REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Var

Toulon

17 juin 2019

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

SOMMAIRE

1. ACCUEIL
+ Présentation des intervenants
+ Introduction

2. LE PROJET LNPCA
+ Les grandes étapes du projet
+ Les enjeux de mobilité des métropoles
+ Présentation du projet en cohérence avec la décision ministérielle du 4 mars 2019

3. PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2
+ Aménagements sur le nœud ferroviaire toulonnais
+ Coûts des aménagements

4. LA CONCERTATION
+ Calendrier pour le secteur du Var
+ Dispositif de concertation avec le public

5. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

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

01. ACCUEIL

- Présentation des intervenants
- Mot du garant de la concertation

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

Présentation

- Animateur
  - Stéphane SAINT-PIERRE
- Intervenants
  - Yannick CHENEVARD - Vice-président Métropole Toulon Provence Méditerranée, Vice-président Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
  - Philippe QUEVREMONT – Garant de la concertation CNDP
- SNCF Réseau
  - Jean-Marc ILLES - Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
  - Nicolas GUYOT – Directeur des études LNPCA
  - Alain PREA, responsable territorial

YANNICK CHENEVARD

Vice-président Métropole Toulon Provence Méditerranée
Vice-président Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

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

Philippe Quevremont
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**

02. LE PROJET LNPCA

- Les différentes phases du projet
- Les enjeux de mobilité des métropoles régionales
- Présentation du projet en cohérence avec la décision ministérielle du 4 mars 2019
- Les différents types d'aménagements
- Les aménagements par secteur de concertation

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

Les différentes phases d'un « projet »

- Un « projet » est réellement décidé lorsqu'il obtient une Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Avant la DUP, il y a plusieurs étapes pour rechercher le meilleur projet qui lui peut, au cours du temps, évoluer :
  - Le débat public
  - Les avis de commissions pour éclairer le gouvernement
  - Les phases de concertation qui se succèdent avec **des décisions ministérielles** qui ordonnent au MOA de réaliser des études et de concerter sur un périmètre
  - L'enquête publique lorsque le projet est stabilisé sur un périmètre que le gouvernement a décidé en prenant en compte les concertations et avec l'accord des cofinanceurs
- Après la DUP , et avec un financement, les phases Avant Projet Technique (AVP) , Projet, et Réalisation (travaux) s'enchainent jusqu'à la mise en service
- Le projet soumis à l'enquête publique (en vue d'une DUP) doit avoir fait l'objet d'études préalables et de concertations à l'issue de ces dernières

Les priorités dans le Var : entre 2013 et la concertation 2016

- Le Var était concerné par la priorité 1
  - Le saut de mouton (dénivelé) à la Pauline
- Le Var était concerné par la priorité 2
  - Tronçon de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et aménagements à l'arrivée sur Toulon
  - Ligne nouvelle entre le Muy et la vallée de la Siagne
  - Aménagement en gare de Toulon
  - Pôle d'échange multimodal Est-Var – Le Muy (6 voies à quai)

La décomposition du « projet » par phases proposées par le conseil d'orientation des infrastructures le 2 février 2018

→ Phase 1 : sur le Var la navette toulonnaise n'était pas dans la Priorité 1

→ Phase 4 : les tronçons de ligne nouvelle qui faisaient partie de la Priorité 2

Tronçon entre Toulon et Le Muy

- Le tronçon entre **Toulon et jusqu'au Muy** de ligne nouvelle et/ou de doublement continu n'est plus à l'ordre du jour depuis la décision ministérielle de 2013 (priorités 1 et 2 seulement)
- Il est explicitement sorti du « projet » par la description qu'a fait le COI du projet le 2 février 2018 (uniquement phases 1, 2, 3 et 4)
- Il n'y a pas lieu d'indiquer de zones foncières susceptibles d'être impactées sur les documents d'urbanisme de ces communes

Les différentes phases du « projet » dans le VAR

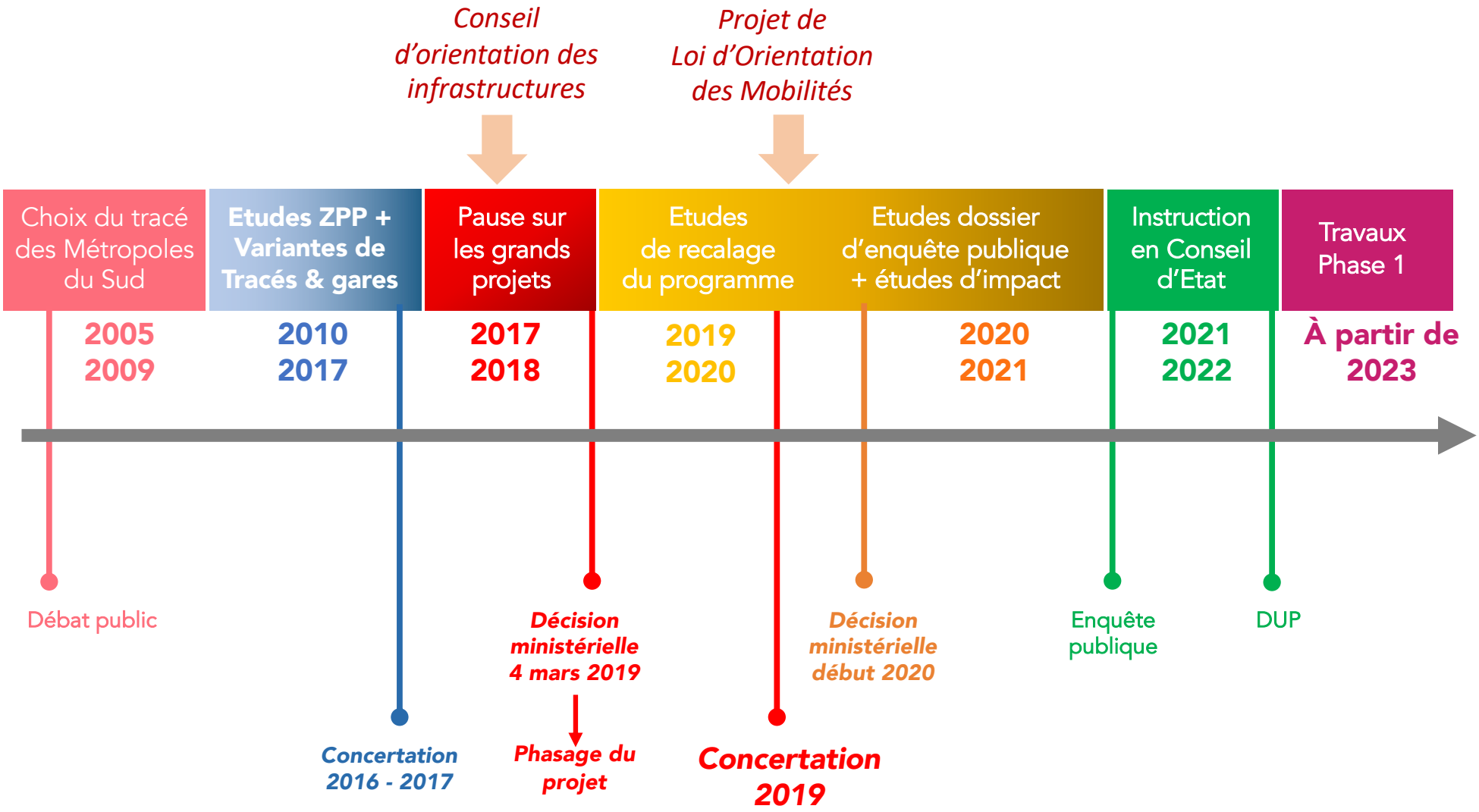
PHASE 4

- C'est-à-dire les tronçons de lignes nouvelles entre le Muy (avec gare) et les Alpes-Maritimes et entre Aubagne et Toulon, n'ont pas donné lieu à concertation en 2016 (priorité 2) contrairement à la phase 3 sur les Alpes Maritimes (priorité 1).
- Elle est en revanche citée par le COI qui a proposé au gouvernement un début de réalisation envisageable après 2037 au minimum. Cette phase n'a pas donné lieu à des décisions ministérielles récentes qui enjoignent de réaliser des études et de concerter.
- En cas de relance par une décision ministérielle, des études seraient à reprendre
  - Parce que les conditions de raccordement à Aubagne d'une part, dans la vallée de la Siagne d'autre part ont changé
  - Parce que la technologie (ERTMS) et les objectifs de services ont évolué depuis 5 ans

PHASE 1

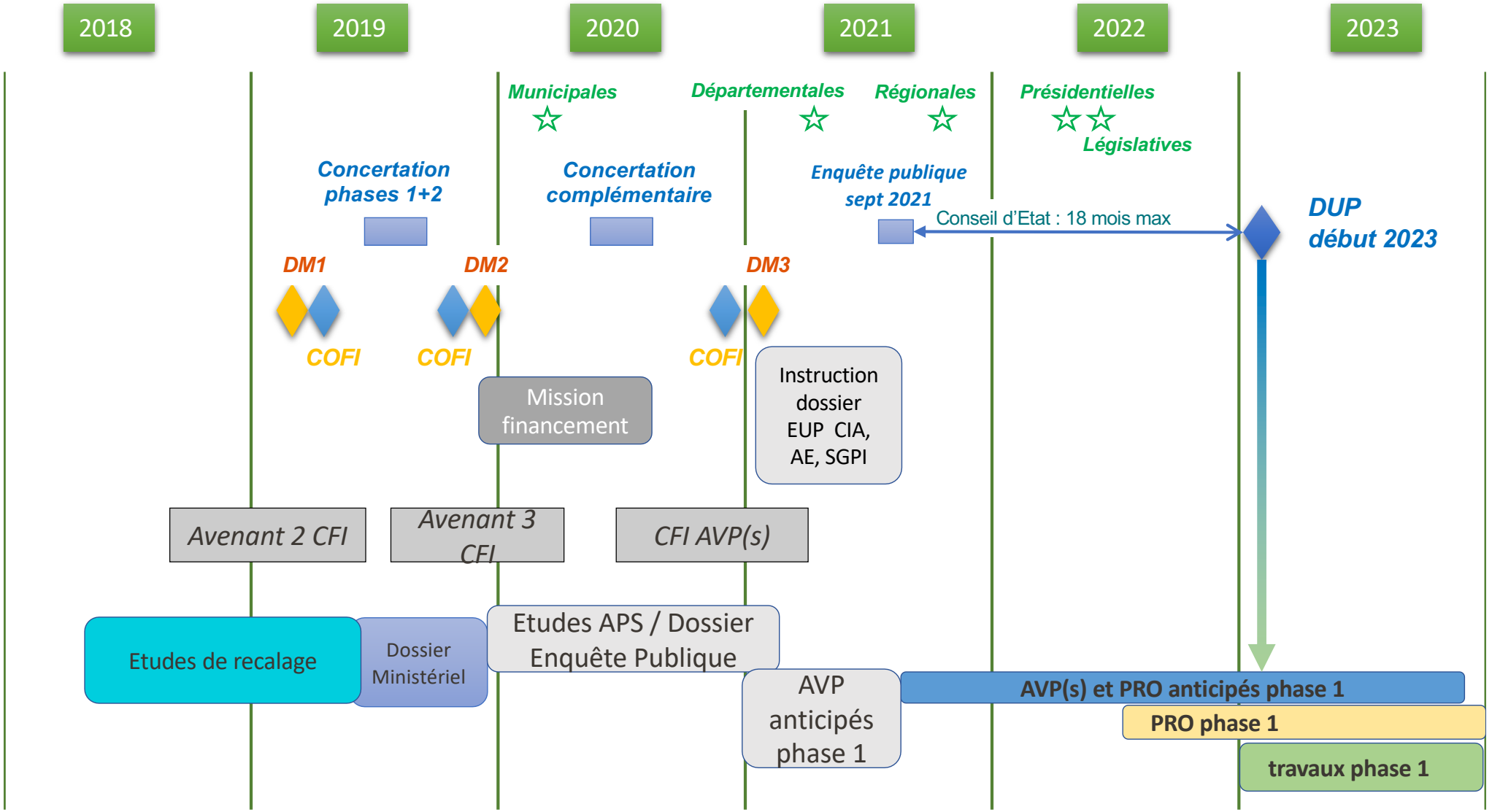
- La navette RER diamétrale toulonnaise a été rajoutée par le COI sur proposition du MOA et des cofinanceurs au projet
  - Dans le cadre du développement du transport du quotidien et de la désaturation des nœuds ferroviaires et en prenant en compte les demandes de la concertation précédente
  - C'est elle qui donne lieu à concertation pour engagement éventuel d'une enquête publique (avec la phase 2)

Grandes étapes du projet

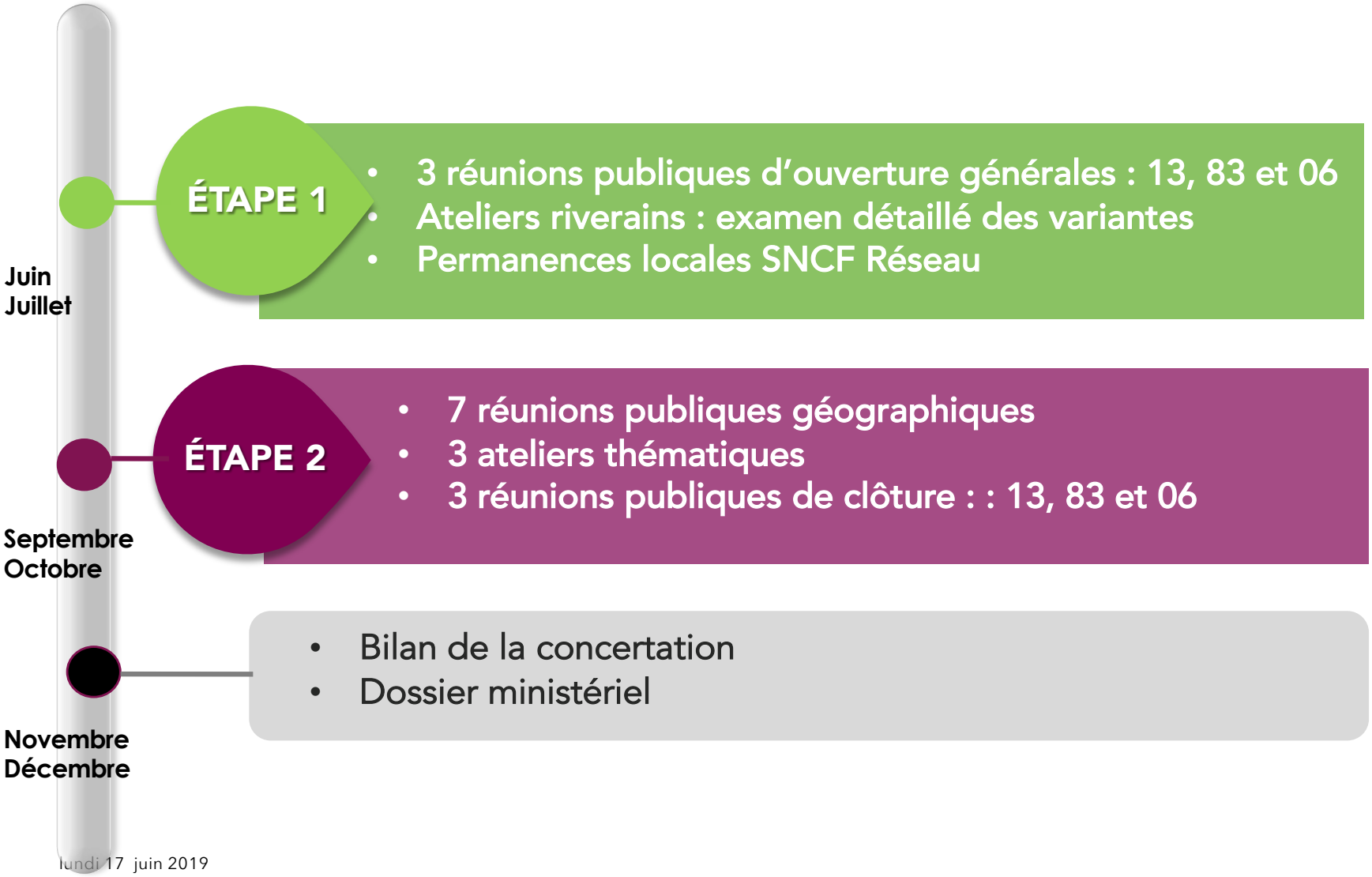


Planning indicatif du projet : phases 1 et 2

•SUR LA BASE DE LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 4 MARS 2019 ET DU PROJET DE LOM



Dispositif de concertation avec le public
12 juin – 18 octobre 2019



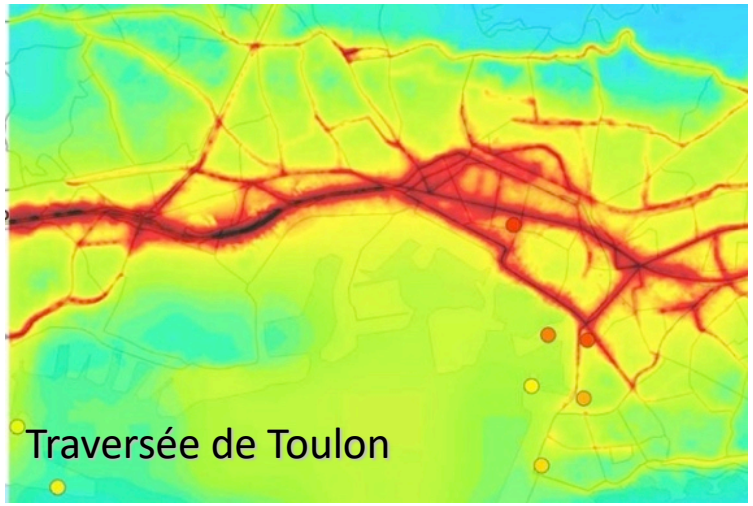
Enjeux de mobilité : plus de 4 millions d'habitants concentrés dans 3 métropoles aux réseaux routiers saturés

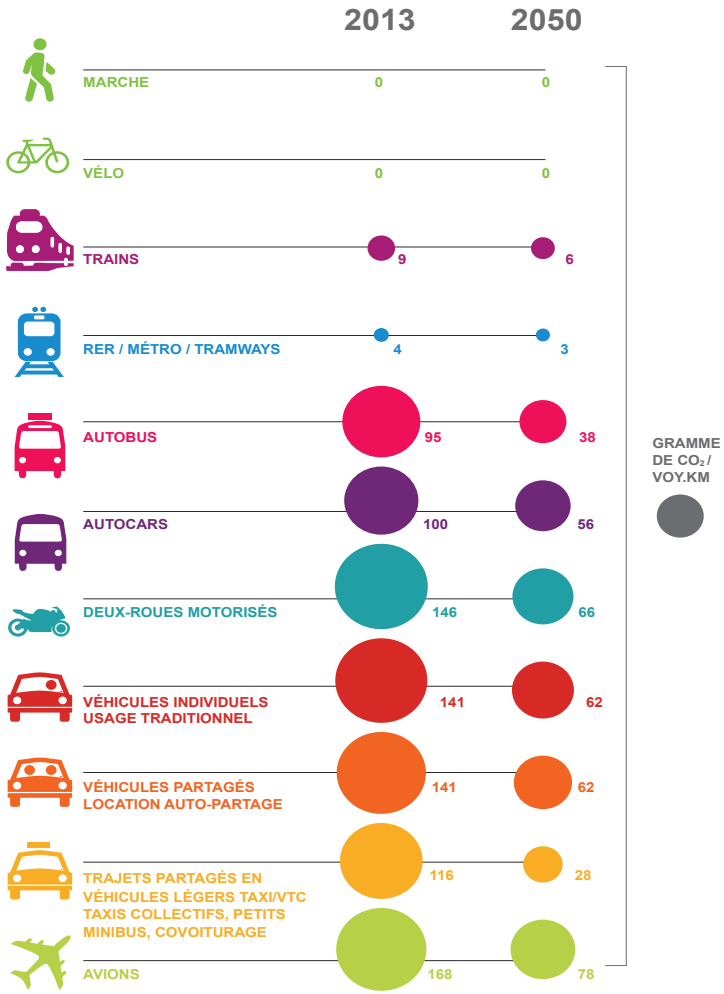
- **Un trafic routier en hausse**
- **Un temps considérable perdu dans la congestion**
- Aix-Marseille
  - → **40 j** de travail */ an en 2018
  - → **52 j** de travail */ an en 2025
- Toulon - La Seyne
  - → **15 j** de travail / an en 2018
  - → **36 j** de travail /an en 2025
- Nice-Sophia
  - → **25 j** de travail / an en 2018
  - → **32 j** de travail/an en 2025

* 1 jour de travail = 7h

Enjeux de mobilité : le ferroviaire, une réponse adaptée aux besoins de mobilité durables

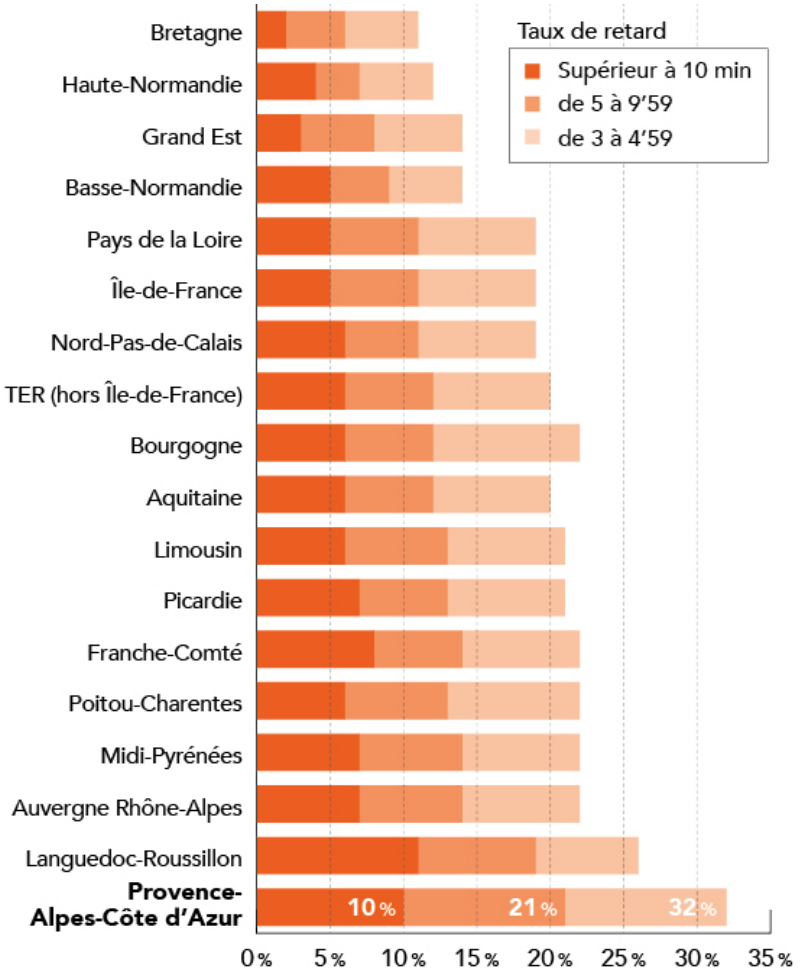
- 900 000 personnes exposées à des dépassements de seuil de pollution en Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Contentieux européen en cours
- Le train est un des modes de transport le moins polluant



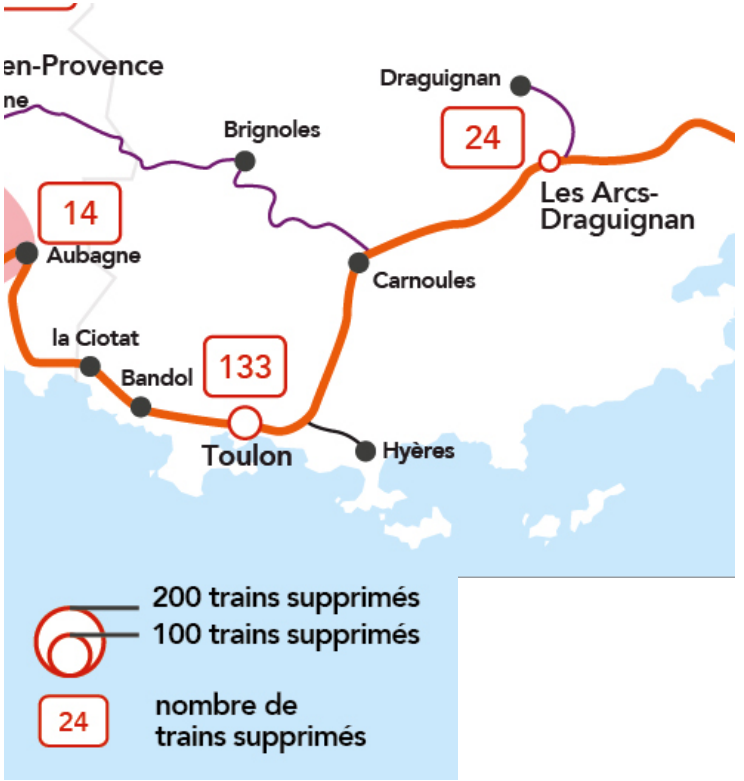


Enjeux de mobilité : une régularité ferroviaire très dégradée par rapport aux autres régions françaises

- Provence-Alpes-Côte d'Azur : la région au plus fort taux de retard et d'annulation de France



- Le nœud ferroviaire toulonnais souffre de problèmes d'irrégularité



* Cumul des retards des circulations commerciales

LNPCA : la décision ministérielle du 4 mars 2019

Face à ce constat le gouvernement priorise pour la LNPCA la désaturation des nœuds métropolitains

- Réaffirme la nécessité de traitement des nœuds ferroviaires comme 1ère étape pour améliorer leur régularité et accroitre leur capacité pour les transports du quotidien
  - ✓ Réalisation sans attendre les aménagements de phase 1
  - ✓ Réalisation ensuite les aménagements de la phase 2
- Demande de coordonner le déploiement de l'ERTMS sur Marseille Vintimille avec le projet LNPCA
- Ne prévoit pas de poursuivre les études de la variante de passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune
- Demande à SNCF Réseau de
  - ✓ **Finaliser les études techniques de recalage du projet pour mai 2019**
  - ✓ **Concerter ensuite sur les aménagements des phases 1 et 2**
  - ✓ **Rendre un dossier ministériel (intégrant bilan concertation) à l'automne 2019**
- Prévoit une nouvelle Décision Ministérielle post concertation en cohérence avec la LOM
  - ✓ Décidera du périmètre de l'enquête publique
  - ✓ Lancera une mission spécifique pour le financement du projet

Amélioration de la régularité et des services dans le Var

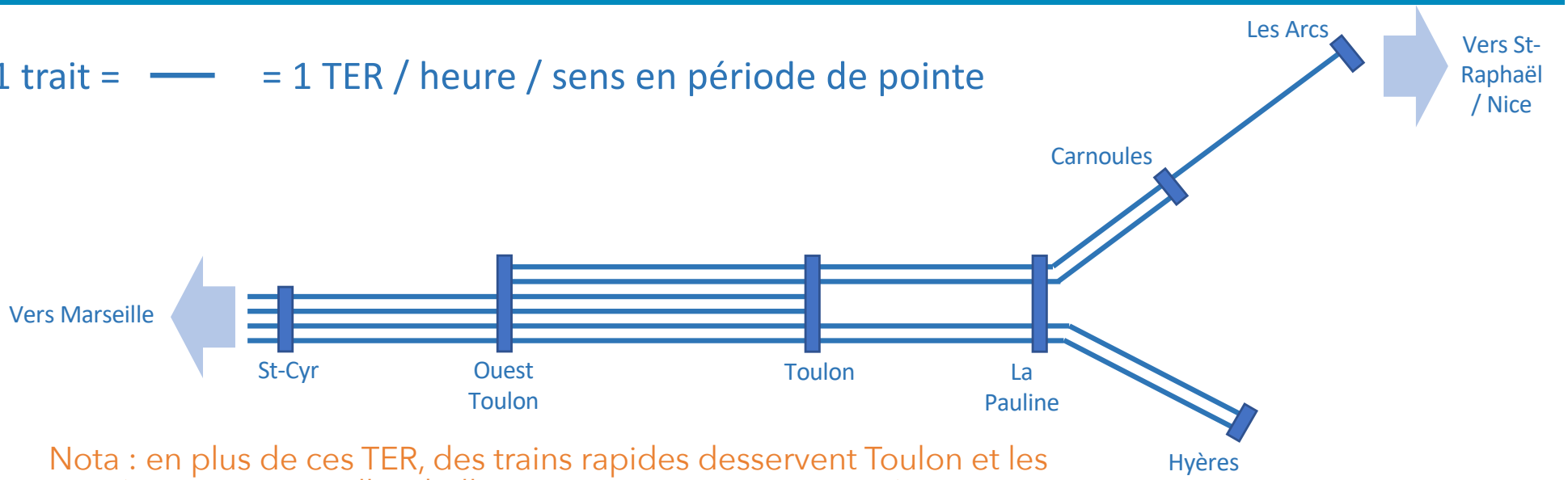
Plus de régularité et plus de services

Régularité	Services

Amélioration de la fiabilité des circulations grâce :
• À la suppression des croisements de voie à la bifurcation de la Pauline vers Hyères
• Au rapprochement entre eux des trains permis par des voies supplémentaires à la Pauline les autorisant à s'arrêter simultanément à quai
• À des voies de terminus centrales en gares à l'ouest de Toulon et à Carnoules
	• Service de navettes TER omnibus autour de Toulon :
	  • 4 trains par heure et par sens en période de pointe (2 aujourd'hui) à l'Est de Toulon
	  • 6 trains par heure (4 aujourd'hui) et par sens à l'Ouest de Toulon
	• Services directs deux fois par heure et par sens en période de pointe entre Toulon, Vitrolles-aéroport Marseille-Provence et Miramas
	• Service TER intervilles ou grandes lignes : de 1,5 à 2,5 trains possibles par heure et par sens

Structure des services TER autour de Toulon et nombre de trains par heure dans chaque sens par section

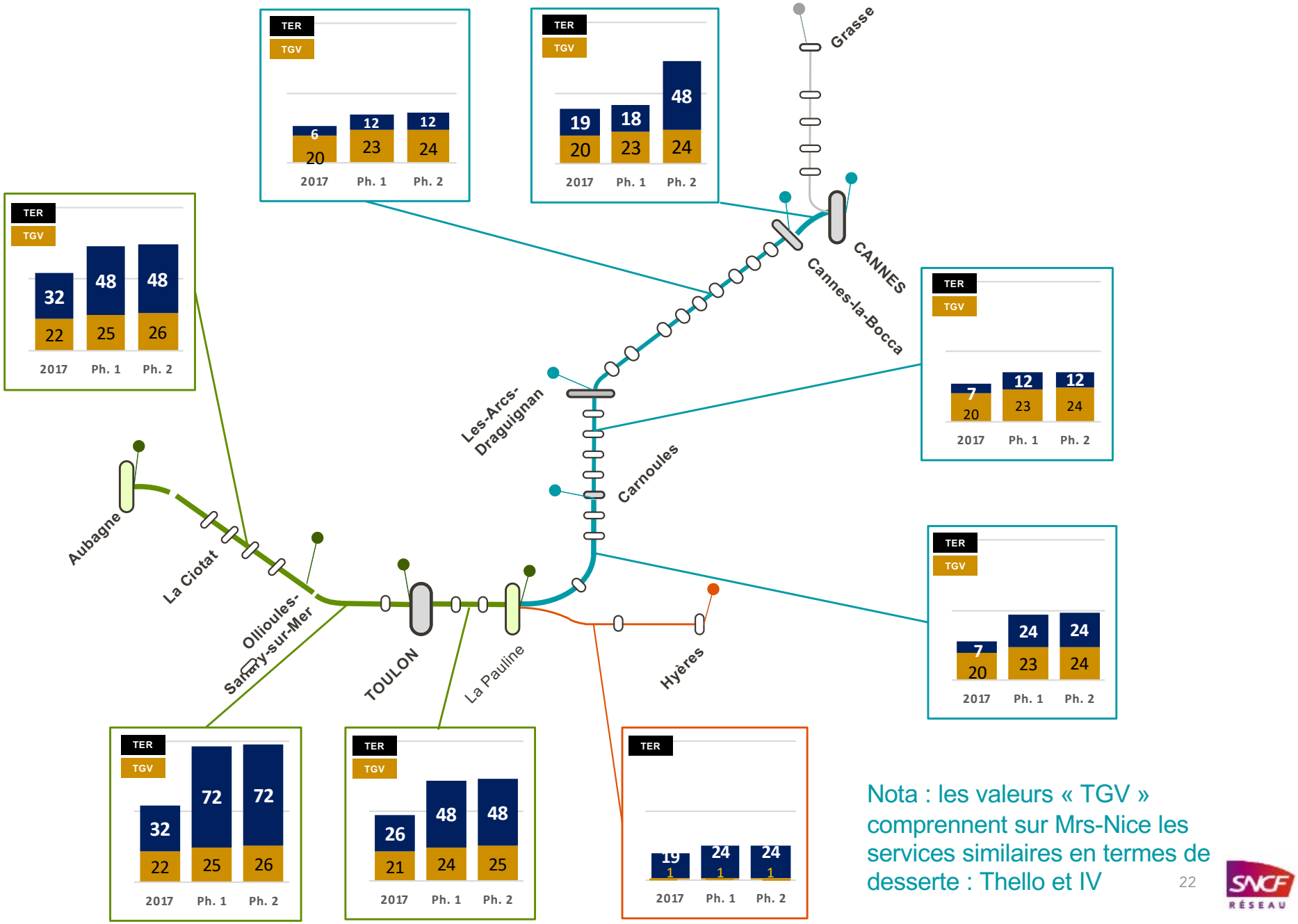
1 trait = —— = 1 TER / heure / sens en période de pointe



Nota : en plus de ces TER, des trains rapides desservent Toulon et les Arcs (TGV, TER interville, Thello : 20 à 25 trains / jour / sens)

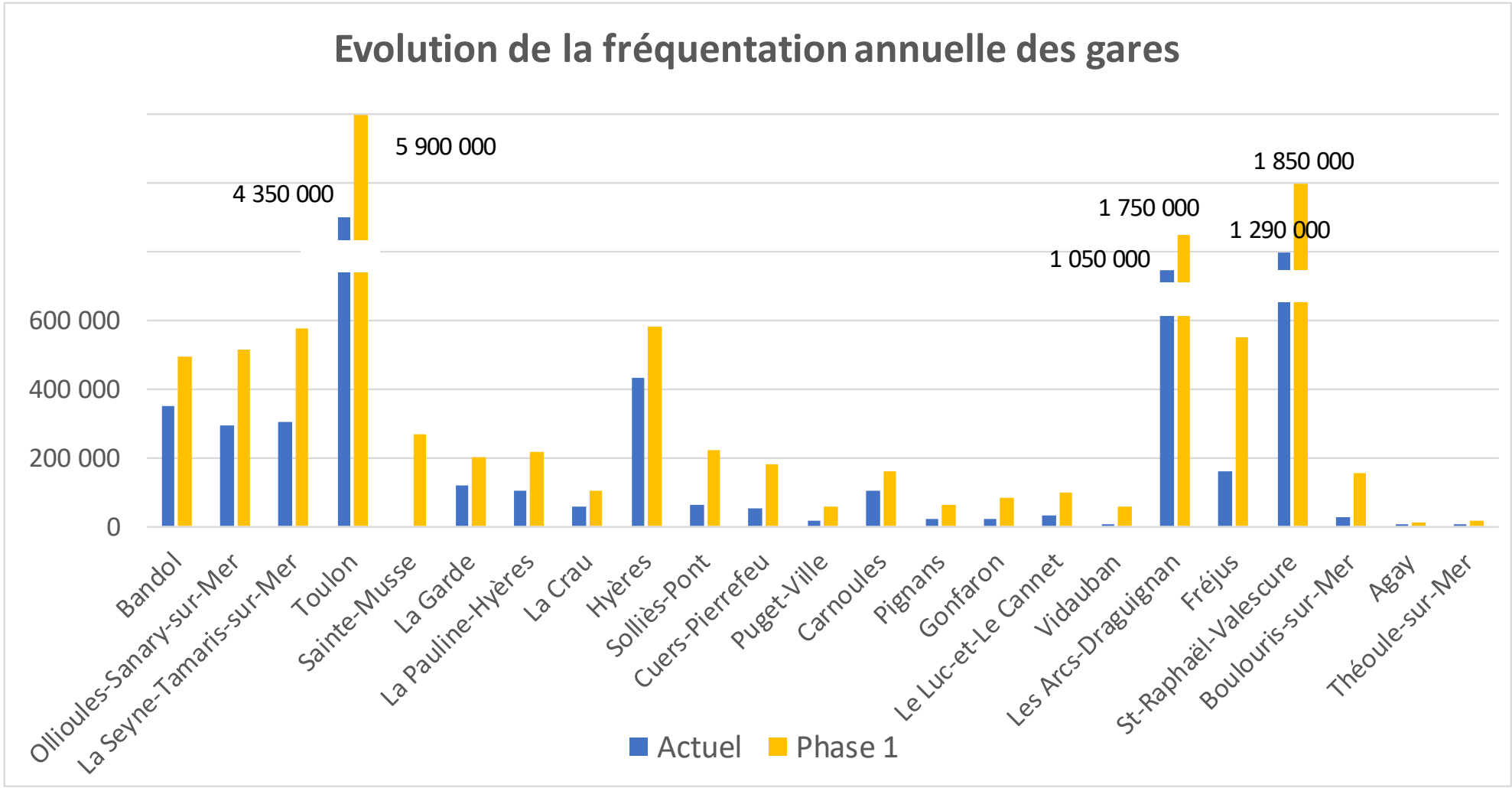
Nombre de TER par jour et par sens	Aujourd'hui	Dès la phase 1
• de Marseille à Toulon	• 32	• 48
• d'Ouest Toulon à Toulon	• 32	• 72
• d'Ouest Toulon à Carnoules	• 4	• 48
• de Toulon à Hyères	• 19	• 24
• d'Ouest Toulon aux Arcs	• 4	• 24

Un projet au service de l'augmentation de l'offre TER dans le Var (phases 1+2)



Nota : les valeurs « TGV » comprennent sur Mrs-Nice les services similaires en termes de desserte : Thello et IV

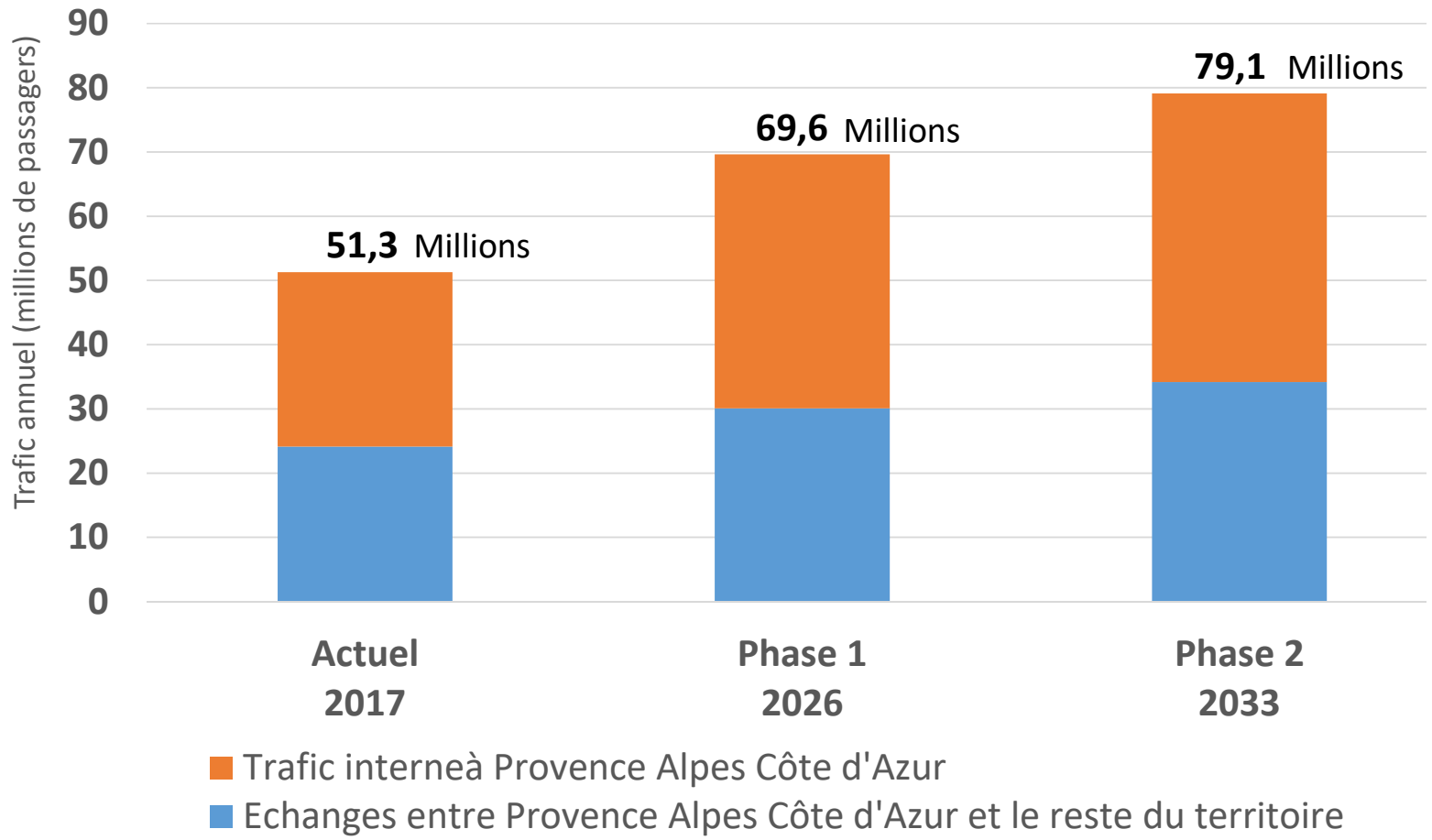
Nombre de voyageurs attendus dans le Var en phase 1 vs actuellement



NB : Le nombre de voyageurs internes au Var double entre aujourd'hui et la phase 1

Présentation du projet : nombre de voyageurs attendus suite aux phases 1 et 2 du projet

+ 36% suite à la phase 1 → + 54% suite à la phase 2

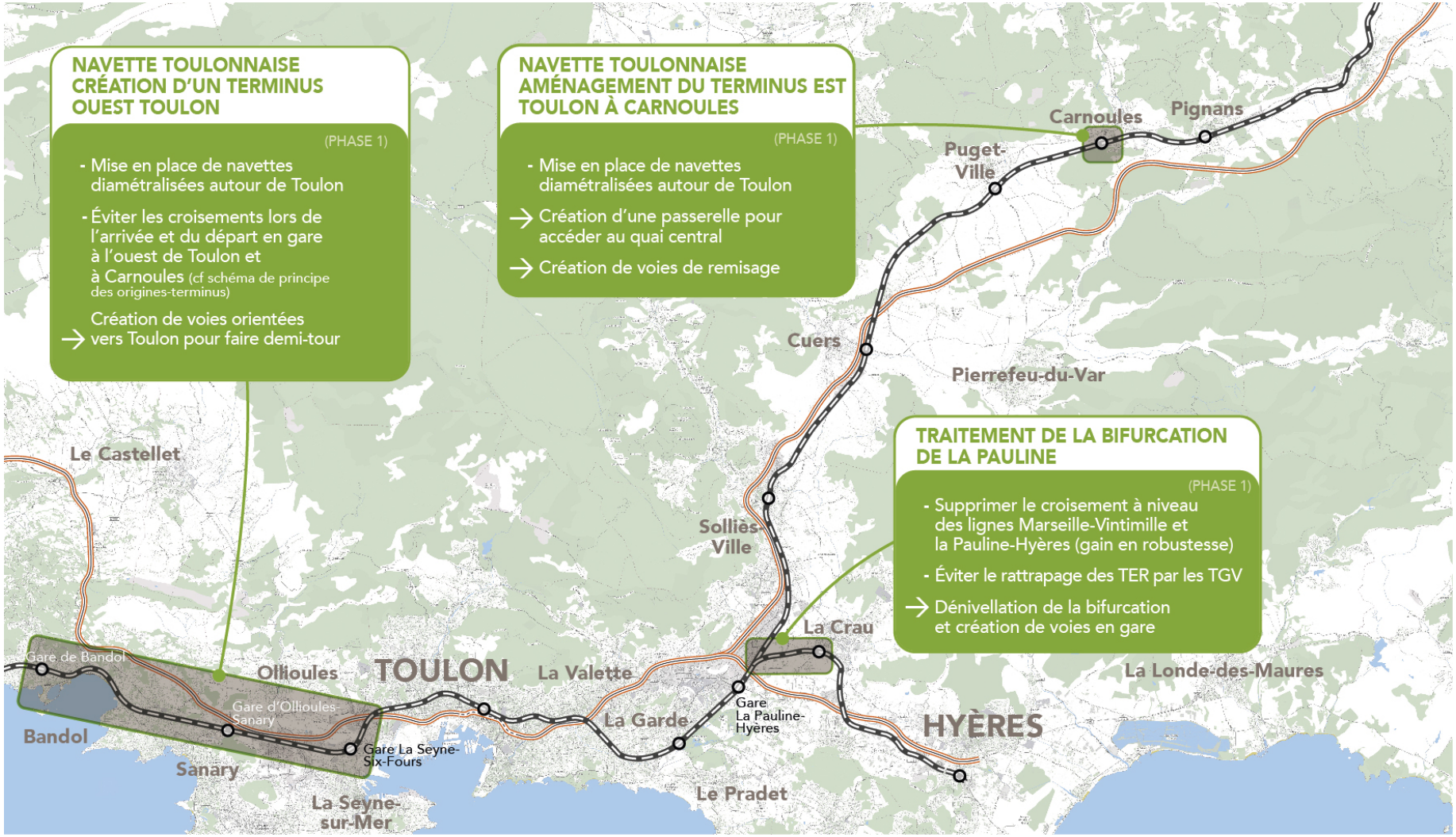


03. PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

- Aménagements sur le nœud ferroviaire toulonnais
- Coûts des aménagements

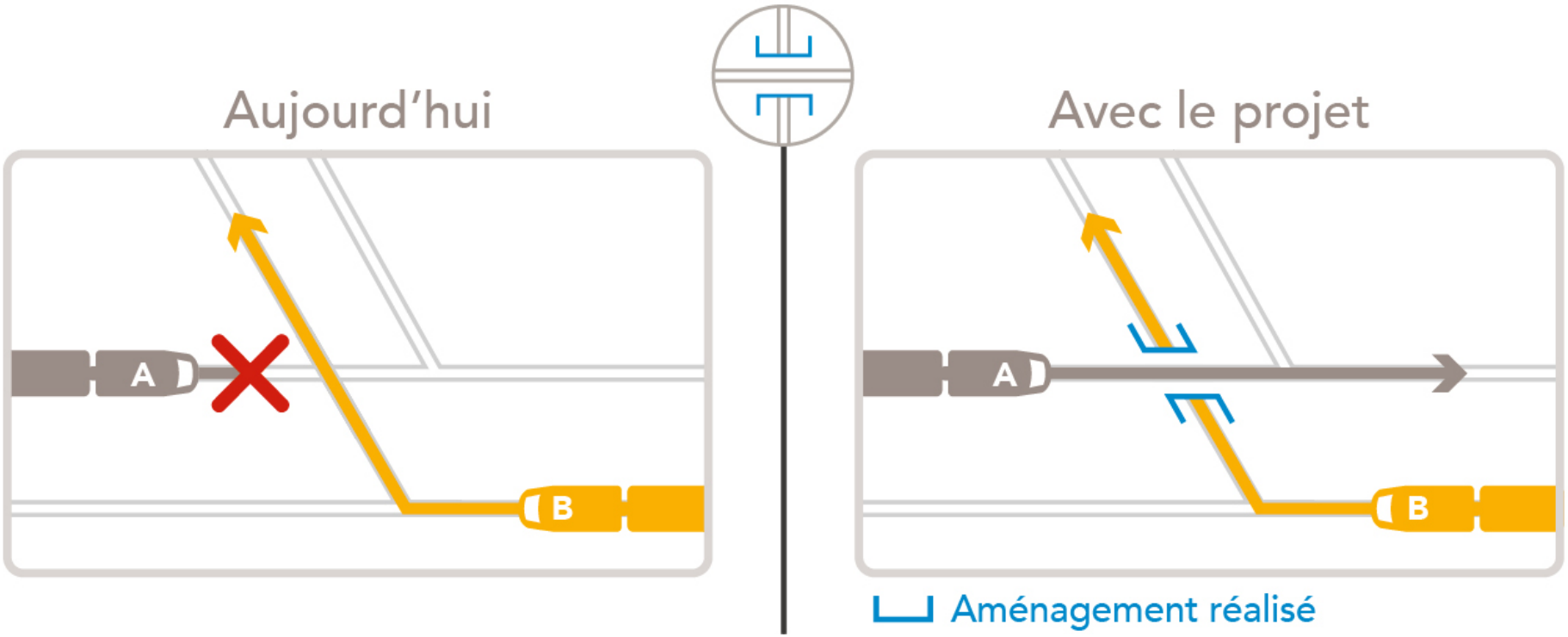
LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

Présentation des aménagements dans le Var



Principe des aménagements : La Pauline

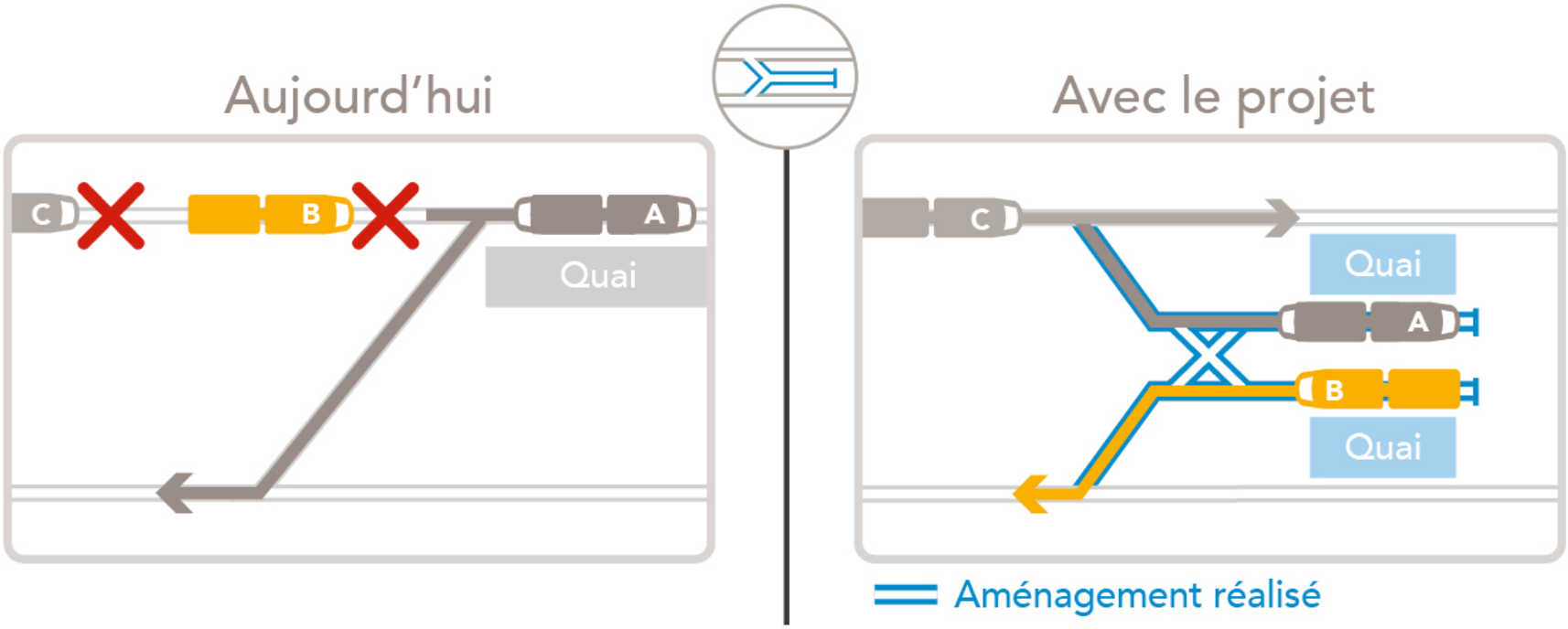
Ouvrage dénivelé



- Aujourd'hui, lorsque le train B traverse l'autre ligne, le train A ne peut pas passer et doit attendre
- Avec l'aménagement d'un ouvrage dénivelé, les mouvements des deux trains sont rendus indépendants

Principe de fonctionnement des aménagements : Gares Ouest-Toulon et Carnoules

Origines - Terminus



Aujourd'hui, la navette terminus B bloque la gare pendant sa manœuvre. Avec la création de voie origines-terminus, des voies dédiées accueillent les navettes terminus, libérant la voie principale pour les autres trains.

Les besoins fonciers du projet LNPCA en phases 1 et 2

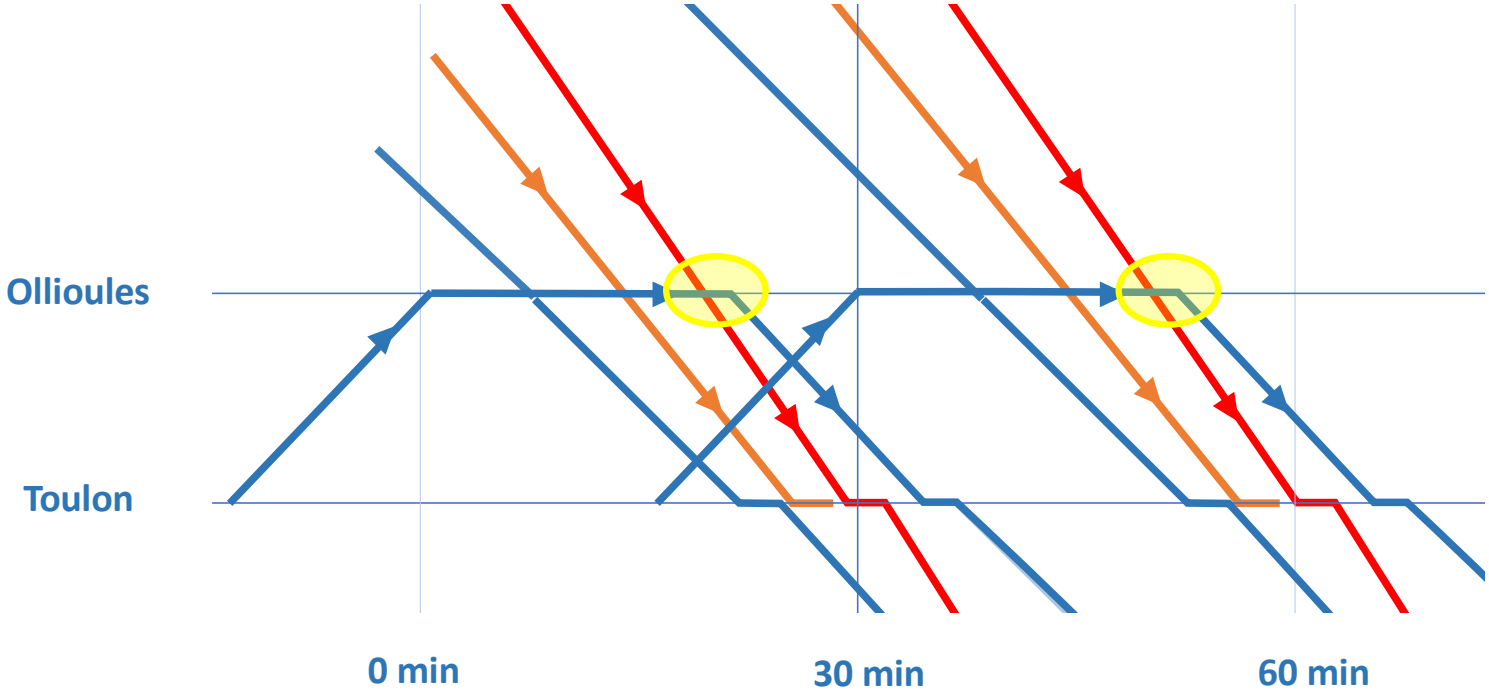
3 sites concernés par le projet dans le Var en phases 1 et 2 :

- Les travaux en gare de Carnoules
  - Dans les emprises ferroviaires existantes
  - **Sans acquisition foncière**
- Le « saut de mouton » ou « terrier » de la Pauline (dénivelé)
  - Suivant les variantes nécessiterait l'acquisition de l'ordre **3 ha** dont **1,5 à 1,9 hectares agricoles**
- L'aménagement de l'origine terminus dans l'ouest toulonnais
  - Nécessiterait des acquisitions de l'ordre de **1,8 hectare** dont environ **1 hectare agricole** dans le cas d'un positionnement à Ollioules

Ainsi la surface concernée par la Ligne Nouvelle pour les phases 1 et 2 est de l'ordre 4,8 ha dont 3 ha pour les terres agricoles

Navette toulonnaise :
Où implanter la gare origine terminus à l'Ouest de Toulon : analyses techniques

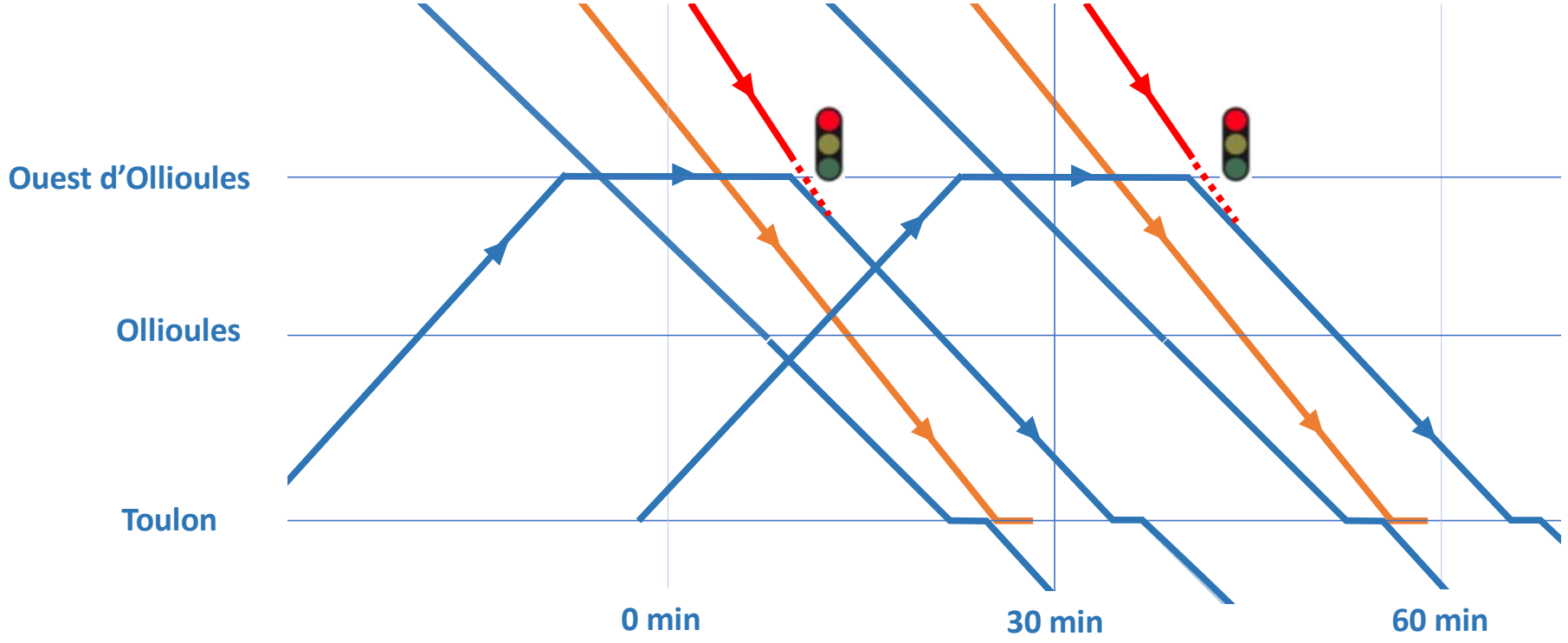
- Si le terminus de la navette se situe entre Ollioules et Toulon, les navettes Ollioules-Carnoules-Les Arcs peuvent laisser passer les trains rapides (TGV ou TER interville) reliant Marseille à Nice et partir derrière



Nota : les études tiennent compte du nouveau système de signalisation (ERTMS)

Navette toulonnaise :
Où implanter la gare origine terminus à l'Ouest de Toulon : analyses techniques

- Si le terminus des navettes se situe à l'ouest d'Ollioules, les navettes bloquent les trains rapides (TGV ou TER interville) reliant Marseille à Nice



Nota : si on retarde les navettes pour qu'elles partent après les trains rapides, elles ne peuvent pas être totalement omnibus, sinon elles sont trop lentes et sont de nouveau rattrapées entre Carnoules et les Arcs.

Coûts des aménagements (€ constants)

Nœud toulonnais

- **Phase 1 : 184 M€**
  - Terminus gare ouest Toulon : 59 M€
  - Terminus Carnoules : 7 M€
    - Voie remisage + TVP
    - Mise en accessibilité
  - Bifurcation de La Pauline : 118 M€
    - Bifurcation dénivelée sans dévoiement de la ligne existante
    - Provision pour risque SEVESO
- **Phase 2 : 0 M€**

Projet LNPCA

- **Phase 1 : 735 M€**
  - Bouches-du-Rhône : 353 M€
  - Var : 184 M€
  - Alpes-Maritimes : 198 M€
- **Phase 2 : 2 345 M€**
  - Bouches-du-Rhône : 1 954 M€
  - Alpes-Maritimes : 391 M€
  - *Options : 401 M€*
- **Total phase 1 + phase 2**
  - **3 080 M€**
  - **3 481 M€ avec options**

04. LA CONCERTATION

- Calendrier pour le secteur du Var
- Dispositif de concertation avec le public

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

Calendrier de la concertation
12 juin – 18 octobre 2019

Dispositif sur le nœud ferroviaire toulonnais	
Réunion d'ouverture	• 17 juin 2019 à 19h à Toulon
Permanences à destination des riverains	• 26 juin - La Garde de 14h à 17h30 → La Pauline • 12 juillet – La Crau de 9h à 12h → La Pauline • 28 juin de 9h à 12h30 et 16 juillet de 15h à 19h : Carnoules • 25 juin de 14h à 17h30 et 10 juillet de 14h à 17h30 : ouest Toulon
Réunion locale	• 12 septembre 2019 à 19h dans le Var
Ateliers thématiques	• 27 septembre 2019 à 19h : Environnement Développement Durable à Toulon • 2 octobre 2019 à 19h : Socio-économie à Marseille • 3 octobre 2019 à 19h : Saturation ferroviaire à Nice
Réunion de clôture	• 15 octobre 2019 à 19h à Toulon

Dispositif de concertation avec le public
12 juin – 18 octobre 2019

Réunions, ateliers et permanences

- **Actualisation des dates, lieux et horaires par SNCF Réseau**
- **Site internet :** www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Outils d'information et de recueil des contributions

- **Site internet LNPCA :** www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr
- **Film de présentation du projet**
- **Dossier support de la concertation → Communes / Co-financeurs**
- **Expositions → Communes / Co-financeurs**
- **Registres → Communes / Co-financeurs**

05. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

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

Règles pour les échanges

+ Respect
+ Ecoute
+ Pas de jugement
+ Bienveillance
+ Les échanges sont enregistrés - verbatim
+ Des photographies peuvent être prises
+ Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
+ Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

Echanges avec les participants

Vos questions ?

Vos contributions ?

- Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur
- Attendez le micro pour parler
- Présentez-vous

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

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