

Description des tronçons

Traversée en tunnel sous Toulon jusqu'après la Garde, aménagement de la ligne existante entre le nord de la Garde et le sud de la Farlède, contournement de Solliès-Pont par le massif des Maurettes, aménagement de la ligne existante au droit de Cuers, et tracé direct entre Cuers et Puget-ville.

Communes : Toulon, La Valette-du-Var, La Garde, La Crau, La Farlède, Solliès-Ville, Solliès-Pont, Cuers

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées
 Tout le tronçon traverse, après la partie souterraine prévue sous Toulon, des zones d'habitat diffus, qui nécessiteront des mesures locales d'insertion.

Agriculture
 Les zones de transition entre les parties aménagées en jumelage de la ligne existante et le contournement de Solliès-Pont par les Maurettes traversent des espaces d'agriculture à forte valeur ajoutée (vignoble AOC Côte de Provence et agriculture périurbaine, horticulture notamment).

Milieus naturels
 La plaine de La Garde est un milieu humide très sensible qui devra être évité.
 Le massif des Maurettes ne fait pas l'objet de mesures de protection particulières, mais est un Espace Naturel Sensible départemental: il faudra y assurer l'insertion du projet.

Paysage et Patrimoine
 Les enjeux d'insertion paysagère porteront notamment sur la traversée de la plaine entre La Garde et La Farlède, du massif des Maurettes et du raccordement à la ligne classique au sud de Cuers.

Risques et ressources naturels
 Les principaux enjeux portent sur la zone inondable de l'Eygoutier (plaine de la Garde, a priori évitée) et celle de la vallée du Gapeau.

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon centre - Maurettes

Caractéristiques techniques
(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale
28 km

Longueur de tunnels
8 km minimum

Coût
1,5 Mds €
 CE 2008

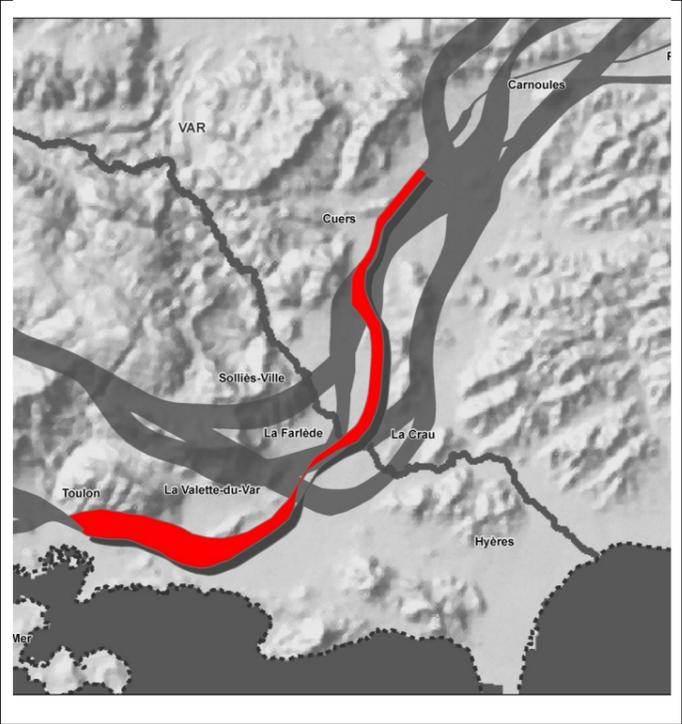
Temps de parcours théorique
9 min

Vitesse moyenne
190 km/h

Éléments - clés

Cette option de fuseau alterne éléments en ligne nouvelle (traversée souterraine de Toulon, contournement de Solliès-Pont par les Maurettes, tracé direct entre Cuers et Puget-ville le long de la RD97) et aménagement du réseau existant (au droit de la Crau et Cuers).

L'insertion des zones de transition peut s'avérer délicate vis-à-vis de l'habitat diffus et de l'agriculture.



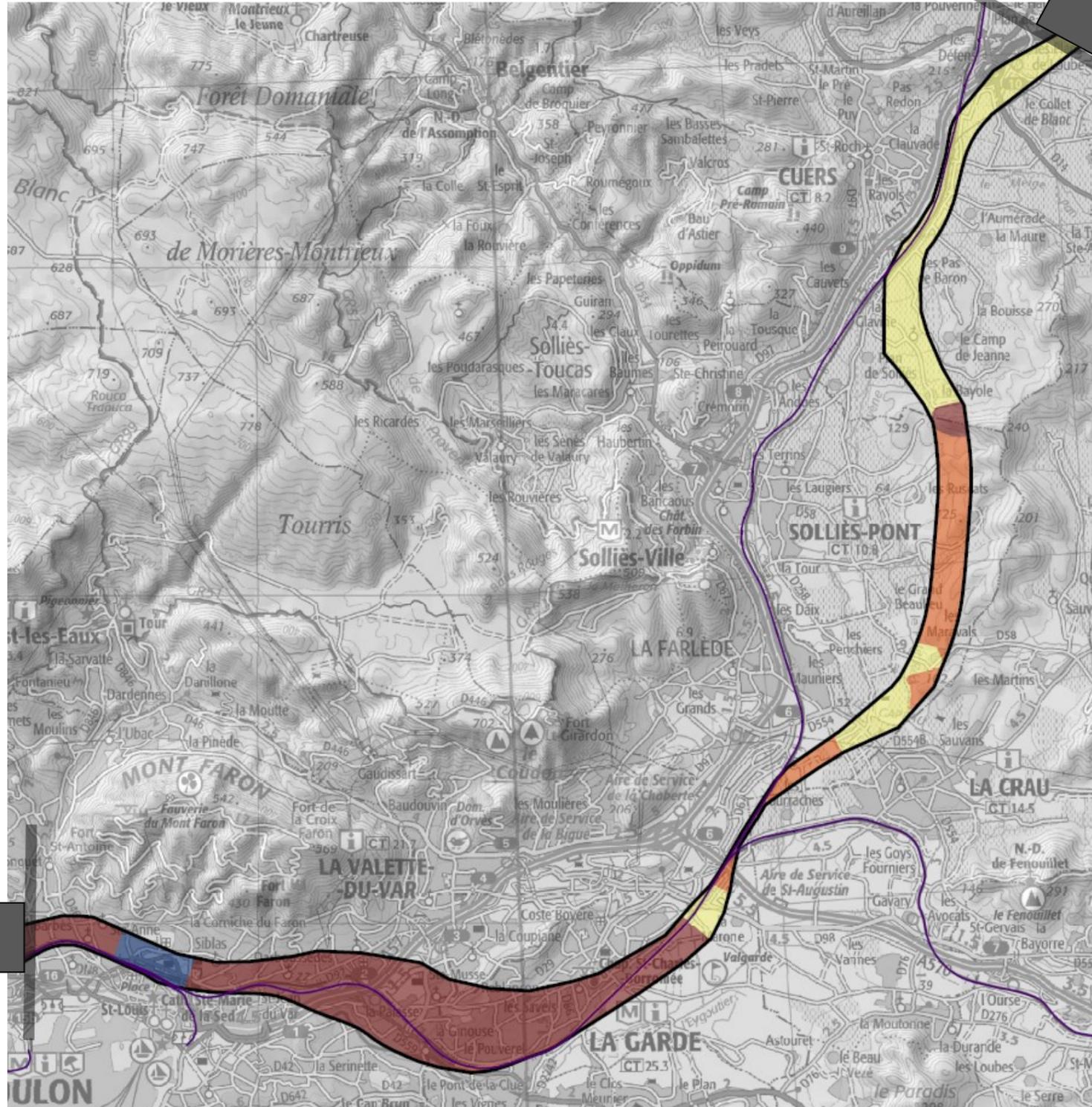
Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

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

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon centre - Maurettes

- Passage en surface
- Mode d'insertion indéterminé
- Passage en tunnel
- Site potentiel de gare



Description des tronçons

Traversée en tunnel sous Toulon jusqu'après la Garde, aménagement de la ligne existante entre le nord de la Garde et le sud de la Farlède, contournement de Solliès-Pont par la plaine au pied des Maurettes, aménagement de la ligne existante au droit de Cuers, et tracé direct entre Cuers et Puget-ville.

Communes : Toulon, La Valette-du-Var, La Garde, La Crau, La Farlède, Solliès-Ville, Solliès-Pont, Cuers

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées
 Tout le tronçon traverse, après la partie souterraine prévue sous Toulon, des zones d'habitat diffus, en particulier dans la plaine de Solliès-Pont, qui nécessiteront des mesures locales d'insertion.

Agriculture
 Cette option traverse des espaces d'agriculture à forte valeur ajoutée (vignoble AOC Côte de Provence, AOC Figue de Solliès et agriculture périurbaine, horticulture notamment).

Milieus naturels
 La plaine de La Garde est un milieu humide très sensible qui devra être évité.
 Le reste des espaces traversés ne présente pas de sensibilité particulière.

Paysage et Patrimoine
 Les enjeux d'insertion paysagère porteront notamment sur la traversée de la plaine entre La Garde et Cuers.

Risques et ressources naturels
 Les principaux enjeux portent sur la zone inondable de l'Eygoutier (plaine de la Garde, a priori évitée) et celle de la vallée du Gapeau.

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon centre - Solliès-Pont

Caractéristiques techniques
(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale
27 km

Longueur de tunnels
8 km minimum

Coût
1,4 Mds €
 CE 2008

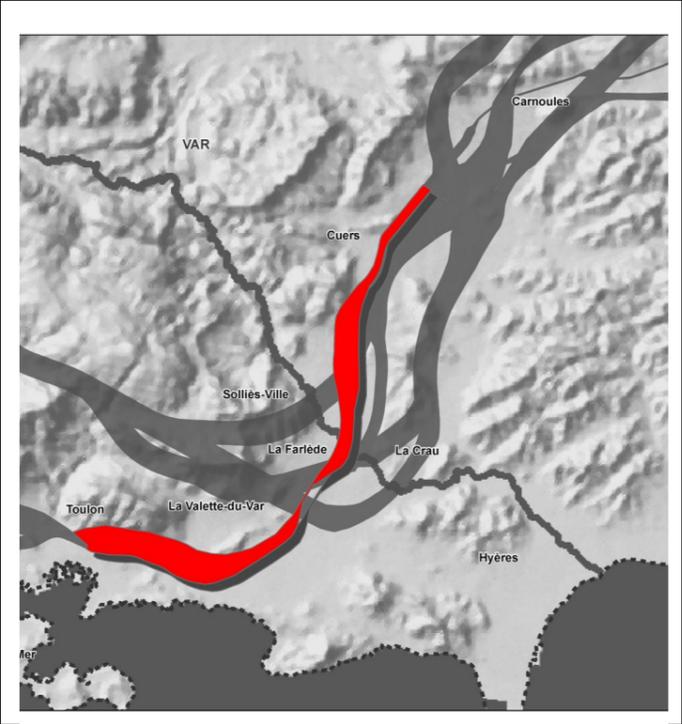
Temps de parcours théorique
8 min

Vitesse moyenne
210 km/h

Éléments - clés

Cette option de fuseau alterne éléments en ligne nouvelle (traversée souterraine de Toulon, contournement de Solliès-Pont, tracé direct entre Cuers et Puget-ville le long de la RD97) et aménagement du réseau existant (au droit de la Crau et Cuers).

L'insertion du projet peut s'avérer délicate vis-à-vis de l'habitat diffus et de l'agriculture.



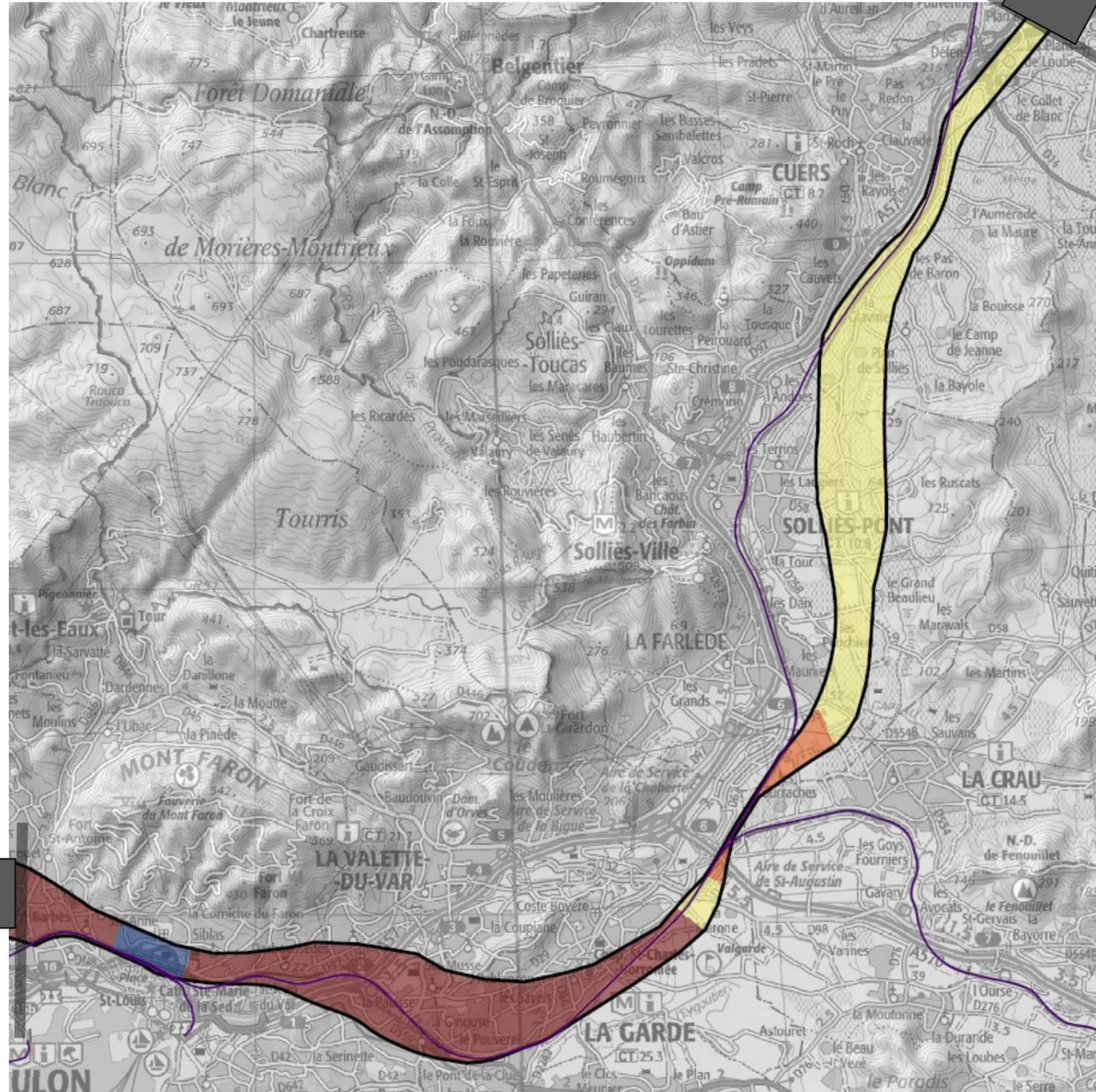
Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

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

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon centre - Solliès-Pont

-  Passage en surface
-  Mode d'insertion indéterminé
-  Passage en tunnel
-  Site potentiel de gare



Description des tronçons

Traversée en tunnel filant sous ou à proximité de Toulon jusqu'après la Garde, aménagement de la ligne existante entre le nord de la Garde et le sud de la Farlède, contournement de Solliès-Pont par le massif des Maurettes, aménagement de la ligne existante au droit de Cuers, et tracé direct entre Cuers et Puget-ville.

Communes : Toulon, La Valette-du-Var, La Garde, La Crau, La Farlède, Solliès-Ville, Solliès-Pont, Cuers

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées
 Tout le tronçon traverse, après la partie souterraine prévue sous Toulon, des zones d'habitat diffus, qui nécessiteront des mesures locales d'insertion.

Agriculture
 Les zones de transition entre les parties aménagées en jumelage de la ligne existante et le contournement de Solliès-Pont par les Maurettes traversent des espaces d'agriculture à forte valeur ajoutée (vignoble AOC Côte de Provence et agriculture périurbaine, horticulture notamment).

Milieus naturels
 La plaine de La Garde est un milieu humide très sensible qui devra être évité.
 Le massif des Maurettes ne fait pas l'objet de mesures de protection particulières, mais est un Espace Naturel Sensible départemental: il faudra y assurer l'insertion du projet.

Paysage et Patrimoine
 Les enjeux d'insertion paysagère porteront notamment sur la traversée de la plaine entre La Garde et La Farlède, du massif des Maurettes et du raccordement à la ligne classique au sud de Cuers.

Risques et ressources naturels
 Les principaux enjeux portent sur la zone inondable de l'Eygoutier (plaine de la Garde, a priori évitée) et celle de la vallée du Gapeau.

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon filant - Maurettes

Caractéristiques techniques
(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale
28 km

Longueur de tunnels
8 km minimum

Coût
1,5 Mds €
 CE 2008

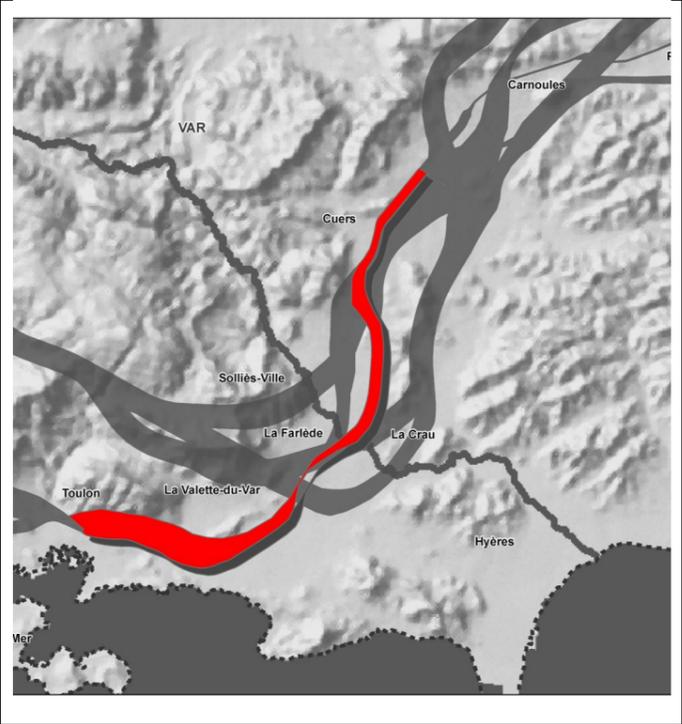
Temps de parcours théorique
9 min

Vitesse moyenne
190 km/h

Éléments - clés

Cette option de fuseau alterne éléments en ligne nouvelle (traversée souterraine de Toulon avec un fuseau permettant d'éviter les secteurs géologiques les plus difficiles, contournement de Solliès-Pont par les Maurettes, tracé direct entre Cuers et Puget-ville le long de la RD97) et aménagement du réseau existant (au droit de la Crau et Cuers).

L'insertion des zones de transition peut s'avérer délicate vis-à-vis de l'habitat diffus et de l'agriculture.



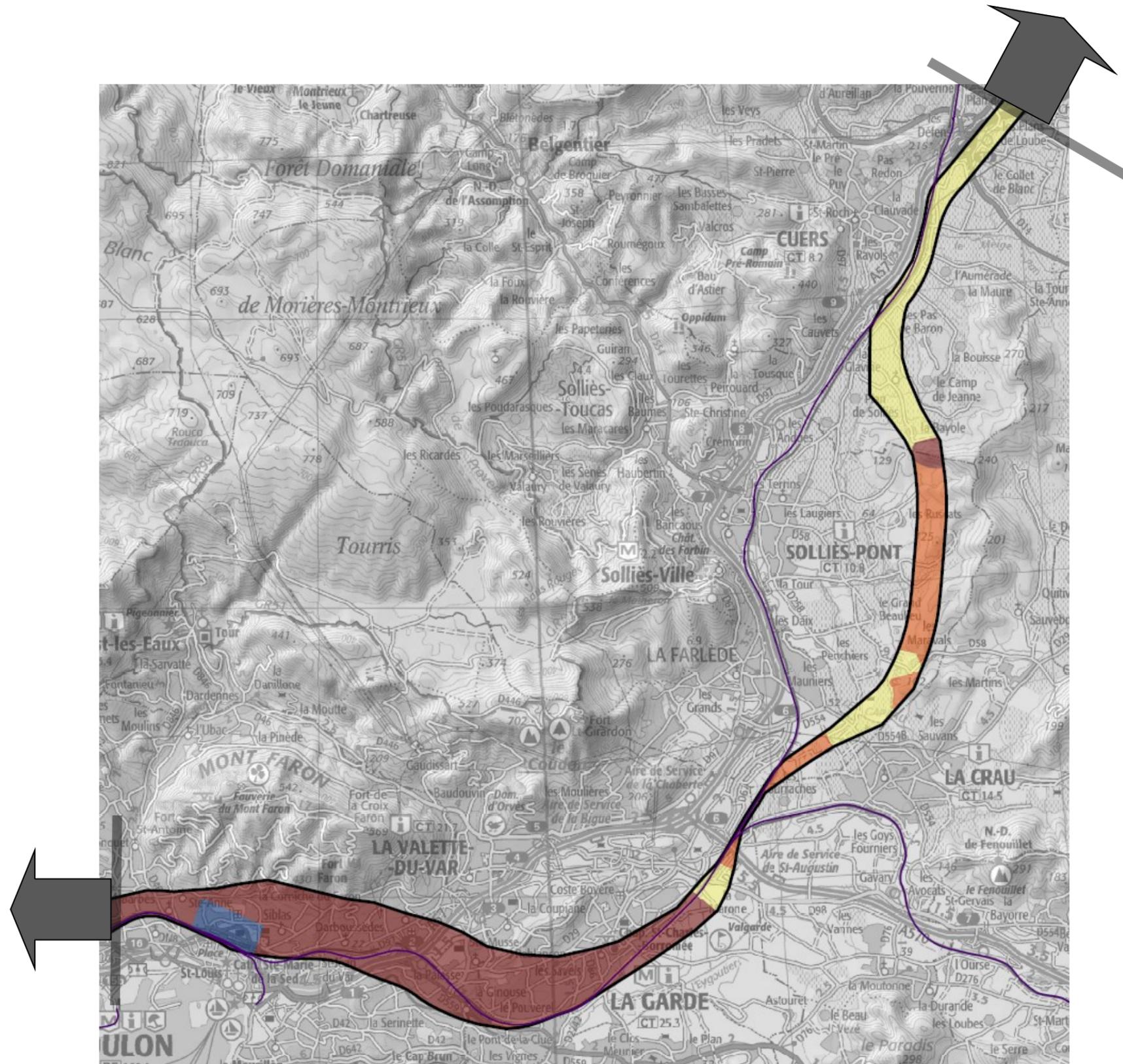
Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

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

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon filant - Maurettes

-  Passage en surface
-  Mode d'insertion indéterminé
-  Passage en tunnel



Description des tronçons

Traversée en tunnel filant sous ou à proximité de Toulon jusqu'après la Garde, aménagement de la ligne existante entre le nord de la Garde et le sud de la Farlède, contournement de Solliès-Pont par la plaine au pied des Maurettes, aménagement de la ligne existante au droit de Cuers, et tracé direct entre Cuers et Puget-ville.

Communes : Toulon, La Valette-du-Var, La Garde, La Crau, La Farlède, Solliès-Ville, Solliès-Pont, Cuers

Enjeux et sensibilités

Zones urbanisées

Tout le tronçon traverse, après la partie souterraine prévue sous Toulon, des zones d'habitat diffus, en particulier dans la plaine de Solliès-Pont, qui nécessiteront des mesures locales d'insertion.

Agriculture

Cette option traverse des espaces d'agriculture à forte valeur ajoutée (vignoble AOC Côte de Provence, AOC Figue de Solliès et agriculture périurbaine, horticulture notamment).

Milieus naturels

La plaine de La Garde est un milieu humide très sensible qui devra être évité.

Le reste des espaces traversés ne présente pas de sensibilité particulière.

Paysage et Patrimoine

Les enjeux d'insertion paysagère porteront notamment sur la traversée de la plaine entre La Garde et Cuers.

Risques et ressources naturels

Les principaux enjeux portent sur la zone inondable de l'Eygoutier (plaine de la Garde, a priori évitée) et celle de la vallée du Gapeau.

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon filant - Solliès-Pont

Caractéristiques techniques

(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale

27 km

Longueur de tunnels

8 km minimum

Coût

1,4 Mds €

CE 2008

Temps de parcours théorique

8 min

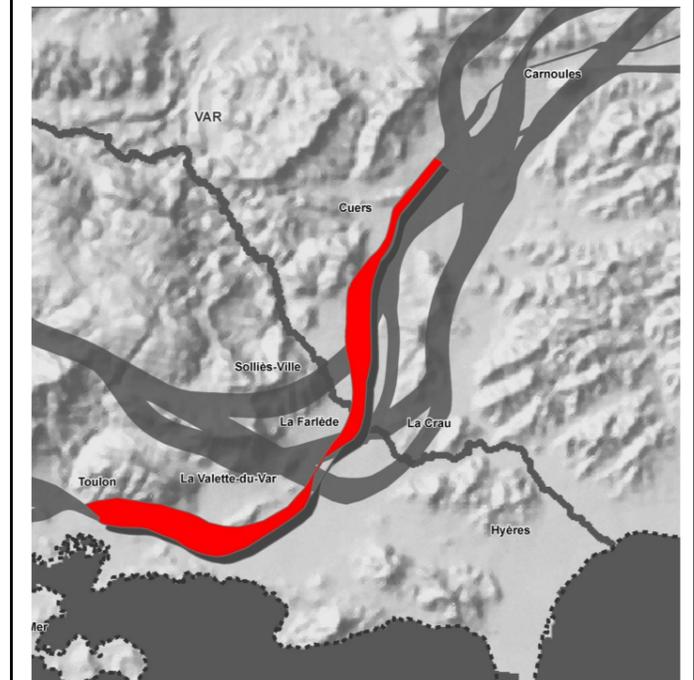
Vitesse moyenne

210 km/h

Éléments - clés

Cette option de fuseau alterne éléments en ligne nouvelle (traversée souterraine de Toulon avec un fuseau permettant d'éviter les secteurs géologiques les plus difficiles, contournement de Solliès-Pont, tracé direct entre Cuers et Puget-ville le long de la RD97) et aménagement du réseau existant (au droit de la Crau et Cuers).

L'insertion du projet peut s'avérer délicate vis-à-vis de l'habitat diffus et de l'agriculture.



Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

Scénario

1

Scénario

2

Scénario

3

Scénario

4

Section D : Toulon - Pierrefeu

Toulon filant - Solliès-Pont

-  Passage en surface
-  Mode d'insertion indéterminé
-  Passage en tunnel

