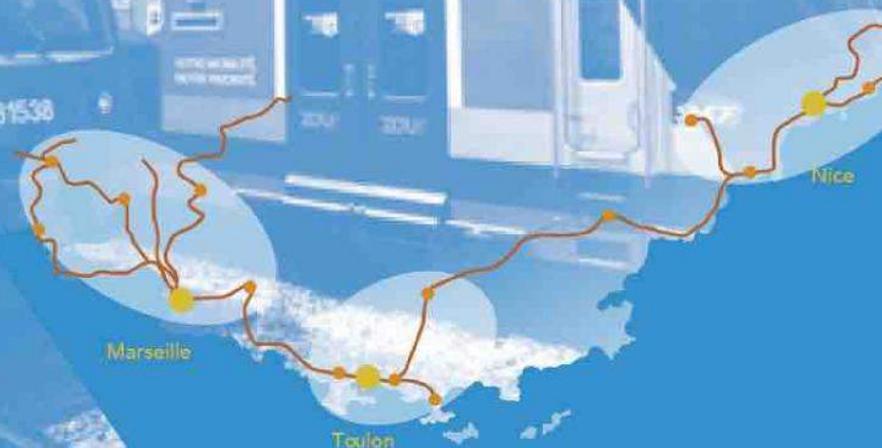


**LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR**

**POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN**



Pôle d'échanges multimodal de la Pauline

Réunion publique du 8 décembre 2020

La Pauline



1. Accueil

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR:



Quelques informations / consignes pour cette réunion à distance

- **Le Garant de la concertation, indépendant de SNCF Réseau, participe à cette réunion et veillera au bon respect de son déroulement**

- **Cette réunion est enregistrée**



- **Vos micros sont coupés pour éviter les interférences**

- **Durant la séquence d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer**



- Sollicitez la parole en activant la « main » ou via le chat
- Exprimez-vous quand l'animateur vous donne la parole
- Si vous formulez vos questions via le chat, elles seront relayées par l'animateur durant la séquence d'échanges

Présentation des intervenants et animateurs

ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Animateur : Stéphane Saint-Pierre
- Modératrice des échanges : Adeline Pratlong
- Régisseuse : Blandine Périchon



INTERVENANTS

- Jean-Marc Illes – SNCF Réseau
- Philippe Holstein – Gares et Connexions
- Nicolas Guyot – SNCF Réseau
- Alain Préa – SNCF Réseau



En cas de problème technique,
contacter Pauline SABOURAUD

Via le chat de ZOOM



Via téléphone



Programme de la réunion

Heure	Réunion publique sur la localisation de gare origine/terminus ouest de la navette toulonnaise	Durée
18h00 - 18h10	Ajustements techniques	10'
18h10 - 18h20	Accueil et déroulement de la réunion	10'
18h20 - 18h50	<ul style="list-style-type: none">- Rappels- Les objectifs du projet de gare de la Pauline- Les aménagements du PEM de la Pauline- Les 3 scénarios d'implantation- Comparaison des scénarios	30'
18h50 - 20h00	Echanges avec les participants	70'

Philippe Quévremont

Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 30 minutes pour la présentation du projet par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → **vous devez chercher à convaincre**

Charte pour cette réunion

- Règle de base

Tout le monde a raison...
... Partiellement !!!

- Respect
- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Echanger de façon respectueuse

Autres besoins de votre part ?



2. PRÉSENTATION DU PROJET DE GARE DE LA PAULINE

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :



01. RAPPELS



5 min

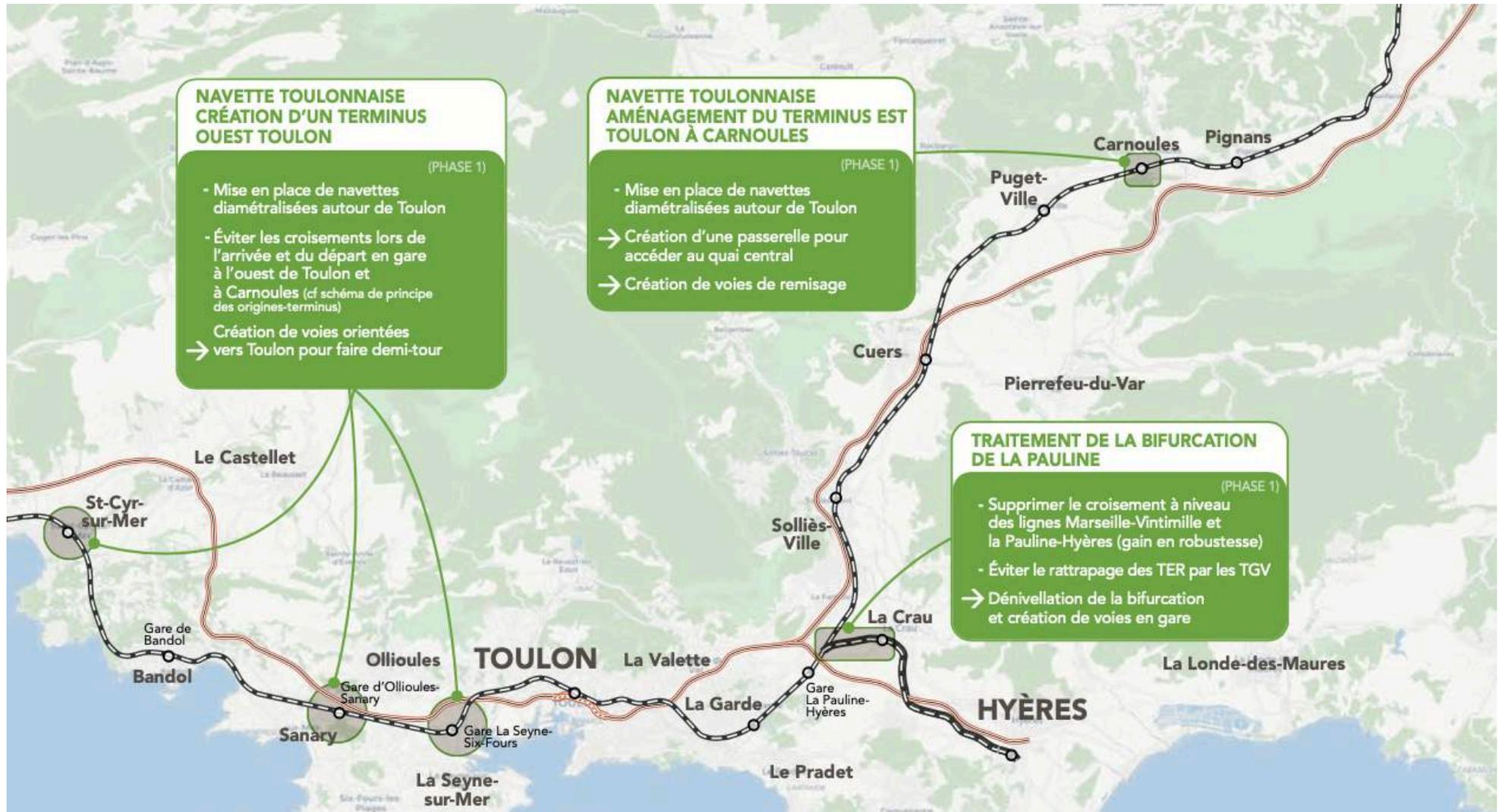
Décision ministérielle du 23 juin 2020 (1/2)

- Confirme les **positions du COPIL du 22 novembre 2019** sur le choix des opérations et leurs variantes
- Pour l'**aménagement de la gare de la Pauline et dénivellation de la bifurcation**
 - *Poursuite de la variante « terrier » de la bifurcation*
 - *Mise en place d'un groupe de travail Etat, Région, Département 83, TPM et communes des gares concernées, pour définir les conditions d'accès aux gares, la prise en compte de l'intermodalité et le positionnement du bâtiment voyageurs en fonction des contraintes foncières*
 - *Coordination avec le calendrier ERTMS**

Décision ministérielle du 23 juin 2020 (1/3)

- **Précise les aménagements retenus sur par secteur géographique : sur le secteur du Var**
 - *La dénivellation de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie d'Hyères sous la ligne Marseille-Vintimille*
 - *L'aménagement à 4 voies à quai en gare de la Pauline*
- **Demande à SNCF Réseau de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation 2019 notamment les pôles d'échanges multimodaux**
- **Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021**

Les 3 secteurs d'aménagement dans le Var



Les objectifs de la concertation complémentaire sur la gare de la Pauline

- Partager les résultats des études d'approfondissement sur l'implantation du pôle d'échanges multimodal de la Pauline :
 - Proposition de 3 scénarios d'aménagement contrastés de la gare de la Pauline
 - Les conditions d'insertion urbaine de chaque scénario
 - Comparaison de chaque scénario
- Prendre l'avis du public sur le scénario d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de la Pauline, pour décider, dans le respect du calendrier de l'enquête publique, lors du COPIL du 7 janvier 2021

Les modalités de recueil des contributions du public sur la gare de la Pauline

- Réunion publique du 8 décembre sur la gare de la Pauline
- Registres en mairies (horaires d'ouverture) :
 - La Garde
 - La Crau
- Rubrique pour déposer vos contributions sur le site internet LNPCA :
<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>
- Lors de partage individuel dans le cadre d'1 permanence locale de SNCF Réseau
 - **Jeudi 17 décembre de 14h à 17h**
→ sur inscription via le site internet (présentiel ou numérique)
- Par courrier postal :
 - SNCF Réseau - Mission LNPCA - Gare de la Pauline
 - Les docks - Atrium 10.4
 - 10 place de la Joliette
 - BP 85 404
 - 13 567 Marseille Cedex 02

02. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET DE NOUVELLE GARE DE LA PAULINE



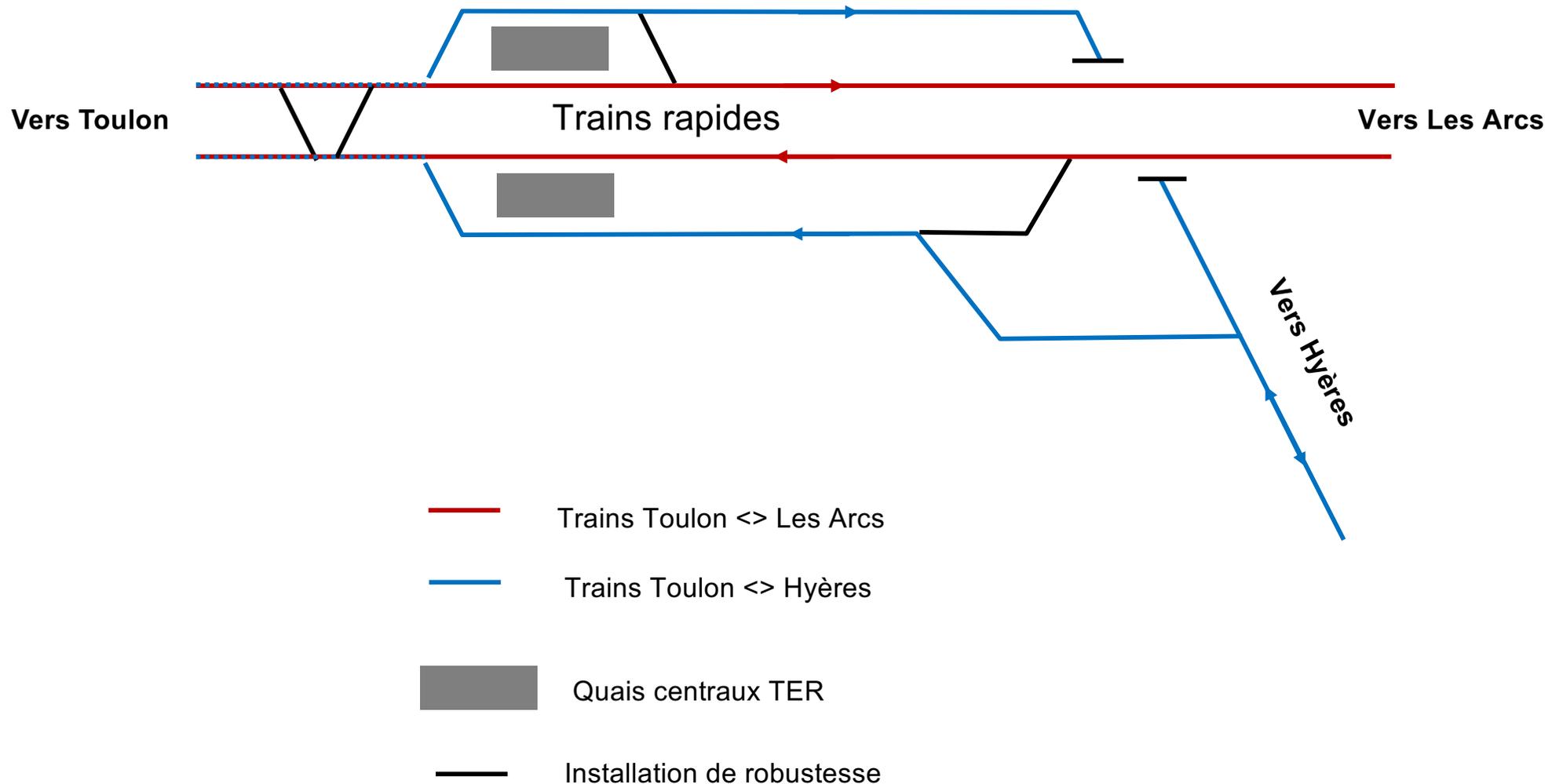
5 min

Rappel des objectifs de la nouvelle gare de la Pauline

Permettre l'insertion des trains TER des lignes Marseille-Vintimille et La Pauline-Hyères sur l'axe majeur en garantissant une qualité de service performante

- Supprimer les croisements à plat entre les trains circulant sur
 - la ligne Marseille-Vintimille
 - La ligne La Pauline-Hyères
- Eviter en parallèle le rattrapage des TER omnibus de desserte périurbaine par les trains les plus rapides (TER inter-villes et TGV)
- Permettre la mise en place du système de navette ouest toulonnais en
 - Supprimant les « cisaillements » en gare de la Pauline
 - Permettant l'alternat en gare de la Pauline entre les trains rapides et les trains lents

Les aménagements de la bifurcation de la Pauline - Principes de fonctionnement « en terrier »



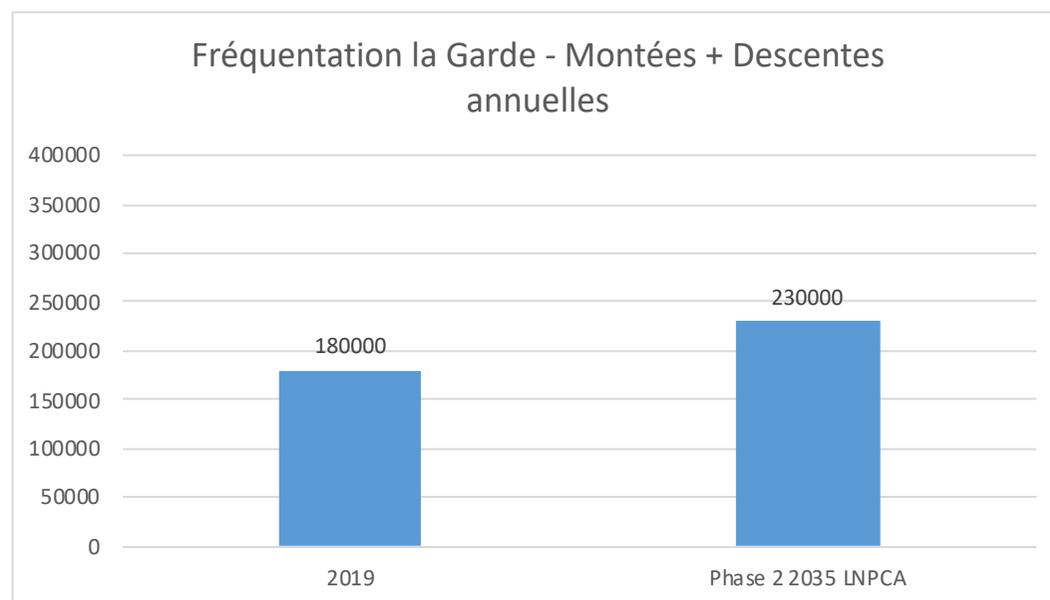
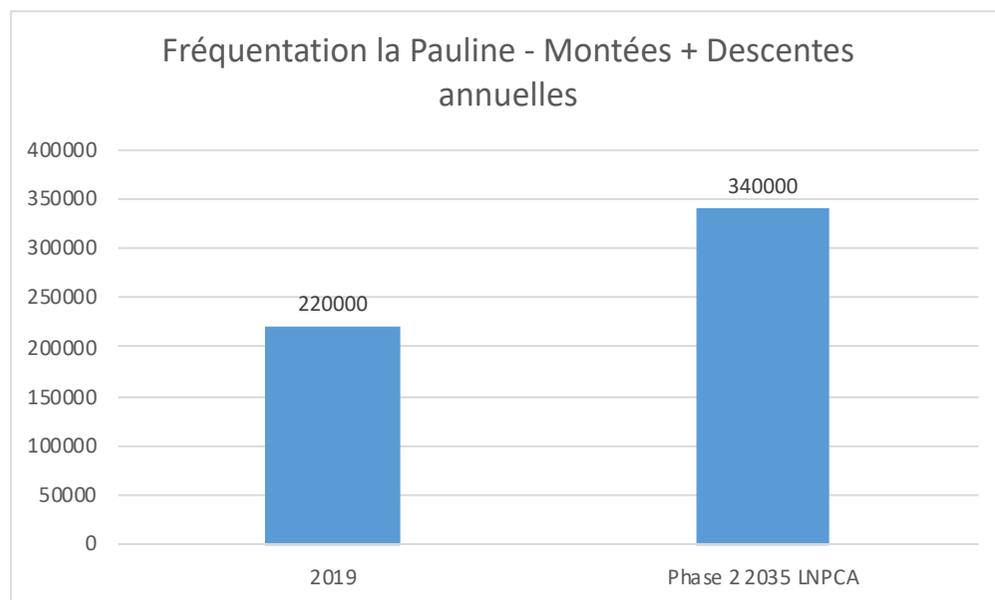
La structure des services permis par le réaménagement de la bifurcation de la Pauline

A la gare de la Pauline en phase 1, en heure de pointe

- 1 TER omnibus toutes les 15 minutes environ vers Sanary ou St-Cyr (selon le choix du terminus Ouest), avec une lisibilité horaire moindre si le terminus est à St Cyr (« décadencement »)
- 1 TER toutes les 30 minutes vers Marseille St-Charles, qui dessert toutes les gares (jusqu'à Aubagne puis Blancarde)
- 1 TER omnibus toutes les 30 minutes vers Carnoules
- 1 TER omnibus toutes les 30 minutes vers Hyères (existant)
- 1 TER dans l'heure jusqu'aux Arcs, desservant partiellement les gares entre Carnoules et les Arcs

Evolution possible de la fréquentation des gares de la Garde et de la Pauline

Fréquentation annuelle 2019 et fréquentation projetée à horizon 2035
(avec mise en service des phases 1 et 2 du projet LNPCA)



**Le projet projette une augmentation de
+ de 50% de la fréquentation de la gare de la Pauline
+ de 28% de la gare de la Garde**

Source : modèle de trafic SNCF Réseau

03. LES AMÉNAGEMENTS DU PEM DE LA PAULINE



5 min

Gare de la Pauline - situation générale



Gare de la Pauline - situation actuelle



Les aménagements ferroviaires du nouveau Pôle d'échanges multimodal de la Pauline

Les aménagements ferroviaires de la bifurcation de la Pauline impliquent de repenser la gare actuelle de la Pauline

- La fonctionnalité d'alternat nécessaire à l'exploitation de la navette toulonnaise impliquerait la mise à 4 voies de la gare actuelle de La Pauline avec :
 - Création de 2 voies nouvelles à quai d'une longueur de 220 m
 - Déplacement des quais actuels vers le nord (Les Arcs)
- Des travaux seraient également à réaliser pour assurer :
 - La démolition et la reconstruction du bâtiment voyageurs au contact des nouveaux quais
 - La constitution d'un véritable pôle d'échanges multimodal autant que possible ouvert vers l'ouest

Rappel

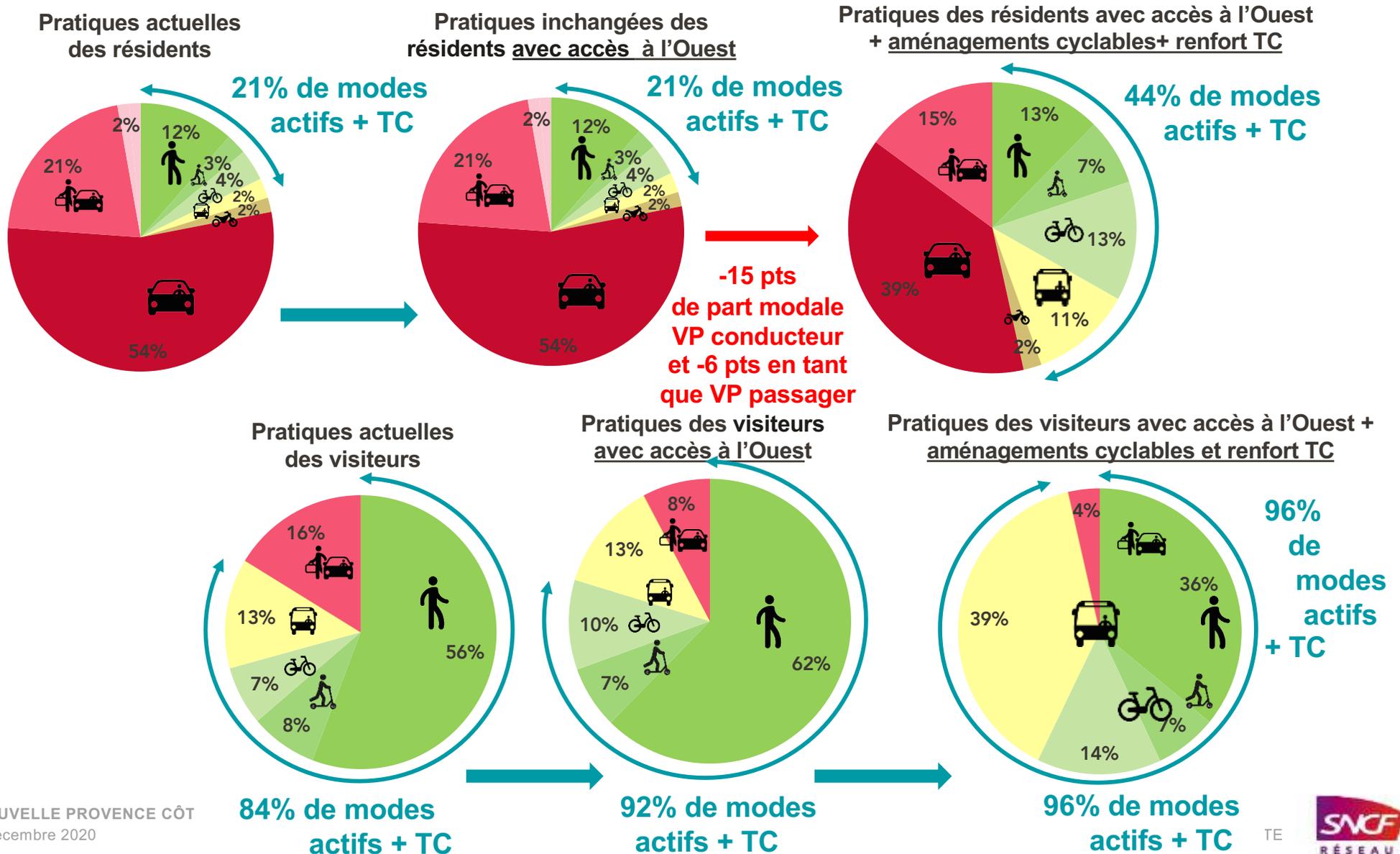
Cette opération a fait l'objet de très fortes optimisations : terrier au lieu de saut de mouton, impact sur les ouvrages d'art, nombre de voies à quais, ...

04. LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DU PEM DE LA PAULINE



15 min

DE MEILLEURS ACCÈS CYCLABLES ET UN TRANSPORT EN COMMUN AVEC UNE FRÉQUENCE PLUS ÉLEVÉE GÉNÉRERAIT UN FORT POTENTIEL DE REPORT MODAL SUPPLÉMENTAIRE DE LA VOITURE EN TANT QUE PASSAGER OU CONDUCTEUR VERS LES TC SURTOUT POUR LES RÉSIDENTS



SCÉNARIO 1

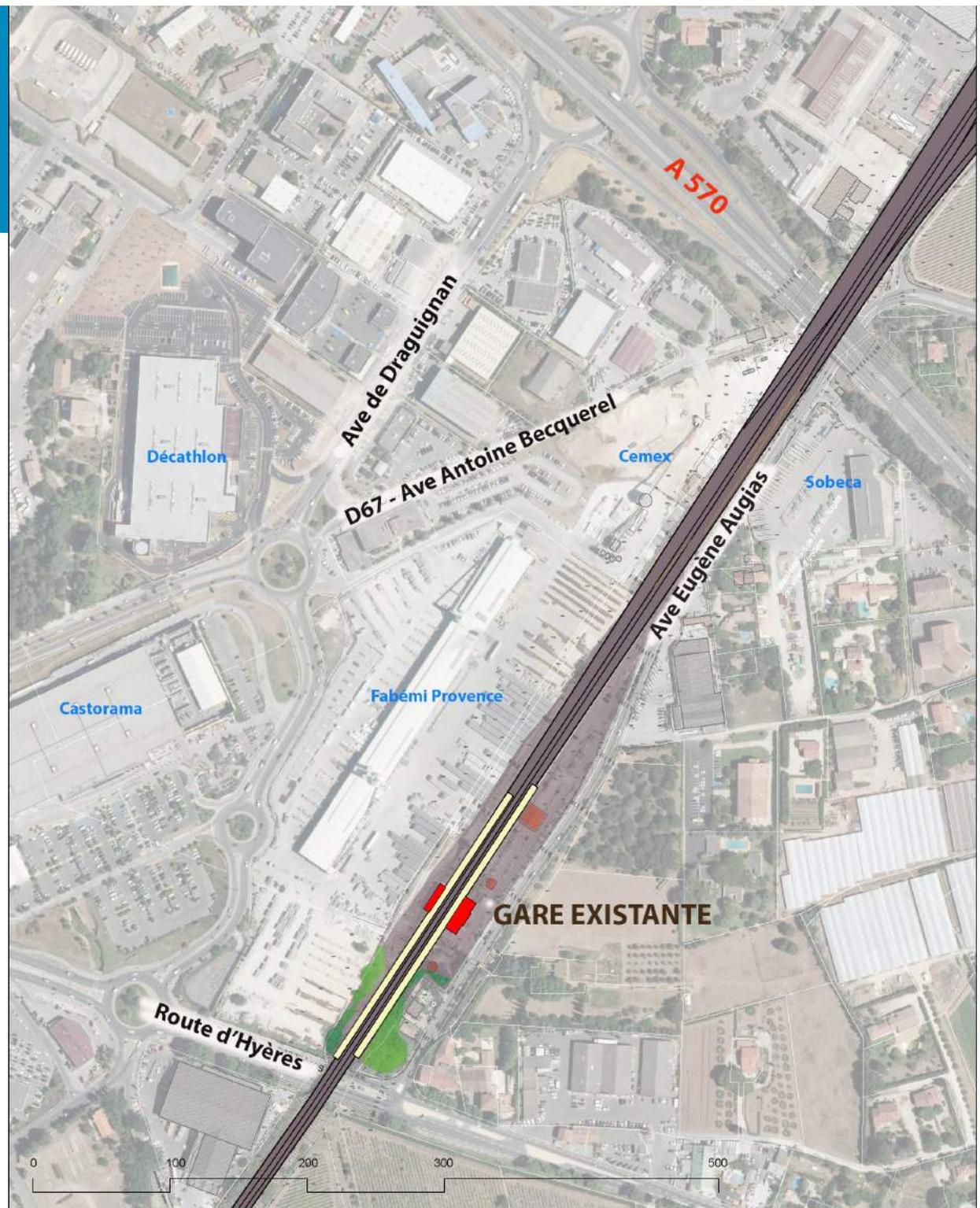
Gare traversante

Emprise minimale



5 min

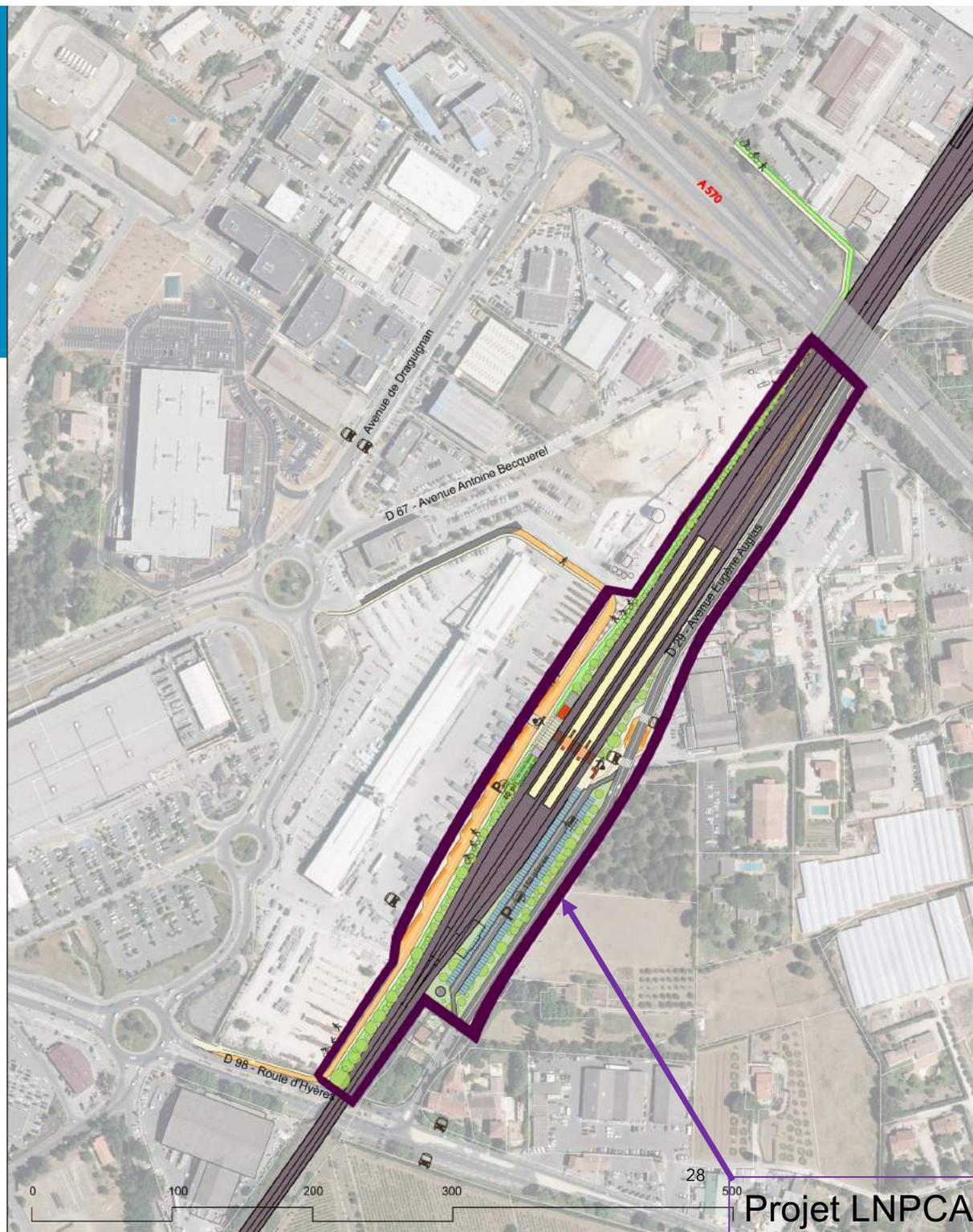
Situation actuelle



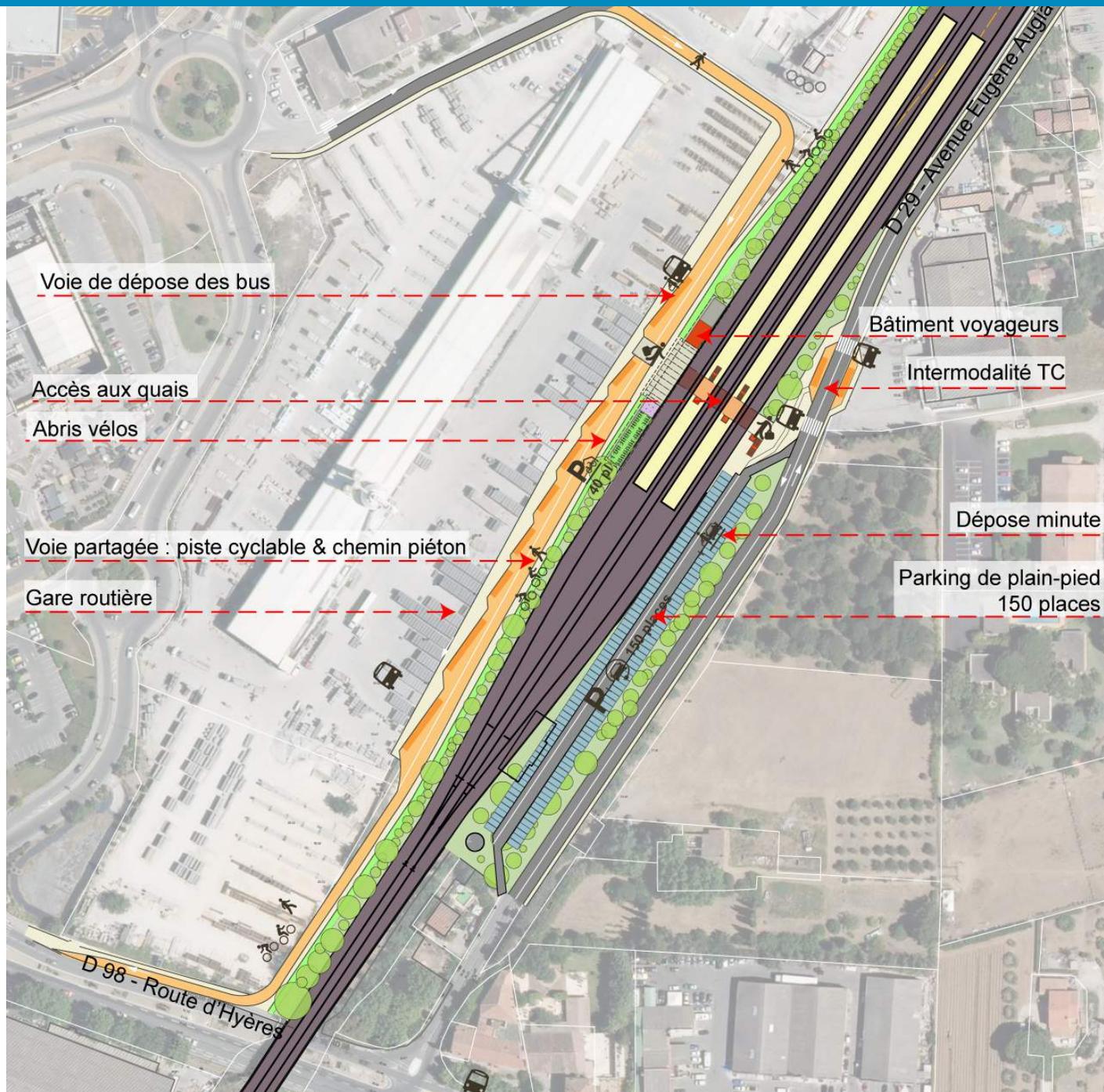
Scénario 1 - Gare traversante emprise minimale

Estimation scénario 1 : 116 M€

Conditions économiques de janvier 2019



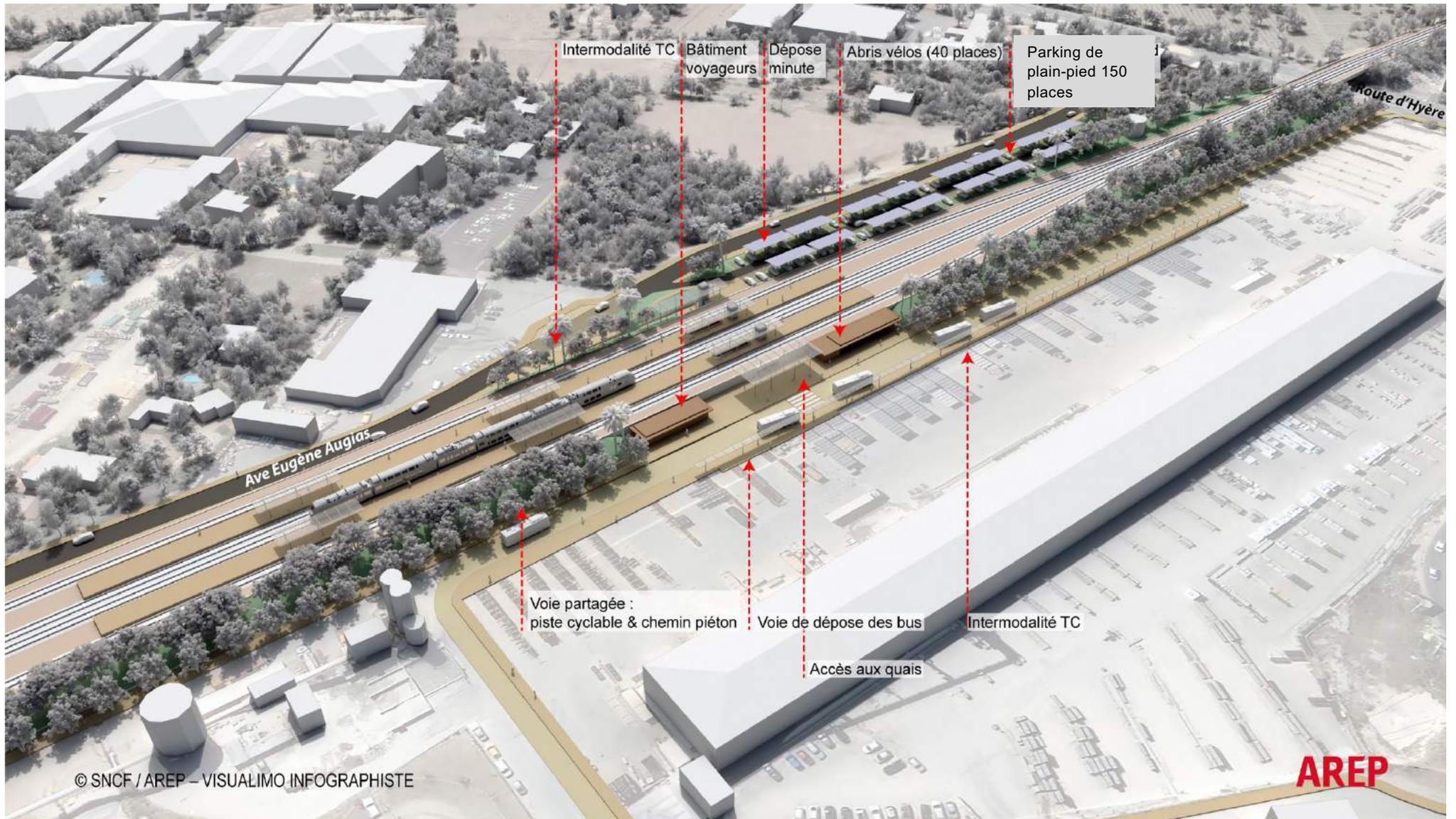
Scénario 1 - Gare traversante, emprise minimale



Scénario 1 - Gare traversante, emprise minimale

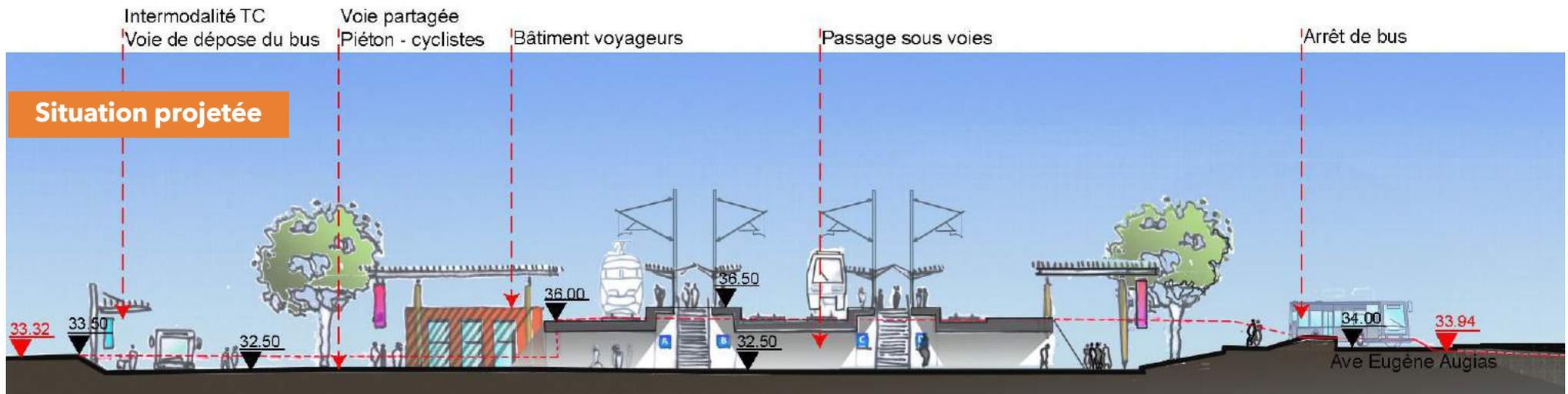


Scénario 1 – Gare traversante, emprise minimale



Scénario 1 - Gare traversante, emprise minimale

Coupes

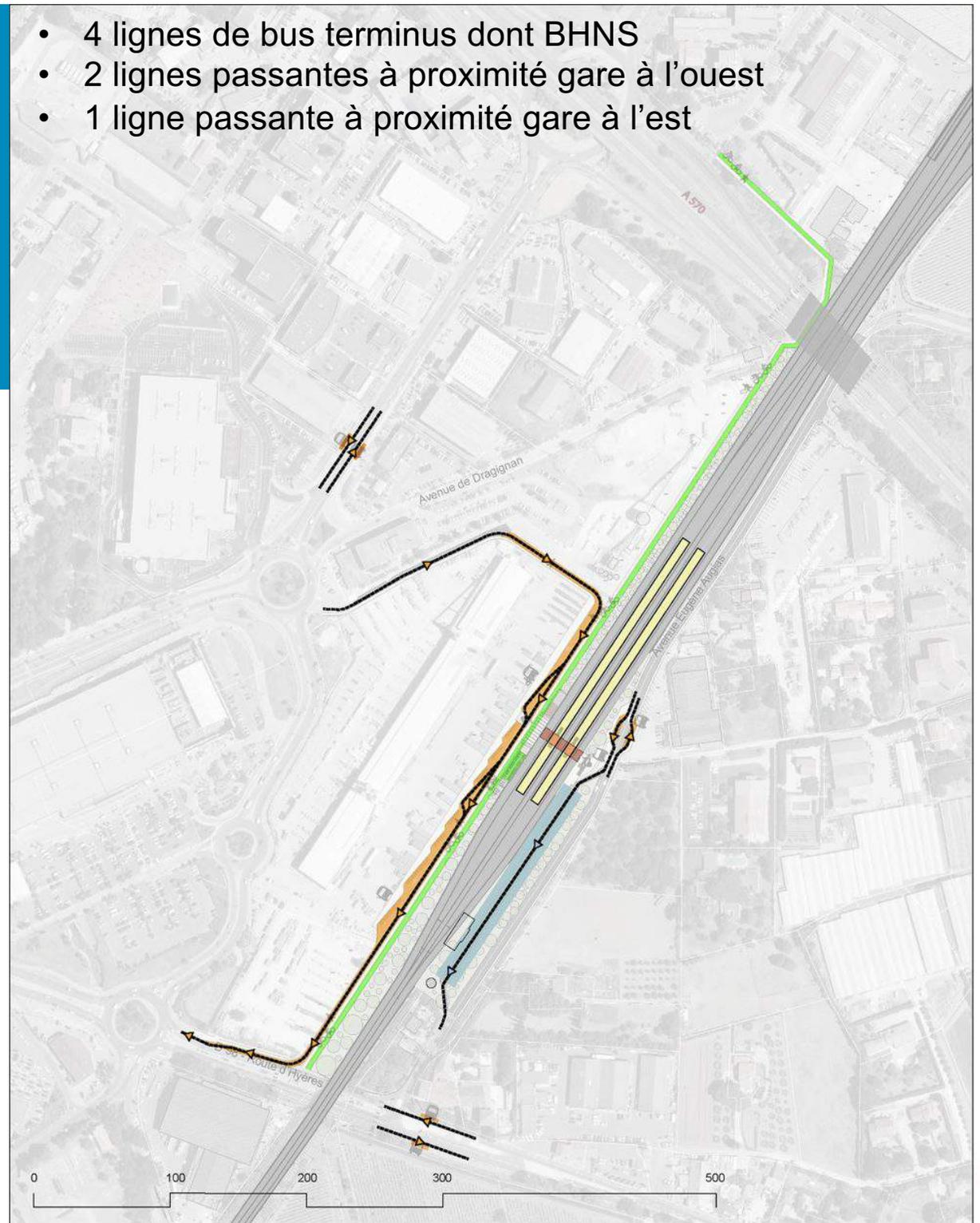


Scénario 1 - Transports en commun en accord avec le PDU de TPM et véhicules particuliers

- 4 lignes de bus terminus dont BHNS
- 2 lignes passantes à proximité gare à l'ouest
- 1 ligne passante à proximité gare à l'est

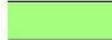
LÉGENDE : ITINÉRAIRES

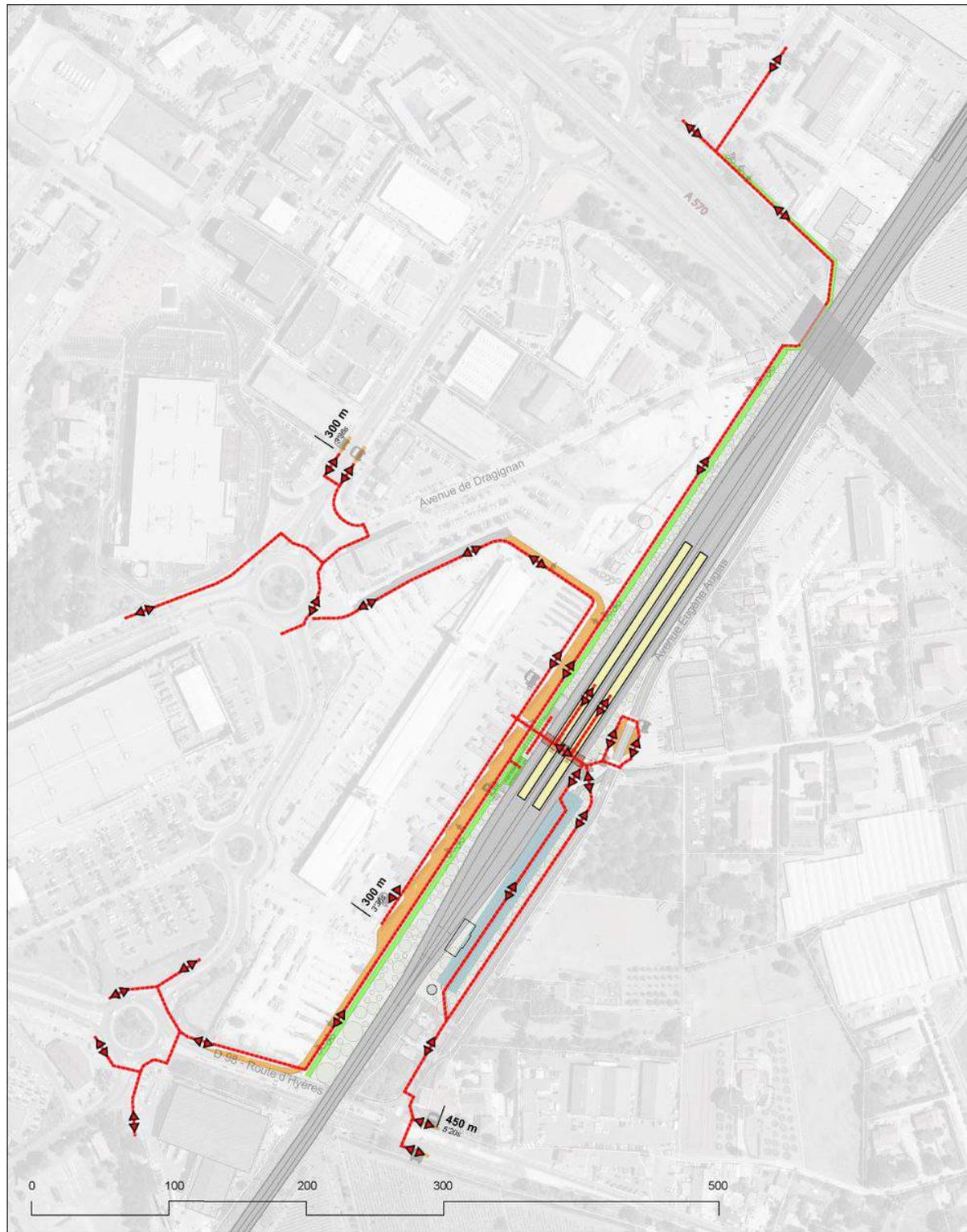
- ◆— Principaux itinéraires transports en commun
- ◆— Principaux itinéraires véhicules particuliers
- Gare routière
- Parking
- Dépose-minute



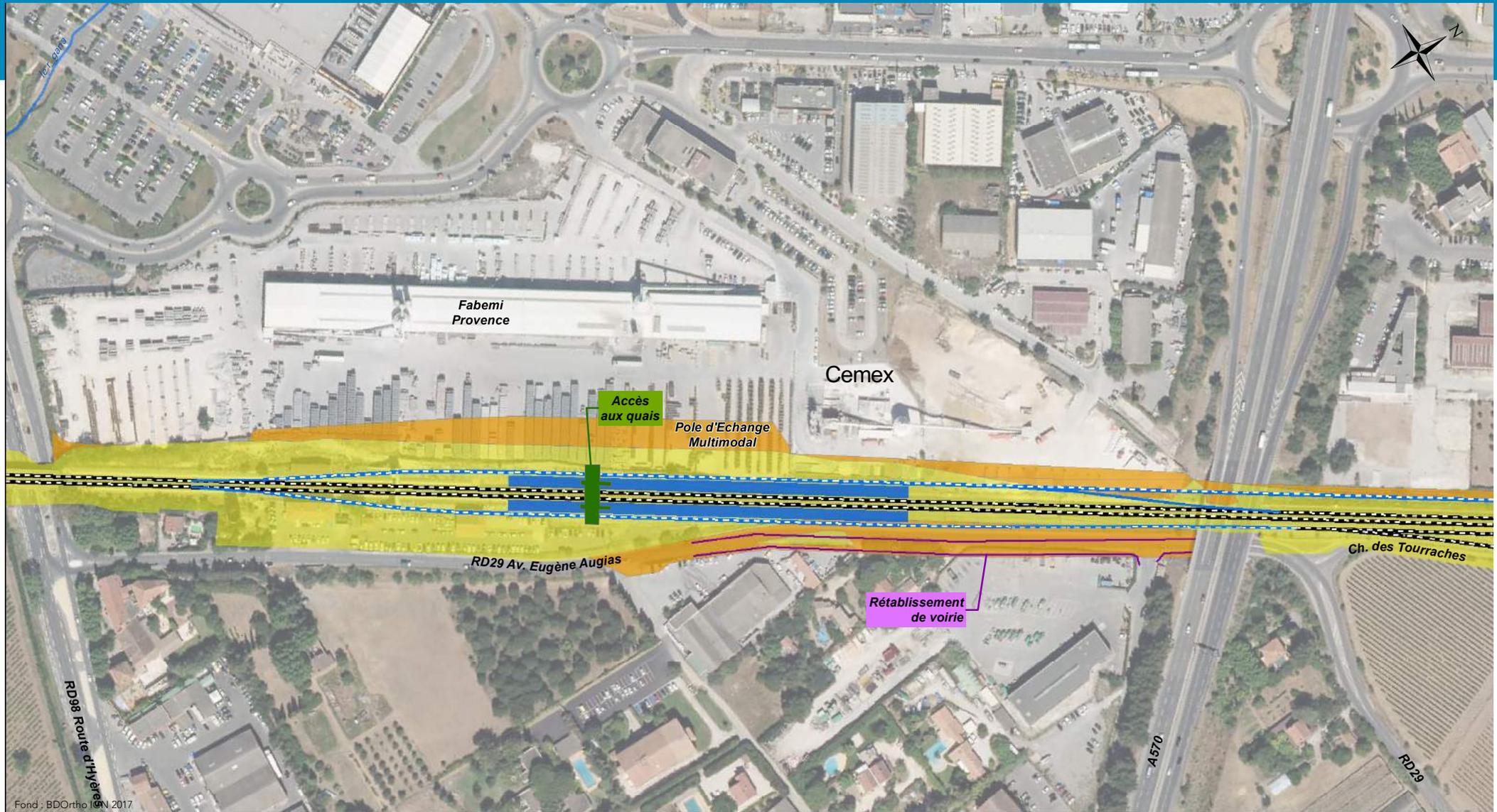
Scénario 1 – Modes actifs

 Principaux itinéraires modes actifs

 Voies cyclables et parkings à vélos



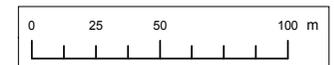
scénario 1 - Acquisitions foncières



Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



SCÉNARIO 2

Gare traversante

Liaison urbaine



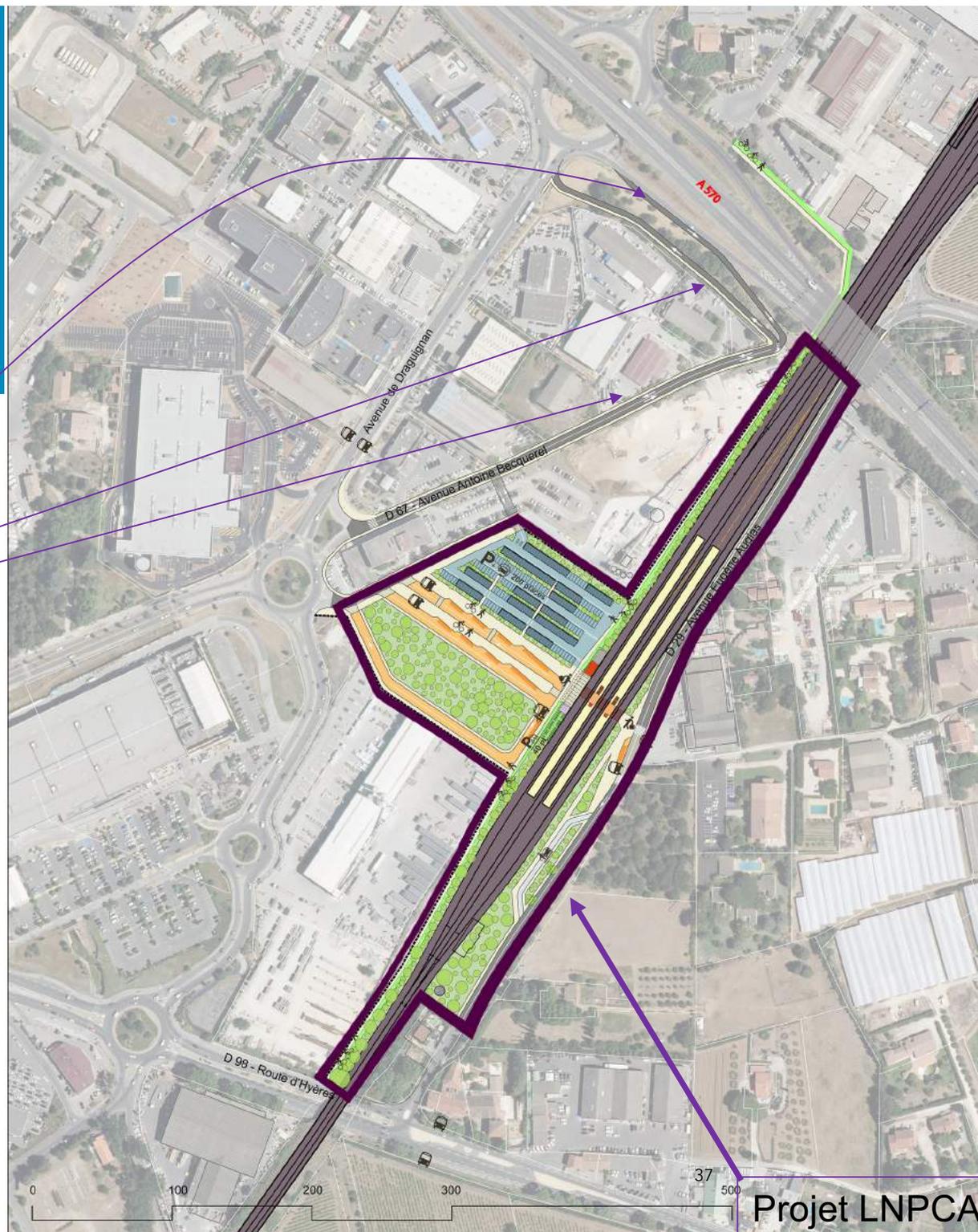
5 min

Scénario 2 - Gare traversante Liaison urbaine

Routes possibles à créer par
le projet métropolitain

Estimation scénario 2 : 135 M€

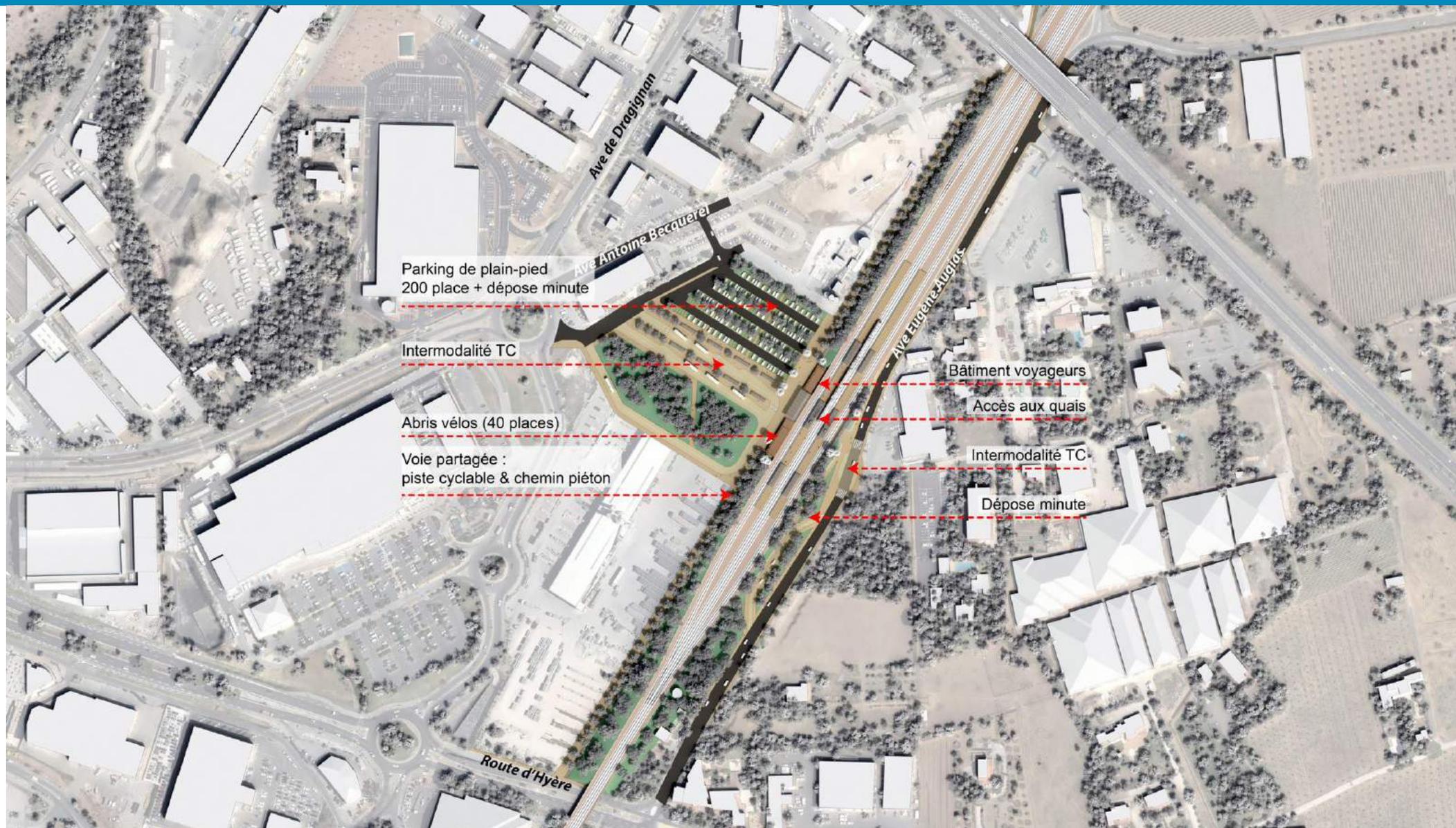
Conditions économiques de janvier 2019



Scénario 2 - Gare traversante Liaison urbaine



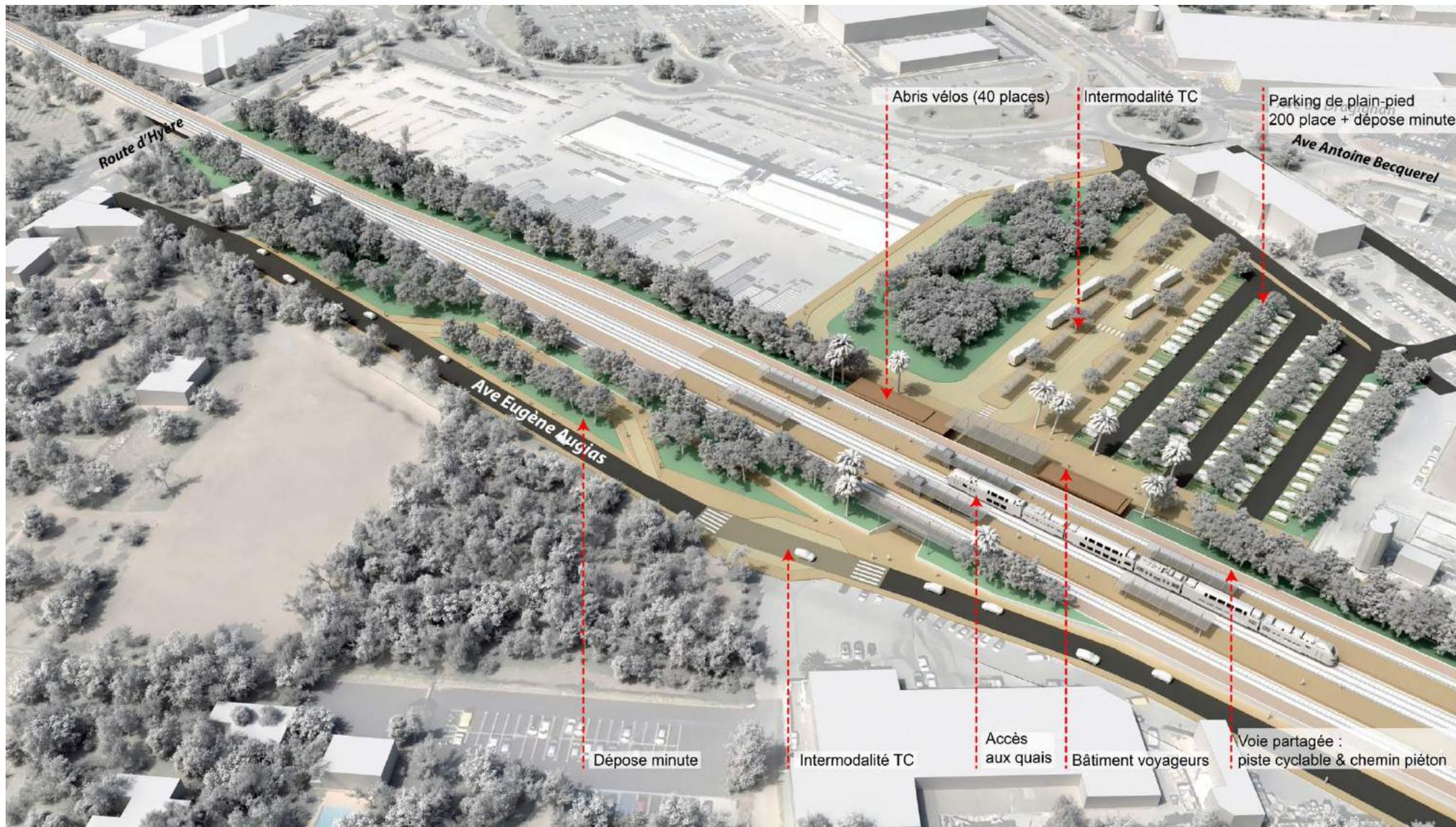
Scénario 2 - Gare traversante, liaison urbaine



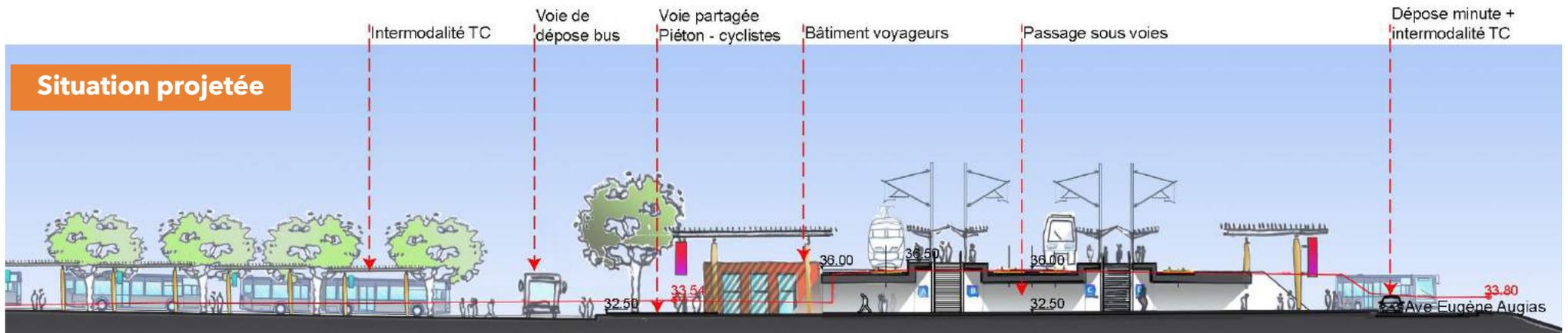
Scénario 2 - Gare traversante, liaison urbaine



Scénario 2 - Gare traversante, liaison urbaine



Scénario 2 - coupe

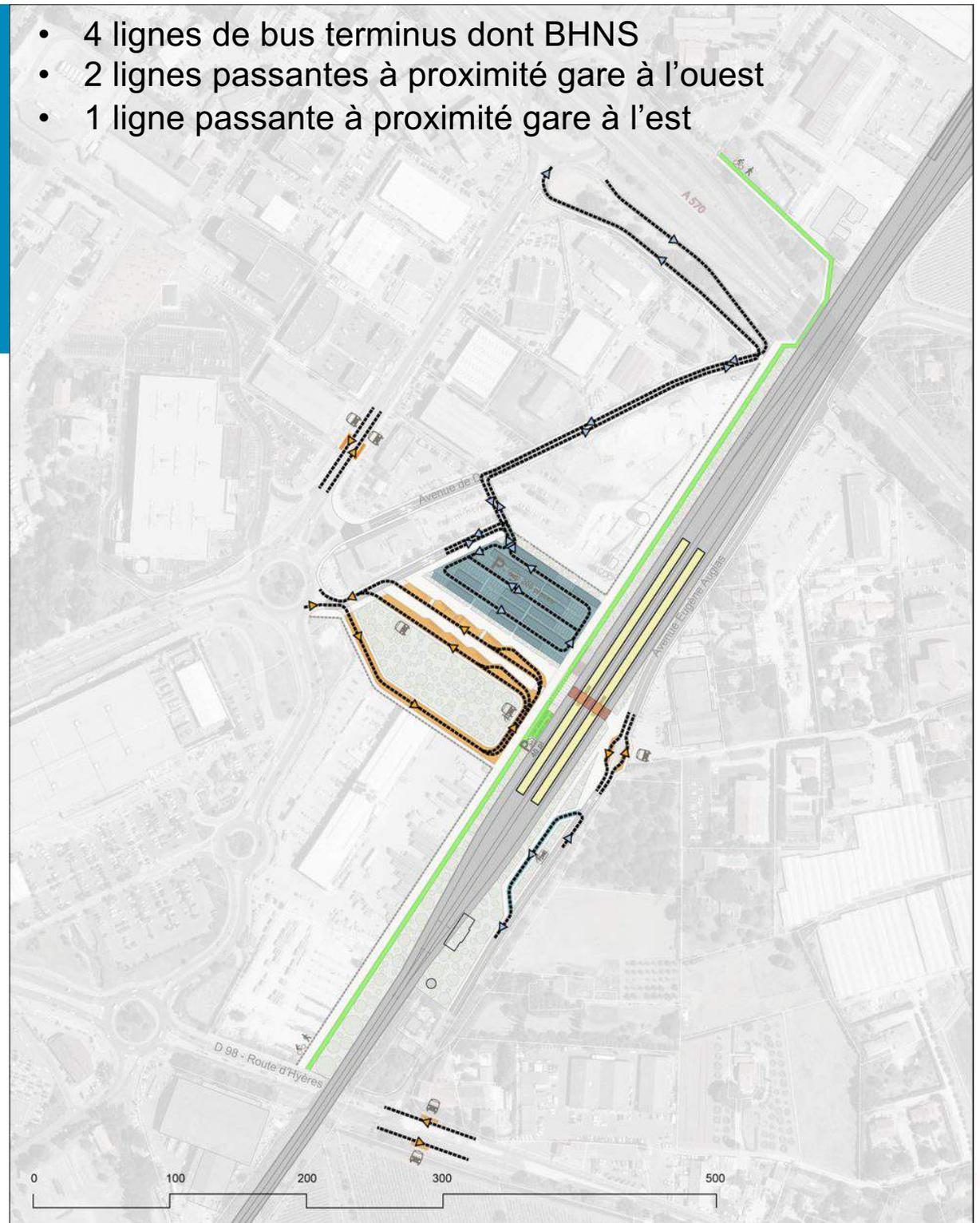


Scénario 2 - Transports en commun en accord avec le PDU de TPM et véhicules particuliers

- 4 lignes de bus terminus dont BHNS
- 2 lignes passantes à proximité gare à l'ouest
- 1 ligne passante à proximité gare à l'est

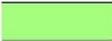
LÉGENDE : ITINÉRAIRES

- ◆— Principaux itinéraires transports en commun
- ◀— Principaux itinéraires véhicules particuliers
- Gare routière
- Parking
- Dépose-minute



Scénario 2 - Itinéraires modes actifs

 Principaux itinéraires modes actifs

 Voies cyclables et parkings à vélos



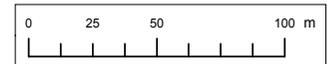
Scénario 2 - Acquisitions foncières



Fond : BDOortho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



SCÉNARIO 3

Gare concentrée au Nord-
Ouest



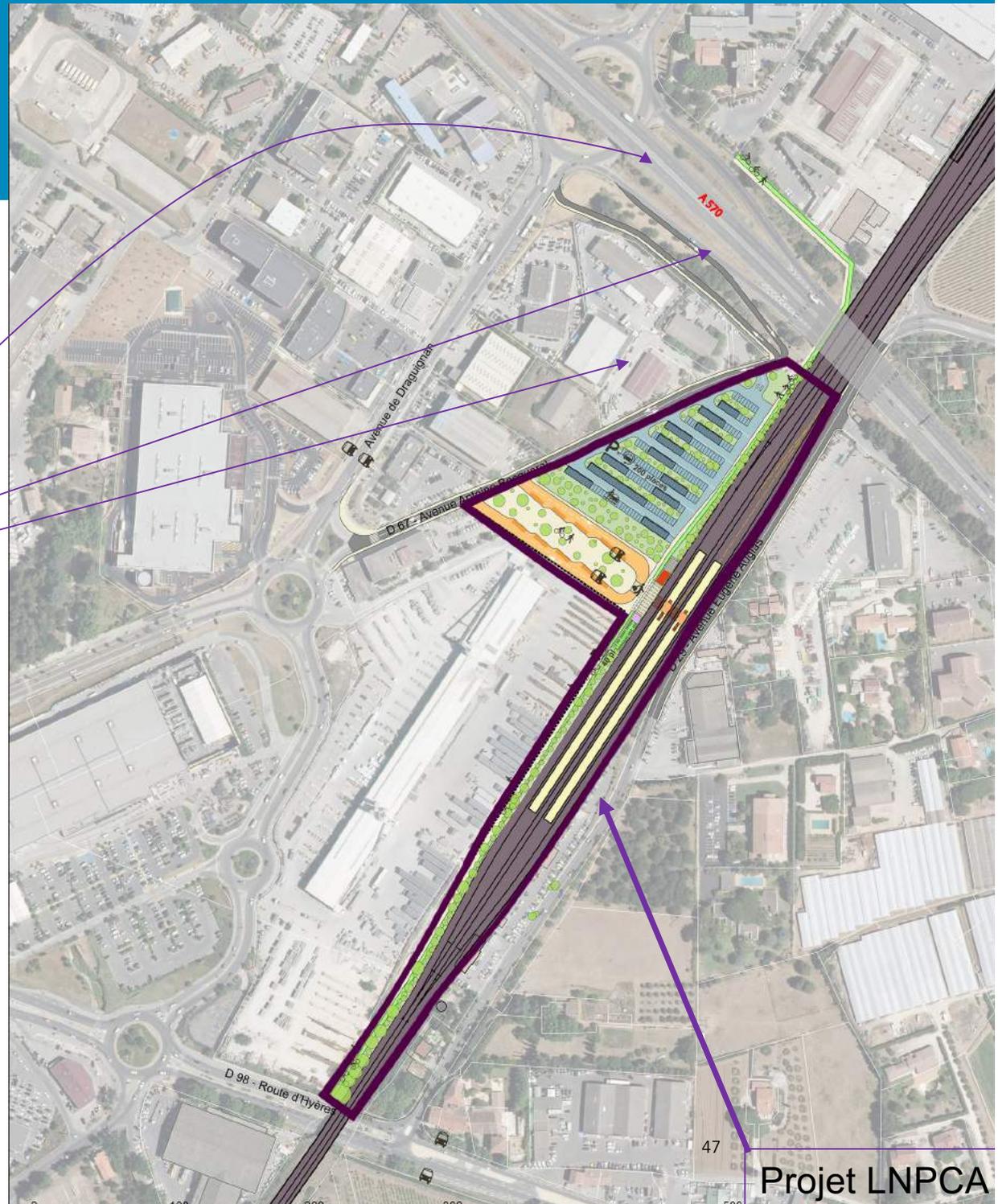
5 min

Scénario 3 – Gare concentrée au Nord-Ouest

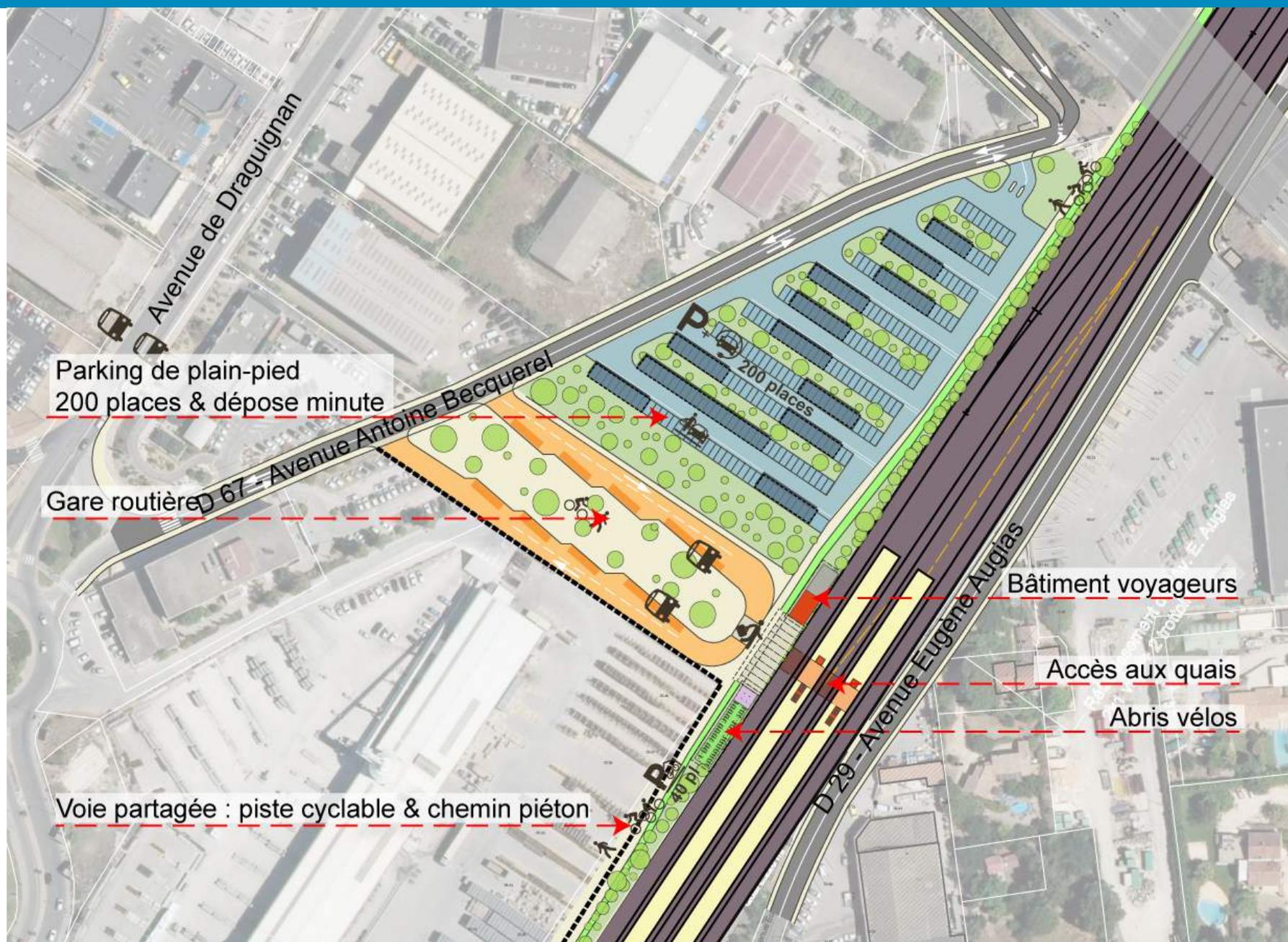
Routes possibles à créer par
le projet métropolitain

Estimation scénario 3 : 127M€

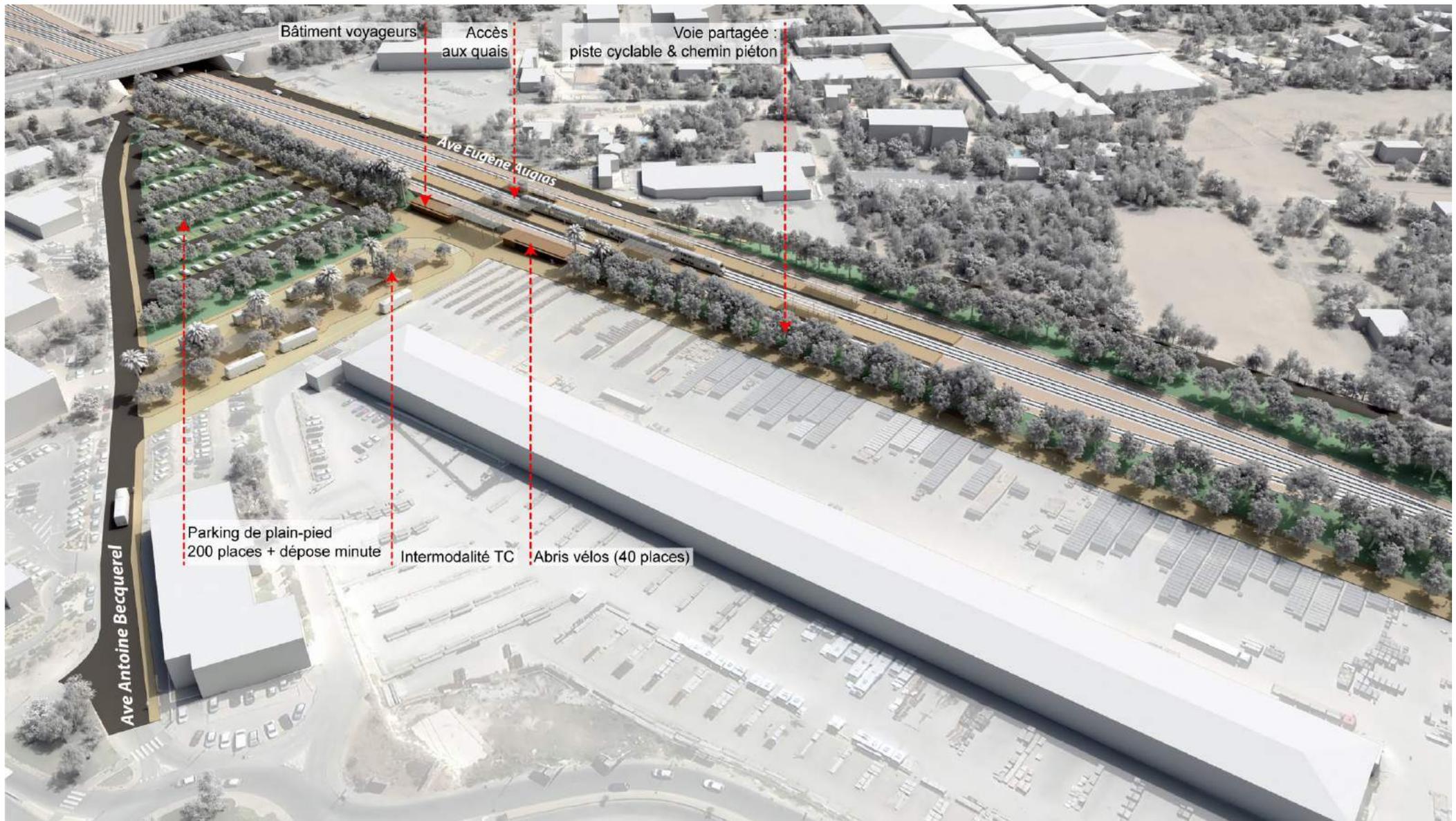
Conditions économiques de janvier 2019



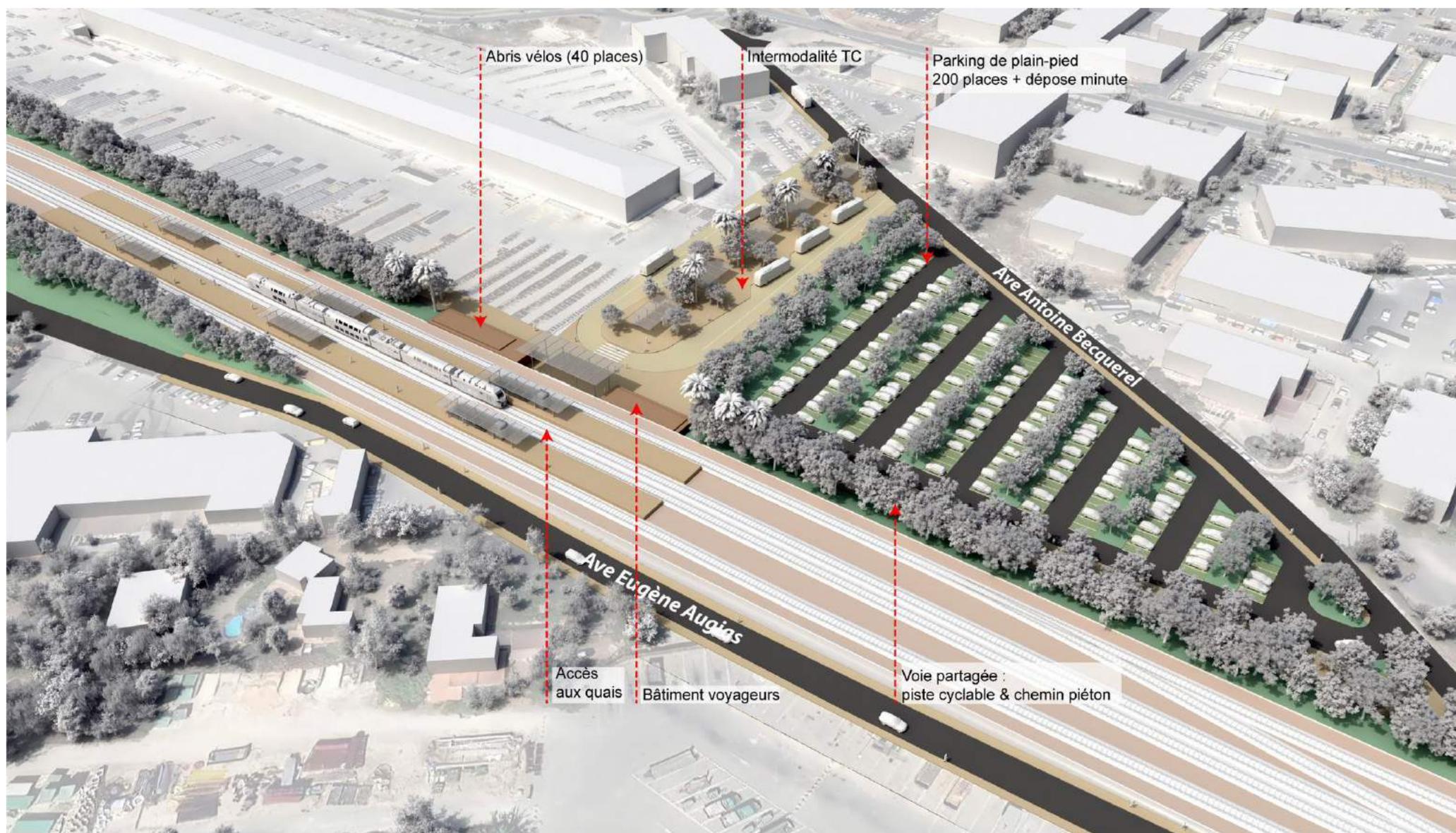
Scénario 3 – Gare concentrée au Nord-Ouest



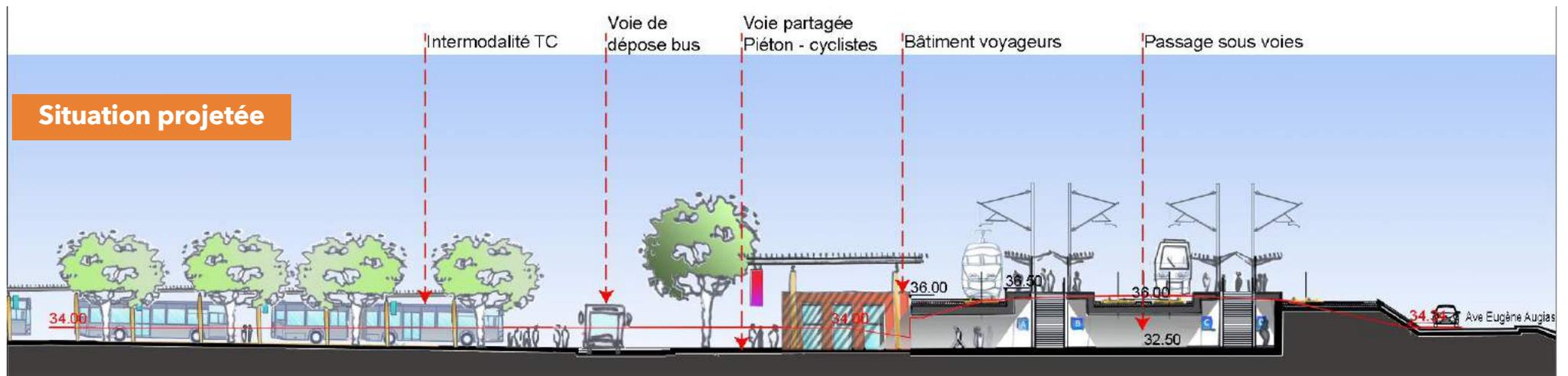
Scénario 3 - Gare concentrée au Nord-Ouest



Scénario 3 - Gare concentrée au Nord-Ouest



Scénario 3 - coupe

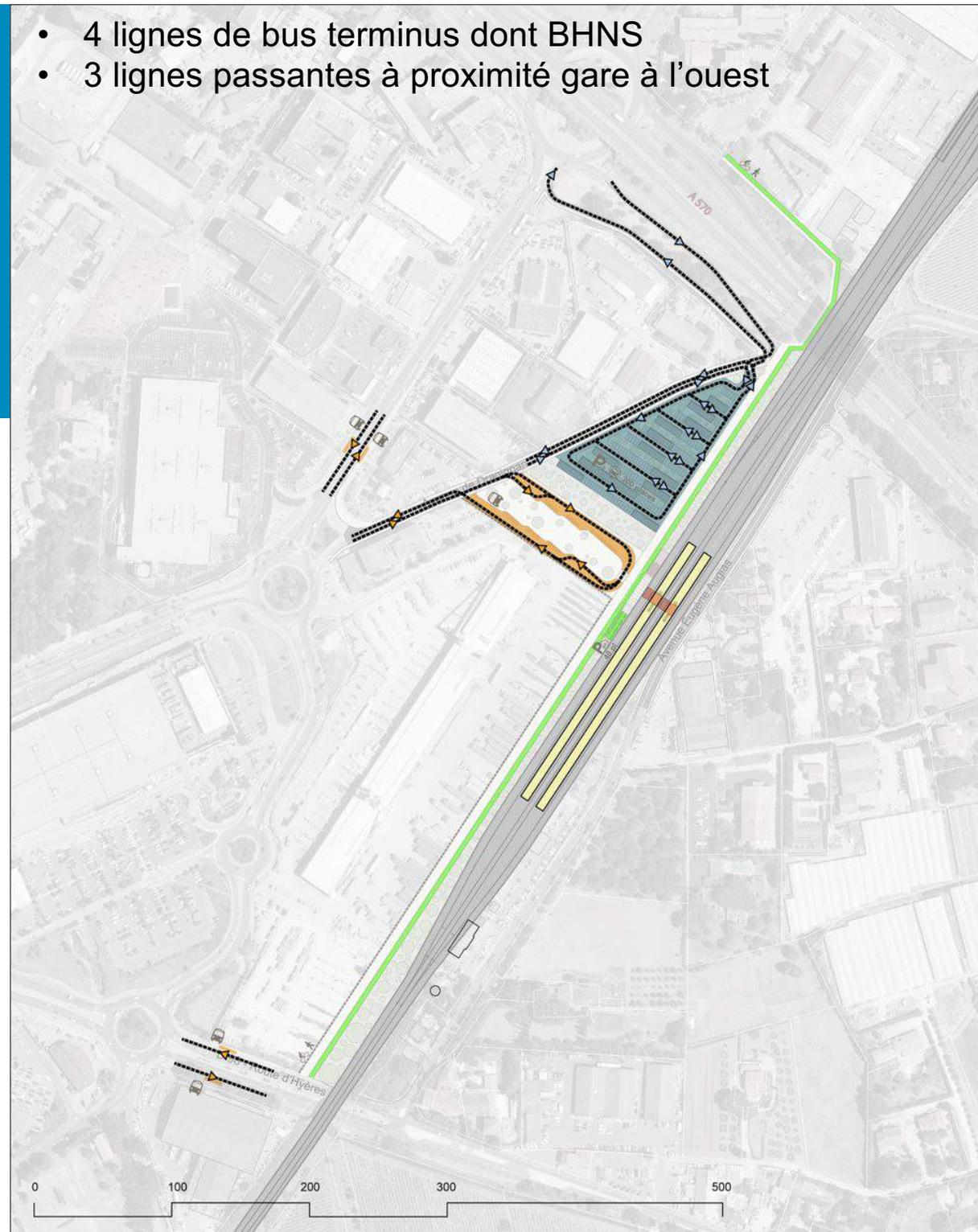


Scénario 3 – Transports en commun en accord avec le PDU de TPM et véhicules particuliers

- 4 lignes de bus terminus dont BHNS
- 3 lignes passantes à proximité gare à l'ouest

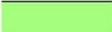
LÉGENDE : ITINÉRAIRES

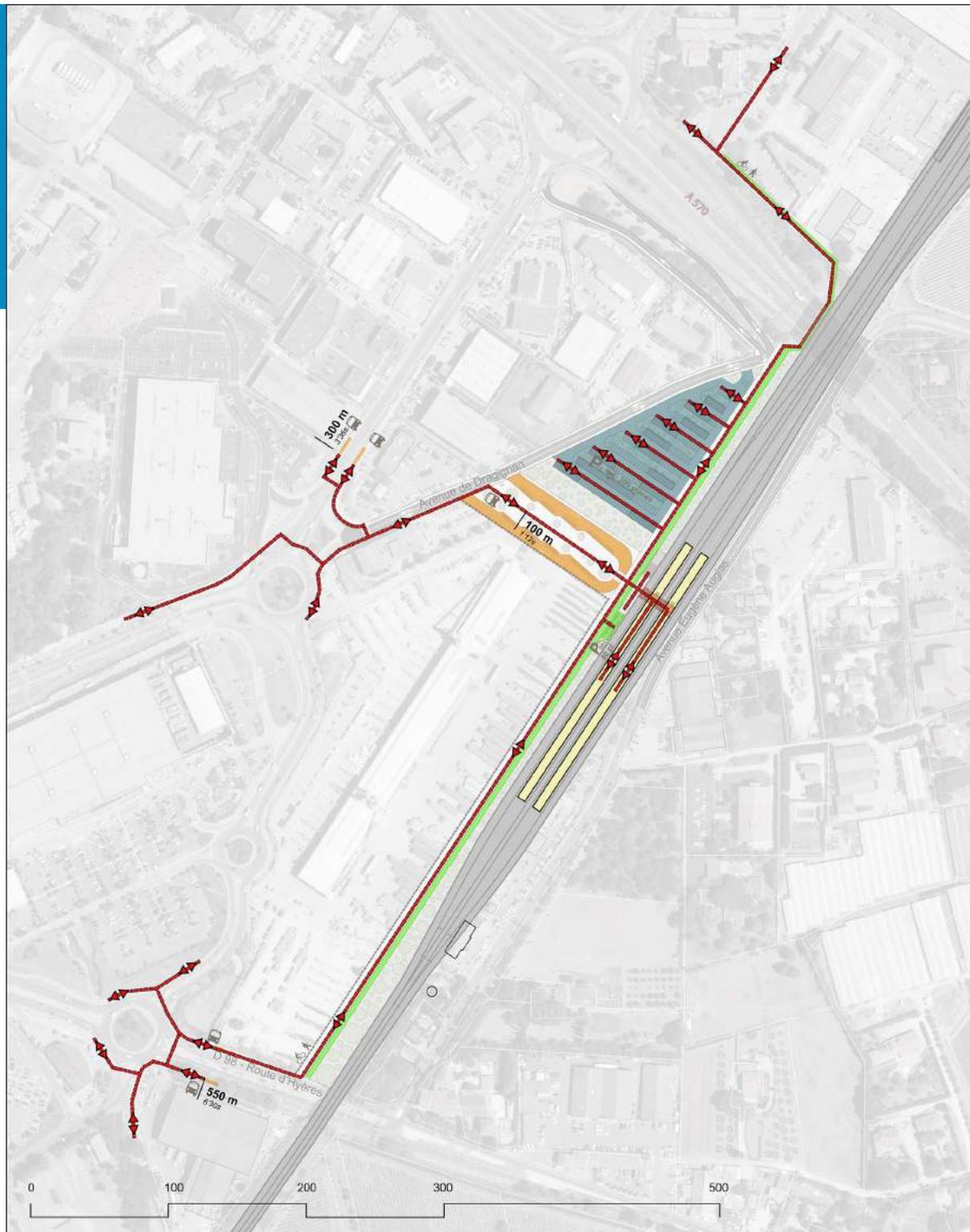
- ◆— Principaux itinéraires transports en commun
- ◀— Principaux itinéraires véhicules particuliers
- Gare routière
- Parking
- Dépose-minute



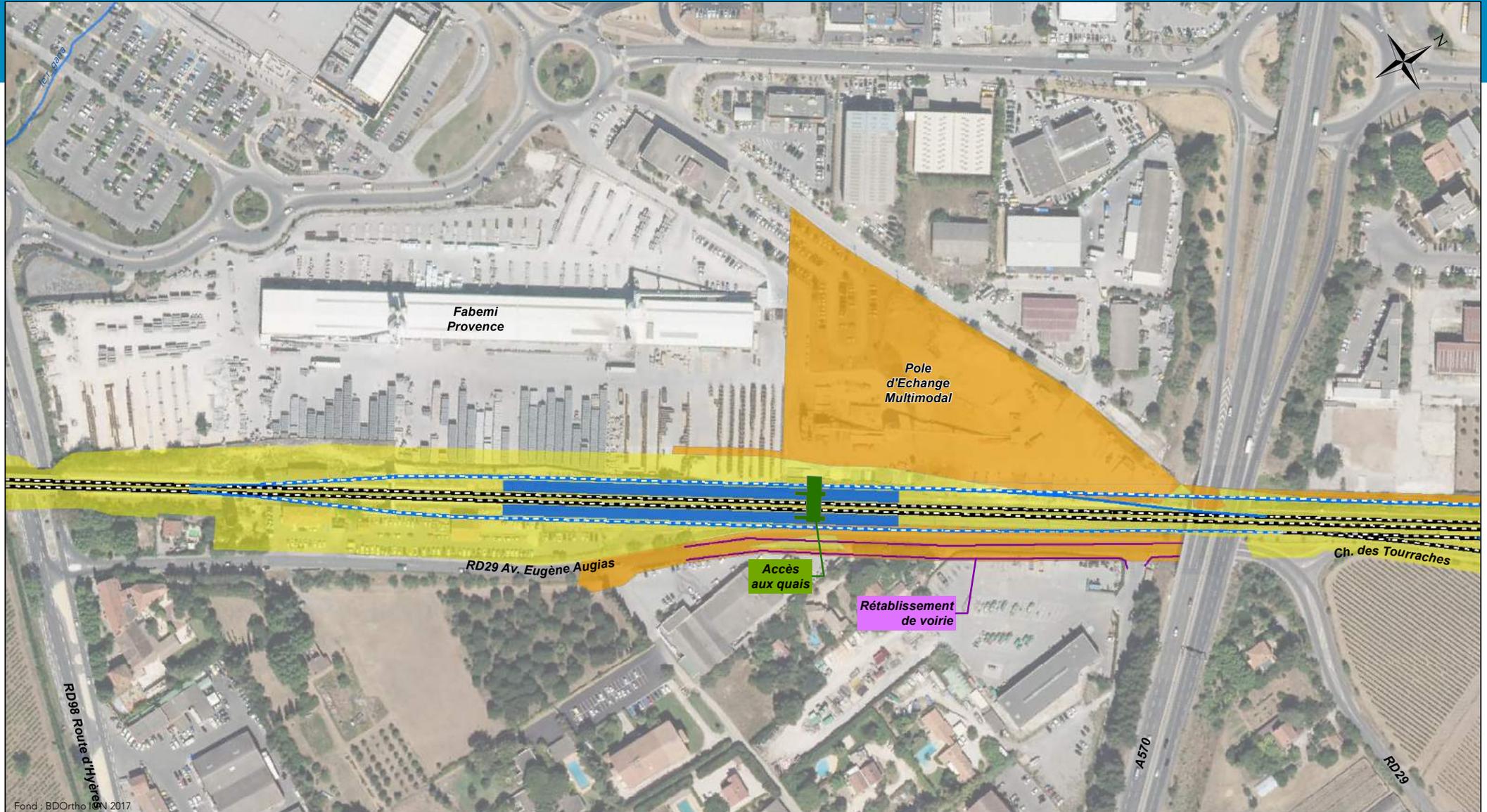
Scénario 3 – Modes actifs

 Principaux itinéraires modes actifs

 Voies cyclables et parkings à vélos



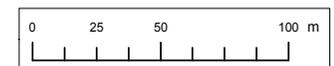
Scénario 3 - Acquisitions foncières



Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



05. COMPARAISON DES SCÉNARIOS



3 min

Scénario 1 - Gare traversante, emprise minimale

Satisfaction des objectifs de service

CRITÈRE		SCÉNARIO 01 : GARE TRAVERSANTE, EMPRISE MINIMALE	SCÉNARIO 02 : GARE TRAVERSANTE, LIAISON URBAINE	SCÉNARIO 03 : GARE ORIENTÉE NORD/OUEST
Satisfaction des objectifs de service	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE LA PHASE 2 : CAPACITÉ ET SERVICES	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet
	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE LA PHASE 2 : ROBUSTESSE	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet
	LATITUDES OFFERTES POUR DÉVELOPPEMENTS ULTÉRIEURS	Solution compatible avec les phases ultérieures	Solution compatible avec les phases ultérieures	Solution compatible avec les phases ultérieures

■ Variante défavorable

■ Variante plutôt défavorable, corrections possibles

■ Variante favorable

■ Variante très favorable

Scénario 1 - Gare traversante, emprise minimale

Incidences pérennes sur le territoire

CRITÈRE	SCÉNARIO 01 : GARE TRAVERSANTE, EMPRISE MINIMALE	SCÉNARIO 02 : GARE TRAVERSANTE, LIAISON URBAINE	SCÉNARIO 03 : GARE ORIENTÉE NORD/OUEST
ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE	Cohérence avec les documents de planification : SRADDET ¹ , PPA 83 ² , PDU ³	Cohérence avec les documents de planification : SRADDET, PPA 83, PDU	Cohérence avec les documents de planification : SRADDET, PPA 83, PDU
IMPACT FONCIER	Hangar à l'est Impact limité sur le foncier Fabemi sans remise en cause de l'activité	Hangar à l'est Impact important sur le foncier Fabemi ne permettant pas le maintien de l'activité	Hangar à l'est Impact total sur le foncier Cemex ne permettant pas le maintien de l'activité
BRUIT ET VIBRATIONS	Augmentation de trafic	Augmentation de trafic	Augmentation de trafic
ECOSYSTÈMES ET BIODIVERSITÉ	Incidences faibles	Incidences faibles	Incidences faibles
AGRICULTURE	Sans impact	Sans impact	Sans impact
ENJEUX HYDRAULIQUES	Non concerné	Non concerné	Non concerné
INTERMODALITÉ	Bon accès modes doux, Permet la coactivité des modes doux Gare traversante Stationnement plus réduit Dépose minute côté est uniquement Bonne séparation modes doux/TC vs voiture	Très bon accès tous modes Gare traversante Dépose minute positionné des deux côtés	Très bon accès tous modes Gare non traversante
ANCRAGE URBAIN	Ouverture intéressante à l'ouest sur la zone d'activité	Permet de favoriser la liaison urbaine Ouverture directe sur la zone d'activité. Accès entre le parking, le dépose minute et la bretelle de l'A570 aisée avec un projet routier connexe	Permet de favoriser la liaison urbaine Ouverture directe sur la zone d'activité. Accès entre le parking, le dépose minute et la bretelle de l'A570 aisée Accès entre le parking, le dépose minute et la bretelle de l'A570 aisée avec un projet routier connexe
PERTURBATIONS DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES EN PHASE TRAVAUX	Exploitation de la gare maintenue en phase chantier.	Exploitation de la gare maintenue en phase chantier	Exploitation de la gare maintenue en phase chantier

■ Variante défavorable

■ Variante plutôt défavorable, corrections possibles

■ Variante favorable

■ Variante très favorable

Scénario 1 - Gare traversante, emprise minimale

Enjeux de réalisation

Coûts

CRITÈRE		SCÉNARIO 01 : GARE TRAVERSANTE, EMPRISE MINIMALE	SCÉNARIO 02 : GARE TRAVERSANTE, LIAISON URBAINE	SCÉNARIO 03 : GARE ORIENTÉE NORD/OUEST
Enjeux de réalisation	DURÉE DES TRAVAUX	3,5 ans	3,5 ans	3,5 ans
	INCIDENCES DES TRAVAUX POUR LES RIVERAINS	Impact faible	Impact faible	Impact faible
Coûts		116 M€	135 M€	127 M€

■ Variante défavorable

■ Variante plutôt défavorable, corrections possibles

■ Variante favorable

■ Variante très favorable

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS



70 min

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :



Echanges avec les participants

Vos questions ?
Vos contributions ?



- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez votre intervention à 2 minutes maximum

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Site internet - <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR:

