

The image features a vibrant orange background. In the center, a heart shape is formed by a double-track railway line. The tracks are silver and curve to create the heart's outline. The heart is filled with a lighter shade of orange. The tracks extend outwards from the heart, suggesting a network.

LGV PACA,
le projet de
toute une région

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.



Comité de pilotage

LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1

Marseille – 22 décembre 2011



MENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
RE-LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS-DE-CALAIS-PICARDIE — PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR — RHÔNE-ALPES-AUVERGNE
ENTENNES — BOURGOGNE-FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE — CENTRE-LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON
MENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
ITÉ — BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE — CENTRE-LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS-DE-CALAIS-PICARDIE
CO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
ENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

Proposition d'ordre du jour



1. Bilan d'étape de la concertation

2. Le réseau ferroviaire de demain

3. Cadre de travail jusqu'au prochain COPIL

Bilan d'étape de la concertation

22 décembre 2011

La concertation en quelques chiffres

Depuis début septembre, dans les 3 départements

100 rencontres
avec les élus

5 commissions
consultatives des élus

12 comités territoriaux

6 réunions publiques
Près de **1000** participants

Plus de **170**
réunions
d'échanges

37 groupes de travail
géographiques
Plus de **550** participants

4 groupes de travail
thématiques
153 inscrits

28 contributions d'acteurs et **26** motions

La concertation en quelques chiffres

Depuis début septembre, à l'échelle du projet



2 réunions du Collège des Acteurs
2 réunions du Comité de la concertation



56 550 visites sur le site internet,
avec une durée moyenne de connexion
supérieure à 6 minutes

Environ **390** questions posées
via le site internet



Une information actualisée des dates
des réunions de concertation



Une diffusion exhaustive des comptes rendus des groupes de
travail sous une moyenne de **7** jours accompagnée des
présentations et des verbatim.

Les actions de communication réalisées



Le site internet
du projet

www.lgvpaca.fr



Des documents pour faciliter
la compréhension du projet
Plaquettes, affiches, dépliants,
panneaux d'exposition



Un plan média
important

Annonces-presse (1)
Annonces radio (2)
Affichage (3)

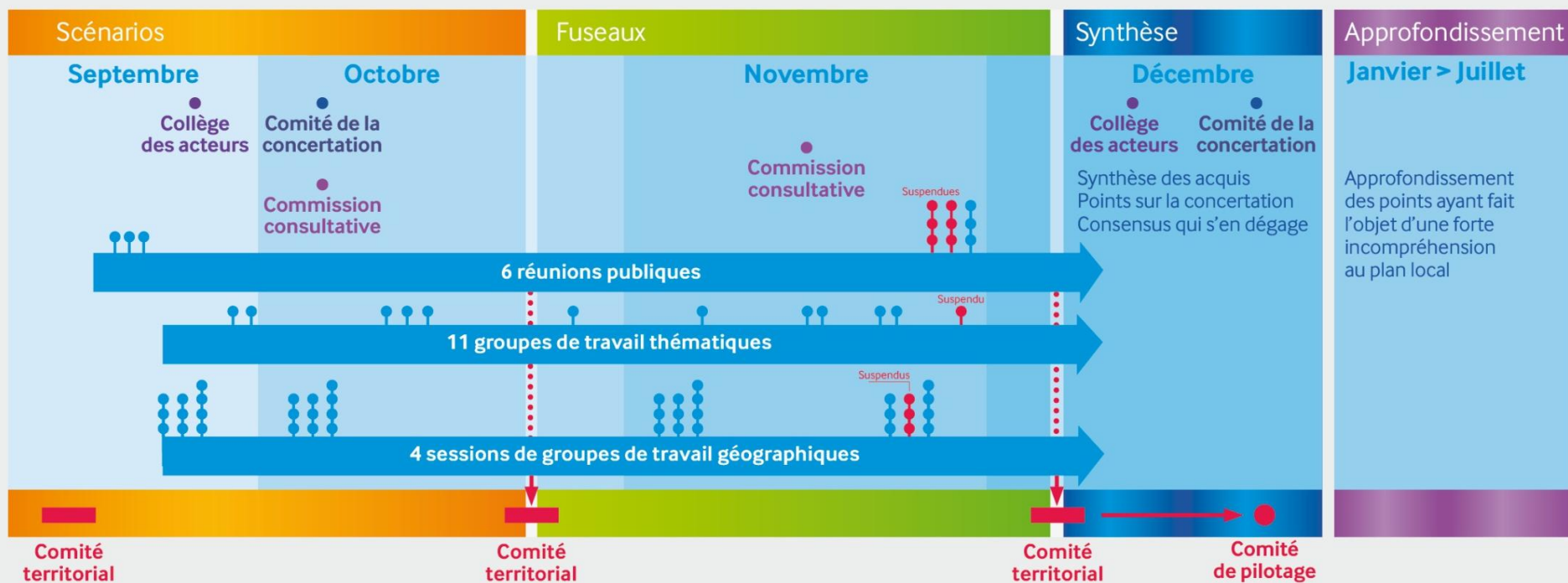


Une audience de près de
10 millions de personnes

(1) la Provence, Var Matin, Nice Matin, Paris-Match (2) France Bleu Provence, France Bleu Azur (3) gares, abribus, commerces

La concertation publique depuis septembre 2011

Plus de 90% des réunions ont bien eu lieu



NB: la réunion publique Paillons-Riviera est reportée en janvier dans le cadre de la concertation Nice - Italie

Les points de consensus



Priorité au réseau ferroviaire régional modernisé,
performant et accessible au plus grand nombre avec des aménagements
sur le réseau classique pour une desserte, de type RER, à Marseille, à
Toulon et à Nice

Saturation du réseau ferré existant et fortes limites à son aménagement

Doublement des capacités ferroviaires

pour garantir un haut niveau de service et faciliter le report
modal de la route vers le rail, y compris le fret

Gares nouvelles intermodales et interconnectées avec le réseau
existant

L'arc méditerranéen avec la liaison de Nice jusqu'en Italie

Les points à acter



Le positionnement d'une gare souterraine sous la gare de Marseille St Charles

L'utilisation des emprises existantes dans le sillon permien pour un doublement de l'infrastructure

La création d'une gare nouvelle à l'Est du Var

Une ligne nouvelle, en site propre et à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes

La gare TGV au pôle d'échange de Nice - Aéroport

La liaison Nice – Monaco - Italie

Les principales critiques



Des fuseaux jugés particulièrement **inacceptables** dans certains secteurs

Des **emprises à éviter** dans les terres agricoles du Var et dans quelques secteurs très urbanisés

Des interrogations **sur les emplacements et accès aux gares nouvelles**

La notion de **Très Grande Vitesse** fortement **remise en cause**

Des impacts urbains, agricoles et paysagers considérés comme **inacceptables**

La nécessité d'une ligne nouvelle pour **améliorer les trafics du quotidien**

La prise en compte plus forte du fret, pour assurer son développement futur

Le choix du scénario des **Métropoles du Sud**

Le retour des Comités Territoriaux





Nécessité d'un **système ferroviaire performant** pour la région

Besoin d'une **infrastructure nouvelle** pour permettre l'augmentation des trafics régionaux (RER Marseillais) et à grande vitesse

Unanimité sur **la gare et la traversée souterraine de Marseille**

Un **scénario 0 inadapté** aux enjeux de la région

Nécessité d'**approfondir les études** notamment sur :

- Les aménagements en entrée Nord de Marseille
- Les atouts et contraintes du fuseau Sud Huveaune issu de la concertation
- Les sorties de tunnel et le passage à 4 voies dans la vallée de l'Huveaune
- Les modalités de passage entre Aubagne et le plateau de Fontblanche

Nécessité de **poursuivre les études sur les points consensuels** (Marseille St-Charles)



Rappel de M. le Préfet sur les difficultés de tenue des réunions sur le territoire et **la décision d'arrêt de la concertation**

Soutien marqué de la Région pour permettre une décision politique et la nécessité du système ferroviaire associé au scénario des Métropoles du Sud

Tenir absolument compte de **l'importance de l'agriculture** dans l'économie et le paysage varois

Respecter les termes de **la lettre des ministres** pour des solutions dans les emprises existantes et une gare à Toulon Centre

Tenir compte du **rejet du projet par de nombreux acteurs et élus** et de l'émoi suscité

Besoin de nouvelles voies pour permettre l'augmentation des trafics régionaux et grandes lignes



Constat que **le scénario 0** serait très impactant sur le secteur de Bandol

Choix de la Communauté d'agglomération Toulonnaise et du Conseil Général pour une **gare au centre de Toulon**

Demande d'**écarter le fuseau C5** (« Bandol »)

Demande de nombreux acteurs de faire remonter au COPIL l'**opposition forte** au projet de nombreux élus et associations du Var

Demandes **de révision des modalités de la concertation et de la communication** sur le projet

Nécessité d'**approfondir les études** pour préciser les conditions techniques tout en resserrant les options de passage



Constat d'un déroulement complet et dans de **bonnes conditions de la concertation**

Importance et nécessité de la **grande vitesse**, de la **liaison avec l'Italie**, et de l'**augmentation des TER**

Inadaptation du scénario 0 aux objectifs d'évolution de la desserte

Desserte TGV de la ville de Cannes par le débranchement LN/LC à Est Var considéré comme pertinent et nécessité d'une gare LGV sur l'axe Cannes-Grasse

Impérieuse nécessité de **respect du calendrier** initial du projet

Demande **de communiquer « fortement »** sur les enjeux du système ferroviaire global et performant et de la desserte de l'Arc Méditerranéen

Retours du Collège des acteurs

Information des acteurs et du public

Mettre en ligne tous les verbatim, comptes rendus (y compris ceux des réunions écourtées), des motions, des communiqués de presse...émanant de la concertation

Faire état au COPIL des positions prises par l'ensemble des acteurs

Mettre à disposition les études réalisées

Fonctionnement du COTER

Revoir la composition des COTER pour une meilleure représentation des associations et des collectivités du territoire

Réaliser et diffuser les verbatim des COTER

Concertation et information jusqu'à l'été 2012

Respecter les délais de concertation indiqués dans la Charte

Modifier le nom du projet

Organiser des réunions avec les maires

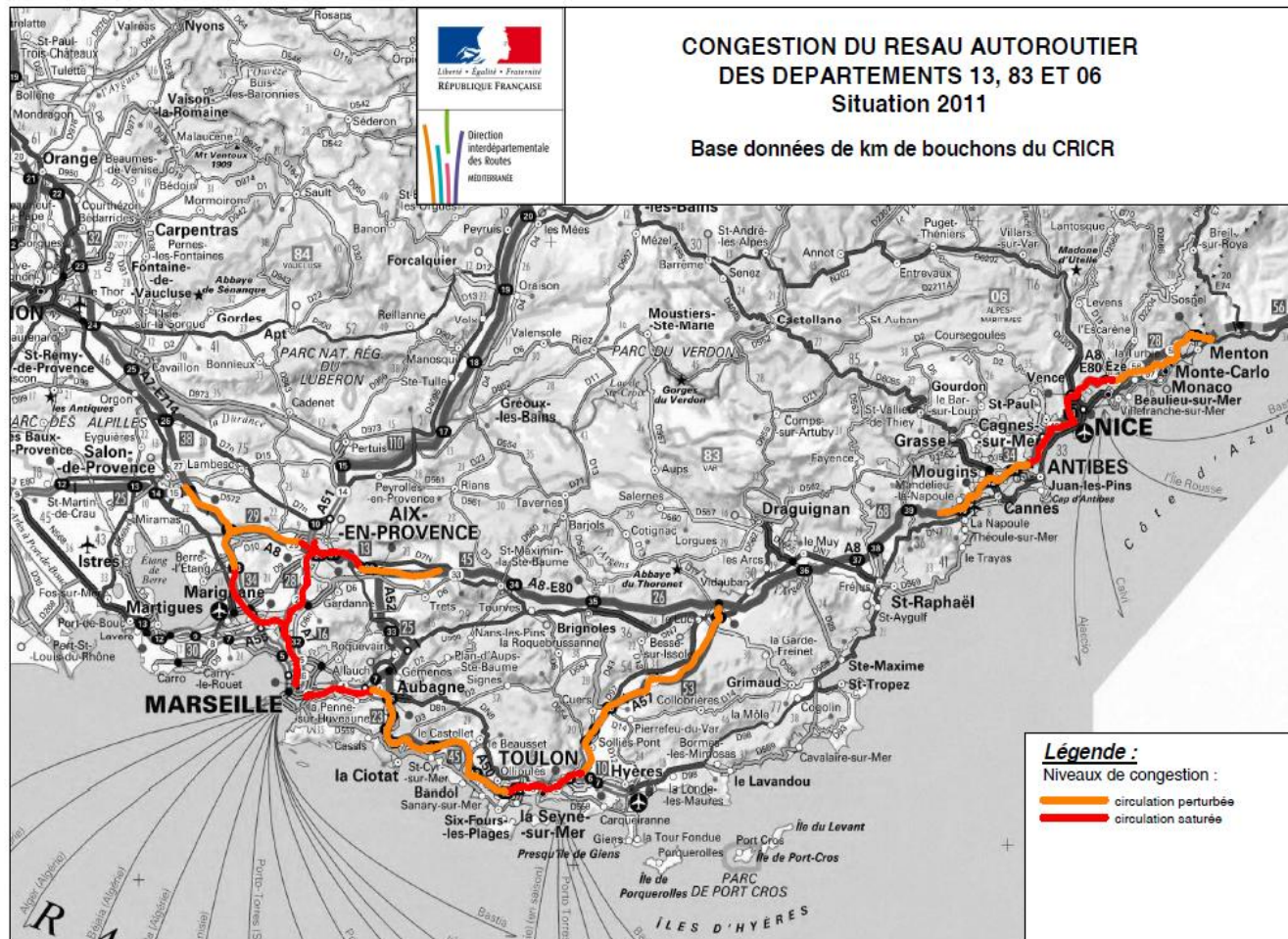
Expliciter davantage les conditions d'insertion, les impacts et les effets du projet

Retour sur la concertation par le garant de la
concertation
M. Philippe MARZOLF



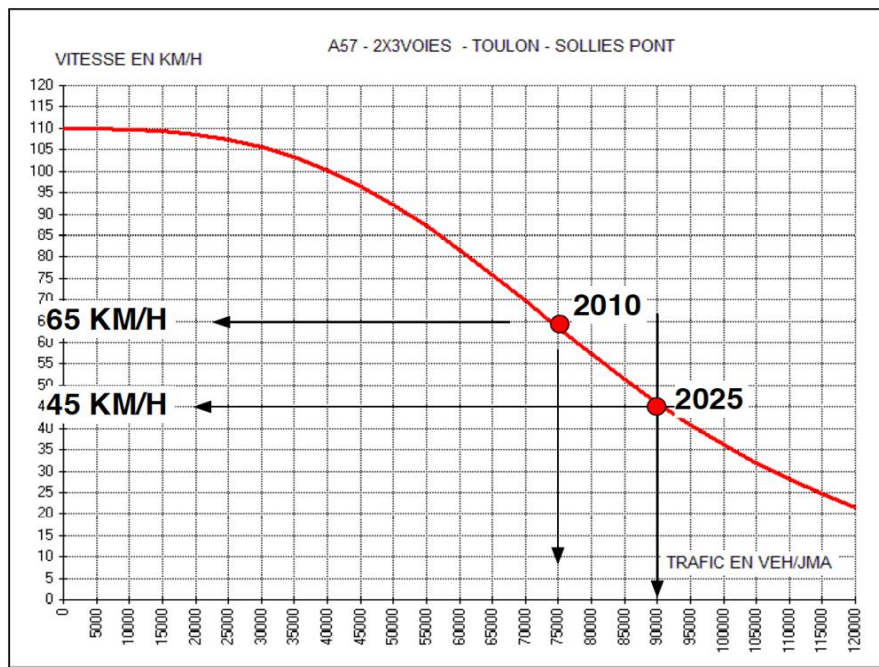
Le réseau ferroviaire de demain

La congestion du réseau routier

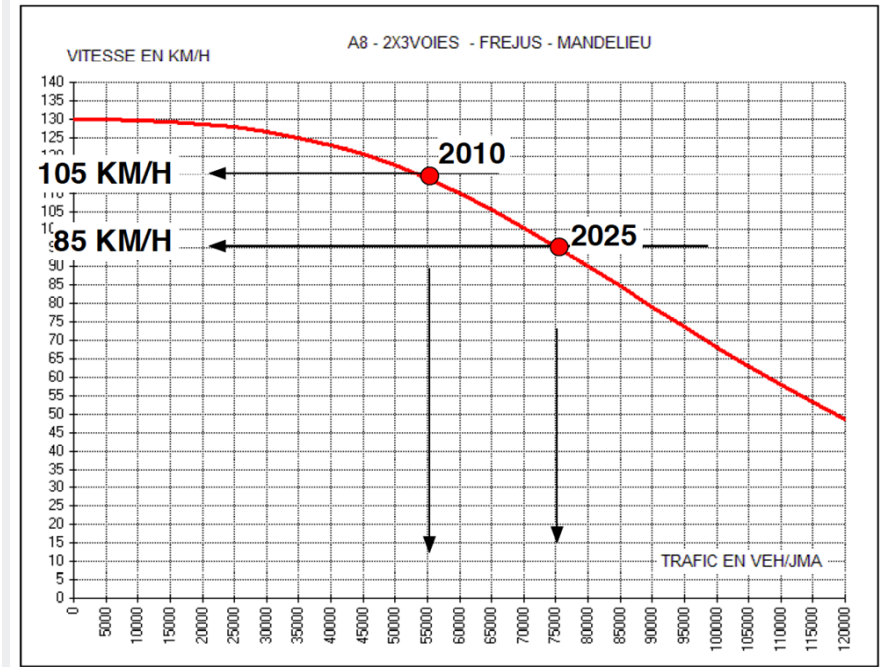


Courbe débit-vitesse

*Courbe débit – vitesse sur A 57
2 x 3 voies à Solliès - Pont*



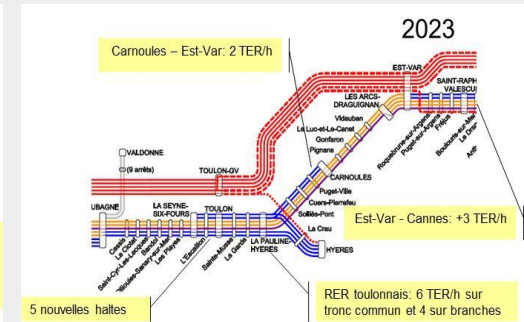
*Courbe débit – vitesse sur A8
2 x 3 voies Fréjus - Mandelieu*



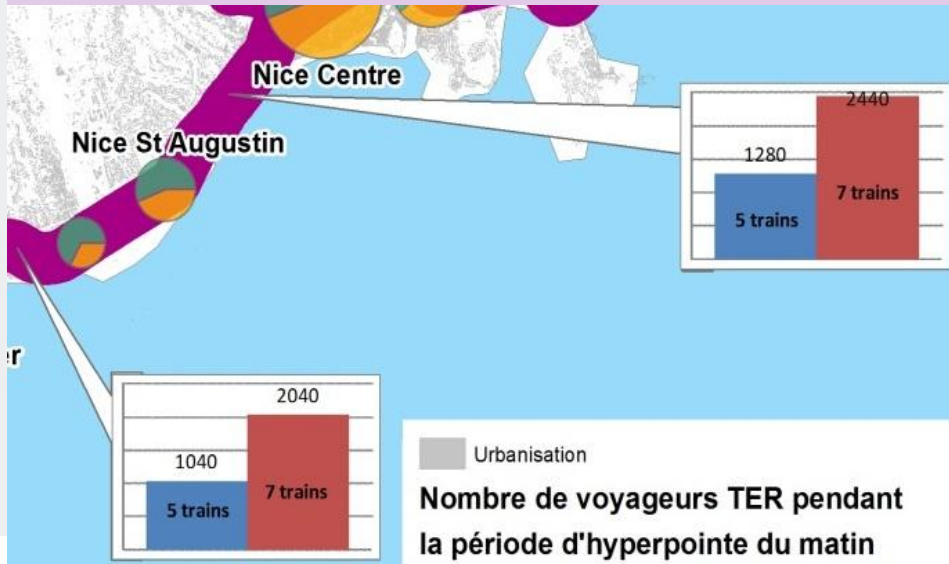
Un système ferroviaire performant

Des déplacements régionaux facilités

Un besoin de la ligne nouvelle pour développer les TER



Fréquentation des services TER pendant l'hyperpointe du matin en 2023 et augmentation par rapport à 2009



Un développement durable des déplacements régionaux et la modification des habitudes de transport

Des liaisons Marseille - Nice en 1h00 et Nice - Toulon en 45 mn

La constitution de l'Arc Méditerranéen

Indispensable aux échanges en Europe du sud, de l'Espagne à l'Italie via Monaco

Des objectifs à mieux expliquer



La Modération de la Grande Vitesse

- Aujourd'hui Marseille – Nice en 2h30 ☞ 90 km/h
- Demain Marseille – Nice en 1h00 ☞ 220 km/h (pas 350km/h)



Les aménagements programmés pour le TER

- Aix-Marseille, Cannes-Grasse, Toulon-Hyères, etc.
- Définir les conditions d'insertion de ces aménagements sur les territoires



Les aménagements pour le fret à intégrer au projet

- Les aménagements et les installations à intégrer au projet avec la réservation des emprises nécessaires

L'étude du scénario 0

La demande du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur :
Quels sont les aménagements à faire sur le réseau classique pour permettre d'atteindre les objectifs de desserte 2023 et 2040 si la ligne nouvelle à grande vitesse ne se faisait pas ?

Hypothèses de travail :

Respect des réticulaires 2023 et 2040 validés en COPIL de janvier 2011

Pas d'objectif de grande vitesse

Des contournements et des tunnels là où ils sont indispensables pour des raisons techniques ou environnementales

Les limites du scénario 0

L'atteinte des objectifs de desserte 2023 et 2040 validés par le COPIL de janvier 2011 implique un doublement de l'infrastructure existante sur la majeure partie du linéaire.

- Un doublement de l'infrastructure quasi impossible sur une large partie de l'itinéraire
- Des conditions d'insertion urbaine avec des impacts importants et multipliés sur le bâti
- D'importantes perturbations d'exploitation du réseau en phase réalisation
- Fragilité du réseau sans itinéraire de délestage

Les limites du scénario 0

- Difficultés ultérieures de maintenance du réseau
- Toujours 2h30 pour joindre Marseille à Nice à une vitesse moyenne inférieure à 100 km/h.
- Aucun service rapide régional envisageable
- Aucun gain de temps sur les liaisons de l'Arc Méditerranéen
- Un coût global supérieur à celui d'une ligne nouvelle séparée

Cadre de travail pour la poursuite du projet

Les retours de la concertation, les enseignements des études et les rencontres avec les élus appellent une phase d'exploitation des données et permettent de proposer un cadre de travail où est privilégié l'approfondissement des solutions qui paraissent les plus acceptables.



Les points à approfondir



L'accès du plus grand nombre à des services ferroviaires quotidiens de haut niveau dans des gares nouvelles au plus proche des centres villes

Des aménagements coordonnés sur la ligne classique et en ligne nouvelle

La desserte des bassins de vie

L'optimisation du doublement de l'infrastructure dans les emprises existantes

La limitation des nuisances pour les riverains et des impacts sur les milieux naturels

La modération de la vitesse aux contraintes du territoire

Les conditions de développement du fret

Les points à approfondir : Bouches-du-Rhône



Secteur Aix - Marseille :

La liaison Aix-en-Provence – Marseille

Secteur de Marseille :

Etudier les conditions d’insertion et de fonctionnement de la gare souterraine et surface de Marseille St Charles

Préciser les conditions de réalisation de la traversée souterraine de Marseille



Secteur vallée de l'Huveaune – Aubagne – Ste-Baume :

Préciser les atouts et contraintes des différents fuseaux, et notamment du fuseau Sud issu de la concertation, en évitant les zones urbaines et agricoles

Préciser la faisabilité d'un aménagement de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune avec une ligne poursuivant en tunnel, sans émergence dans Aubagne et la plaine d'Aubagne-Gémenos

Préciser les modalités de passage en s'éloignant au maximum de la cuvette de Cuges

Les points à approfondir : Var



Toulon:

Prendre acte de la demande du COTER d'écartier
Toulon Est

Concentrer les études sur Toulon Centre en intégrant les études d'accessibilité, de fonctionnement avec les services TER, des contraintes géotechniques sur la base des sondages en cours, et des conditions d'exploitation de la gare en phase travaux

Ouest de Toulon:

Préciser les conditions d'insertion d'une arrivée à Toulon Centre en évitant le bassin du Beausset et les vignobles du Bandol

Ne pas poursuivre les études sur le fuseau C5 (« Bandol »)

Les points à approfondir : Var



Est de Toulon et sillon permien

Prendre acte de la demande du COTER d'écartier la ligne en site propre

Etudier les conditions de sortie du tunnel pour éviter la plaine de La Garde

Préciser les conditions d'un doublement de la ligne existante dans les emprises existantes du sillon permien

Etudier finement les contournements nécessaires en s'appuyant sur les propositions reçues de la concertation (Solliès-Pont, Gonfaron, Le Cannet, Vidauban, etc.)

Les points à approfondir : Var



Est Var

Etudier les conditions d'insertion de la gare dans le secteur pressenti (incidences environnementales, raccordement au réseau existant, desserte, intermodalité, etc.)

Préciser les conditions hydrauliques de passage dans la vallée de l'Argens pour permettre d'éviter les enjeux urbains, agricoles et naturels au Nord de la vallée

Les points à approfondir : Alpes-Maritimes



Gare Ouest Alpes-Maritimes :

Approfondir les modalités d'aménagement des différents sites possibles pour mieux apprécier les enjeux d'accessibilité et d'insertion du site de gare dans le tissu urbain

Ligne Cannes-Grasse : Poursuivre l'étude du maillage ferroviaire avec la ligne nouvelle

Section en tunnel de Villeneuve-Loubet/Cagnes/St-Laurent :

Etudier les conditions d'insertion de l'entrée du tunnel sous le secteur de Villeneuve-Loubet, et de la sortie du tunnel à St-Laurent-du-Var

Les points à approfondir : Alpes-Maritimes



Nice :

Poursuivre les études sur l'organisation et l'exploitation ferroviaire pour la traversée de Nice en surface

Détailler l'aménagement de la gare de Nice Aéroport (6 ou 8 voies à quai) et son organisation dans le pôle d'échange

Nice – Monaco - Italie :

Approfondir les études en fonction des conclusions de la concertation spécifique « Nice – Monaco - Italie »

Concertation sur la liaison Nice – Monaco - Italie

Un dossier de Saisine de la CNDP réalisé dans des délais courts

- Août 2011 : Dépôt du dossier de saisine
- Octobre 2011 : la CNDP demande à RFF une concertation approfondie sur la liaison ferroviaire Nice – Monaco - Italie

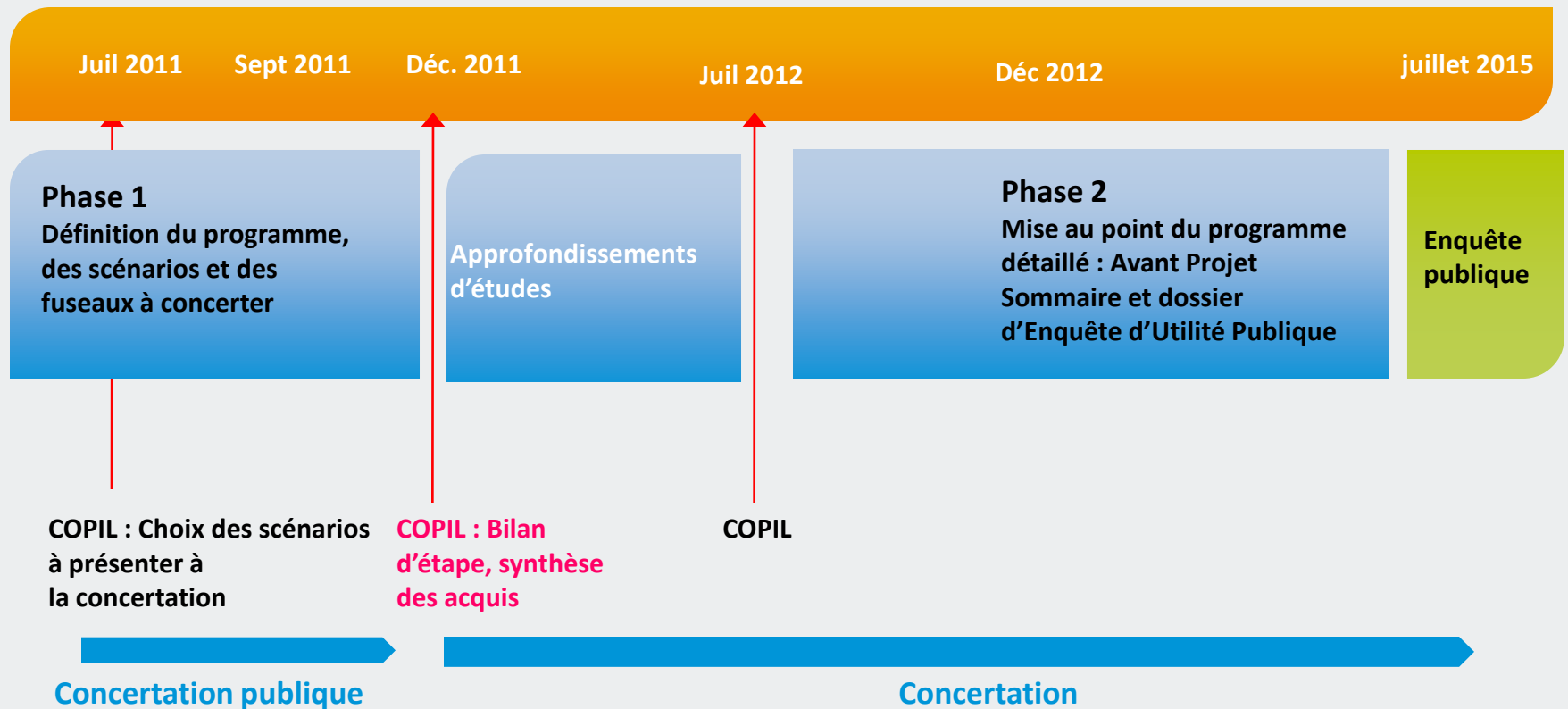
Concertation publique prévue du 15 janvier au 16 février 2012

- Des rencontres spécifiques à Gênes et à Monaco
- Deux Groupes de travail
- Un COTER de fin de concertation

En même temps que les études d'amélioration de la ligne classique existante Mandelieu – Vintimille actuellement en cours

Les grandes étapes du projet

Un Comité de Pilotage en juillet 2012 pour la présentation des résultats des études d'approfondissement et définir les modalités de poursuite des études



The image features a vibrant orange background. In the center, a heart shape is formed by a double-track railway line. The tracks are silver and curve to create the heart's outline. The heart is filled with a lighter shade of orange. The tracks extend outwards from the heart, suggesting a network.

**LGV PACA,
le projet de
toute une région**

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.