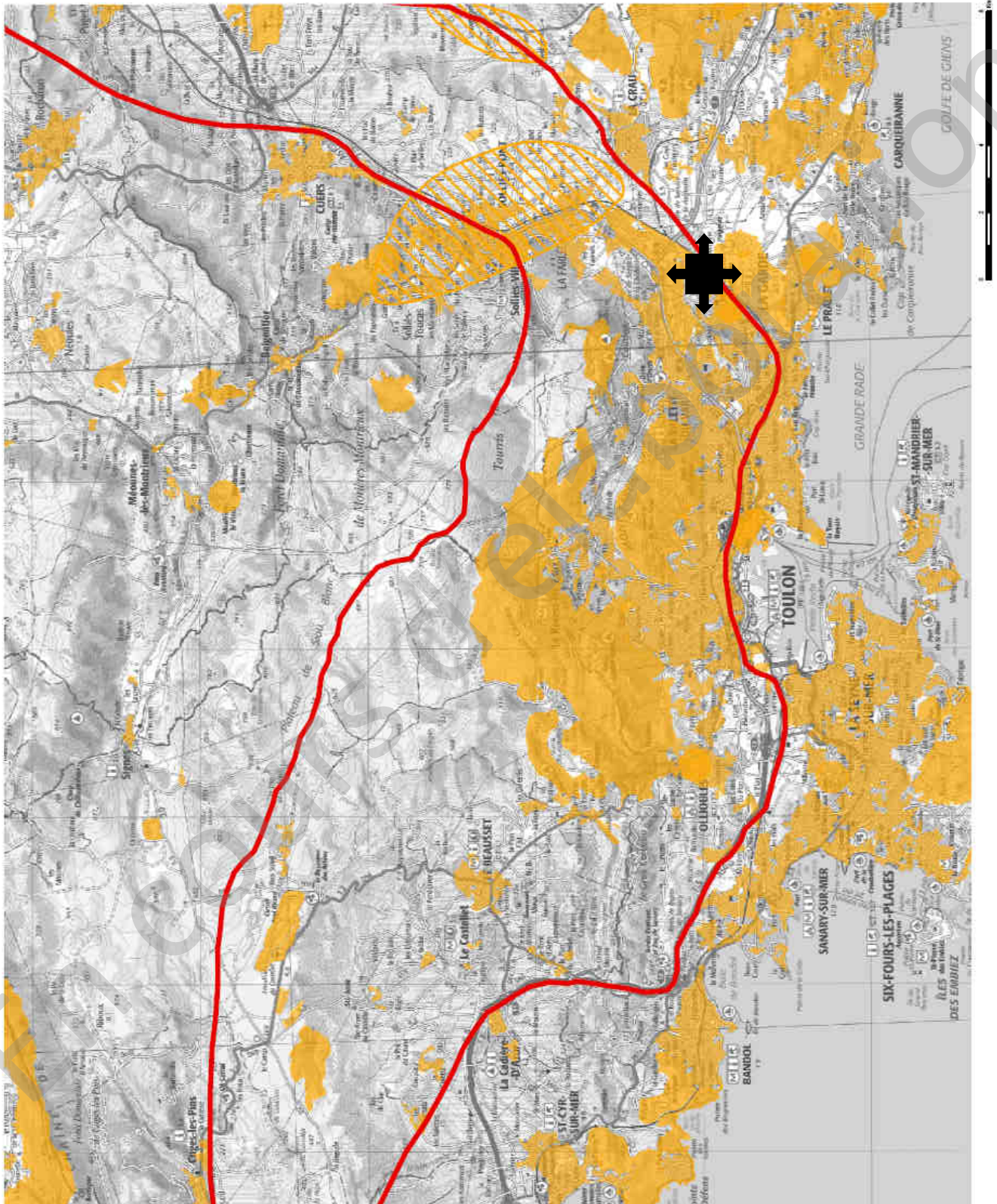
## Toulon Est tunnel filant

Arrivée de la ligne nouvelle à l'ouest de l'agglomération, connexion avec le réseau existant à l'ouest de Toulon, tunnel filant au droit de Toulon, gare nouvelle à l'Est de Toulon.

Longueur de traversée du secteur	Temps de traversée du secteur
44 km dont tunnel 17 km	12 min

	2023	2040
<b>Coût</b> (ligne nouvelle + réseau existant, conditions économiques janvier 2008)	2,2 Miliards € <sub>2008</sub>	2,8 Miliards € <sub>2008</sub> <i>Soit 0,4 milliard de plus que la variante fonctionnelle la moins chère du secteur (Toulon Est)</i>
<b>Aménagements réseau existant</b>	◆ gare TAGV vers la Garde	◆ 3 <sup>ème</sup> voie en traversée de Toulon ◆ 6 voies à quai en gare de Toulon
<b>Réticulaires</b>	 Réticulaire de référence	

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Meilleure connexion au réseau classique</li> <li>◆ Gare correctement intégrée à la ville (BHNS, Universités, ....)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Surcoût</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Risques</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Desserte possible de Toulon centre (échange avec ligne classique à l'Ouest)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Risques géotechniques</li> </ul>



Positionnement de la zone d'étude préférentielle (ZEP)







# Secteur de Toulon

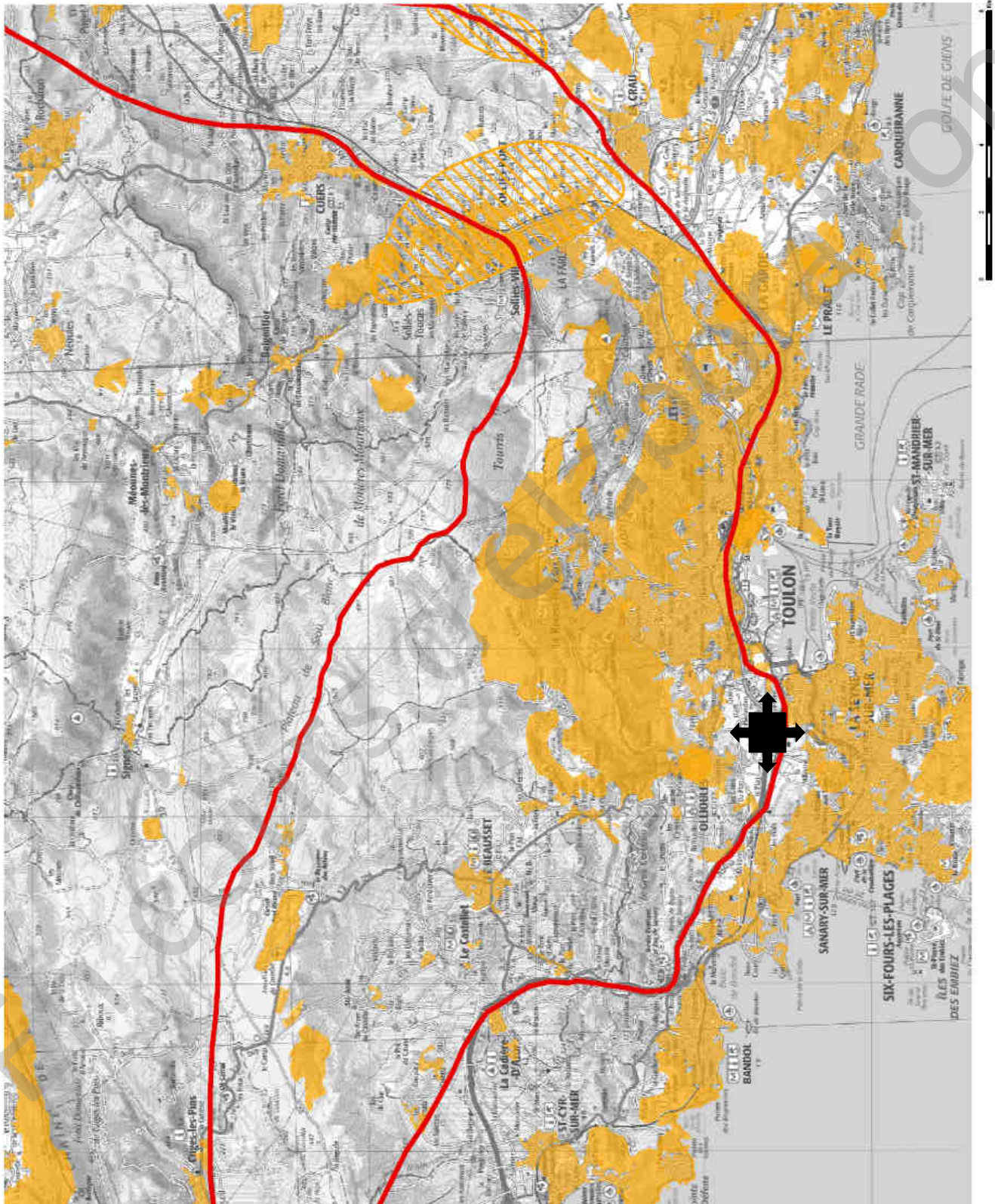
## Toulon Ouest tunnel filant

Arrivée de la ligne nouvelle à l'ouest de l'agglomération, gare nouvelle à l'ouest de Toulon, tunnel filant au droit de Toulon, connexion avec le réseau existant à l'est de Toulon.

Longueur de traversée du secteur	Temps de traversée du secteur
44 km dont tunnel 17 km	12 min

	2023	2040
<b>Coût</b> (ligne nouvelle + réseau existant, conditions économiques janvier 2008)	2,2 Milliards € <sub>2008</sub>	2,8 Milliards € <sub>2008</sub> <i>Soit 0,4 milliard de plus que la variante fonctionnelle la moins chère du secteur (Toulon Est)</i>
<b>Aménagements réseau existant</b>	◆ gare TAGV à la Seyne	◆ 3ème voie en traversée de Toulon ◆ 6 voies à quai en gare de Toulon
<b>Réticulaires</b>		

<b>Atouts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Desserte du pôle de compétitivité « Mer »</li> <li>◆ Meilleure connexion au réseau classique</li> <li>◆ Gare correctement intégrée à la ville (BHNS, Universités, ...)</li> </ul>	<b>Faiblesses</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Surcoût</li> <li>◆ Zone de chalandise plus réduite</li> </ul>
<b>Opportunités</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Desserte possible de Toulon centre (échange avec ligne classique à l'Est)</li> </ul>	<b>Risques</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Risques géotechniques</li> </ul>



Positionnement de la zone d'étude préférentielle (ZEP)

