

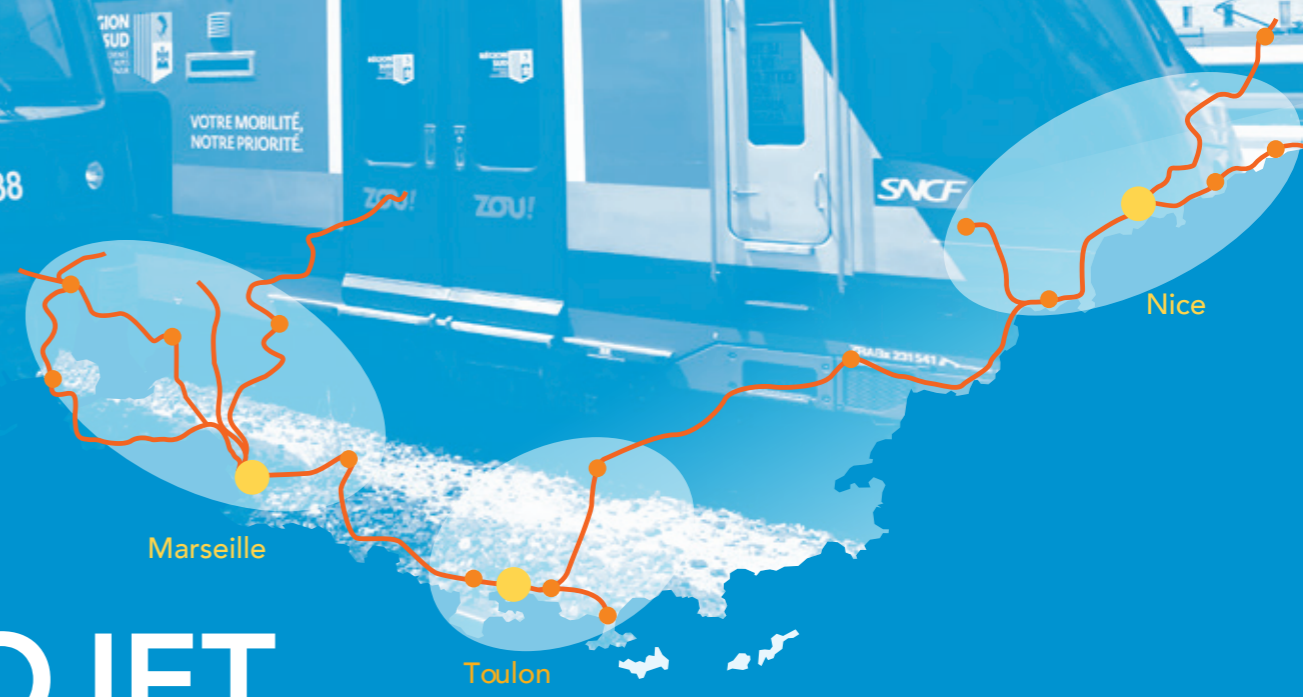
LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

DOSSIER DE CONCERTATION DU PROJET

Gare terminus ouest de la navette toulonnaise

CONCERTATION 2020 - Novembre - Décembre 2020



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :





COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR LA LOCALISATION DE LA GARE OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution **sur le site internet LNPCA** :
www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau
Mission LNPCA - Navette toulonnaise
Les Docks - Atrium 10.4
10, place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille cedex 02
- En déposant votre avis sur les **registres disponibles en mairies** de Saint-Cyr-sur-Mer et de Sanary-sur-Mer

- En prenant **rendez-vous pour une permanence** avec le maître d'ouvrage, soit par téléphone, au **06 41 17 64 11**, soit via le lien
<https://vu.fr/LNPCA-Inscription-navette-toulonnaise>
- En vous **inscrivant**¹, par téléphone au **06 41 17 64 11** ou via les **liens ci-dessous** aux **réunions publiques** qui auront lieu, en accès distant et en présentiel si les conditions sanitaires le permettent :
 - À **Saint-Cyr-sur-Mer**, le 2 décembre, à 18h :
<https://vu.fr/LNPCA-Inscription-navette-toulonnaise>
 - À **Sanary-sur-Mer**, le 3 décembre, à 18h :
<https://vu.fr/LNPCA-Inscription-navette-toulonnaise>



¹ : les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauges des salles...) ou permettre en cas de besoin de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



PRÉAMBULE

Le gouvernement a retenu en 2018 le principe de réalisation d'une navette « RER » toulonnaise dans le cadre de la phase 1 du projet LNPCA.

Ce RER toulonnais repose sur l'existence d'une navette TER circulant entre des gares origines / terminus situées respectivement à l'est et à l'ouest de Toulon et permettant de desservir, en garantissant la robustesse de l'exploitation et sans dégrader la performance des autres circulations, toutes les gares situées entre elles (omnibus), dont la gare de Toulon centre.

Cette opération a fait l'objet d'une phase de concertation avec le public au 2^e semestre de l'année 2019 :

- Un dossier support de la concertation spécifique a été mis à disposition du public en août 2019. Ce dossier est disponible sur le site internet du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- La localisation des deux gares origine / terminus à l'est de Toulon permettant la répartition des services pour moitié depuis / vers Carnoules et pour moitié depuis / vers Hyères a été largement partagée par les participants à la concertation ;
- La gare origine / terminus ouest de la navette toulonnaise a fait l'objet d'échanges nourris sur la base des propositions initiales formulées par le maître d'ouvrage (Ollioules-Sanary puis La Seyne) avec l'émergence d'une solution complémentaire aux Playes, issue de contributions du public. Ensuite, la demande des nombreux participants a porté sur l'opportunité de localiser cette gare origine / terminus le plus à l'ouest possible de Toulon, de façon à permettre un rabattement vers le mode ferroviaire du plus grand nombre de communes de l'ouest de l'agglomération urbaine de Toulon.

À l'issue de la phase de concertation, le comité de pilotage du projet LNPCA réuni le 22 novembre 2019 a proposé de retenir le site de la Seyne-sur-Mer comme solution de base et d'étudier une extension plus à l'ouest du RER toulonnais. La décision ministérielle du 23 juin 2020 a retenu le principe d'une gare 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.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 retient « un origine-terminus, soit en gare actuelle de la Seyne-sur-Mer, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires ».

Cette décision ministérielle est consultable sur le site internet du projet LNPCA.

Sur la base de ces décisions, SNCF Réseau engage en 2020 une concertation complémentaire sur la localisation de la gare origine / terminus dans ces deux communes et sur son intégration dans son environnement territorial. Le présent livret présente les propositions de gares à Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer issues des réflexions et études de localisation et d'intégration environnementale, en cohérence avec la décision ministérielle de juin 2020.

SOMMAIRE

**LES AMÉNAGEMENTS DE LA PHASE 1
DU PROJET LNPCA DANS LE VAR.....** p.4

**LES OBJECTIFS DU PROJET
DE NAVETTE TOULONNAISE.....** p.5

**LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT
DE LA GARE ORIGINE / TERMINUS
À L'OUEST DE TOULON** p.6

Les aménagements techniques6

Les enseignements de la concertation 20196

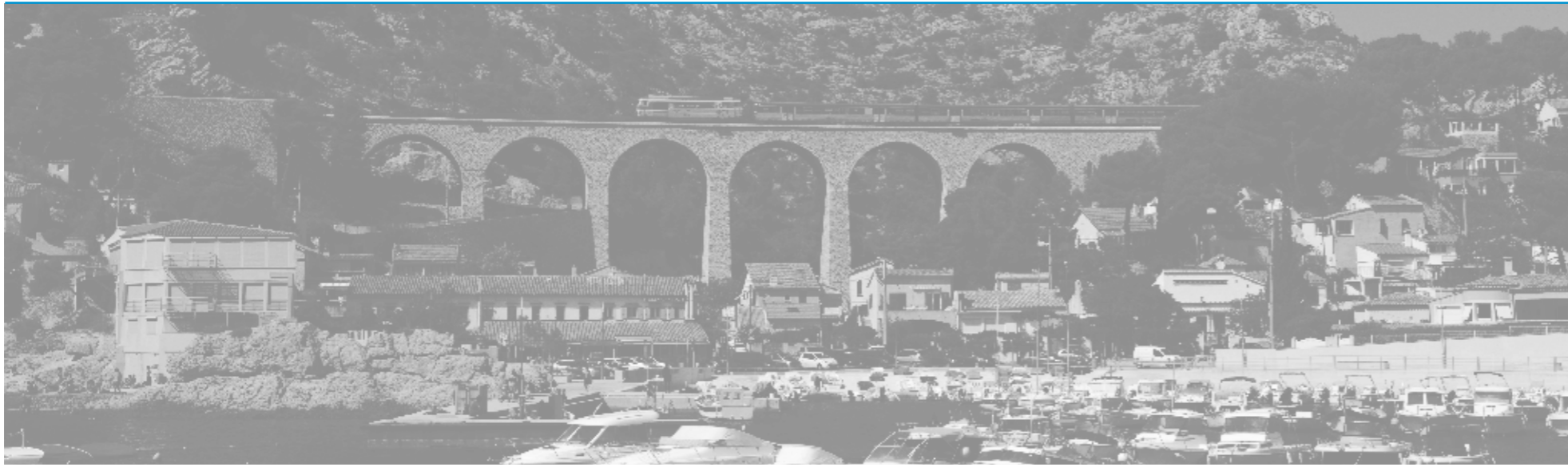
Les services offerts par la navette toulonnaise
et les conditions d'exploitation7

Perspectives pour la conception du projet
de création du pôle d'échanges multimodal
à l'ouest de Toulon..... 10

La localisation de la gare origine /
terminus à « Sanary-sur-Mer » 11

La localisation de la gare origine /
terminus à « Saint-Cyr-sur-Mer » 18

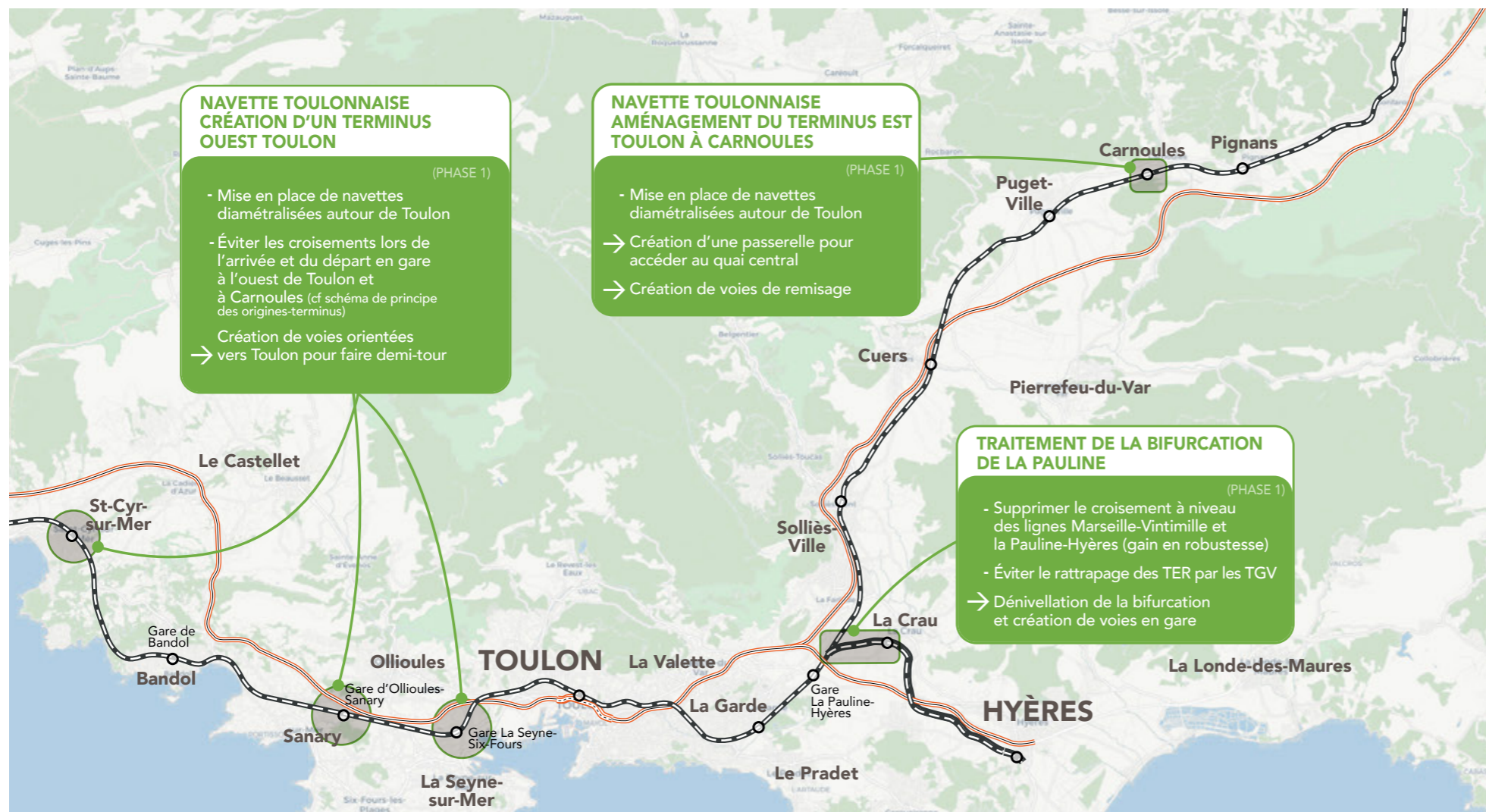
Comparaison des variantes27



LES AMÉNAGEMENTS DE LA PHASE 1 DU PROJET LNPCA DANS LE VAR

Dans le Var, les aménagements de la phase 1 visent à :

- Développer un « RER toulonnais », navette permettant de mieux relier l'est et l'ouest de l'agglomération de Toulon
- Traiter la bifurcation de la ligne d'Hyères à La Pauline, pour accroître la robustesse du réseau régional.





LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE TOULONNAISE

Le traitement de la saturation des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice/Côte d'Azur constitue une première étape du projet global de la LNPCA.

La création d'installations origine / terminus autour de la métropole de Toulon permettrait de créer une navette de type « Réseau express métropolitain » dès la phase 1 du projet LNPCA (horizon 2026-2028), entre une gare de l'ouest toulonnais et les deux gares de l'est toulonnais (vers Carnoules pour moitié, vers Hyères pour l'autre).

Les aménagements ferroviaires sont conçus pour atteindre 4 objectifs :

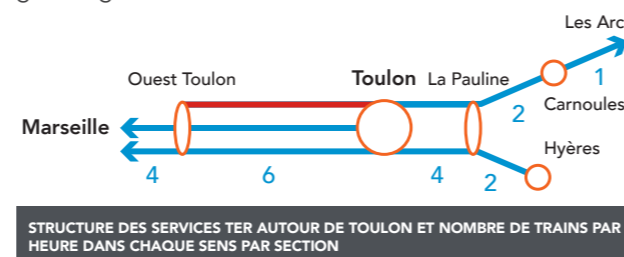
- Permettre de proposer 4 TER/heure omnibus traversant Toulon sur le parcours de la navette entre le terminus ouest de la navette et la gare de la Pauline et deux TER par heure omnibus au-delà de la Pauline jusqu'à Carnoules et jusqu'à Hyères ;
- Assurer un « cadencement » au ¼ d'heure de ces omnibus : le cadencement consiste à ce que les trains passent à horaire régulier, toutes les 15 minutes, ce qui améliore la lisibilité de l'horaire pour l'utilisateur. L'expérience montre que ce cadencement est un facteur d'attractivité du mode de transport par le train et contribue à augmenter sa fréquentation ;
- Garantir une robustesse (c'est-à-dire un retour à la normale en cas d'incident) et une régularité de bonne qualité ;
- Permettre la coexistence des trains « lents » (qui s'arrêtent souvent) et des trains « rapides » (qui ne s'arrêtent que dans les gares principales) sans dégrader les performances de ces derniers.

La trame horaire des services actuels permet le service maximum suivant (sans cadencement garanti en période de pointe) dans chaque sens :

- 2 TER Marseille-Toulon
- 2 TER Marseille-Hyères
- 2 TER Toulon-Carnoules (dont la moitié sont prolongés jusqu'aux Arcs)

Aujourd'hui, ce niveau de service est peu atteint en journée. Les fréquences pourraient être augmentées à l'avenir notamment à la faveur de réorganisations de service accompagnant la phase de mise en concurrence des services ferroviaires régionaux.

Le projet de navette toulonnaise consisterait donc à compléter cette trame de services en prolongeant les services Toulon-les Arcs et Toulon-Carnoules jusqu'à une gare origine / terminus à l'ouest de Toulon :



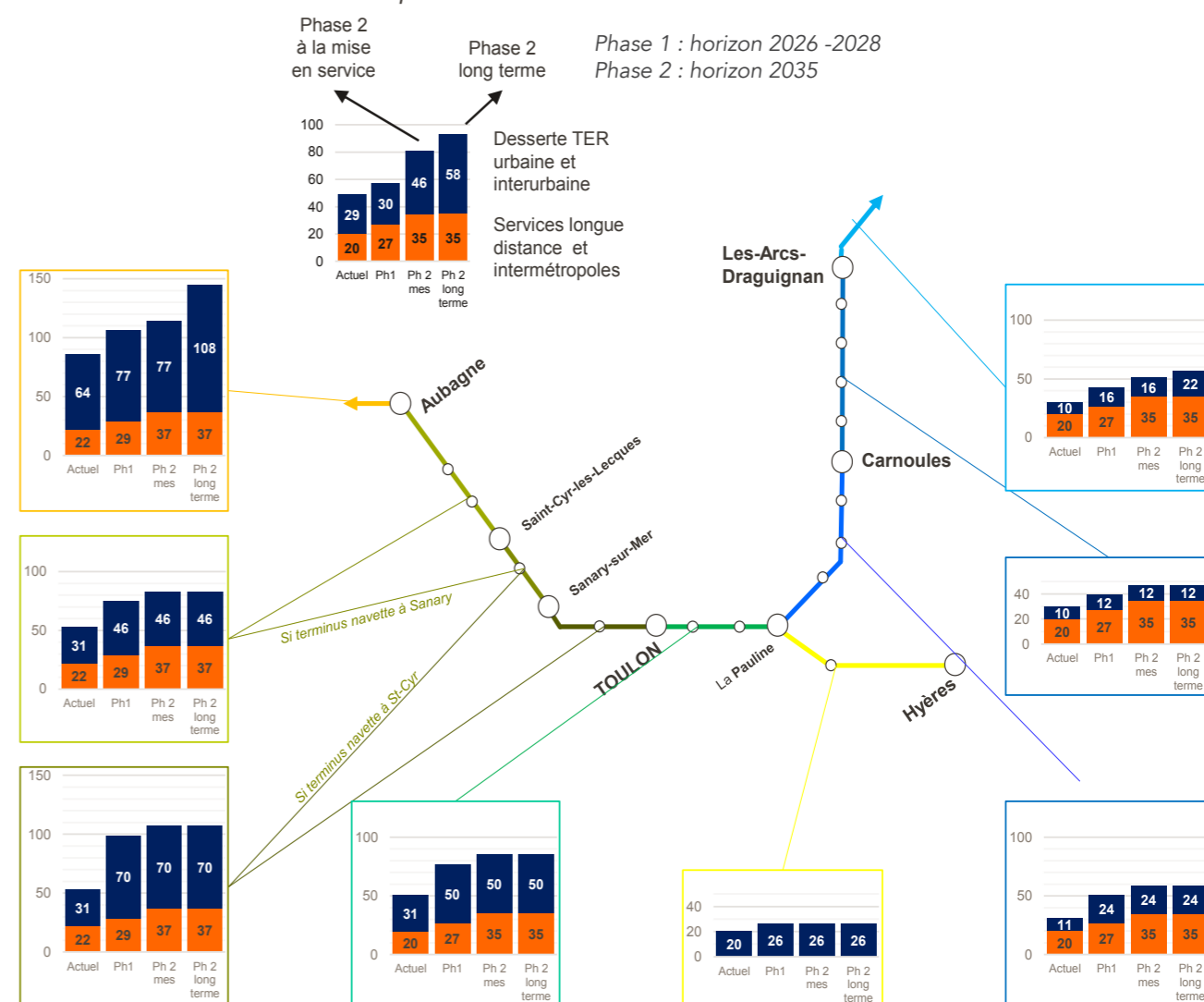
La phase 1 de la LNPCA permettrait ainsi de fortement renforcer la desserte TER de l'Ouest toulonnais en provenance / à destination de Toulon et de l'Est de l'agglomération, jusqu'aux Arcs.

Le nombre exact de TER tout le long de la journée sera défini avant la mise en service du projet par l'autorité organisatrice des transports, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Tenant compte des évolutions de service décrites ci-avant, les perspectives de desserte aux horizons de mise en service de la phase 1 et de la phase 2 et à plus long terme sont, à ce stade, les suivantes :

Légende :

Nb d'allers-retours quotidiens





LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE LA GARE ORIGINE / TERMINUS À L'OUEST DE TOULON

LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES

LES AMÉNAGEMENTS À L'OUEST DE TOULON

Côté ouest, il s'agit de créer des voies pour permettre aux TER de faire demi-tour. On appelle ces voies «voies tiroir» car elles voient entrer et sortir des trains par le même côté.

On prévoit 2 voies tiroir positionnées entre les voies passantes Marseille-Toulon de sorte que les trains ne croisent ceux du sens inverse ni à l'arrivée ni au départ et que l'arrivée d'un train ne dépende pas du départ de l'autre : ainsi, on garantit une exploitation efficace et sans irrégularité, car on évite de «lier» les deux sens de circulation et de propager les retards de l'un sur l'autre.

Le schéma global est donc le même quel que soit le lieu d'implantation de l'aménagement :



Nota : le dispositif proposé comprend des «voies tiroir». Un aménagement avec des voies passantes (c'est-à-dire accessibles depuis l'est comme depuis l'ouest) aurait apporté de la souplesse d'exploitation. Néanmoins, comme les impacts sur le territoire auraient été plus importants, cette variante n'est pas proposée à la concertation par le maître d'ouvrage.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 2019

La précédente décision ministérielle de mars 2019 demandait d'envisager les sites d'Ollioules ou de Bandol comme gare origine / terminus ouest de la navette toulonnaise.

Concernant le site de Bandol, les études ont montré qu'il était difficile d'aménager la gare en origine / terminus avec des impacts acceptables sur le territoire.

Concernant le site d'Ollioules, le conseil municipal d'Ollioules s'est opposé à l'aménagement de la gare d'Ollioules eu égard à son analyse des incidences du projet sur son environnement urbain. Dans ces conditions, le site de la Seyne a été proposé avec l'accord de la municipalité.

Lors de la concertation de 2019, les participants ont estimé que la navette serait encore plus bénéfique pour le territoire si le terminus était positionné plus à l'ouest de Toulon, pour éviter que l'accès à la gare terminus soit entravé par la congestion routière à l'entrée de l'agglomération urbaine et pour permettre une meilleure desserte de cette partie du territoire.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 a demandé à SNCF Réseau d'étudier deux nouveaux sites : Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer.



LES SERVICES OFFERTS PAR LA NAVETTE TOULONNAISE ET LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

SITUATION ACTUELLE -> SITUATION 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-OLLILOULES | | | | | | |
| 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 |

L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRAINS PAR SENS EN HEURE DE POINTE POUR LES TRAINS AU DÉPART DES GARES DE L'OUEST TOULONNAIS

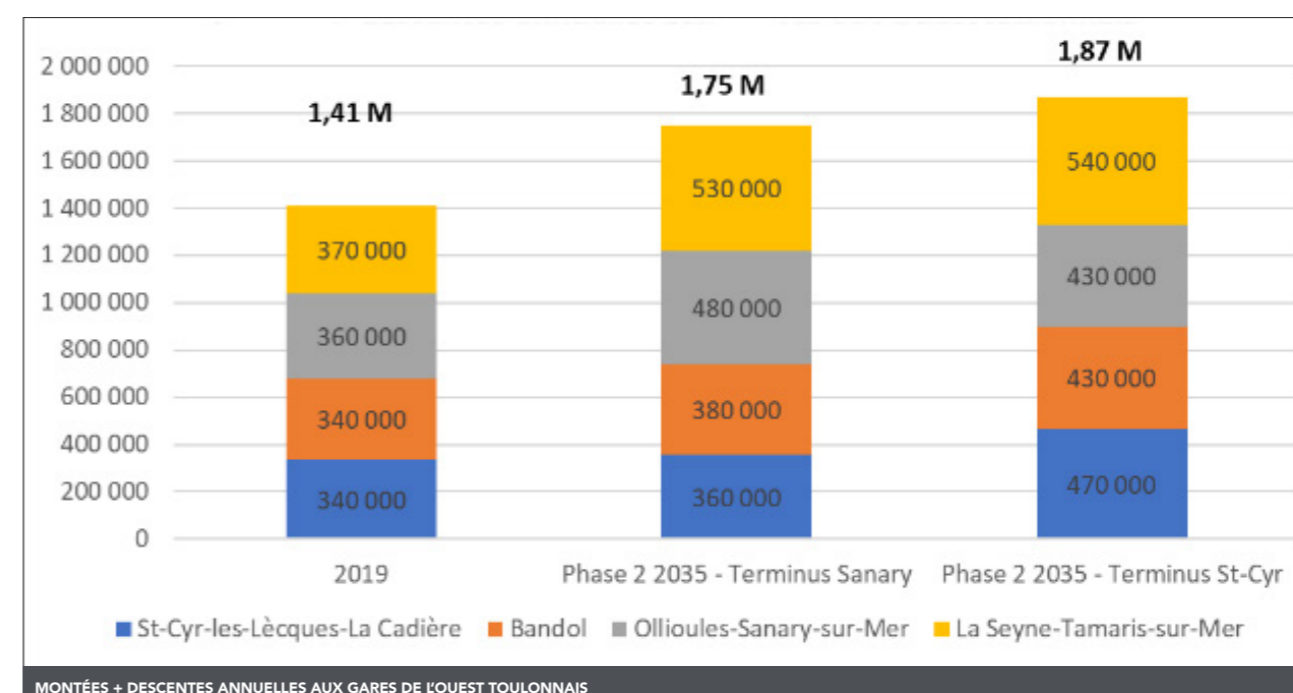
Le projet de navette toulonnaise déployé avec une gare origine / terminus à Saint-Cyr ou à Sanary permettrait d'offrir des services ferroviaires supplémentaires par rapport à la situation actuelle. Le tableau ci-dessus présente l'évolution possible des services ferroviaires.

Ce tableau met en évidence les effets du prolongement de la navette existante vers l'ouest :

- Pour les trajets sur l'aire toulonnaise
 - Des services renforcés entre le nouveau terminus (Saint-Cyr ou Sanary) et Toulon ;

- La création de liaisons diamétrales entre ce terminus et l'est Toulonnais ;
- Pour les trajets à destination de Marseille
 - La gare d'Ollioules - Sanary bénéficie aujourd'hui de l'arrêt du TER semi-direct Toulon - Marseille ;
 - Si le terminus était positionné à Saint-Cyr, cet arrêt serait déplacé de Ollioules-Sanary à Saint-Cyr pour favoriser une correspondance avec la navette.
- Enfin suivant les situations, les gares au-delà de Carnoules voient leur desserte évoluer comme expliqué ci-après.

| | |
|--------|-------------------|
| 2 -> 4 | augmentation |
| 2 -> 2 | pas de changement |
| 4 -> 2 | diminution |



L'ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES GARES DE L'OUEST TOULONNAIS

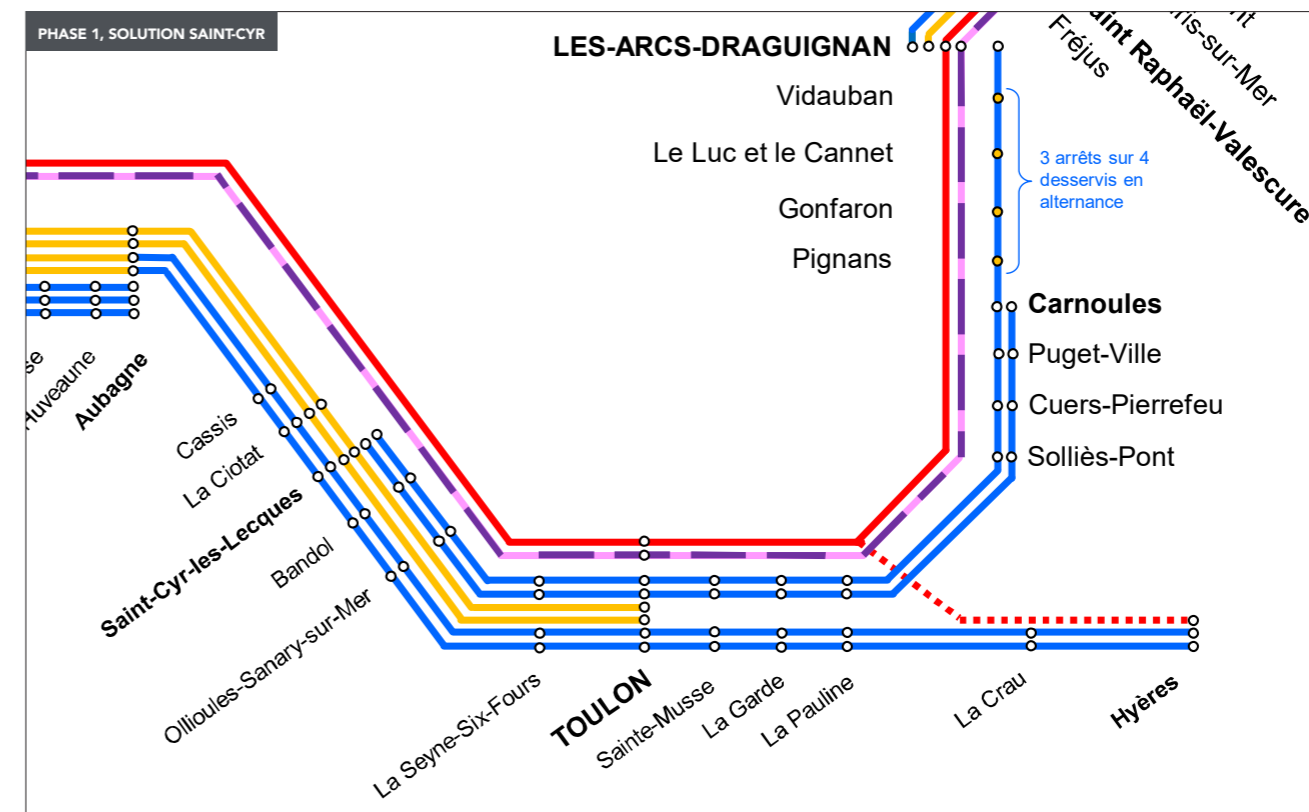
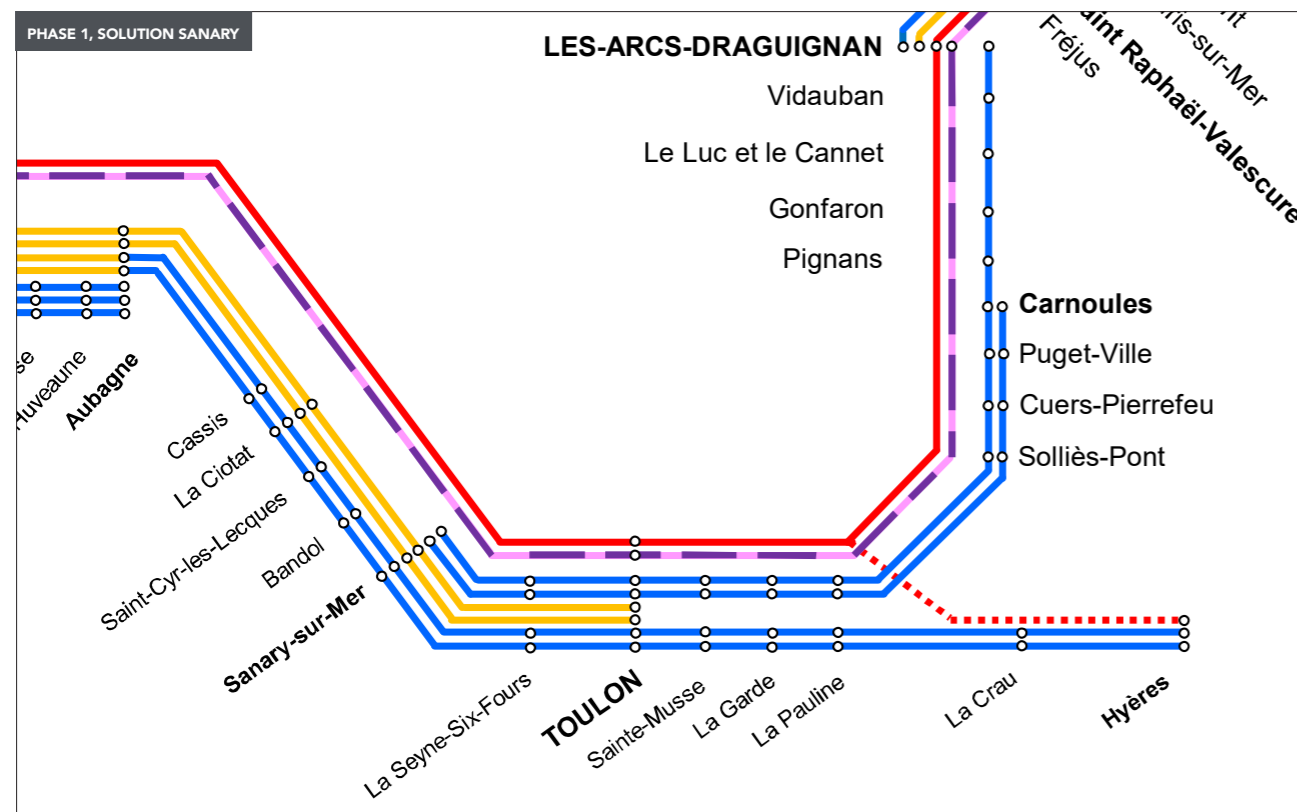
Le développement de la navette à l'ouest de Toulon permettrait d'accroître la fréquentation des gares de ce secteur : + 340 000 voyageurs/an si la gare origine / terminus était localisée à Sanary, + 460 000 si la gare origine / terminus était localisée à Saint-Cyr.

L'ÉVOLUTION DE LA RÉGULARITÉ DES TRAINS ET LES DESSERTES À L'EST DE CARNOULES

Plus le parcours de la navette est long et le nombre d'arrêts important, plus la gestion de la coexistence entre les liaisons rapides et les liaisons omnibus devient difficile (plus les trains lents vont loin, plus ils se font rattraper par les trains plus rapides). Cette situation est accentuée quand le taux d'occupation du réseau devient très important. Dans ces conditions, la régularité des trains se dégrade.

En phase 1 du projet LNPCA, la localisation de la gare origine / terminus à Saint-Cyr créerait un allongement du temps de parcours problématique : pour permettre une robustesse satisfaisante du système ferroviaire, une desserte alternée, dans les moments maximum de circulation des trains rapides, de 3 des 4 arrêts situés entre Carnoules et les Arcs serait nécessaire.

En phase 1 du projet LNPCA, la localisation de la gare origine / terminus à Sanary permettrait d'assurer cette régularité sans difficulté.



Fréquence des trains portée par le type de trait

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

Arrêts

- systématique
- non systématique

Type de trains représenté par la couleur

- TER : Omnibus : — / Semi-direct : — / Interville : —
- Trains nationaux Direction Paris (Radiaux) : — / Direction Bordeaux ou Barcelone (Grand Sud) : —
- et internationaux : Direction vallée du Rhône et autres régions françaises (Intersecteurs) : —

En phase 2 du projet LNPCA, l'ajout d'un train grande ligne supplémentaire accentuerait la tension sur le réseau, malgré la mise en service du nouveau système de signalisation ERTMS.

Avec la localisation de la gare origine / terminus à Sanary, pour permettre une robustesse satisfaisante du système ferroviaire, une desserte alternée, dans les moments maximum de circulation des trains rapides, de 3 des 4 arrêts situés entre Carnoules et les Arcs serait nécessaire.

Avec la localisation de la gare origine / terminus à Saint-Cyr, pour permettre une robustesse satisfaisante du système ferroviaire, une desserte alternée, dans les moments maximum de circulation des trains rapides, de 2 des 4 arrêts situés entre Carnoules et les Arcs serait nécessaire.

En phase 1, le site de Sanary permet de garantir une robustesse avec une desserte de toutes les gares quelque soit l'heure de la journée.

En phase 1, pour le site de St-Cyr une légère adaptation de la desserte des gares à l'est de Carnoules sera nécessaire au moment de la circulation maximale des trains rapides.

En phase 2, le nombre de trains rapides augmentant, l'adaptation de la desserte dans les moments ou le maximum de trains circulent est nécessaire pour les deux gares, de manière plus significative à St-Cyr où la desserte de 2 gares sur 4 à l'est de Carnoules seraient alors concernées.

LES ENJEUX DU CADENCEMENT

Le cadencement permet de proposer des horaires réguliers aux voyageurs, plus faciles à mémoriser, ce qui contribue à augmenter la fréquentation des trains, dès lors que leur régularité est également assurée.

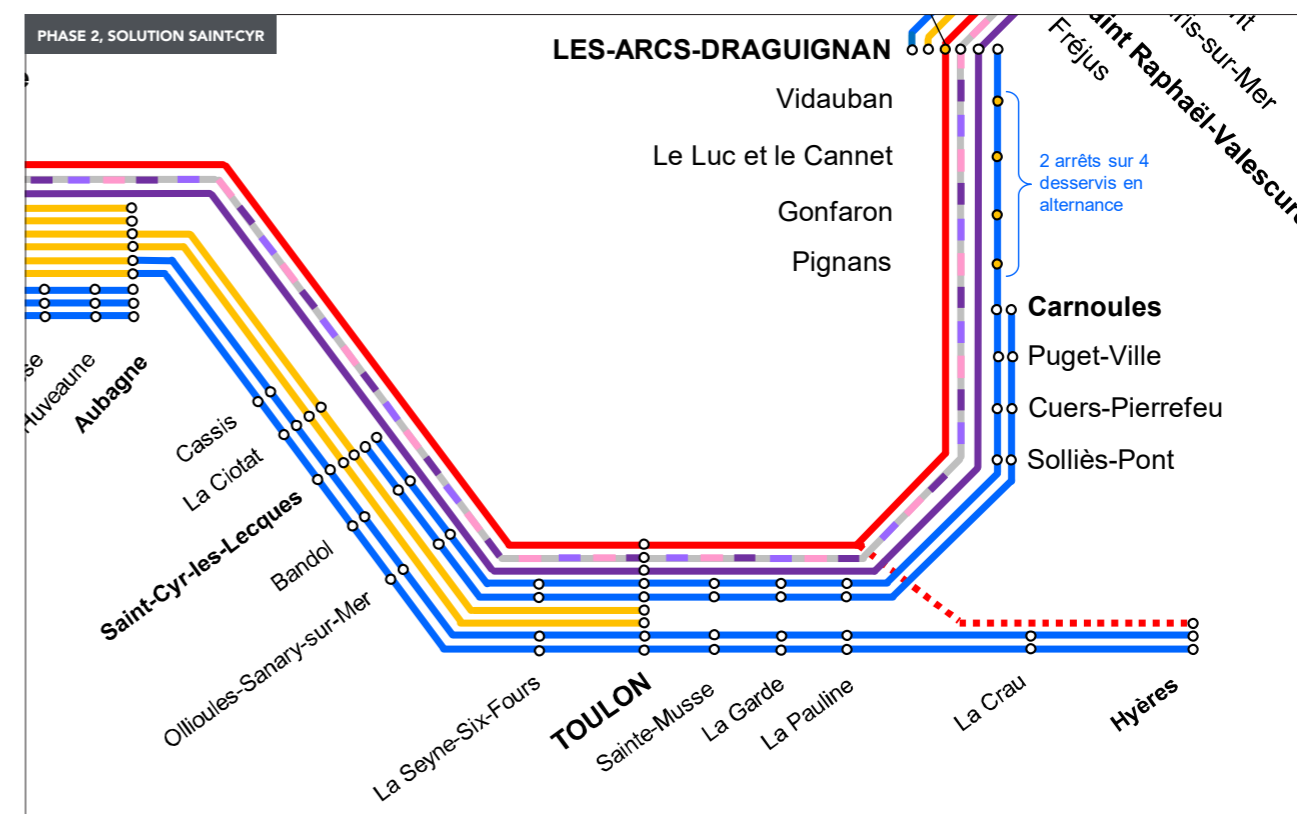
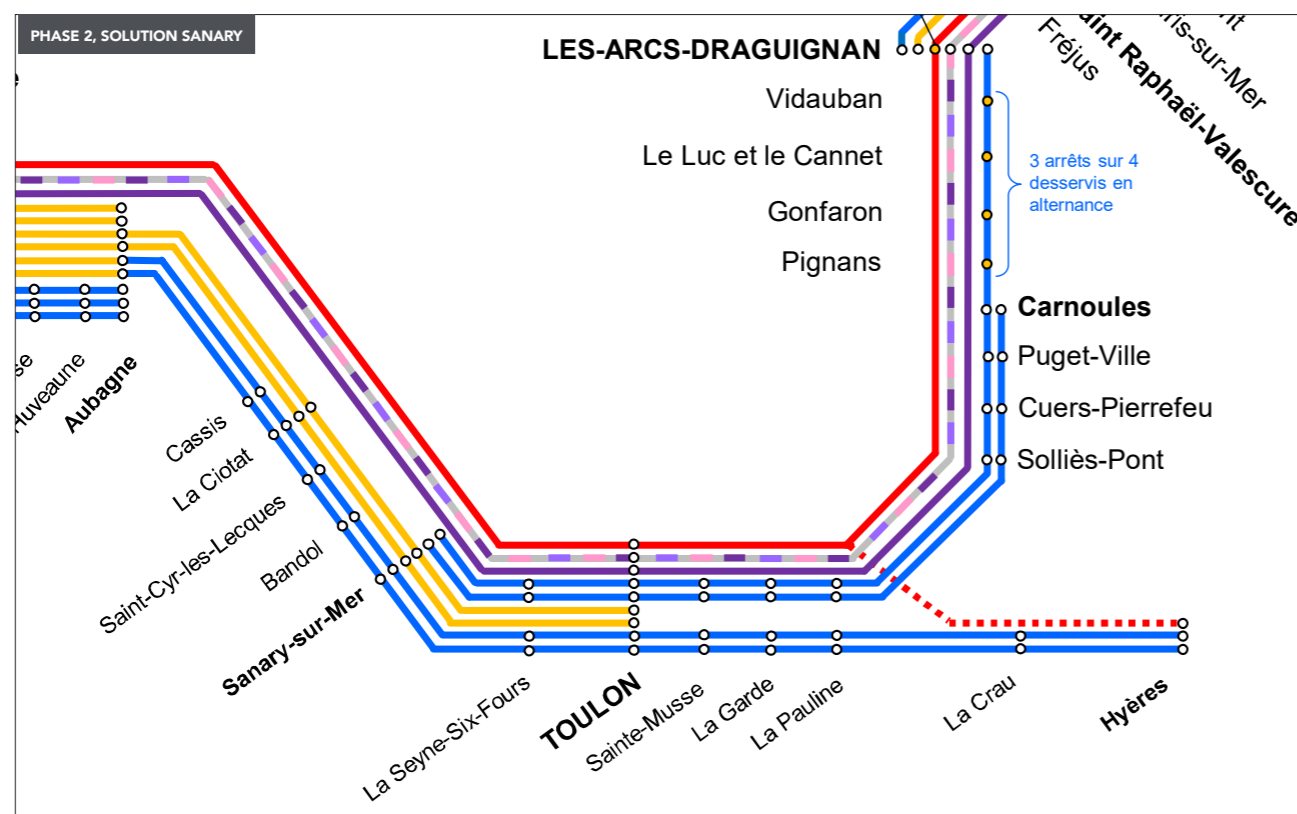
La localisation de la gare origine / terminus à Sanary permettrait d'assurer une navette bien cadencée, avec des trains tous les quarts-d'heure, à tous les horizons de projet LNPCA.

La localisation de la gare origine / terminus à Saint-Cyr, parce qu'elle implique un parcours de la navette sensiblement plus long, ne permettrait plus d'assurer ce cadencement :

- À l'horizon de la phase 1, les trains se succèderaient avec un délai alternativement de 14 et 16 minutes, ce qui apparaît peu gênant ;

- À l'horizon de la phase 2, les trains se succèderaient avec un délai alternativement de 12 et 18 minutes, affectant le principe du cadencement avec des effets sur l'attractivité du train pour une partie des voyageurs. A cet horizon on constate que le système comprenant une gare origine / terminus à Saint-Cyr est moins résilient au changement d'horaire et à la densification du trafic grande ligne en l'absence de ligne nouvelle.

Le site de Sanary garantit parfaitement le cadencement à toutes les phases, celui de St Cyr le garantit de manière acceptable pour la phase 1 et de manière imparfaite pour la phase 2.



Fréquence des trains portée par le type de trait

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

Type de trains représenté par la couleur

- TER : Omnibus : — / Semi-direct : — / Interville : —
- Trains nationaux et internationaux : Direction Paris (Radiaux) : — / Direction Bordeaux ou Barcelone (Grand Sud) : —
- Direction vallée du Rhône et autres régions françaises (Intersecteurs) : —

Arrêts

- systématique
- non systématique

PERSPECTIVES POUR LA CONCEPTION DU PROJET DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL À L'OUEST DE TOULON

Que son emplacement soit à Sanary ou Saint-Cyr, la conception d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) en lien avec la gare origine / terminus à l'ouest de Toulon contribuerait à l'ambition de réduction de l'empreinte carbone, grâce au mode de transport ferroviaire privilégié et aux aménagements localement prévus :

- La mise à disposition de bornes de recharge pour véhicules électriques serait conçue de façon que ces emplacements soient les plus proches des accès à la gare ;
- Le stationnement des vélos (40 places) serait équipé de locaux sécurisés, positionnés le long de la piste cyclable au plus près de l'accès aux quais proche du bâtiment des voyageurs ;
- Les surfaces déployées dans les aménagements du pôle d'échanges pourraient être mises à profit pour accueillir des panneaux de production d'électricité photovoltaïques (toit du parking, par exemple) ;
- Le projet minimiserait le déploiement de solutions consommatrices d'énergie et proposerait une économie de projet dans sa conception :
 - Usage de matériaux locaux autant que possible et biosourcés ;
 - Développement d'une architecture simple ;
 - Usage des espaces extérieurs plutôt qu'un développement de surfaces fermées important ;
 - Utilisation de puits provençaux et de pompes à chaleur plutôt que des climatiseurs et chaudières gaz ;

- Création d'espaces protégés extérieurs multiples, ombrières, abris de quais, abris des bus, cheminements, où seraient systématiquement engagés la protection au soleil l'été, à la pluie et au vent, en particulier le mistral.

La conception du PEM portera une attention particulière à la qualité paysagère du territoire, marqué par une histoire agricole à travers un aménagement où la présence végétale serait forte :

- Écriture du jardin méditerranéen - rencontre de la Provence et de la Méditerranée ;
- Porte de la Côte d'Azur en relation avec l'histoire des jardins de gare du Paris - Lyon - Méditerranée (palmiers, eucalyptus, pittosporum, mimosas, pins maritimes...);
- Respect de la trame agricole ancienne : inscription du projet dans une trame semblable au partage des parcelles environnantes (tracé de l'histoire et respect de l'échelle du paysage local) ;
- Conception visant à maximiser la gestion naturelle des eaux, la création d'îlots de fraîcheur, la qualité de l'air et l'accueil de la biodiversité locale.

Le principe d'une « gare entre mer et vignes » guidera la conception des aménagements et du pôle d'échanges. Conçu pour favoriser la mobilité, une attention forte sera portée sur la fluidité des parcours et des espaces à vivre.

Ce pôle d'échanges où les usagers du quotidien seraient majoritaires sur l'année pourrait devenir en saison un vrai support de mobilité pour les visiteurs touristiques. Ainsi la programmation des besoins d'exploitation et de services en gare viseront à créer des espaces pour tous.

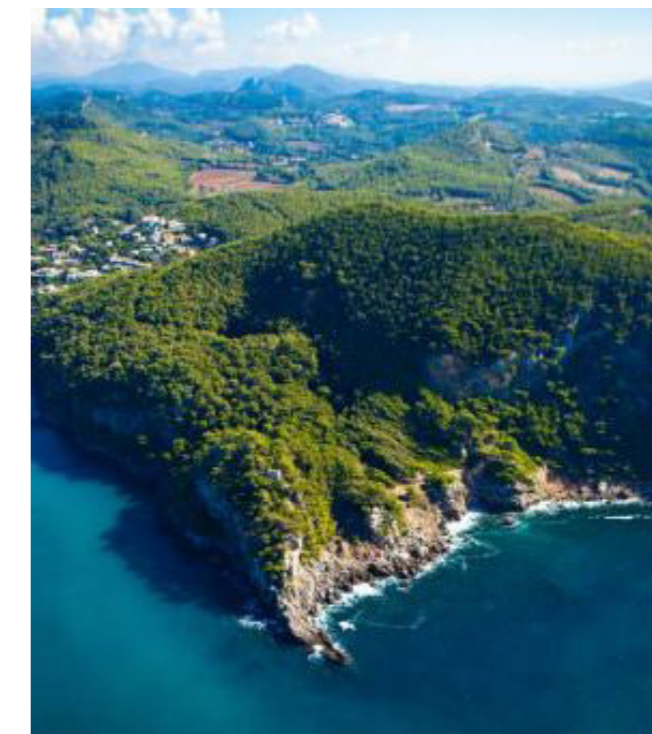
L'animation de la gare est un des fondements de la constitution d'un lieu de vie urbaine. Cette animation pourrait être envisagée dans les gares de demain de manière plus polyvalente : espace multiservice à la croisée de la mobilité, des besoins quotidiens (pour les voyageurs du quotidien) et des besoins exceptionnels (touristes, etc...). La vente d'un billet et le service d'un café pourraient alors être réalisés par un même personnel dans un espace unique. Le décloisonnement des volumes de la conception du bâtiment serait également garant d'une plus large flexibilité des usages dans le temps.

La mobilité se déclinerait de manière à intégrer un ensemble de services liés au transport mais est également en lien avec l'économie locale et adaptée aux usages des voyageurs du quotidien principalement. C'est pourquoi le projet pourrait intégrer des locaux de services ou commerces qui resteraient à définir (type maison du vélo, commerces de proximité et pratiques pour l'utilisateur du train comme par exemple un service marchand des producteurs maraichers locaux.

Sur les deux sites envisagés (Sanary et Saint-Cyr), le projet ne nécessiterait pas d'adaptation du terrain naturel. Les quais seraient accessibles par escaliers et ascenseurs depuis le passage sous les voies de plain-pied avec le niveau général du pôle d'échanges.

Une large ombrière viendrait faire le lien entre le parvis, la gare et les quais, matérialisant leur accès. Prolongeant l'attente en gare sur l'extérieur, cette ombrière permettrait de créer un espace de confort complémentaire, dans la continuité de l'espace paysager et à proximité immédiate de l'accès aux trains. Elle articulerait ainsi les principales fonctions du pôle d'échanges.

Les éléments de langage de l'ombrière (matériau, trame, transparence, couleur) seraient repris sur les quais pour le traitement des grands abris, apportant du confort aux voyageurs. Ils seraient également présents pour le traitement des façades du parking silo, formant ainsi à la fois une lecture homogène de l'ensemble des éléments constitutifs du PEM, et une visibilité claire des usages.



LA LOCALISATION DE LA GARE ORIGINE / TERMINUS À « SANARY-SUR-MER »

Cette solution consisterait à décaler la gare actuelle d'Ollioules-Sanary-sur-Mer à 500 m à l'ouest au pied de la zone d'activité de La Baou, sur la commune de Sanary-sur-Mer.

La nouvelle gare viendrait s'intégrer dans le projet d'aménagement urbain du site de La Baou.

À gauche, gare actuelle et zone d'aménagement différé de la Baou. À droite, implantation du projet.



LE PROJET URBAIN DE LA BAOU

Ce projet porté par la mairie de Sanary est destiné à l'accueil d'activités éco-innovantes, en particulier liées à la protection de l'environnement, la maîtrise de l'énergie, en lien avec le Pôle de compétitivité Capénergie. Le PLU approuvé le 24 février 2016 prévoit l'aménagement du futur quartier de la Baou où seront admises des activités tertiaires ainsi qu'un centre de vie. Il est prévu un système de voiries suffisamment dimensionné qui comportera des contre-allées sur les axes principaux.

Une Zone d'Aménagement Différé a été créée le 26 juin 2019 par la Communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume et la Ville de Sanary en vue d'y développer ce projet de quartier à vocation économique et d'habitat. Le projet prévoit l'aménagement par ilots de la zone artisanale existante, avec un potentiel de 20 ha au total.

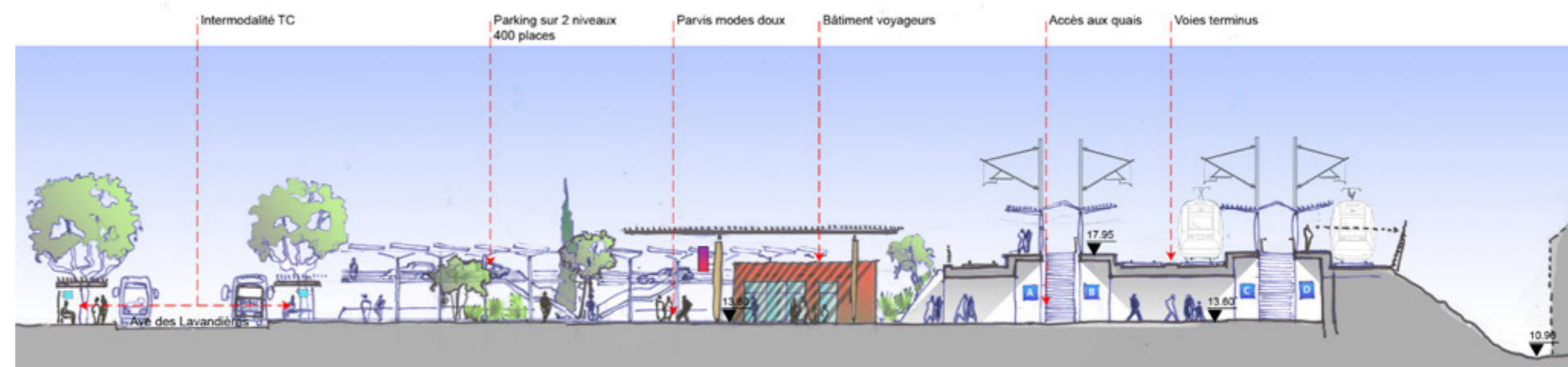
LE PROJET DE GARE

La gare nouvelle de Sanary-sur-Mer - Ollioules se situerait à environ 500 m à l'ouest de la gare actuelle d'Ollioules - Sanary-sur-Mer.

Le nouveau tracé de voies permettant la réalisation des quais pour le terminus de la navette (plateforme ferroviaire) s'élargirait au nord du tracé existant et serait sans impact

sur les emprises habitées situées au sud. L'ensemble du pôle d'échanges prendrait place côté nord, au cœur du périmètre de la zone de la Baou. Il s'articulerait avec le maillage viarie qui sera développé pour le développement de la zone et qui devra être précisé dans le cadre de la réalisation de l'opération

d'aménagement future. La nouvelle gare de Sanary-Ollioules offrirait aux voyageurs des services équivalent à ceux aujourd'hui disponibles en gare d'Ollioules-Sanary.



ACCESSIBILITÉ ET INTERMODALITÉ

Situé au cœur du futur projet urbain, la gare serait accessible :

- En modes actifs (à pied, vélo...), avec des facilités offertes par la création d'accès aux nord et par la requalification d'un franchissement existant des voies ferrées vers le sud.
- En transport en commun : le projet prévoit la localisation d'emplacement réservés aux bus et aux cars le long du nouvel axe est-ouest, avec deux emplacements d'arrêt par sens (extensible à 4) à proximité immédiate de la gare.
- En voiture, soit pour de la dépose minute, soit pour du stationnement de moyennes ou longue durée, grâce au parking aérien de 2 étages, d'une capacité de 400 places.

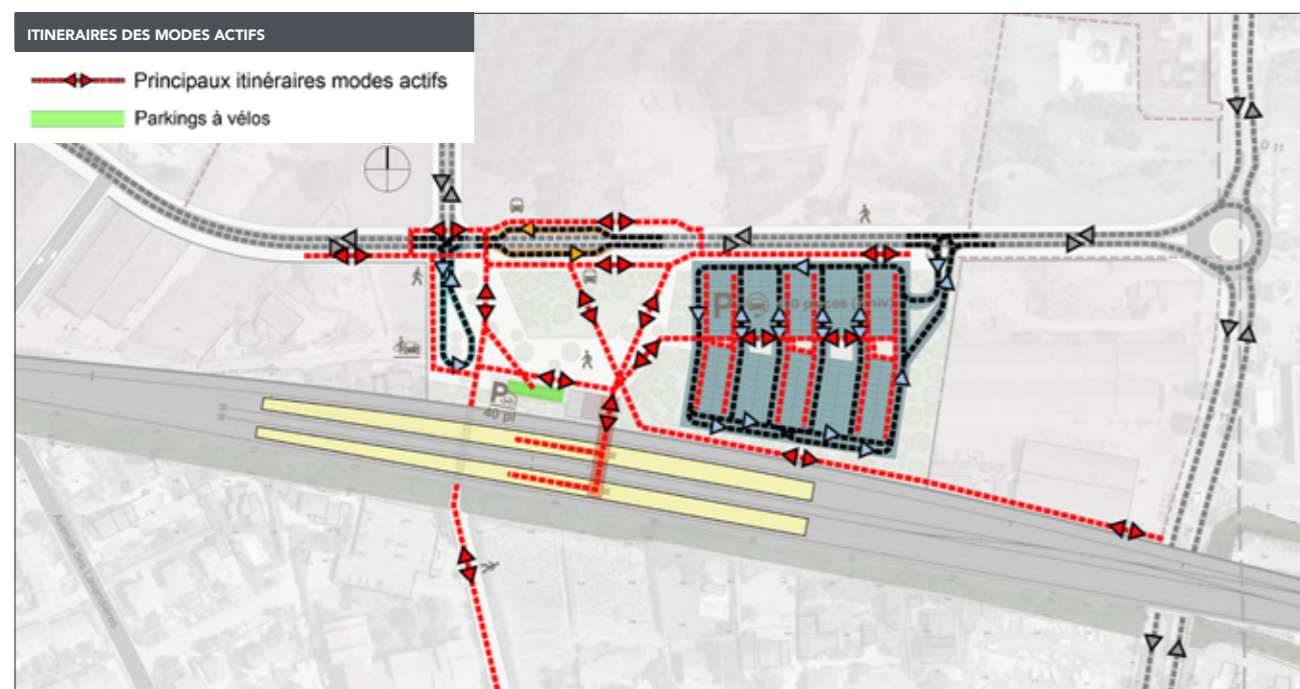
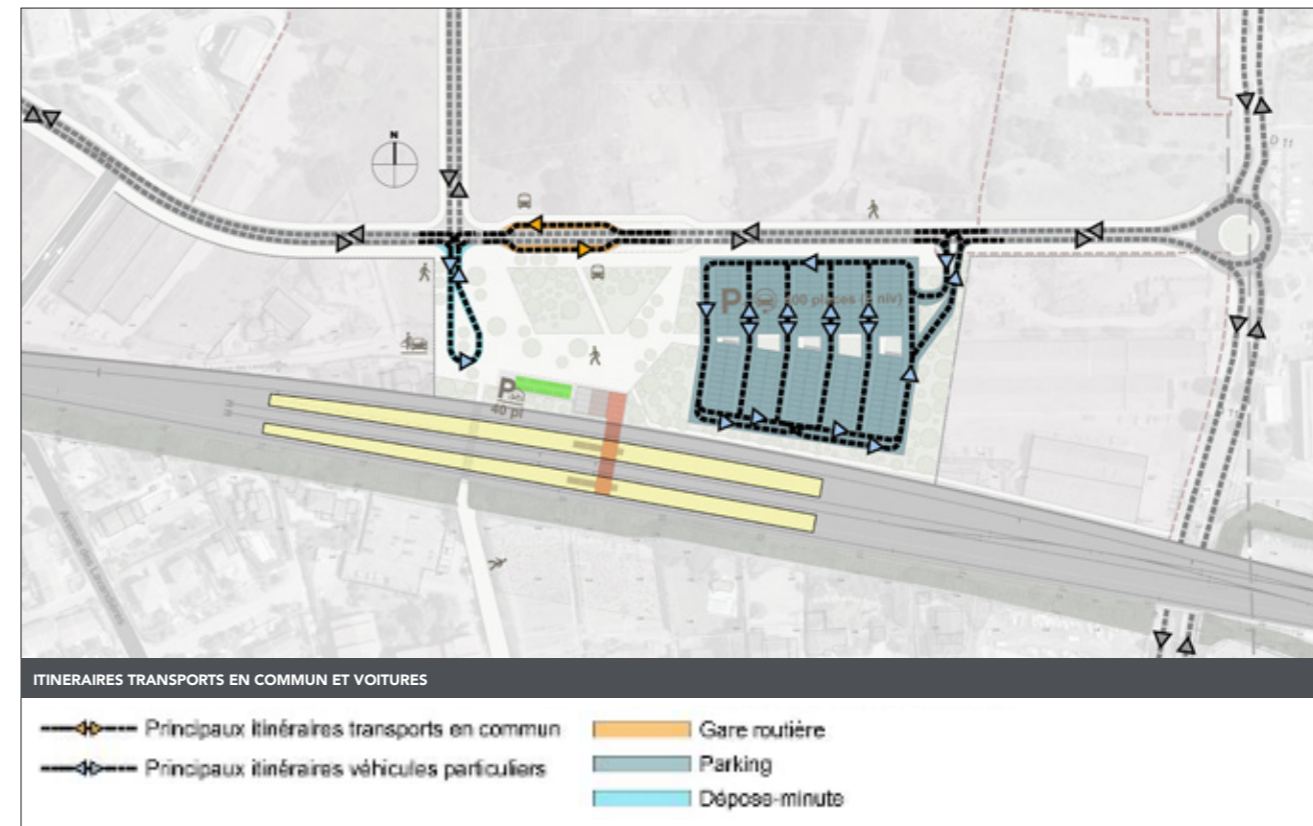
Le dimensionnement du parking repose sur la fréquentation projetée de la gare et la part modale de la voiture : à Sanary, la part modale de la voiture est estimée à 50 % environ : les zones habitées d'Ollioules resteront éloignées (comme elles le sont de la gare actuelle), et même si la nouvelle localisation rapproche la gare des zones habitées de Sanary, les distances ne favoriseront pas un accès massif en modes actifs.

Le projet de pôle d'échanges prend en compte l'hypothèse d'un lien routier est-ouest entre la RD 11 à l'est et le chemin de St Roch à l'ouest, ainsi qu'un nouvel axe nord-sud permettant de le raccorder à l'ancien chemin de Toulon (CC2). La conception du projet urbain devra préciser l'implantation de ces axes structurants.

Cette configuration assurerait une accessibilité routière tant pour les véhicules particuliers que pour les transports en commun. La proximité de l'accès à l'A50 et la route départementale 11 reliant le centre de Sanary à Ollioules offrirait plusieurs avantages : facilité de circulation, proximité d'accès et possibilité pour les transports en commun d'assurer un service de navette ou de desserte conforme à l'actuel tout en permettant une capacité de développement de services supplémentaires.

L'ensemble de ces aménagements contribuerait à l'insertion multimodale et urbaine de la gare à travers la composition de l'espace du pôle d'échanges (PEM) :

- Organisation des différents vecteurs de mobilités : bus, car, voitures, vélos, trottinettes...
- Affirmation de l'inscription du piéton au cœur du dispositif gare :
 - Piéton utilisateur final de ces équipements ;
 - Création de 2 accès, au nord et au sud (passage existant sous les voies ferrées) en pour conforter l'accessibilité pour les piétons ;
 - Conception d'un ensemble cohérent et fonctionnel répartissant les modes de transports dans des espaces dédiés et proposant au piéton un parcours lisible et sécurisé vis-à-vis des circulations motorisées.



INTÉGRATION URBAINE

Le pôle d'échanges se situerait dans l'actuelle friche agricole et artisanale en mutation. Le secteur est bien desservi par le réseau viaire existant (autoroute A50 à proximité, D11 vers le port et la D559) mais n'a pas encore fait l'objet d'un projet d'aménagement. Le PEM identifié par un traitement uniformisé de son sol, comprendrait notamment :

- Un parvis (5 100 m²) et son jardin (3 900 m²)
- Un dépose minute et taxis (dix places)
- Un parc de stationnement (400 places)
- Une gare routière (2 fois 2 emplacements de bus)

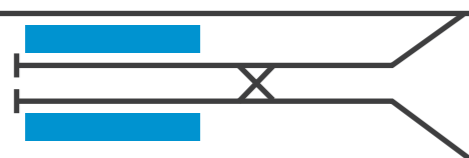
Le PEM proposerait ainsi un espace public, une identité et une adresse au futur quartier en devenir, participant ainsi à la transformation qualitative de cet espace, portée par les collectivités.

LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES

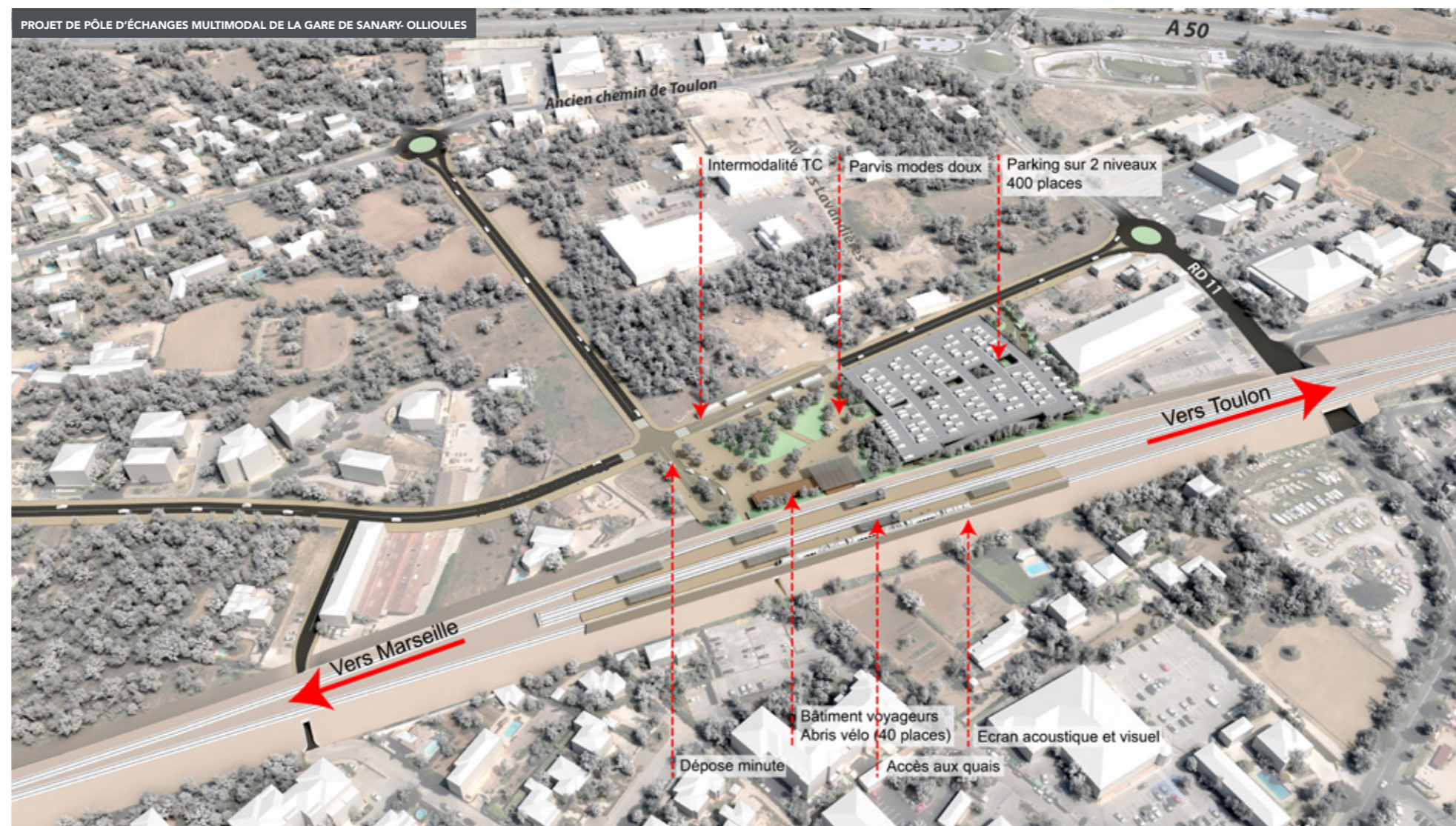
L'aménagement de la gare comprendrait 2 voies centrales en impasse accueillant le terminus des navettes et 2 voies latérales pour les trains semi-directs et les trains sans arrêts.

Le coût de l'opération pour une gare origine / terminus ouest à Sanary est de l'ordre de 79 M€ aux conditions économiques de janvier 2019.

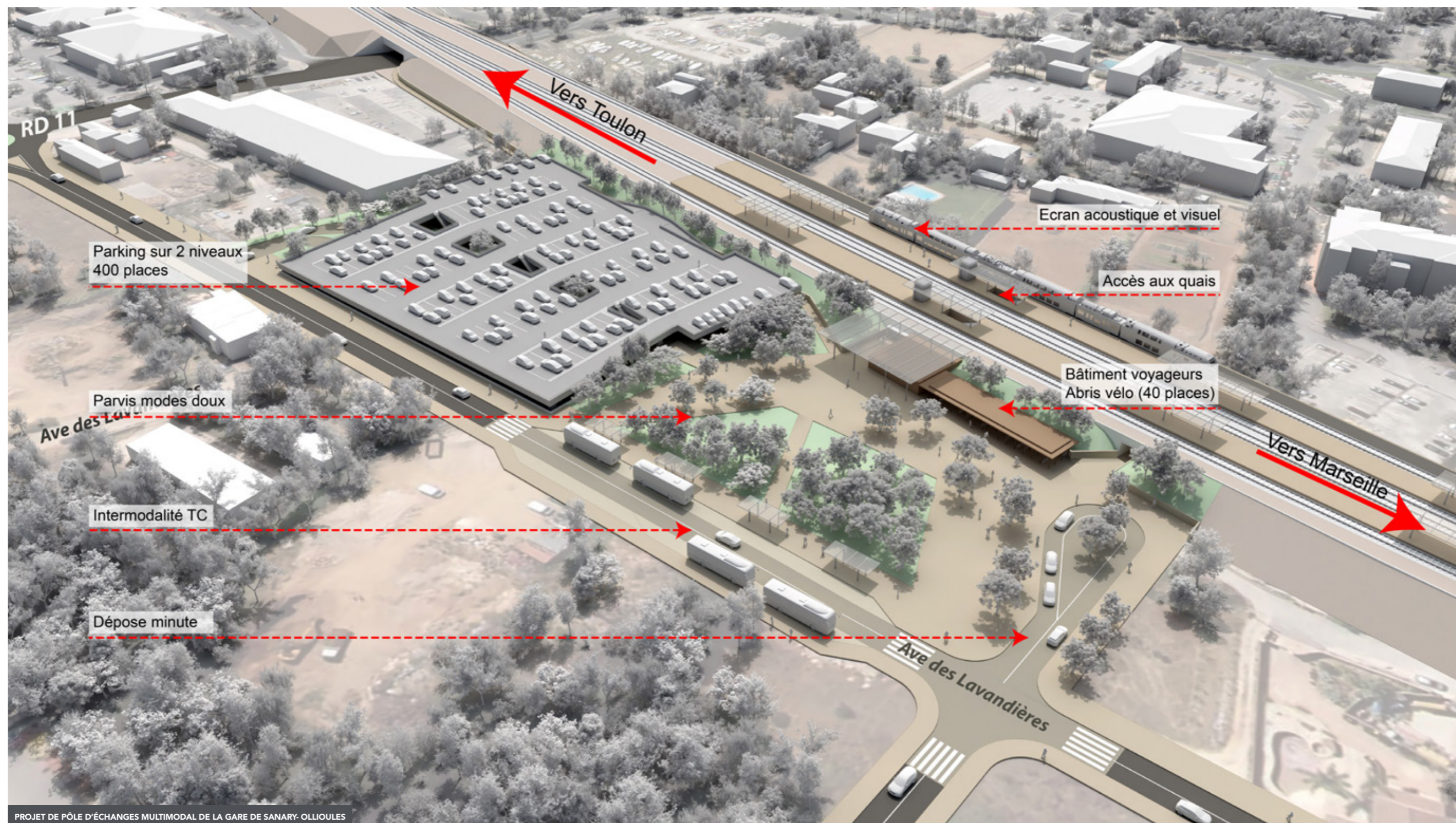
Les coûts présentés à la concertation 2019 l'étaient aux conditions économiques de janvier 2015. Les coûts en euros courants seront précisés en fonction du calendrier défini pour la réalisation de l'opération.

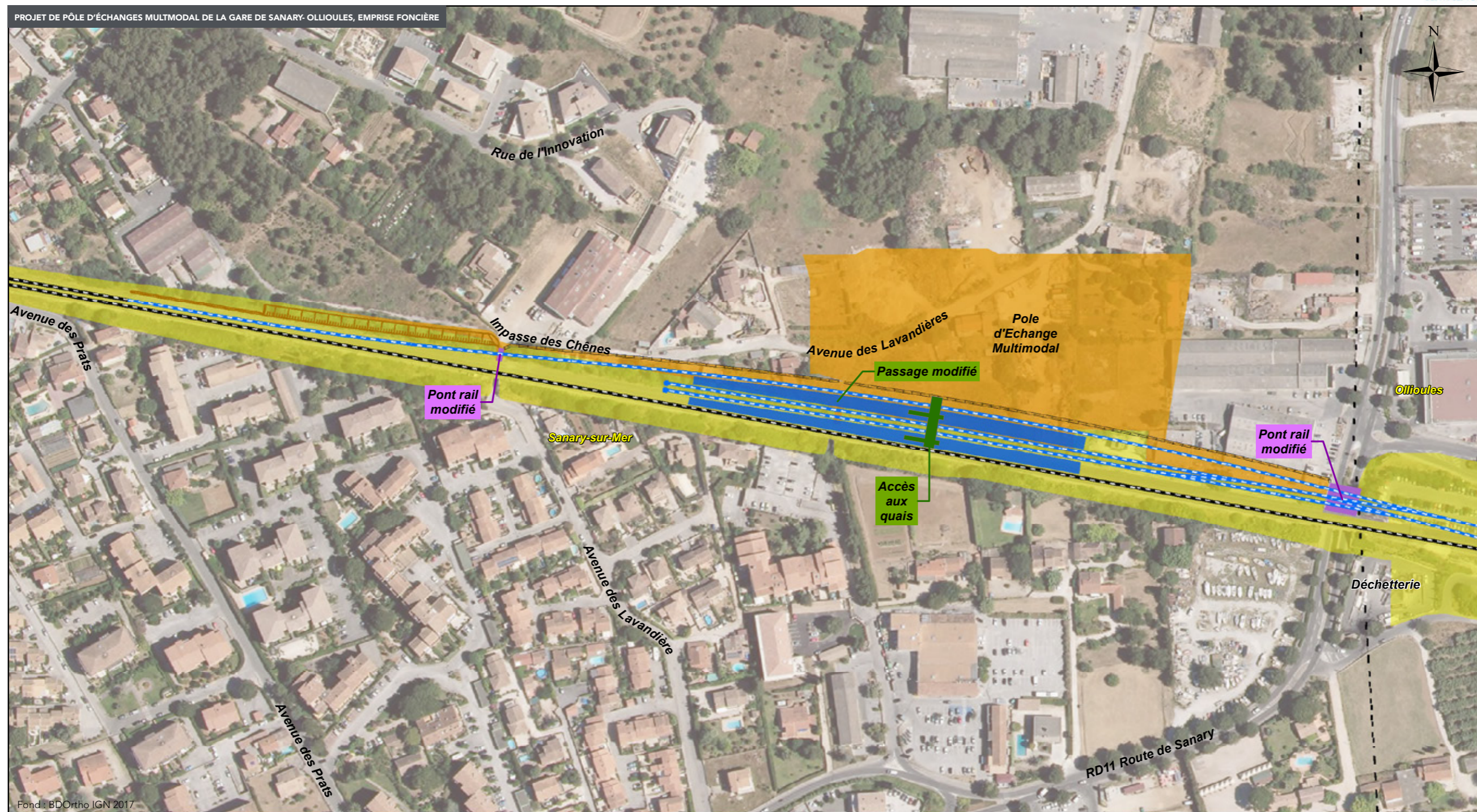


CONFIGURATION 2 QUAIS CENTRAUX







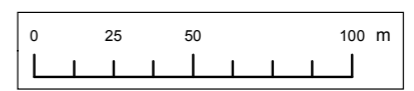


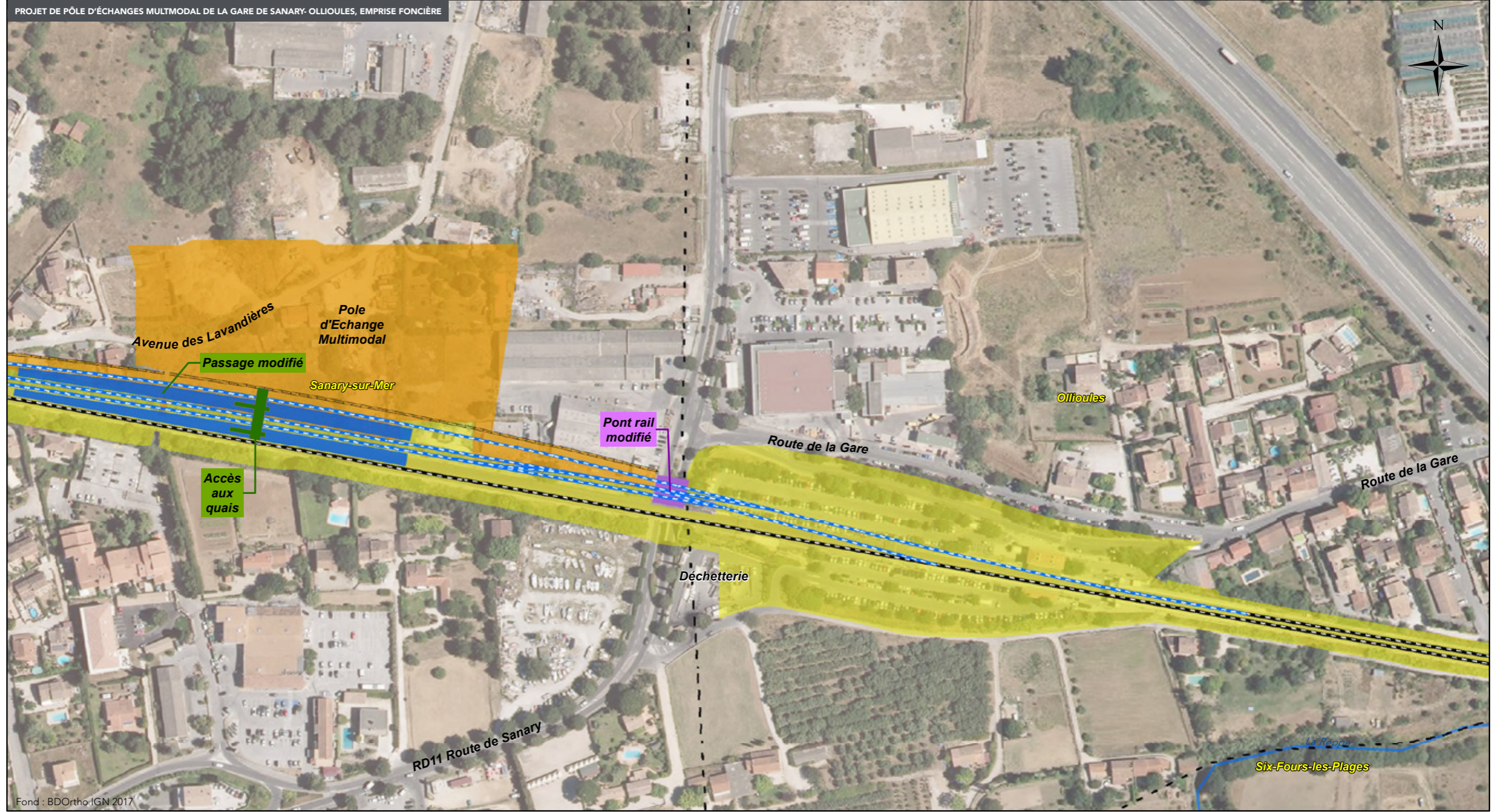
Fond : BDOrtho IGN 2017



(C) IGN Scan25 2018

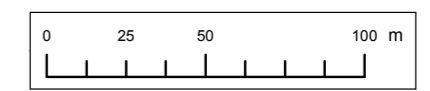
- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Talus
- Mur de soutènement
- Quai nouveau ou modifié
- Limite de commune ou d'arrondissement





(C) IGN Scan25 2018

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



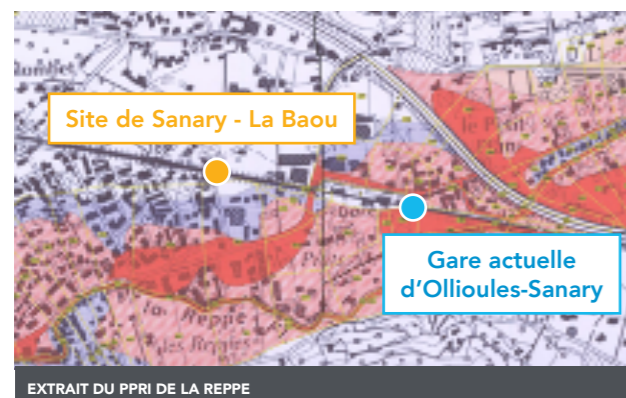
LES INCIDENCES PRÉVISIBLES DU PROJET

Incidences sur le bâti

Il n'y a pas d'impact au sud de la voie ferrée. L'acquisition de deux maisons et de bâtiments à vocation économique seraient nécessaires au nord de la voie ferrée. Elle s'inscrirait dans le périmètre de la ZAD.

Risques d'inondation

Le site de Sanary – La Baou est situé en dehors de la zone inondable de la Reppe.



Ressource en eau

Des captages d'eaux sont présents au nord de la voie ferrée, en dehors du pôle d'échanges multimodal de Sanary-sur-Mer. Ce projet se situerait dans le périmètre éloigné des captages.

Incidences sur les voiries et la circulation

Le projet de ZAD permettra de structurer un réseau de voiries adaptées aux aménagements urbains projetés et au projet de gare. La proximité du nouvel échangeur autoroutier faciliterait l'accès à la gare sans engorger les réseaux viaires locaux.

La fréquentation de la gare attendue de 480 000 montées / descentes par an (pour 360 000 aujourd'hui) représenterait environ 1 600 montées /descentes un jour moyen (pour 1 200 aujourd'hui), soit de l'ordre de 160 personnes en heure de pointe (pour 120 aujourd'hui). Le trafic induit par la gare avoisinerait ainsi 80 véhicules en heure de pointe (pour 60 aujourd'hui), à comparer avec la capacité d'une voie urbaine standard de 1 000 véhicules par heure et par sens.

Nuisances

Des études acoustiques détaillées permettront de définir si des protections sont nécessaires. Les annonces en gare seraient traitées de façon à minimiser leur impact : ajustement du niveau sonore au bruit ambiant, détecteurs de présence pour n'activer que les annonces utiles, haut-parleurs directionnels pour épargner le voisinage.

Phase travaux

La durée des travaux est estimée à 3,5 ans. L'acheminement des matériaux serait réalisé soit par le fer, soit par les nouvelles voies de la ZAD.

Milieus naturels et agriculture.

Le projet de gare recouvre d'anciennes zones agricoles en friche insérées entre des espaces d'activités. Les inventaires écologiques disponibles indiquent la présence d'espèces d'enjeu faible à moyen. La valeur écologique et agronomique devra être précisée pour définir les mesures compensatoires et d'accompagnement nécessaires à mettre en place.

LA LOCALISATION DE LA GARE ORIGINE / TERMINUS À « SAINT-CYR-SUR-MER »

La gare réaménagée pour accueillir la navette toulonnaise serait décalée de 350 m environ vers l'ouest par rapport à la gare actuelle.

Ce décalage est nécessaire pour insérer la gare terminus sur un alignement droit de la voie ferrée, en limitant les impacts sur le bâti dans le quartier de la gare.

Il permettrait d'insérer la nouvelle gare dans le projet de requalification urbaine du quartier « Pradeaux – Gare ».



LE PROJET PRADEAUX GARE

Le PLU de Saint-Cyr précise, dans une orientation d'aménagement et de programmation, les ambitions du secteur « Pradeaux-Gare ».

Ce quartier est un maillon structurant du fonctionnement urbain de Saint-Cyr-sur-Mer, comme point de passage majeur pour atteindre ou quitter la halte ferroviaire depuis / vers les quartiers balnéaires situés au sud/sud-ouest de la RD 559.

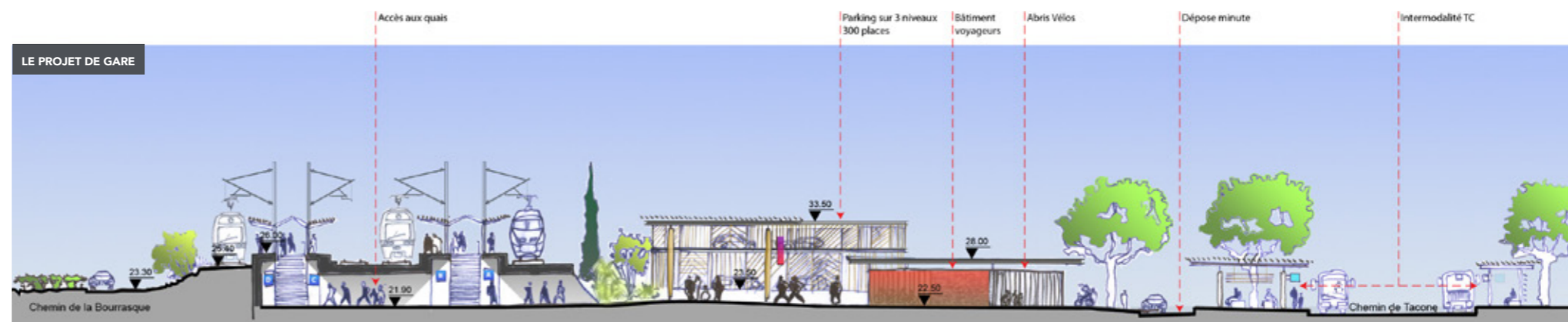
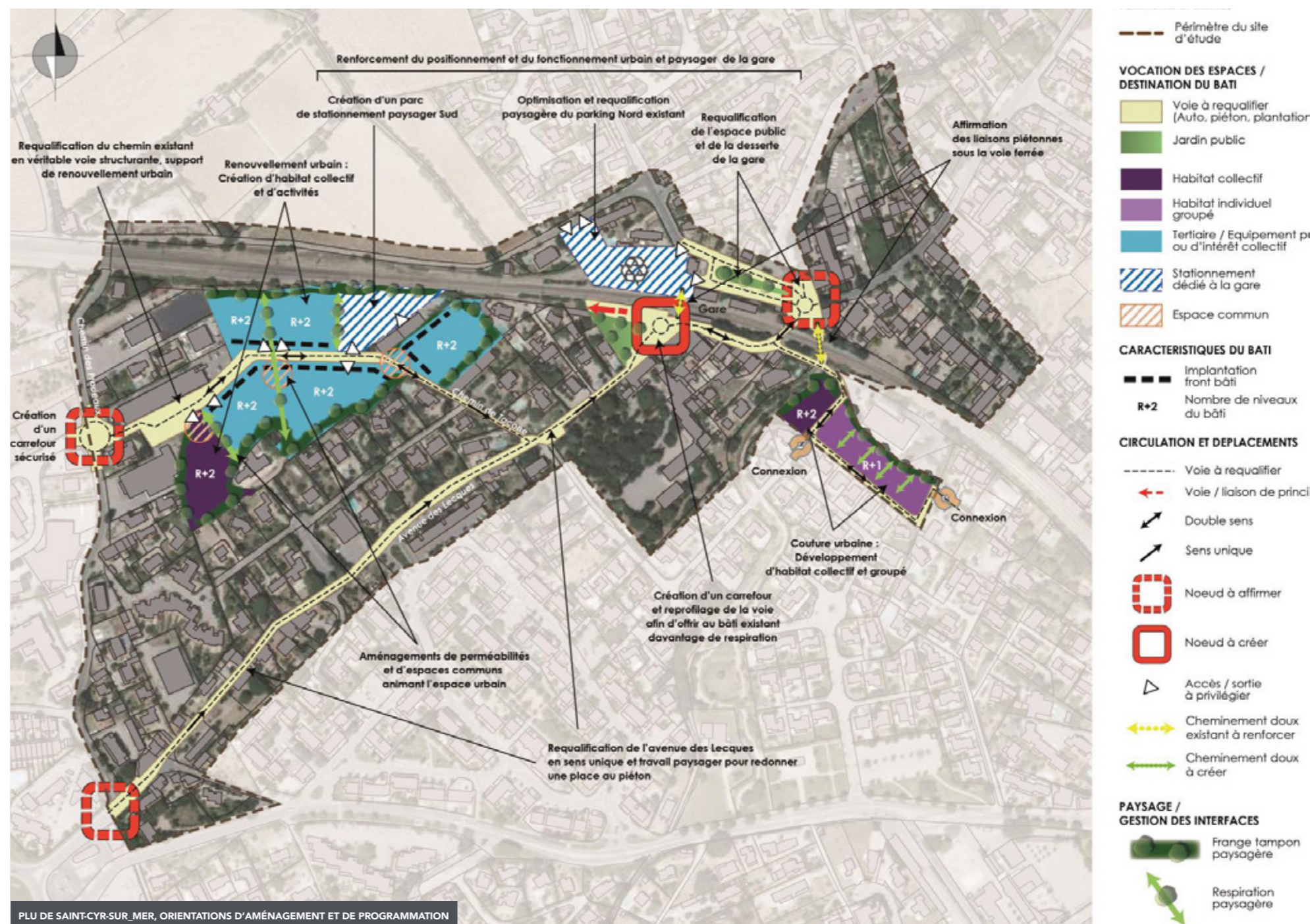
Le réaménagement envisagé dans ce secteur ambitionne de répondre à plusieurs besoins :

- Améliorer l'accessibilité à la gare ;
- Valoriser la gare comme pôle multimodal ;
- Optimiser le potentiel foncier pour créer du logement ;
- Développer l'activité tertiaire ;
- Sécuriser les mobilités piétonnes et automobiles.

LE PROJET DE GARE

Le nouveau tracé de voies, permettant la réalisation des quais pour le terminus de la navette (plateforme ferroviaire), s'élargirait au nord du tracé existant.

L'ensemble du pôle d'échanges prendrait place au sud du tracé et s'inscrirait au cœur du projet urbain Pradeaux-Gare.



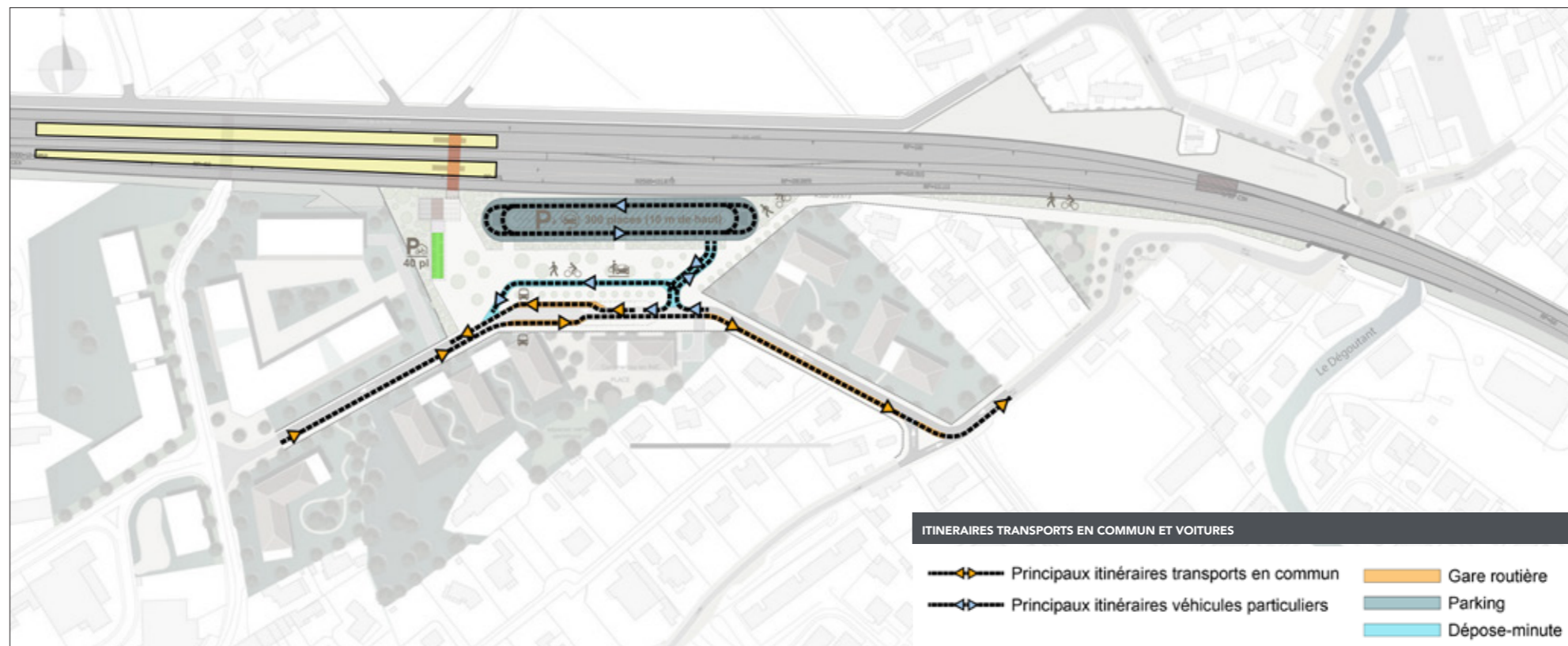
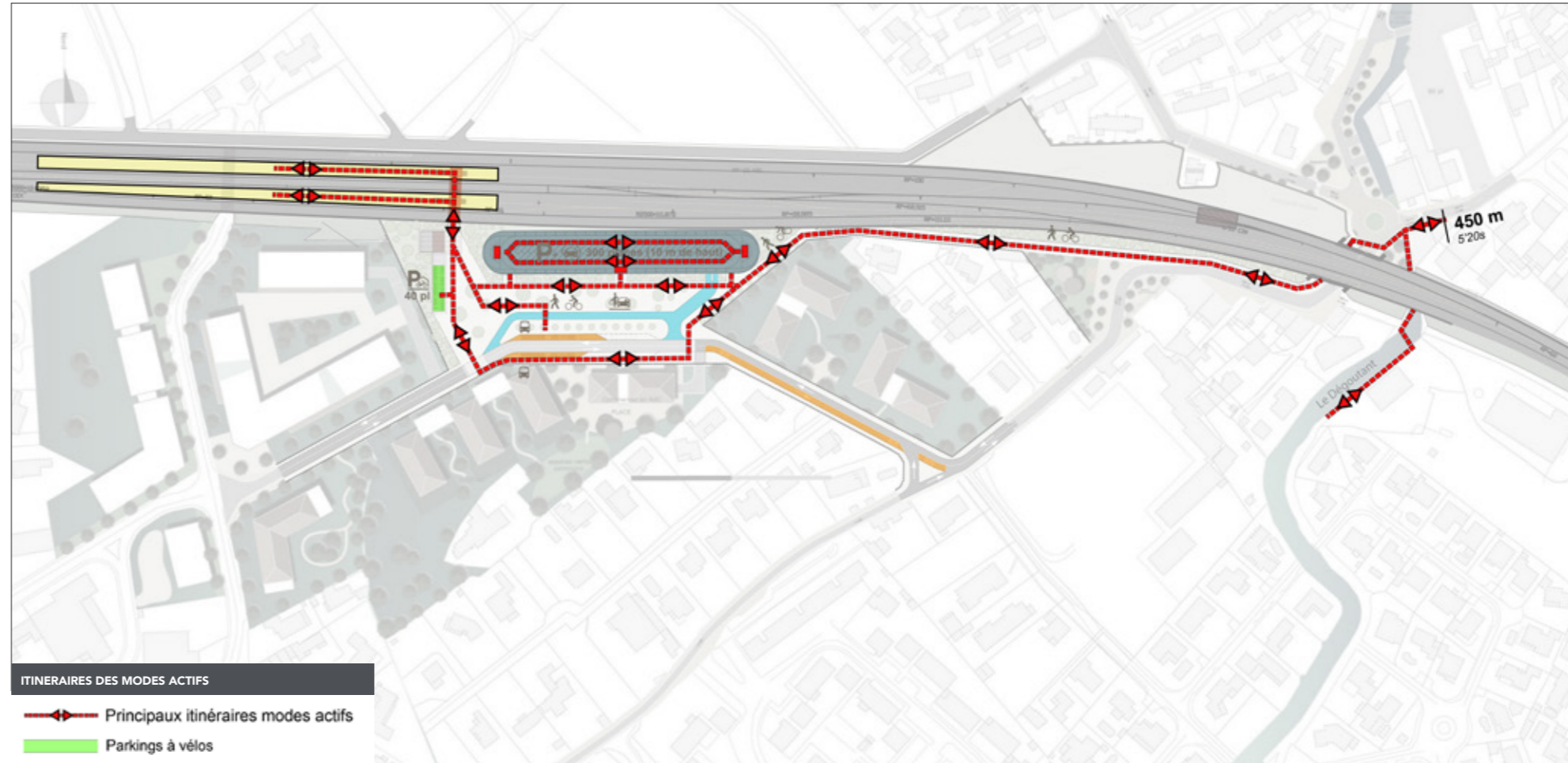
ACCESSIBILITÉ - INTERMODALITÉ

Située au centre du futur projet urbain, la gare serait accessible :

- En mode doux (à pied, vélo, etc.) depuis le centre-ville par l'intermédiaire d'une nouvelle liaison longeant les voies au sud et depuis le reste de la ville à travers la requalification des espaces publics du projet urbain ;
- En transport en commun par la desserte intérieure du projet urbain depuis l'avenue des Lecques (D66). À ce jour, les projets connexes devraient prévoir deux emplacements d'arrêt de bus ou car par sens avec une possibilité d'extension à quatre emplacements.
- En voiture, soit pour de la dépose minute, soit pour du stationnement de longue durée, grâce au parking aérien de 3 étages, d'une capacité de 300 places qui se positionnerait en limite des voies ferrées de manière à constituer à cet endroit un écran acoustique pour le quartier.

Le dimensionnement du parking repose sur la fréquentation projetée de la gare et la part modale de la voiture : à Saint-Cyr, la proximité du centre-ville réduit la part modale de la voiture à un tiers des usagers environ.

L'ensemble de ces aménagements favoriserait l'insertion multimodale et urbaine de la gare à travers la composition de l'espace du pôle d'échanges multimodal (PEM) qui organiserait les différents modes de transport (bus, car, voitures, vélos, trottinettes, etc.) autour du "piéton universel", utilisateur final de ces équipements.



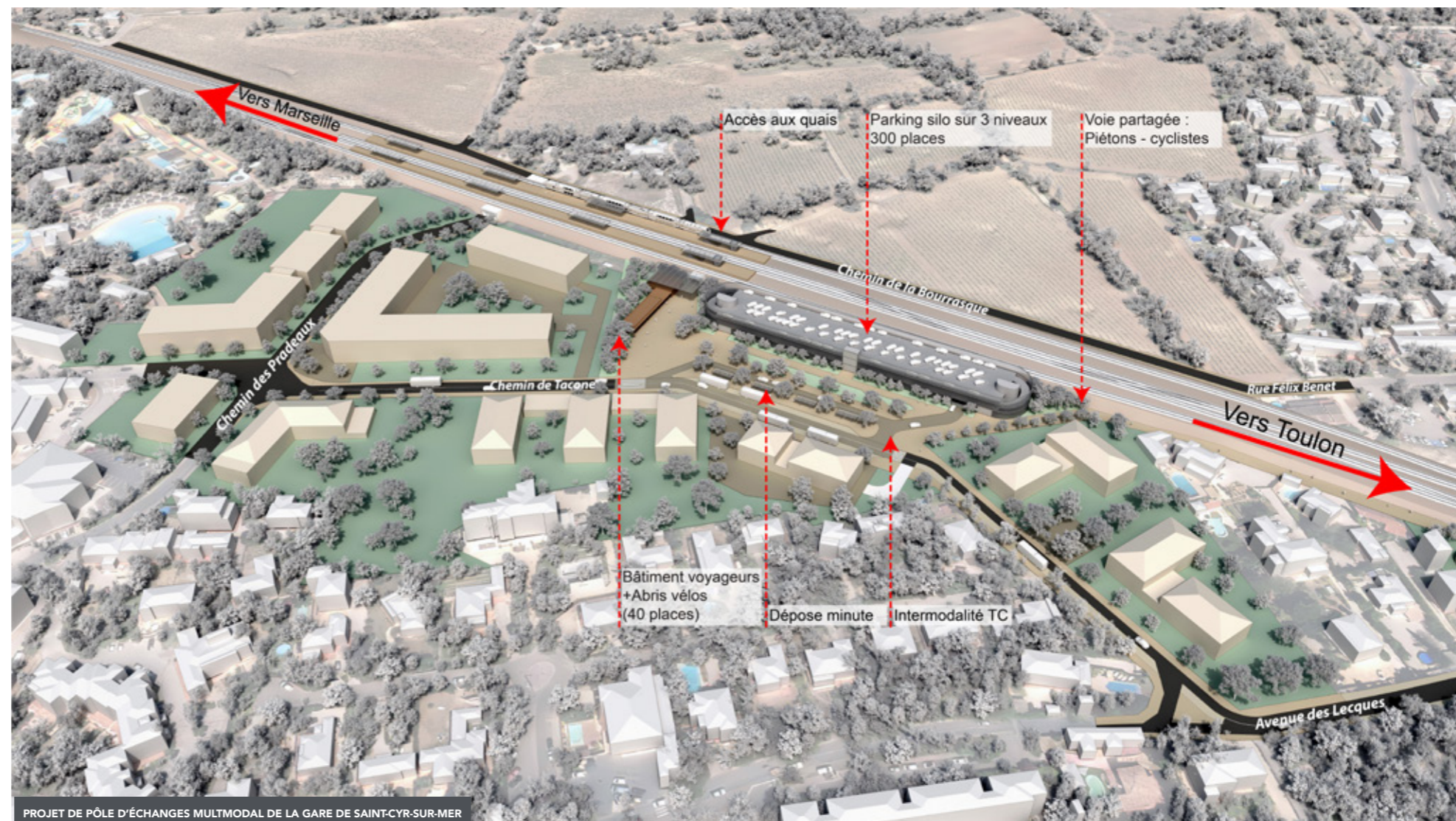
INTÉGRATION URBAINE

Le pôle multimodal pourrait compléter le projet urbain de la ville de Saint-Cyr-sur-Mer. Ce dernier prévoit la requalification de l'avenue des Lecques (élargissement des trottoirs de la D66) par son passage à sens unique (sud vers nord) et la requalification du chemin de Taconne afin d'accueillir le sens inverse (sens nord vers sud). Cette double requalification des axes existants du quartier est la base de requalification des emprises en friche situées le long des voies ferrées en un nouveau quartier de centre-ville.

Le PEM s'insérerait dans ce projet avec la création de nouveaux espaces publics et de nouvelles fonctions de mobilités et de services. Le pôle multimodal renforcerait notamment le projet de la Ville autour de l'amélioration des espaces dédiés à l'usage des modes doux.

Les éléments du projet :

- Afin d'assurer la desserte "au plus près" de la gare par les transports en commun, le PEM nécessiterait une adaptation du projet urbain par la mise en double sens réservée aux bus et aux cars du chemin de Taconne. Ainsi, un site propre bus devrait être inséré de manière à assurer la continuité du sens sud vers nord pour ces véhicules. Le nouveau pôle de transports en commun ainsi créé pourrait être desservi dans les deux sens de circulation. Sa configuration permettrait une extension de 2 à 4 bus.
- L'identification du PEM serait réalisée par la mise en œuvre d'un socle commun uniformisé par son sol et comprenant
 - Un parvis (7 950 m²) et son jardin (1 900 m²)
 - Un dépose minute et taxis (dix places)
 - Un parc de stationnement (300 places)
 - Une gare routière (2 fois 2 emplacements de bus)
- L'aménagement du PEM pourrait également contribuer à la valorisation économique locale en proposant des aménagements capables :
 - D'intégrer des locaux commerciaux et de service à vocation environnementale. Exemple : une maison du vélo (entretien et réparation), un point de vente de producteurs agricoles locaux...
 - D'évoluer dans le temps et de s'adapter aux besoins qui se modifient. Cela pourrait valoir pour le stationnement par exemple. Le maintien d'un foncier libre de construction pourrait permettre l'implantation ultérieure d'activités supplémentaires en relation avec la mobilité.

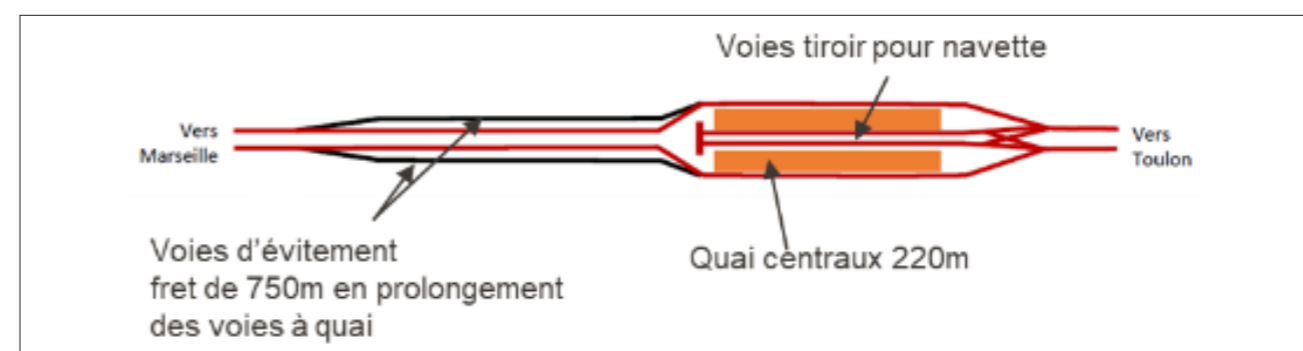


LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES

L'aménagement de la gare comprendrait 2 voies centrales en impasse accueillant le terminus des navettes et 2 voies latérales pour les trains semi-directs et les trains sans arrêts.

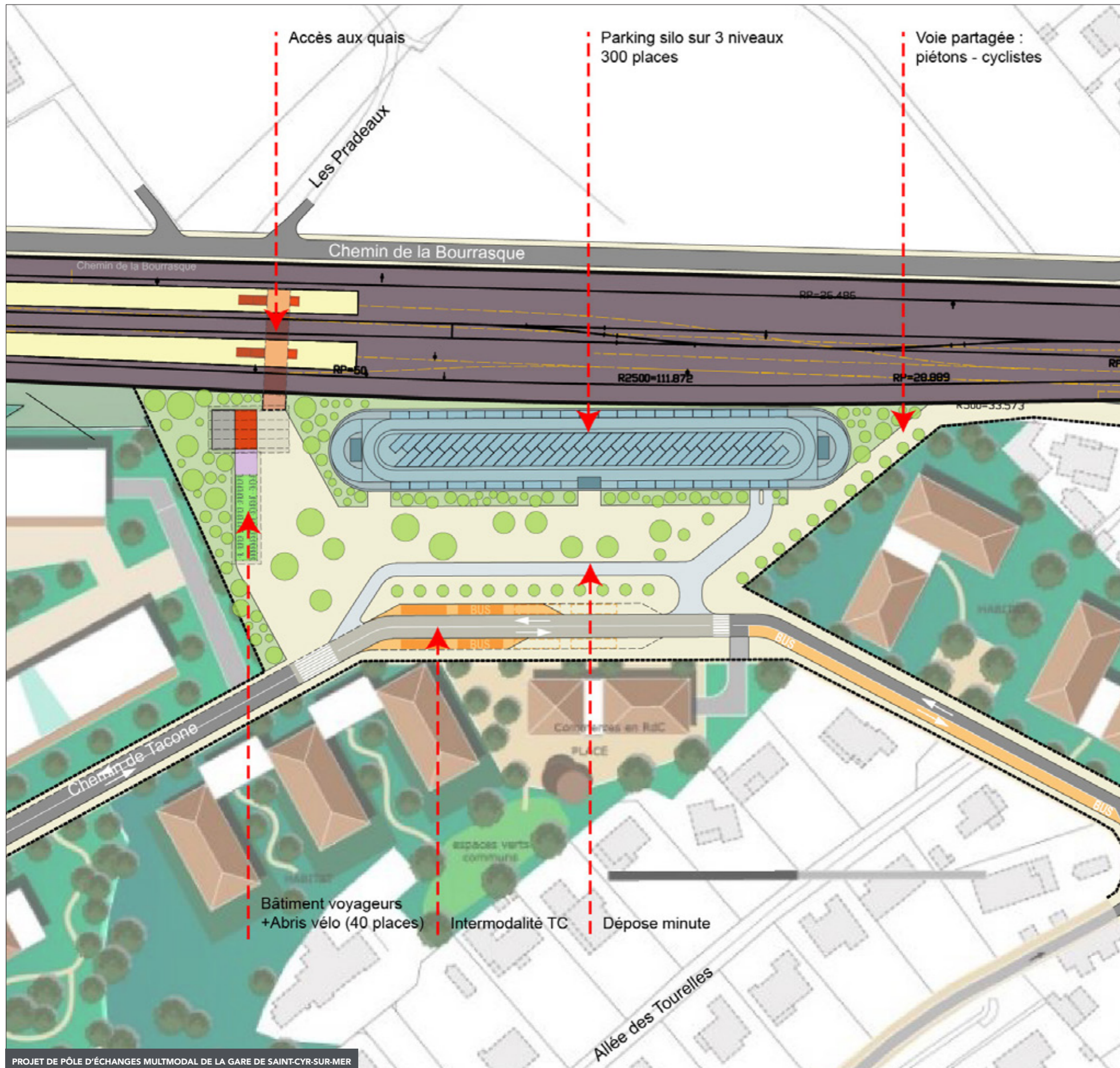
Pour le site de Saint-Cyr, il serait nécessaire de conserver la fonctionnalité de voie d'évitement pour le fret pour chaque sens de circulation (longueur de 750 m). En effet, cet évitement est stratégique pour maintenir la qualité des sillons fret à l'est de Marseille : ce sont les seules voies à mi-chemin entre Marseille et Toulon dans les deux sens.

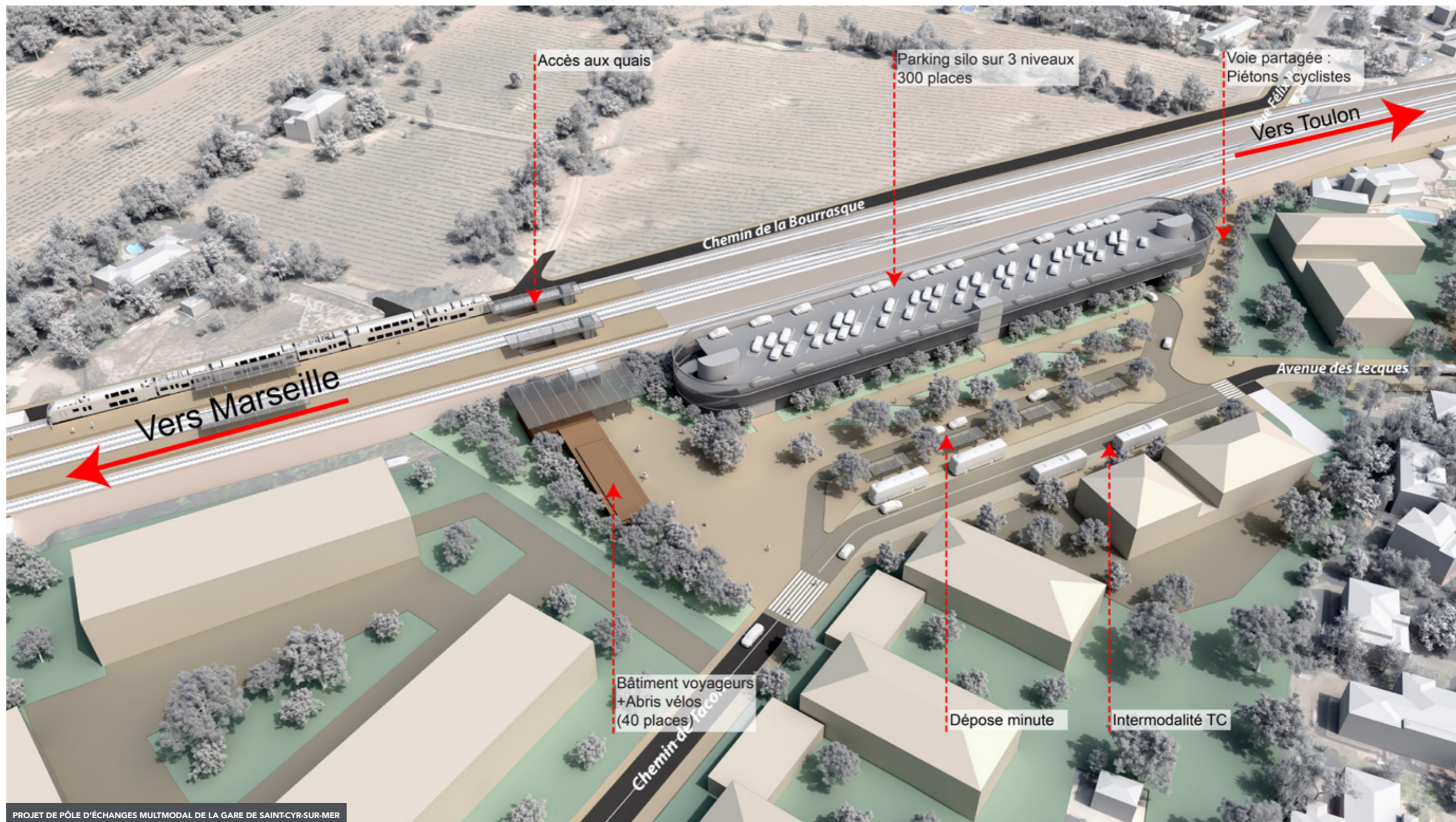
Pour limiter l'impact du projet sur les terrains riverains, la solution retenue prévoit les voies fret en prolongement de la gare et non en parallèle.

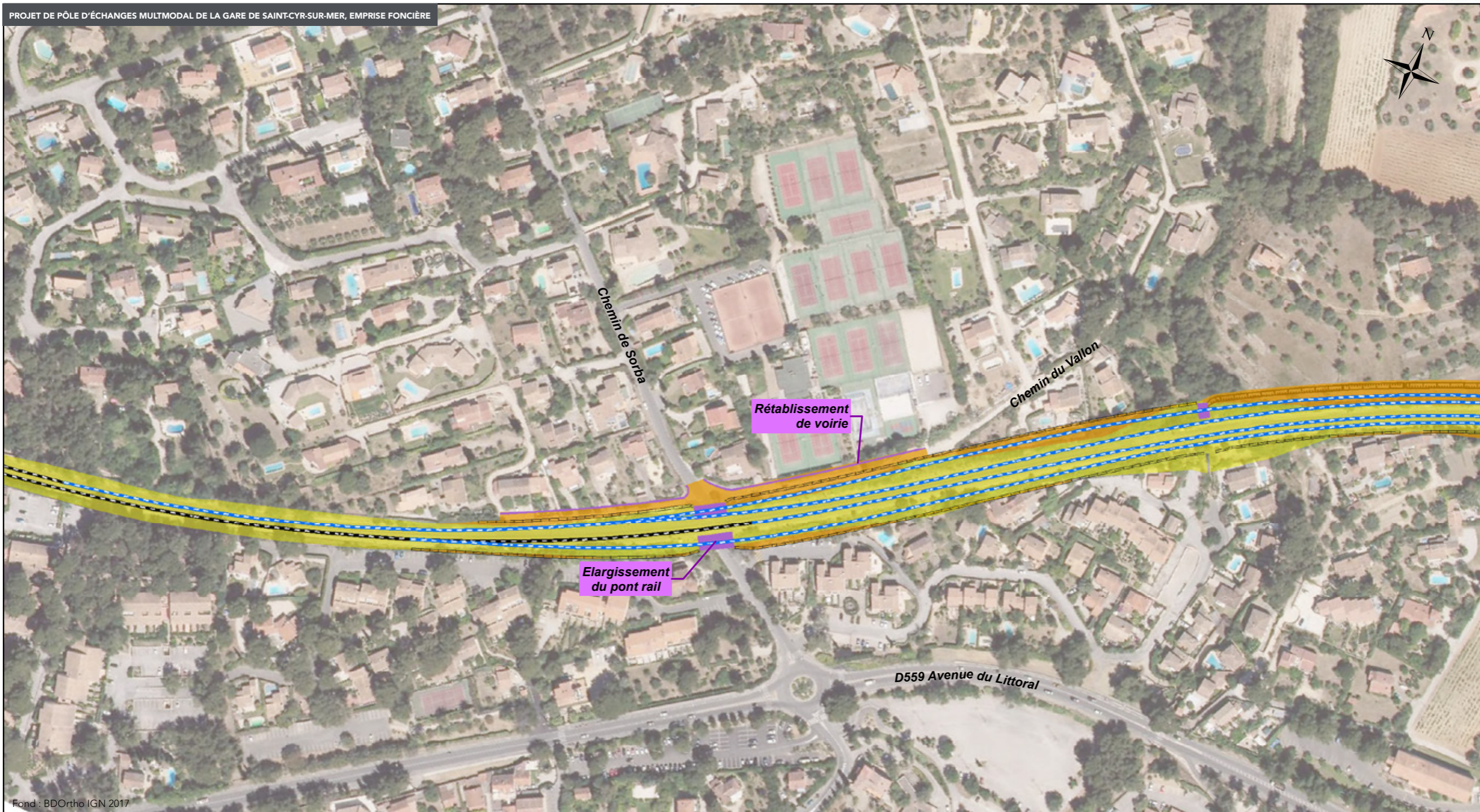


Le coût de l'opération pour une gare origine / terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer est l'ordre de 163 M€ aux conditions économiques de janvier 2019.

Les coûts présentés à la concertation 2019 l'étaient aux conditions économiques de janvier 2015. Les coûts en euros courants seront précisés en fonction du calendrier défini pour la réalisation de l'opération.





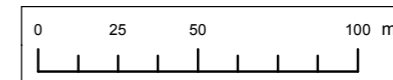


Fond : BDOrtho IGN 2017

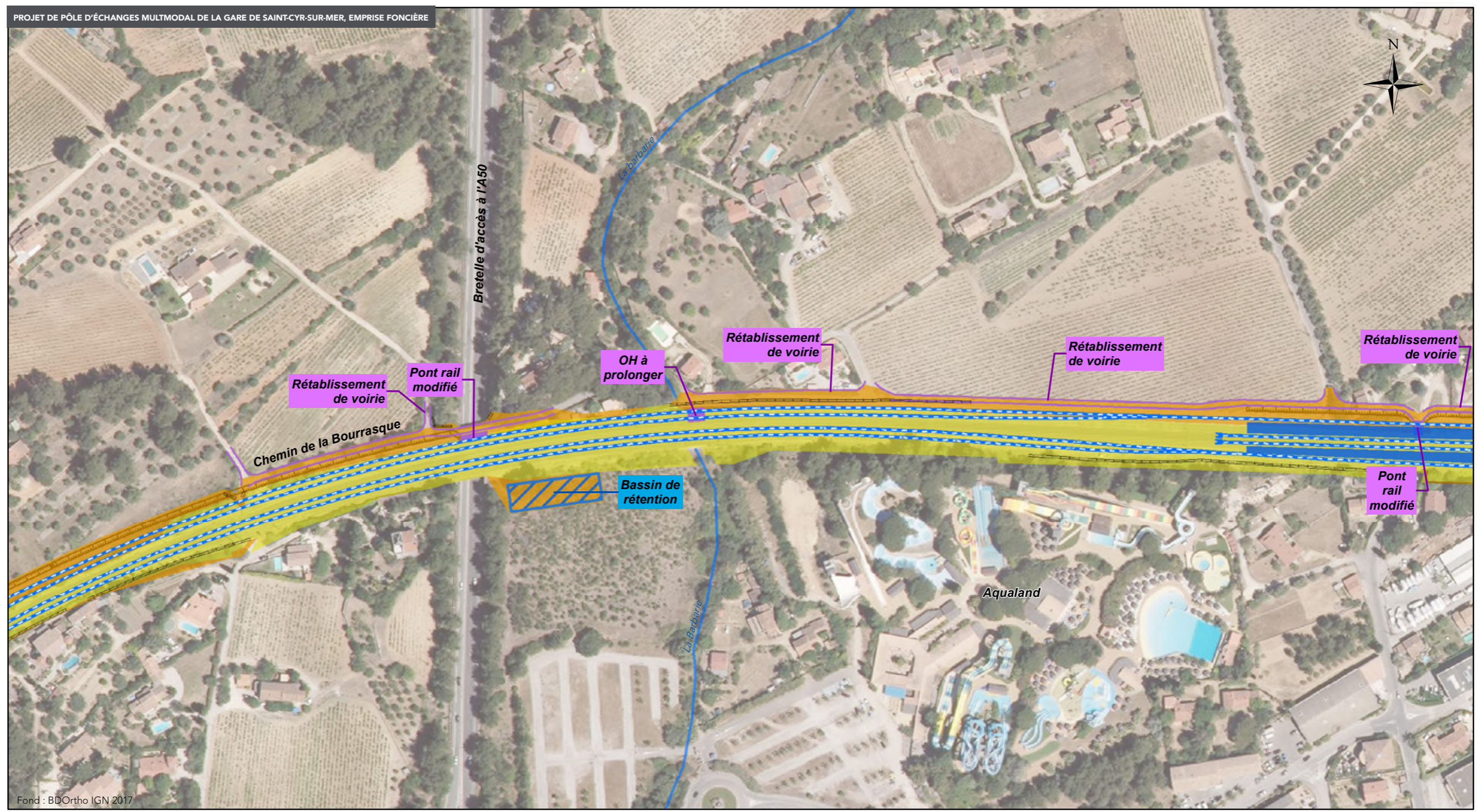


(C) IGN Scan25 2018

- | | | | |
|---------------------------------|-----------------|--------------------------|---------------------------------------|
| 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 | |



PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE SAINT-CYR-SUR-MER, EMPRISE FONCIÈRE

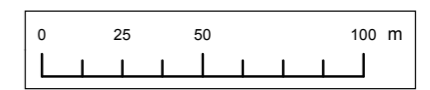


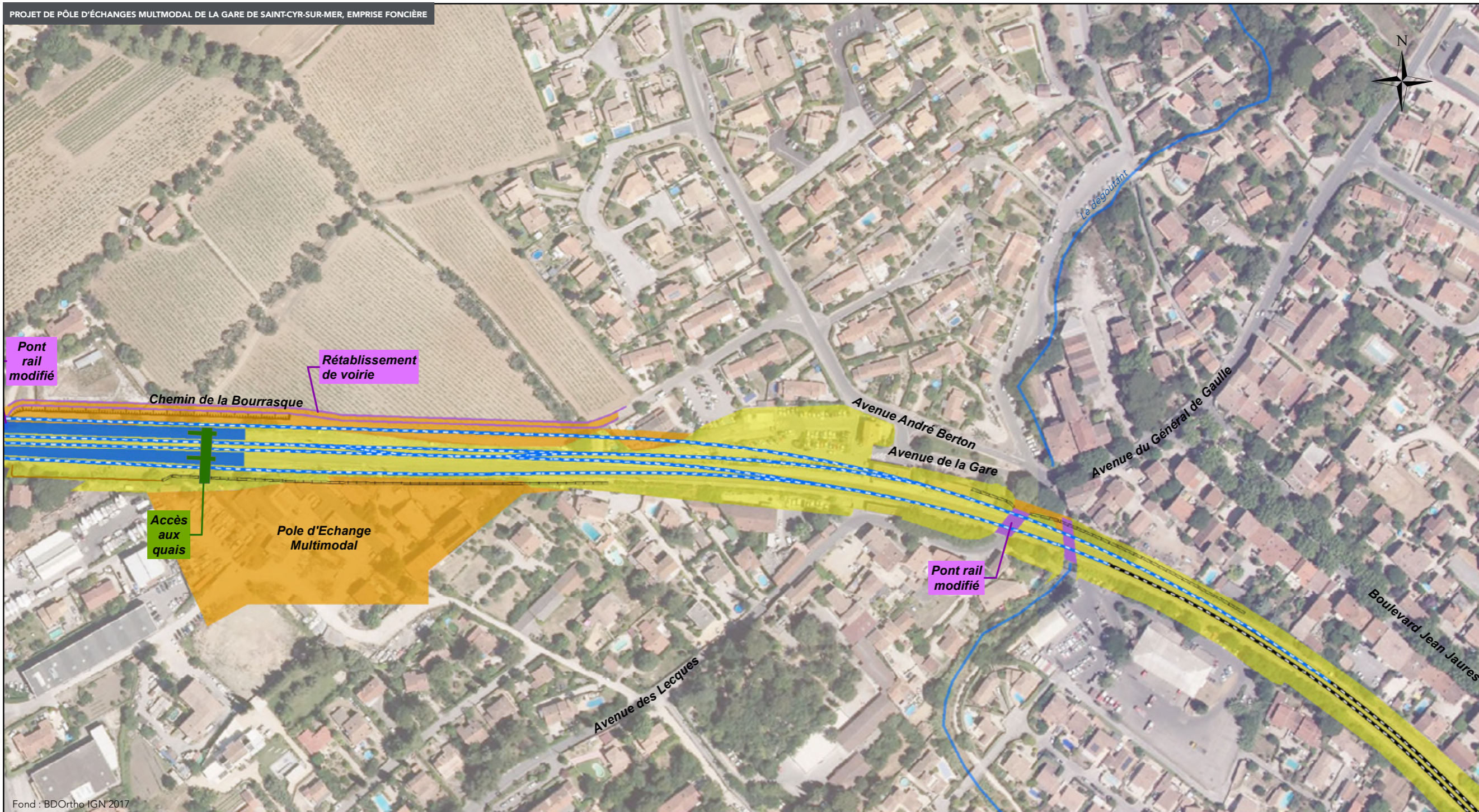
Fond : BDOrtho IGN 2017



(C) IGN Scan25 2018

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

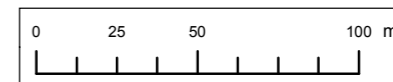




Fond : BDOortho IGN 2017



- 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



(C) IGN Scan25 2018

LES INCIDENCES PRÉVISIBLES DE L'ORIGINE TERMINUS À SAINT-CYR

Incidences sur le bâti

5 à 8 habitations seraient impactées directement par les emprises du projet.

Incidences sur les voiries et la circulation

La fonction de terminus de la navette toulonnaise impliquerait un rabattement significatif, qui se ferait pour partie en voiture. La proximité de quartiers densément habités favoriserait la part des modes actifs. Un parking de 300 places est prévu, en cohérence avec les prévisions de trafic et de modes d'accès.

La fréquentation de la gare attendue (470 000 montées / descentes par an, contre 340 000 aujourd'hui) représenterait environ 1 600 montées/descentes un jour moyen (pour 1 100 aujourd'hui), soit de l'ordre de 160 personnes en heure de pointe (pour 110 aujourd'hui). Le trafic induit par la gare avoisinerait ainsi 50 véhicules en heure de pointe (pour 35 aujourd'hui), à comparer avec la capacité d'une voie urbaine standard de 1 000 véhicules/heures et par sens.

La zone des terrains de tennis pourrait être affectée au niveau la voirie qui jouxte la voie ferrée.

Milieus naturels

Il n'y a pas d'enjeux connus en termes d'espèces protégées ou de milieux sensibles sur l'emprise prévue de la gare.

Risques d'inondation

Le projet de gare ne serait pas concerné par ce risque. Le déplacement des voies fret impliquerait un allongement des ouvrages hydrauliques sur le ruisseau de Barbarie.

Zone agricole

Au nord de la voie ferrée s'étendent les vignobles du Bandol. L'élargissement nécessaire pour insérer les voies terminus impliquerait une emprise sur 0,4 ha de terres agricoles.

Nuisances

Des études acoustiques détaillées permettront de définir si des protections sont nécessaires.

Les annonces en gare seraient traitées de façon à minimiser leur impact : ajustement du niveau sonore au bruit ambiant, détecteurs de présence pour n'activer que les annonces utiles, haut-parleurs directionnels pour épargner le voisinage.

Phase travaux

La durée des travaux est estimée à 4 ans. L'acheminement des matériaux serait réalisé soit par le fer, soit par les voies d'accès au site, avec un passage de camions dans les zones urbaines depuis les points d'entrée de la ville (autoroute, notamment).

COMPARAISON DES VARIANTES

Il n'y a pas de critères empêchant la faisabilité (rouge).

| | 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' |
| | DESSERTE 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 |
| | DESSERTE 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 |
| Incidences pérennes sur le territoire | ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE | Cohérence avec le SRADDET ¹ et le PPA 83 ² | 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. |
| 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 |

¹ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région PACA

² Plan de protection de l'atmosphère du département 83

CONCLUSION

Les installations pour la navette toulonnaise sont en cohérence avec les schémas et les principes de développement des documents de planification des collectivités publiques telles que le SRADDET ou le PPA 83.

Celles-ci ont une pertinence qui doit s'apprécier au moment de la mise en service du projet mais aussi bien au-delà en prenant en compte les perspectives d'évolution de la mobilité du quotidien. Des mesures restrictives sur les véhicules particuliers ou les mobilités à combustible fossile nécessiteront des moyens de substitution plus collectifs pour rendre acceptable ces évolutions à venir.

Le projet de la navette toulonnaise répond à cette perspective de long terme et doit être conçu à ces horizons de temps.

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Variante défavorable
- Variante plutôt défavorable, corrections possibles
- Variante favorable
- Variante très favorable



LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

Comment participer à la concertation sur la localisation de la gare ouest de la navette toulonnaise ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution sur le **site internet LNPCA** : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau - Mission LNPCA - Navette toulonnaise
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette
BP 85404 - 13567 Marseille cedex 02
- En déposant votre avis sur les **registres disponibles en mairies** de Saint-Cyr-sur-Mer et de Sanary-sur-Mer
- En prenant rendez-vous pour une **permanence avec le maître d'ouvrage**, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-navette-toulonnaise>
- En vous inscrivant¹, par téléphone au 06 41 17 64 11 ou via les liens ci-dessous aux **réunions publiques** qui auront lieu, en accès distant et en présentiel si les conditions sanitaires le permettent :
 - À Saint-Cyr-sur-Mer, le 2 décembre, à 18h : <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-navette-toulonnaise>
 - À Sanary-sur-Mer, le 3 décembre, à 18h : <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-navette-toulonnaise>

¹ : Les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauge des salles...) ou permettre en cas de besoin de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :

