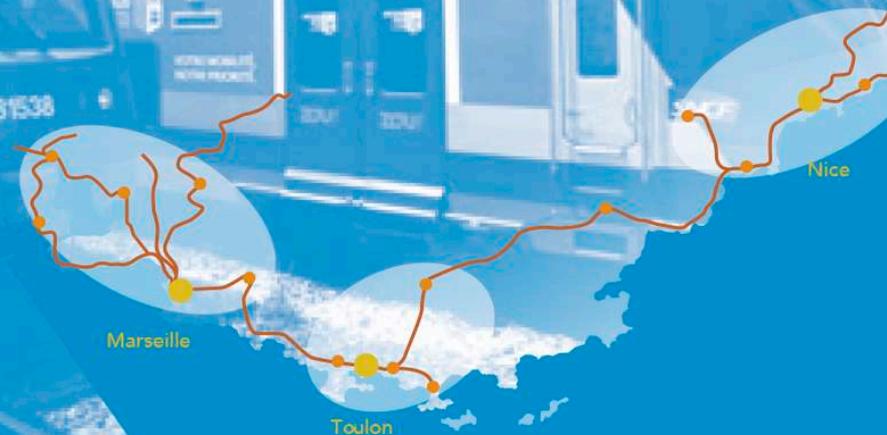


LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN  
TRANSPORT FERROVIAIRE  
FIABLE ET PERFORMANT  
AU QUOTIDIEN



# REUNION PUBLIQUE LOCALE Secteur Ouest Var

7 octobre 2019 - La Seyne-sur-Mer

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



# Présentation des intervenants

## ■ Animateur

- Stéphane SAINT-PIERRE - NICAYA Conseil

## ■ SNCF Réseau

- Jean-Marc ILLES - Directeur régional adjoint - Chef de mission LNPCA
- Alain PREA - Responsable Var - Mission LNPCA
- Alexis ROTSETIS - Responsable capacité / exploitation LNPCA

## ■ Commission Nationale du Débat Public

- Philippe QUEVREMONT - Garant



# 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**

# SOMMAIRE

## 1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

## 2. LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

- + Les 4 grandes phases du projet
- + Le planning indicatif des phases 1 & 2

## 3. LA NAVETTE TOULONNAISE

- + Les objectifs fonctionnels
- + Les aménagements à l'Est de Toulon
- + Les aménagements à l'Ouest de Toulon

## 4. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

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

# 1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

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

07/10/2019



# Dispositif de concertation avec le public

## 12 juin - 18 octobre 2019

### Dispositif dans le Var

|   |  |
|---|--|
| Réunion d'ouverture                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• 17 juin, à Toulon</li></ul>  |
| Permanences à destination des riverains | <ul style="list-style-type: none"><li>• 26 juin, à La Garde → La Pauline</li><li>• 12 juillet, à La Crau → La Pauline</li><li>• 25 juin et 10 juillet, à Sanary → Ouest Var</li><li>• 25 juillet, à La Seyne-sur-Mer → Ouest Var</li><li>• 28 juin et 16 juillet à Carnoules → Carnoules</li></ul>   |
| Réunions publiques locales              | <ul style="list-style-type: none"><li>• 12 septembre à 19h, à Toulon<br/>Maison des services publics de Sainte Musse → secteur La Pauline</li><li>• <b>7 octobre à 17h30</b><ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Mairie de La Seyne-sur-Mer → secteur Ouest Var</b></li></ul></li></ul>  |
| Ateliers thématiques                    | <ul style="list-style-type: none"><li>• 27 septembre 2019 à 18h : <i>Environnement Développement Durable</i><ul style="list-style-type: none"><li>• Maison des services publics à Toulon</li></ul></li><li>• 2 octobre 2019 à 18h : <i>Socio-économie</i><ul style="list-style-type: none"><li>• EMD rue Biaggi à Marseille</li></ul></li><li>• 3 octobre 2019 à 18h : Saturation ferroviaire<ul style="list-style-type: none"><li>• Hôtel Campanile à Nice aéroport</li></ul></li></ul> <p>→ <i>Inscription sur le site internet pour bénéficier d'un transport en commun</i></p> |
| Réunion de clôture                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>15 octobre, à Toulon - Maison des services publics de Sainte Musse</b></li></ul>  |

# Retours de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation (juin – juillet 2019) 1/2

- Fort intérêt exprimé pour la navette toulonnaise
- Importance d'une cohérence des PEM en entrée est de l'agglomération toulonnaise :
  - Articuler le rôles des différentes gares
  - Eviter la surcharge de trafic routier (saturation)
  - Importance de réorganiser les lignes de bus en cohérence avec les gares et la fréquence des trains
- Le maire et le conseil municipal d'Ollioules ont fait part de leur opposition à l'implantation des installations d'origine - terminus en gare d'Ollioules ;
- Demande de transformer les origines-terminus en alternats
- D'autres participants ont souligné l'intérêt d'un positionnement le plus à l'ouest possible de l'extrémité du RER toulonnais au regard de son accessibilité autoroutière en amont de la congestion de l'entrée ouest de Toulon
- A ce titre certains participants ont demandé de compléter les explications techniques démontrant l'impossibilité d'implanter l'origine-terminus à Bandol ou Saint-Cyr tout en respectant le programme fonctionnel

# Retours de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation (juin – juillet 2019) 2/2

- Une des craintes exposées est la congestion des abords de la gare par les usagers s'y rendant en voiture. À ce titre, le site d'Ollioules est perçu comme le site de l'ouest toulonnais le plus adapté
- Une zone d'implantation de l'extrémité ouest de la navette, au niveau de la zone d'activité des Playes, sur la commune de Six-Fours-Les-Plages, a été proposée

# 2. LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

- + Les 4 grandes phases de réalisation du projet
- + Le planning indicatif des phases 1 & 2

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

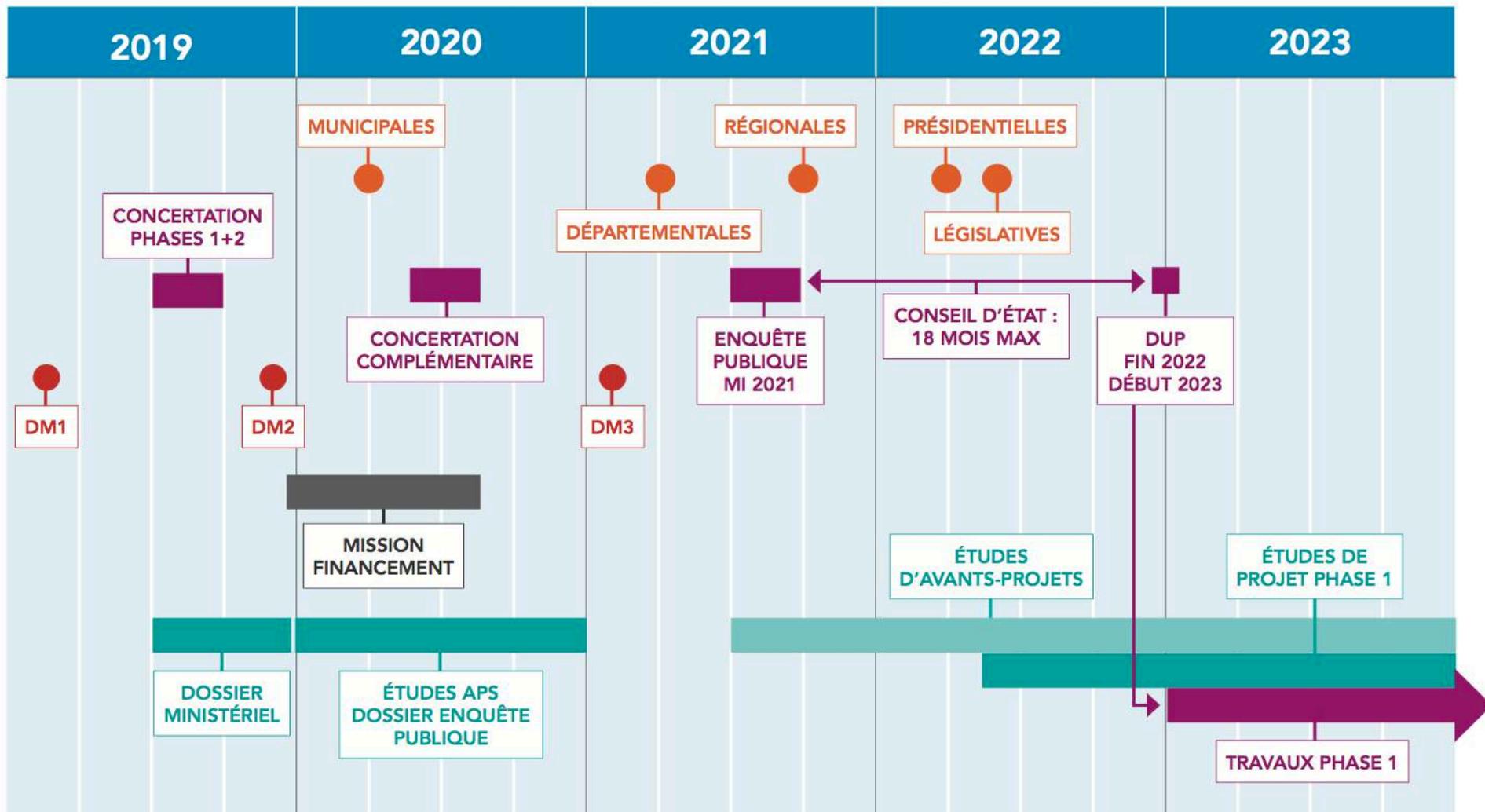
07/10/2019



# Réalisation phasée du projet LNPCA par le conseil d'orientation des infrastructures le 2 février 2018



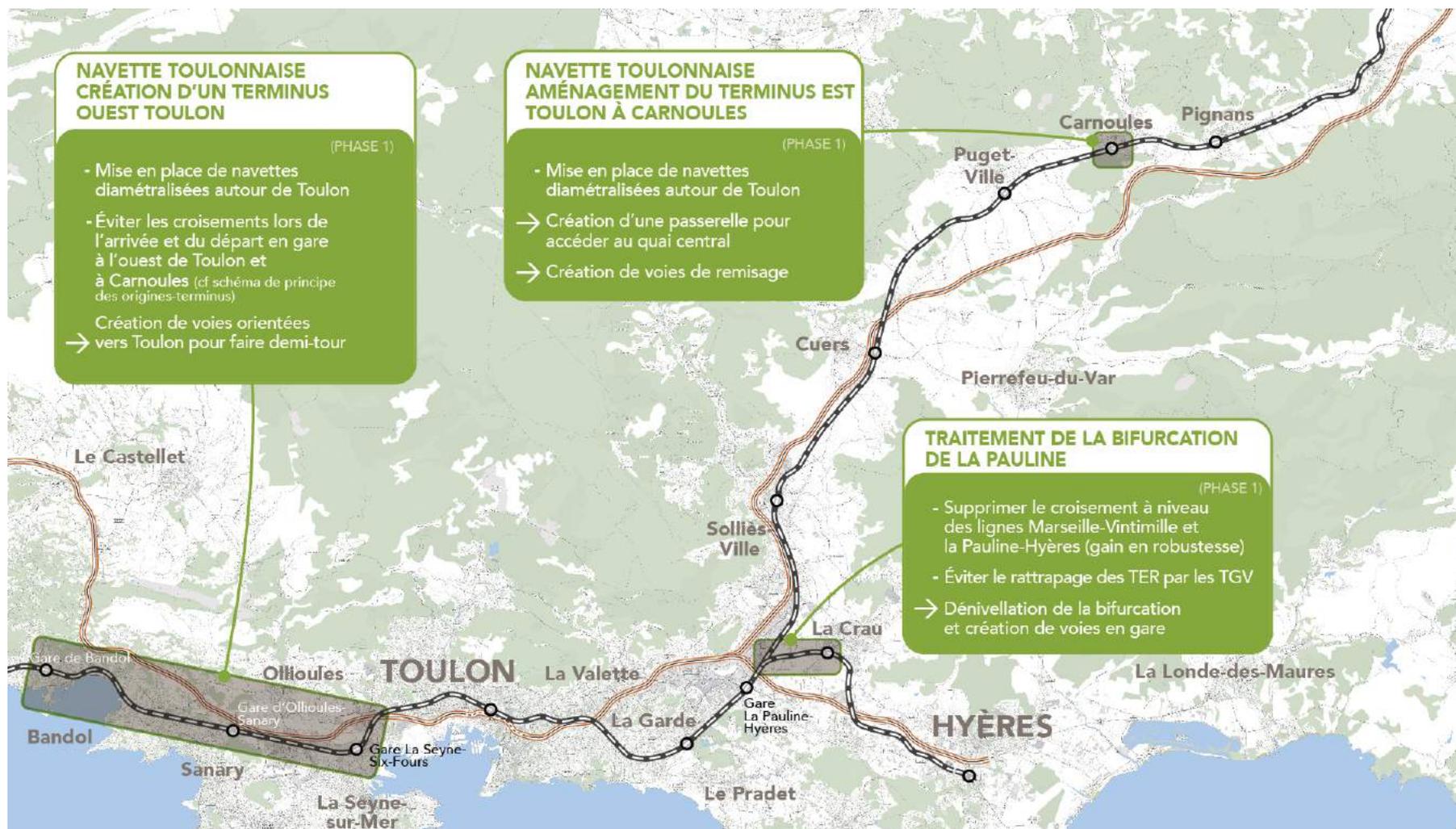
# Planning indicatif des phases 1 & 2



DUP : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - DM : DÉCISION MINISTÉRIELLE - APS : AVANT PROJET SOMMAIRE

\* Hypothèse décision ministérielle post concertation publique : fin 2019

# Les 3 zones d'aménagement sur le secteur du Var



# Coûts des aménagements dans le Var (€ constants)

- Bifurcation de La Pauline : 118 M€
  - Bifurcation dénivelée sans dévoiement de la ligne existante
  - Provision pour risque SEVESO
- Terminus gare ouest Toulon
  - Variante d'Ollioules : 59 M€
  - Variante La Seyne (gare actuelle)  $\approx$  50 M€
  - Estimation de la gare aux Playes  $<$  50 M€
- Terminus Carnoules : 7 M€

# 3. LA NAVETTE TOULONNAISE

- + Les objectifs fonctionnels
- + Les aménagements à l'Est de Toulon
- + Les aménagements à l'Ouest de Toulon

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

07/10/2019



# Les phases 1 & 2 : améliorer la régularité et la capacité TER autour de Toulon

En planifiant la navette toulonnaise dès la phase 1 du projet, l'Etat traduit la priorité nationale donnée au développement des transports du quotidien, levier pour diminuer la congestion routière et promouvoir un développement durable

## Régularité

- **Amélioration de la robustesse du système sur tout l'axe Marseille-Vintimille par :**
  - La suppression de croisements de voies à la bifurcation de la Pauline vers Hyères
  - La création d'alternat en gare de La Pauline

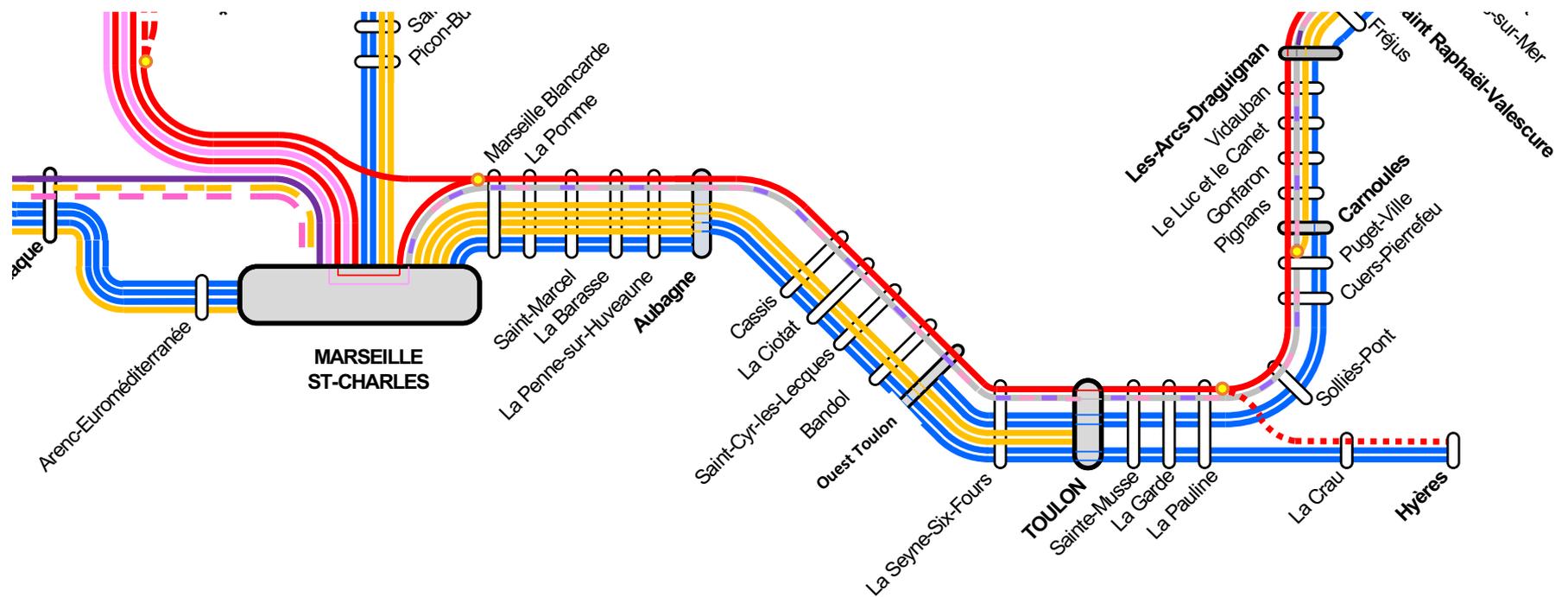
## Capacité / Services (heure de pointe)

- **Navettes TER omnibus** traversant Toulon à hauteur de **4 TER** par heure et par sens en heure de pointe (2 vers Hyères aujourd'hui)
  - La création de voies en gares terminus à l'ouest de Toulon et à Carnoules
- **TER directs** entre Toulon et la gare de Vitrolles aéroport - Marseille Provence
- **Sillons TGV** : 2,5 par heure et par sens entre Marseille et Nice (1,5 aujourd'hui)
  - Traversée gare souterraine à Marseille

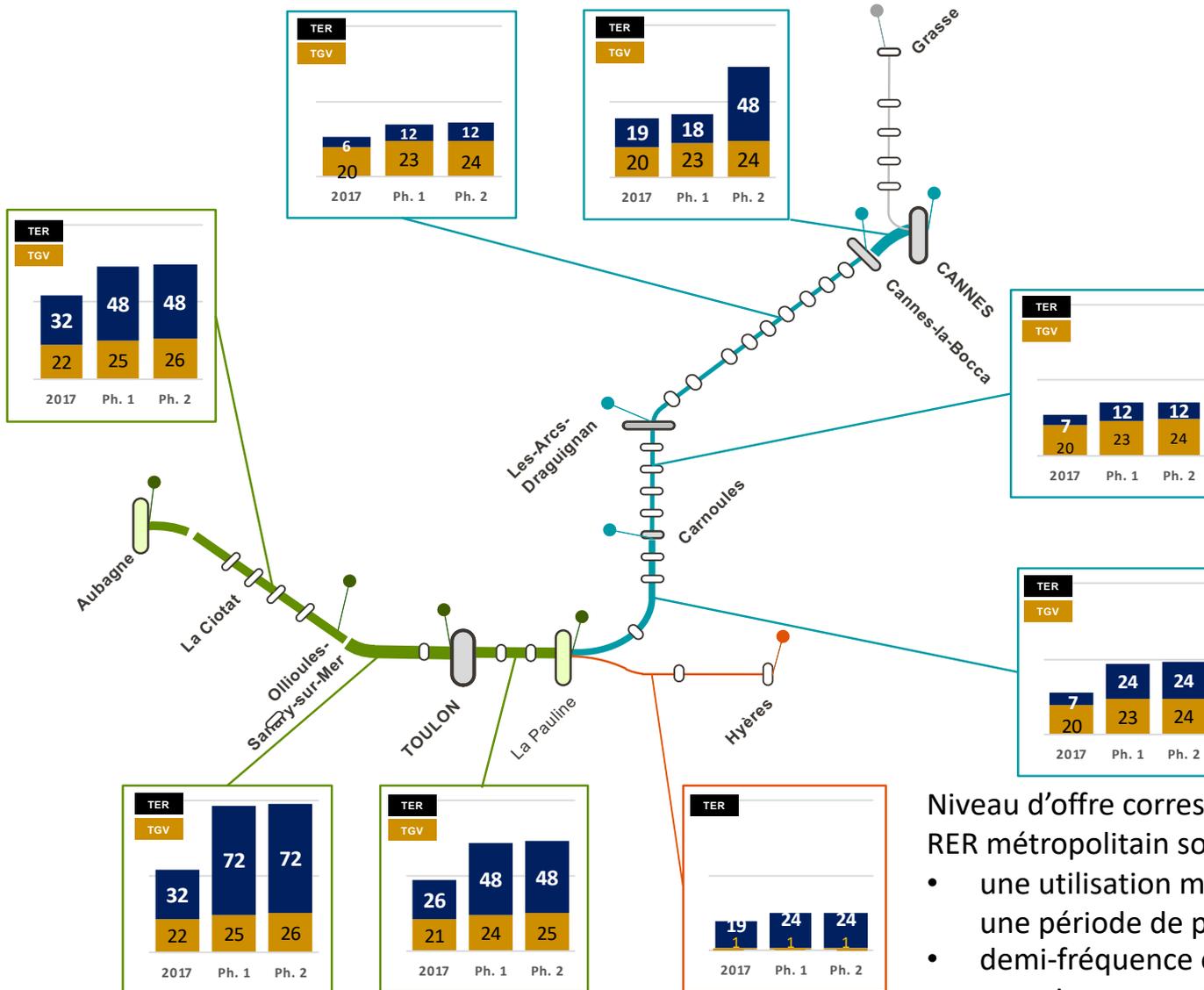
# Les objectifs fonctionnels spécifiques au RER toulonnais

- **Le RER toulonnais est constitué des missions suivantes**
  - Une mission semi-directe Marseille – Hyères cadencée aux 30' (desserte : Blancarde, Aubagne, Cassis, La Ciotat, St Cyr, Bandol, Ollioules, La Seyne, Toulon, Sainte Musse, La Garde, La Pauline, La Crau)
  - Une mission omnibus Ollioules – Les Arcs cadencée à l'heure (desserte : La Seyne, Toulon, Sainte Musse, La Garde, La Pauline, Solliès Pont, Cuers Pierrefeu, Puget ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron, Le Luc et le Canet, Vidauban)
  - Une mission omnibus Ollioules – Carnoules cadencée à l'heure (desserte : La Seyne, Toulon, Sainte Musse, La Garde, La Pauline, Solliès Pont, Cuers Pierrefeu, Puget ville)
- **Objectifs**
  - 4 TER par heure sur le tronçon central Ollioules – La Pauline avec une cadence aux 15' si possible stricte (ou du moins s'en approchant)
  - 2 TER par heure sur le tronçon périphérique La Pauline – Carnoules avec une cadence aux 30' si possible stricte (ou du moins s'en approchant)
  - Ne pas ralentir les trains rapides qui empruntent la même ligne (pas de ligne nouvelle)
  - Garantir une robustesse acceptable du système conçu

# Schéma de desserte Ouest LNPCA



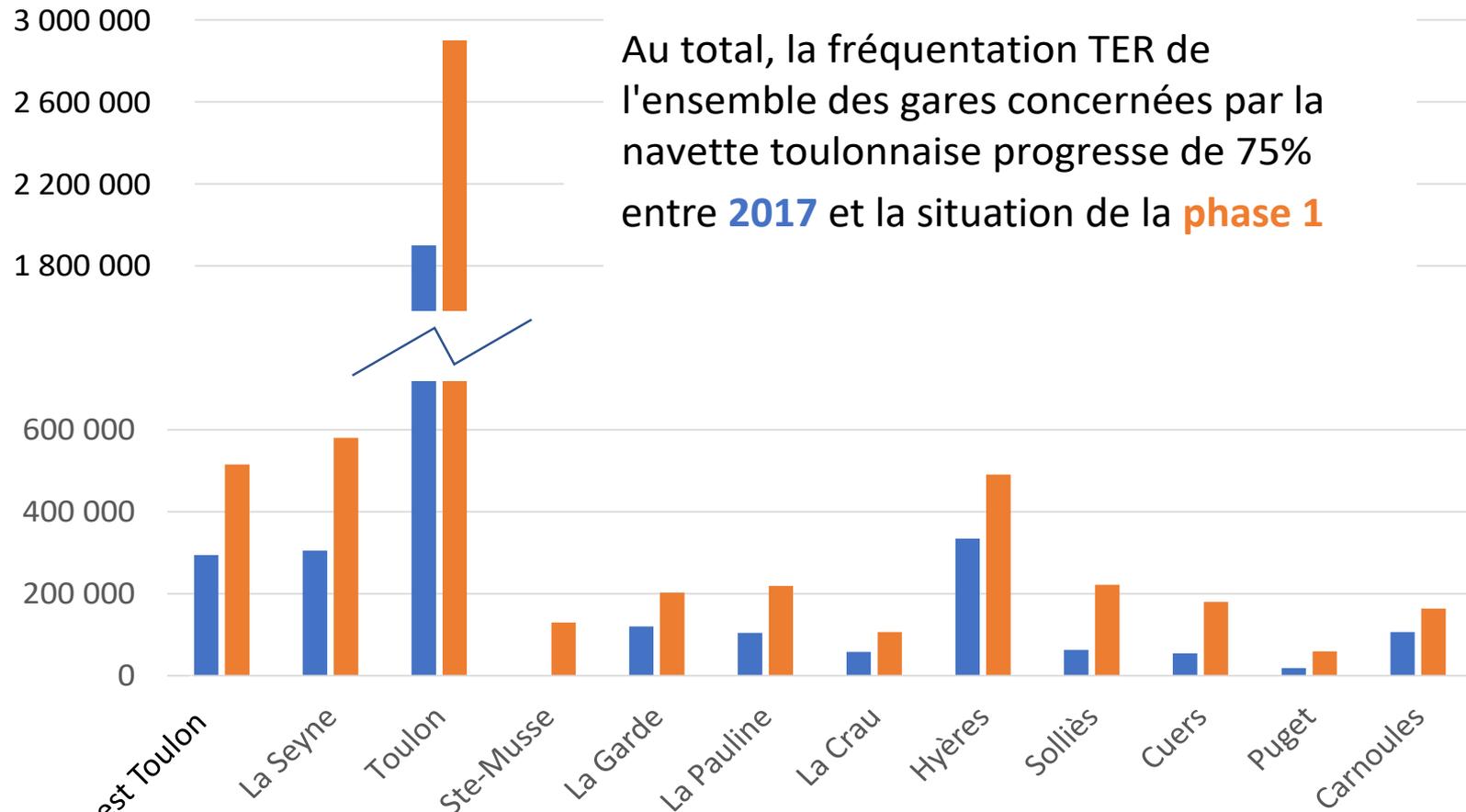
# Capacités permises dans le Var à l'horizon des phases 1 et 2 : nombre de trains / jour / sens



Niveau d'offre correspondant à une logique de RER métropolitain soit

- une utilisation maximale de la capacité sur une période de pointe large,
- demi-fréquence en heure creuse et symétrie en pointe et contre-pointe

# Evolution de la fréquentation des gares de l'ouest Toulon à Carnoules (voyageurs / an)



Montées + descentes annuelles en gare, résultats du calage (2017) et des projections modélisées (phases 1 et 2)

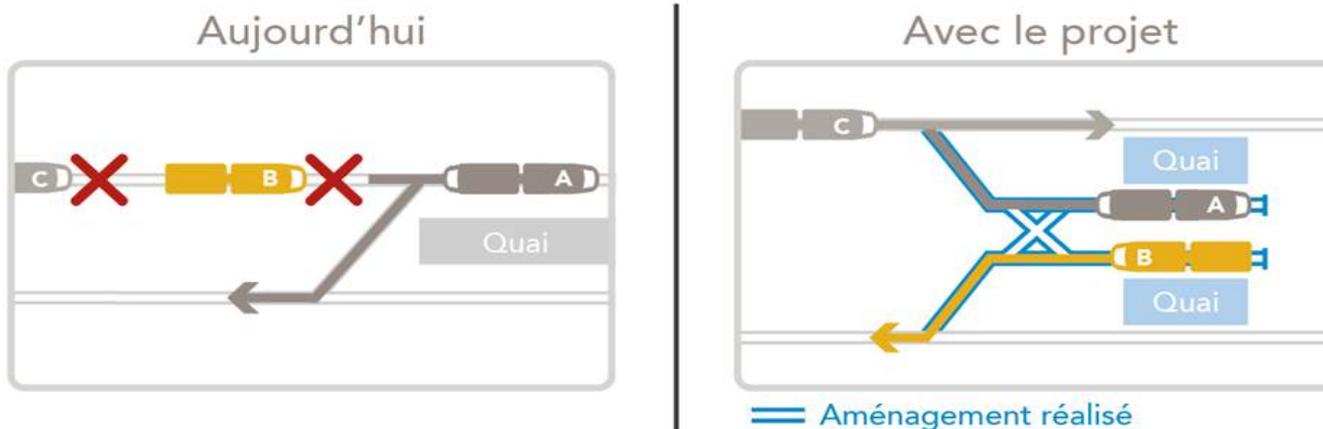
Par exemple, un voyageur faisant un aller-retour Ollioules-La Pauline est compté 4 fois (2 montées et 2 descentes)

# Le principe de l'origine / terminus

Le projet de RER toulonnais nécessite la création de voies pour retourner les rames TER dans une gare à déterminer à l'ouest de Toulon.

Les voies centrales origines-terminus sont des voies dédiées au retournement des trains à leur gare terminus avant de repartir en sens inverse

- Sans voie dédiée, la navette terminus bloque la gare pendant sa manœuvre
- Ces voies sont localisées au centre de l'infrastructure et entourées par les voies directes empruntées par les trains sans arrêt pour ne pas gêner leur circulation
- Disposer de 2 voies centrales permet de recevoir un train terminus avant que le train origine soit parti : les 2 sens sont indépendants en horaire, ce qui offre une flexibilité d'exploitation



La densité différente des trains entre l'est et l'ouest de Toulon conduit à implanter un origine terminus double à l'ouest et simple à l'est

# L'origine terminus à Carnoules

## Objectifs de l'opération

- Assurer les accès sécurisés et PMR de la voie centrale en gare de Carnoules par une passerelle en remplacement de la traversée de voie pour piétons ;
  - Aménager une ancienne voie de service située à l'est de la gare pour le garage de TER ;
  - Réaliser des aménagements de parking à l'ouest de la gare sur des emprises de voies de service non utilisées ;
- Utilisation d'une voie centrale pour l'origine terminus



# Les sites étudiés à l'Ouest de Toulon

- Bandol : faisabilité fonctionnelle
- La Seyne-sur-Mer : 2 variantes
- Ollioules : 2 variantes
- Puis « Les Playes » (sommairement)

# Le site de bandol et plus à l'ouest

La décision ministérielle précisait, à la demande du maître d'ouvrage, l'étude possible d'un site sur la commune de Bandol. Des études d'exploitation ont été engagées pour vérifier la faisabilité.

Ces études n'ont pas permis de poursuivre la faisabilité technique **car ce site ne garanti pas la réalisation des objectifs fonctionnels** ci-dessous :

## 1 Non-respect des missions et des dessertes

La mission omnibus Bandol-Les Arcs étant trop longue, il est nécessaire de lui supprimer 2 arrêts en phase 1 afin de permettre son insertion dans le graphique de circulation. La mission omnibus Bandol-Les Arcs avec tous les arrêts provoque un phénomène de rattrapage avec les sillons rapides. Les suppressions d'arrêts seraient à déterminer sur l'ensemble de la section Bandol-Les Arcs.

Selon les gares supprimées la desserte évoluerait de manière très négative

- Desserte 3 fois par heure entre Ollioules et la Pauline ou
- Desserte toutes les heures (gares entre La Pauline et Carnoules) ou
- Desserte supprimée (gares entre Carnoules et les Arcs)

## 2 Décadencement du système

Dans tous les cas, la lisibilité horaire du RER toulonnais est dégradée avec une cadence entre les missions estimée à 13'-17'-13'-17', ou 13'-17'-30' sur le tronçon central, ce qui ne correspond pas aux objectifs du RER.

L'éloignement vers l'Ouest aggrave ce décadencement

*Nota : le système de base incluant déjà une détente horaire pour les trains rapides, il n'est pas envisageable de l'aggraver de 6 minutes supplémentaires (détente équivalant au rétablissement des 2 arrêts sur l'omnibus Bandol-Les Arcs).*



# Le site de la Seyne sur Mer

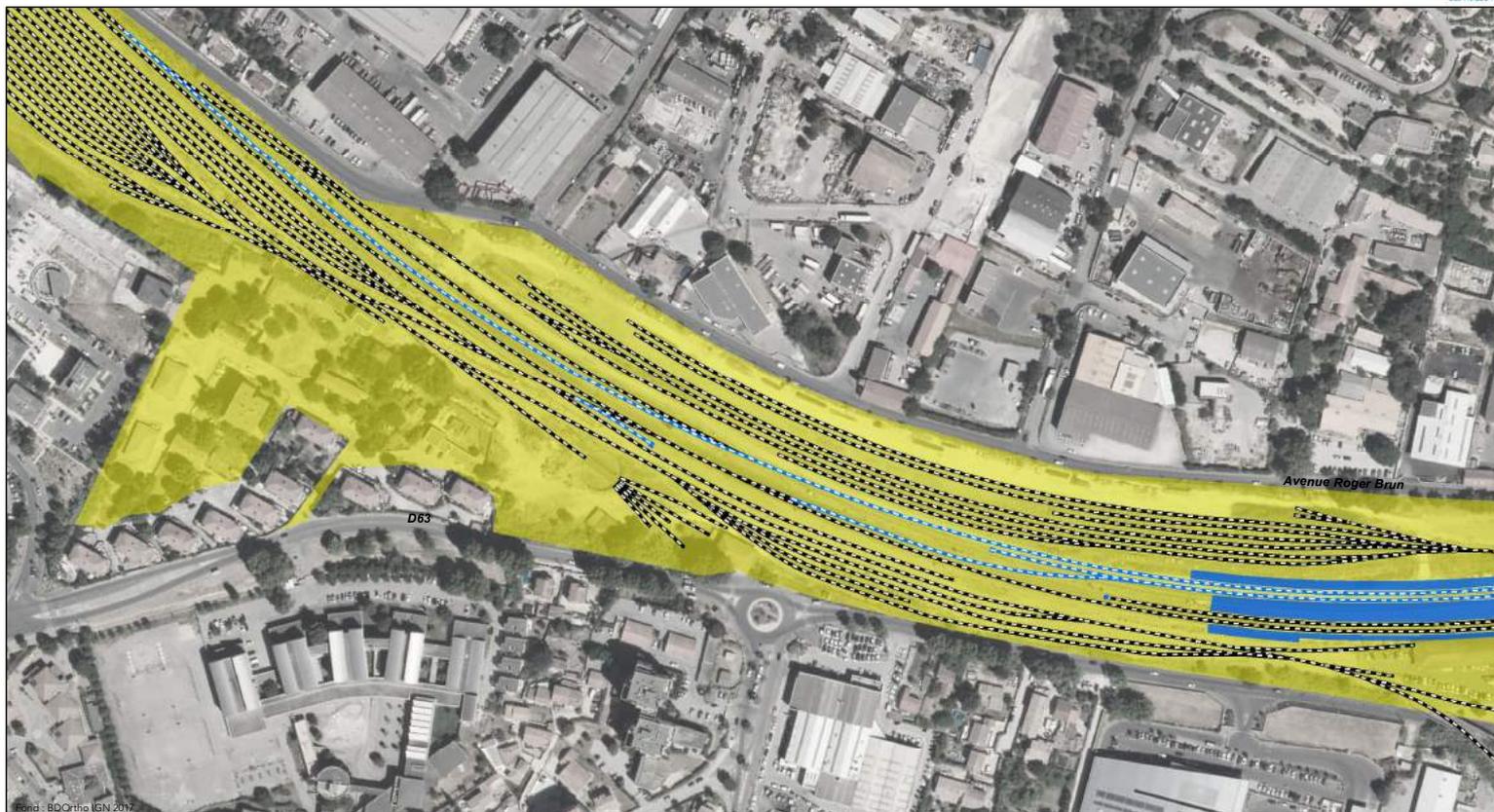


# La Seyne-sur-Mer

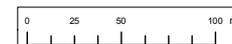
## Variante Gare à l'emplacement actuel (1/2)

La Seyne, Gare actuelle

LIGNE NOUVELLE  
BREVÈCE COTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
A L'EMPLACEMENT  
DES TRACES T1-T2



- Emprises ferroviaires actuelles
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Quai nouveau ou modifié
- Limite de commune ou d'arrondissement

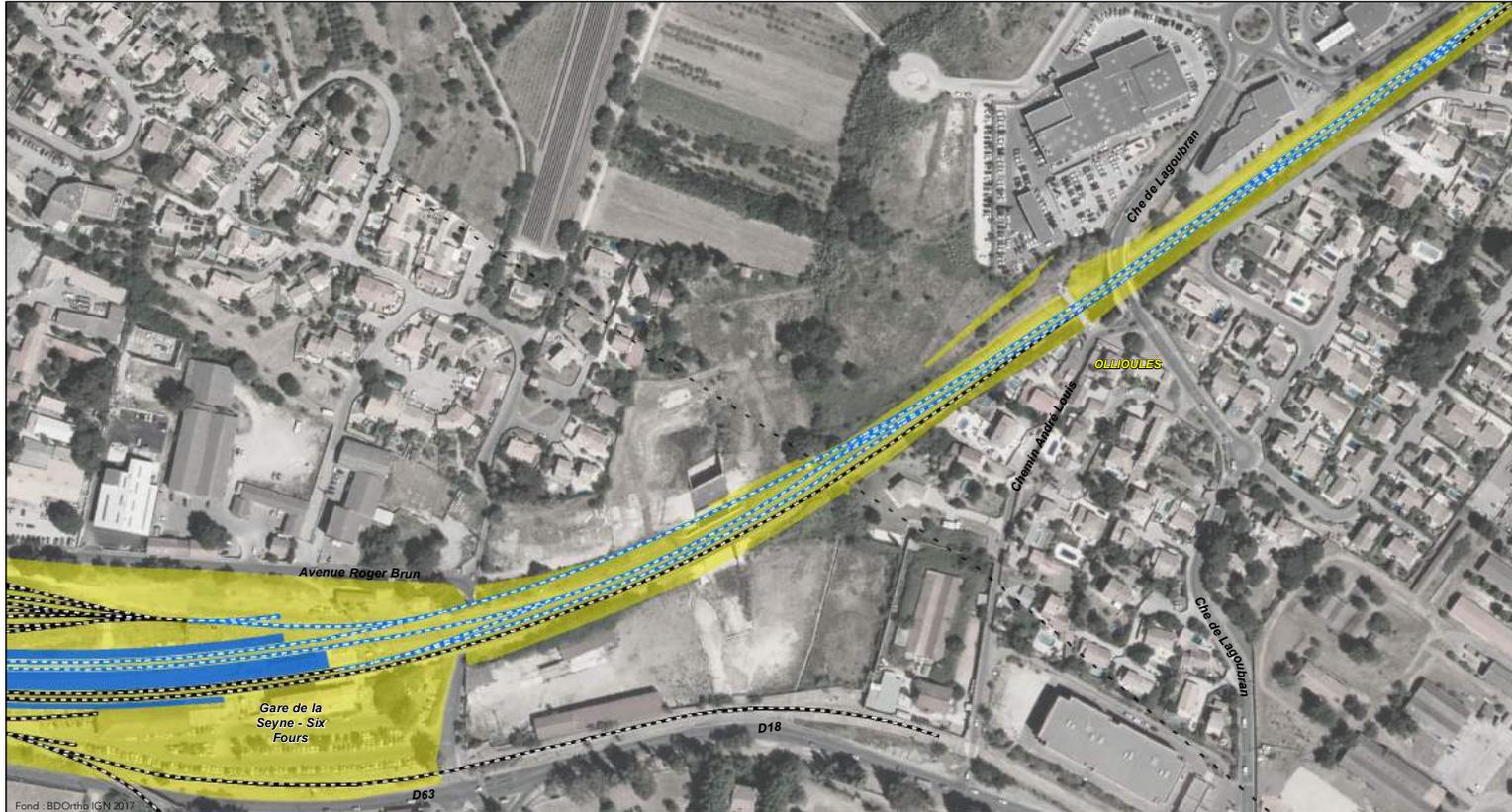


# La Seyne-sur-Mer

## Variante Gare à l'emplacement actuel (2/2)

La Seyne, Gare actuelle

LIGNE NOUVELLE  
PRODIGES CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
DU PROJET  
AUTORISATION DES  
DESIGNÉS TCE



Fond : BDOrtho IGN 2017



(C) IGN Scan25 2018

- Emprises ferroviaires actuelles
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Quai nouveau ou modifié
- Limite de commune ou d'arrondissement

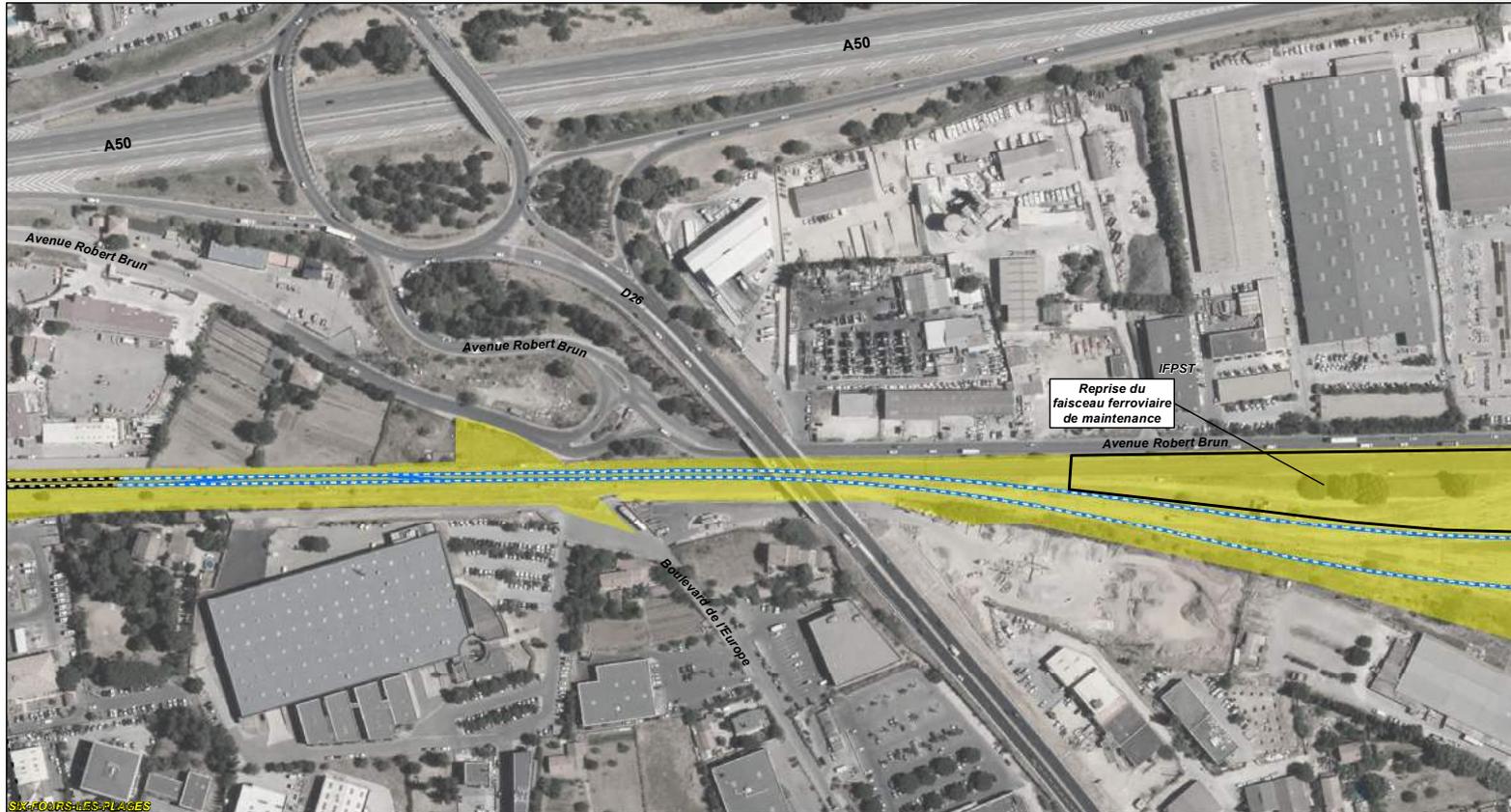


PAGE 2

# La Seyne-sur-Mer Variante Berthe (1/3)

La Seyne, Gare Berthe

LIGNE NOUVELLE  
PROVINCES COTE D'AZUR  
SCHÉMA DE CONCEPTION  
DU PROJET  
AVEC ALÉMENTAIRE  
DES PLANS 1/25



SIX-FOURS-LES-PLACES



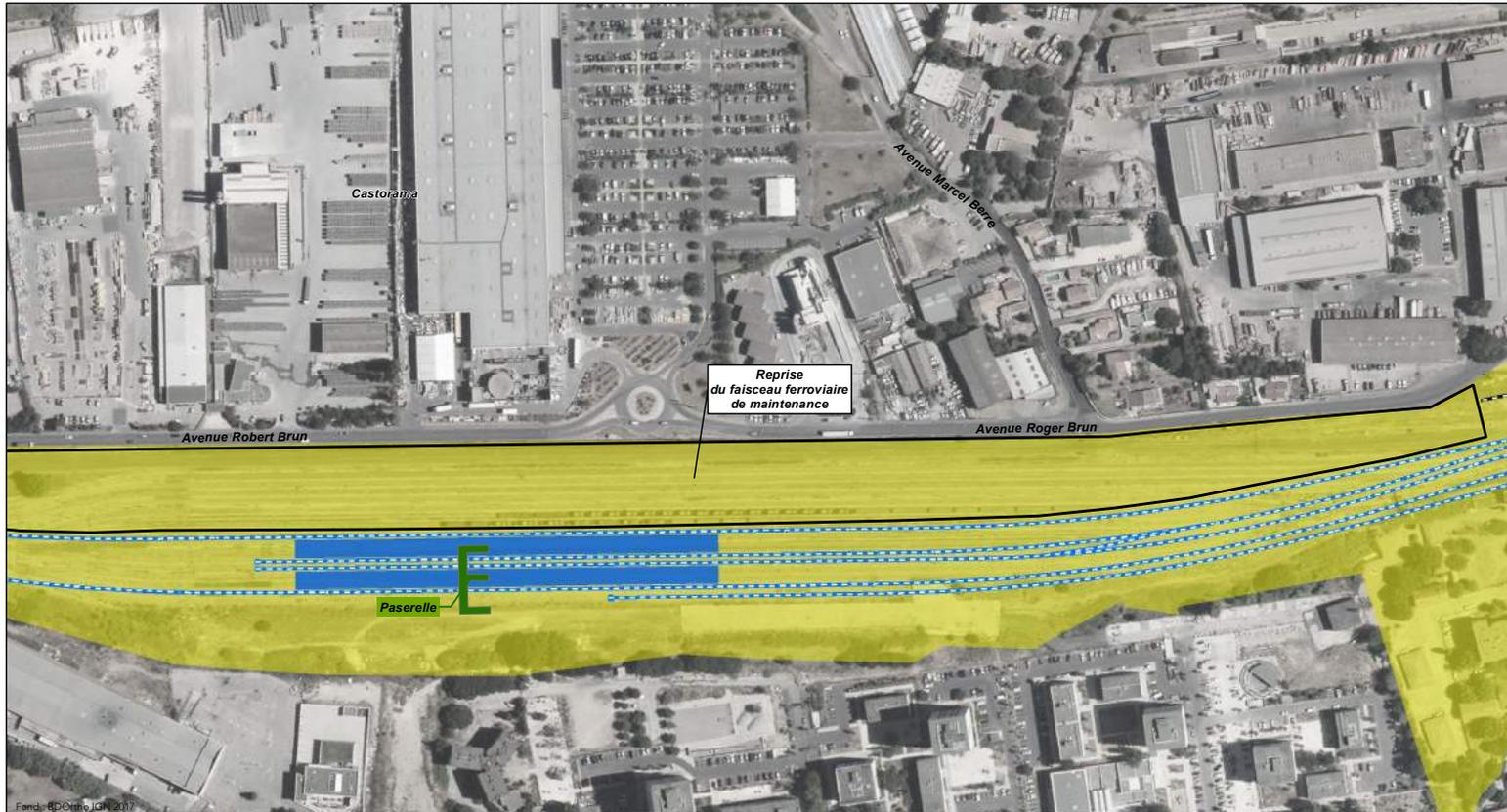
- Emprises ferroviaires actuelles
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Limite de commune ou d'arrondissement



# La Seyne-sur-Mer Variante Berthe (2/3)

La Seyne, Gare Berthe

LIGNE NOUVELLE  
BREVÈCE COTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
DU PROJET  
AUX ÉLÉMENTS  
DES ÉTATS DES TRACES



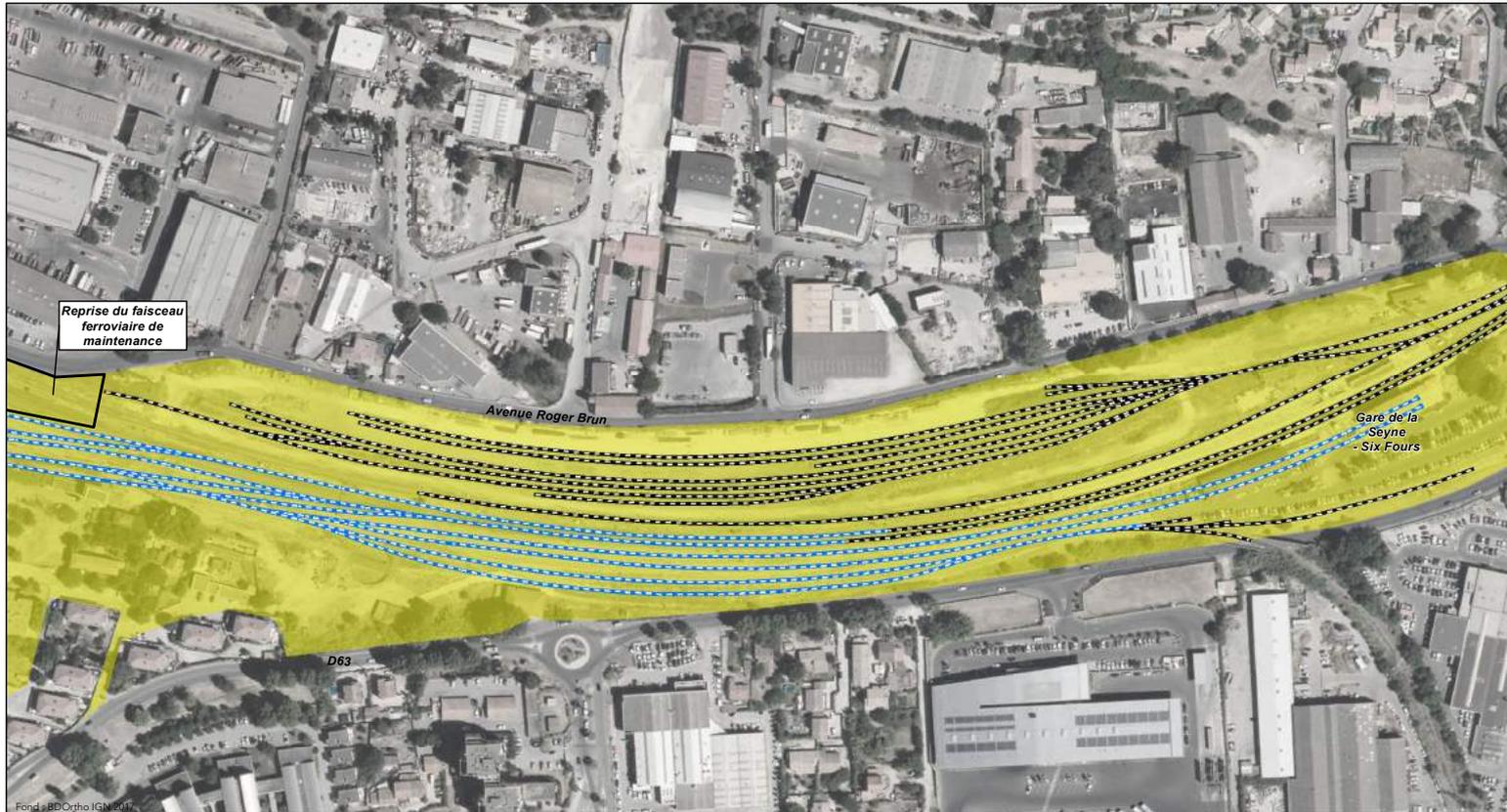
- Emprises ferroviaires actuelles
- Voie existante
- Quai nouveau ou modifié
- Voie nouvelle en surface
- Limite de commune ou d'arrondissement



# La Seyne-sur-Mer Variante Berthe (3/3)

La Seyne, Gare Berthe

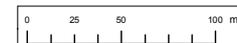
LIGNE NOUVELLE  
BREVÈTE SCOT D'AZUL  
DOSSIER DE CONCERTATION  
DU PROJET  
A LA RECEPTION DES  
DESIGNATIONS



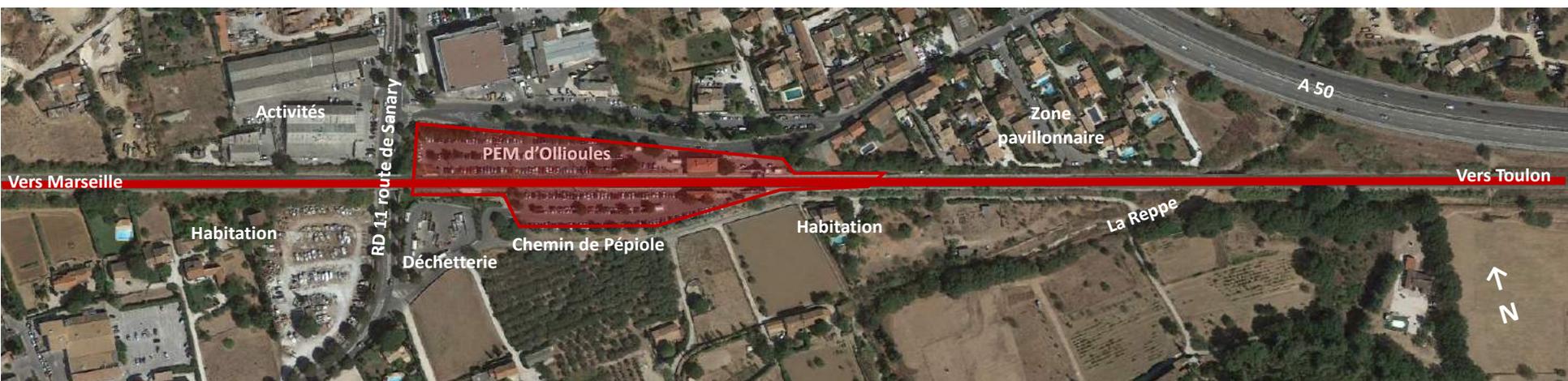
Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Limite de commune ou d'arrondissement



# Le site d'Ollioules

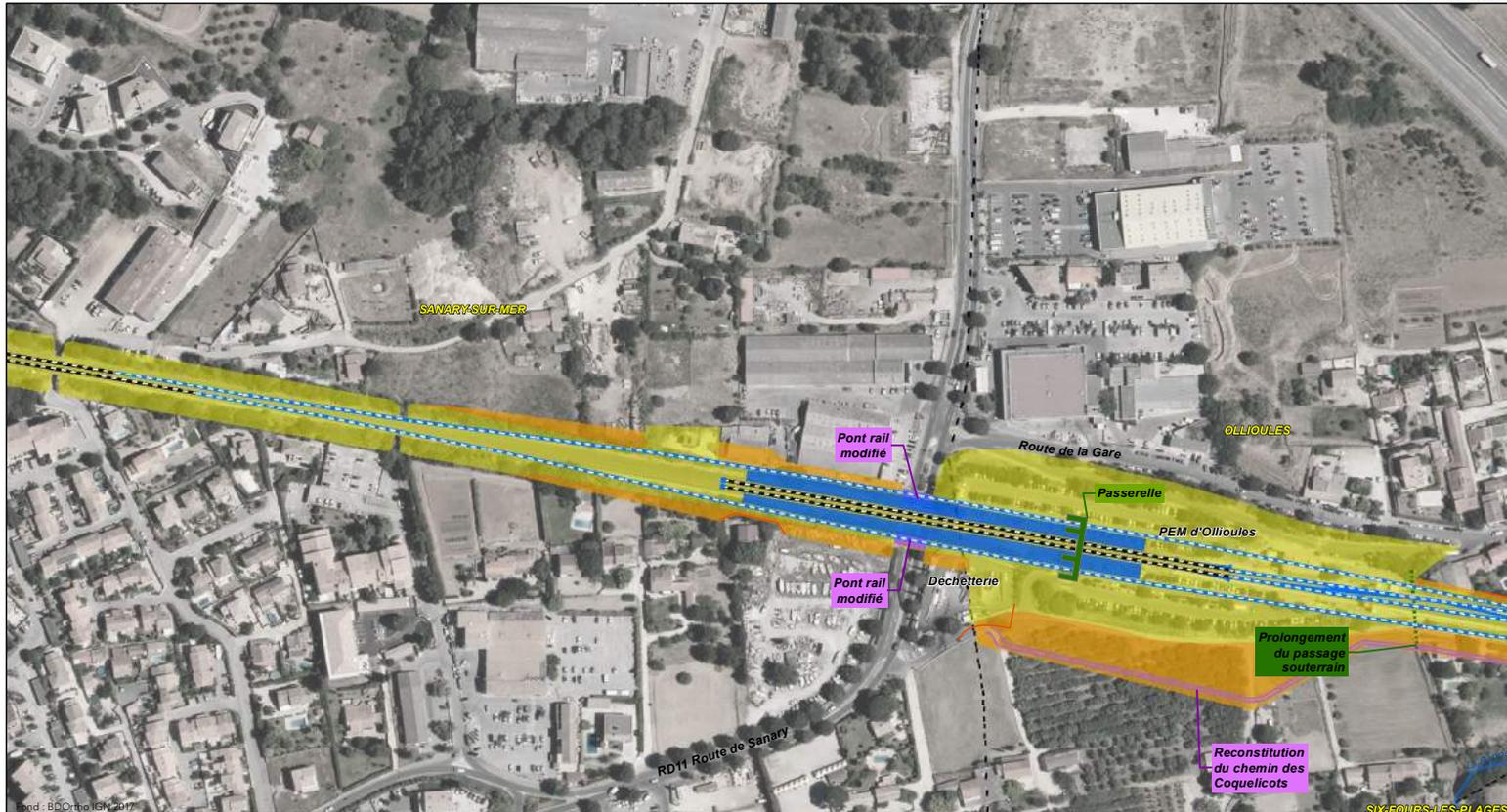


# Ollioules

## Variante 1 : Elargissement de part et d'autre (1/2)

Ollioules, Élargissement de part et d'autre

LIGNE NOUVELLE  
BREVÈTE COTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
DU PROJET  
AUX ÉLÉMENTS  
DES PLANS 1 ET 2



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Quai nouveau ou modifié
- Appareil de voie
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement

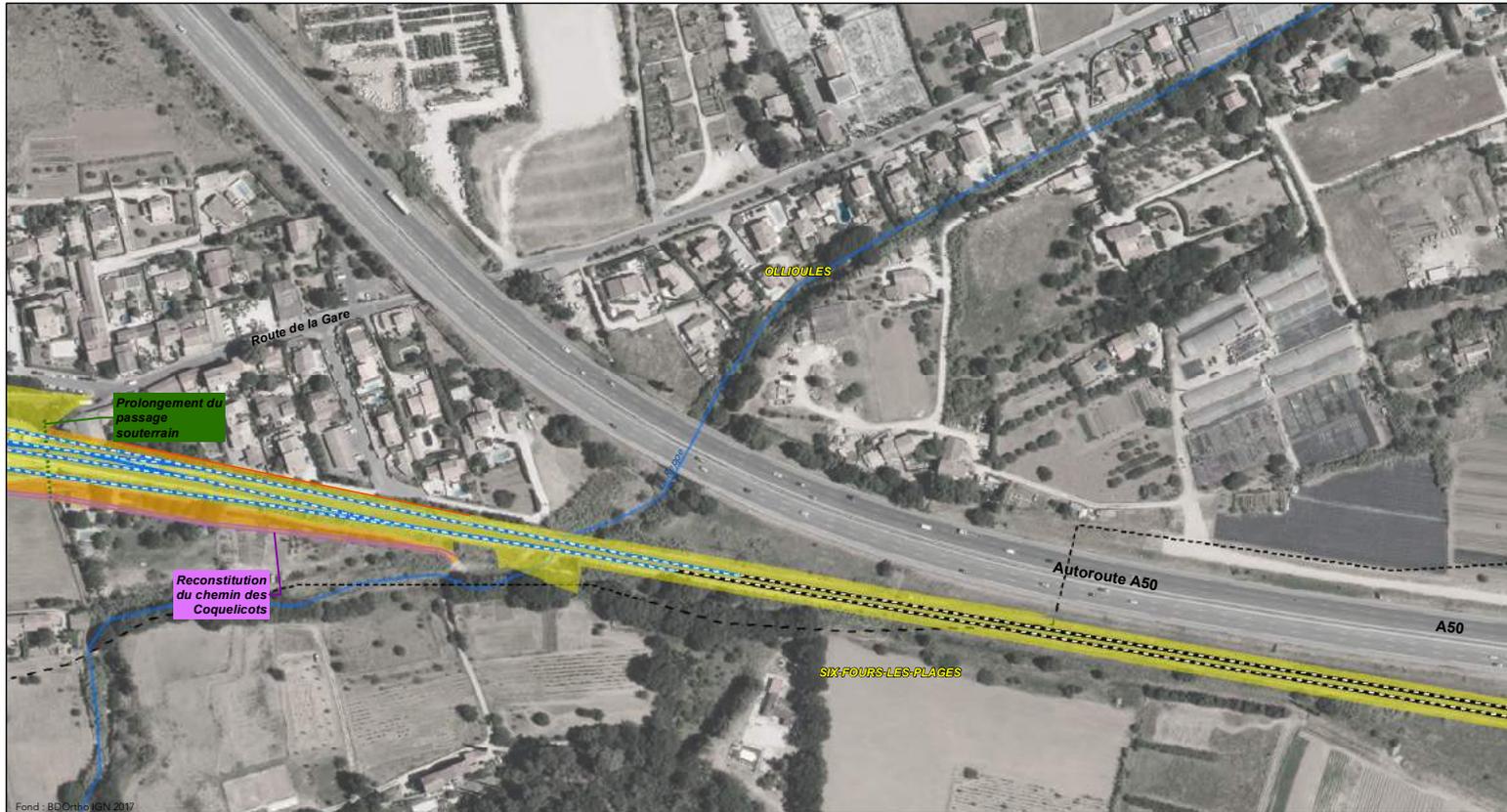


# Ollioules

## Variante 1 : Elargissement de part et d'autre (2/2)

Ollioules, Élargissement de part et d'autre

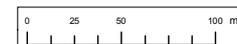
LIGNE NOUVELLE  
BREVINCÈVE CÔTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
AUSSEMENT  
DU PROJET  
DES TRACES ET DES  
DESIGNS



Fond : BDOrtho IGN 2012



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement

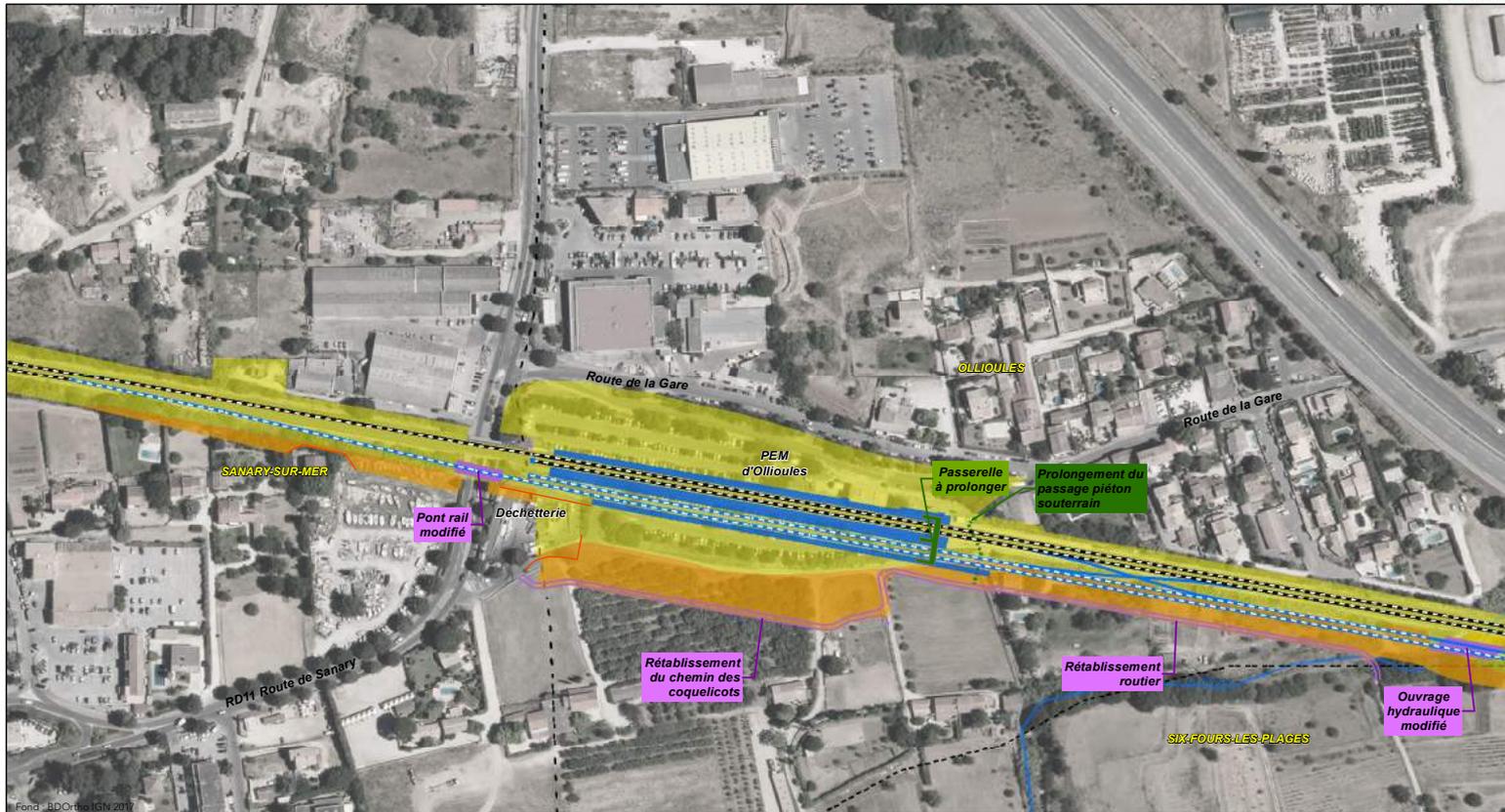


# Ollioules

## Variante 2 : Décalage au Sud (1/2)

Ollioules, décalage sud centrée sur la gare existante

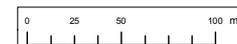
LIGNE NOUVELLE  
BREVENÇE COTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
DU PROJET  
DES TRACES ET D'



Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Quai nouveau ou modifié
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



# Ollioules

## Variante 2 : Décalage au Sud (2/2)

Ollioules, décalage sud centrée sur la gare existante

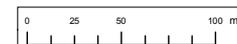
LIGNE NOUVELLE  
BREVENCE COTE D'AZUR  
DOSSIER DE CONCERTATION  
DU PROJET  
AUX PLACEMENTS  
DES TRACES T1 T2



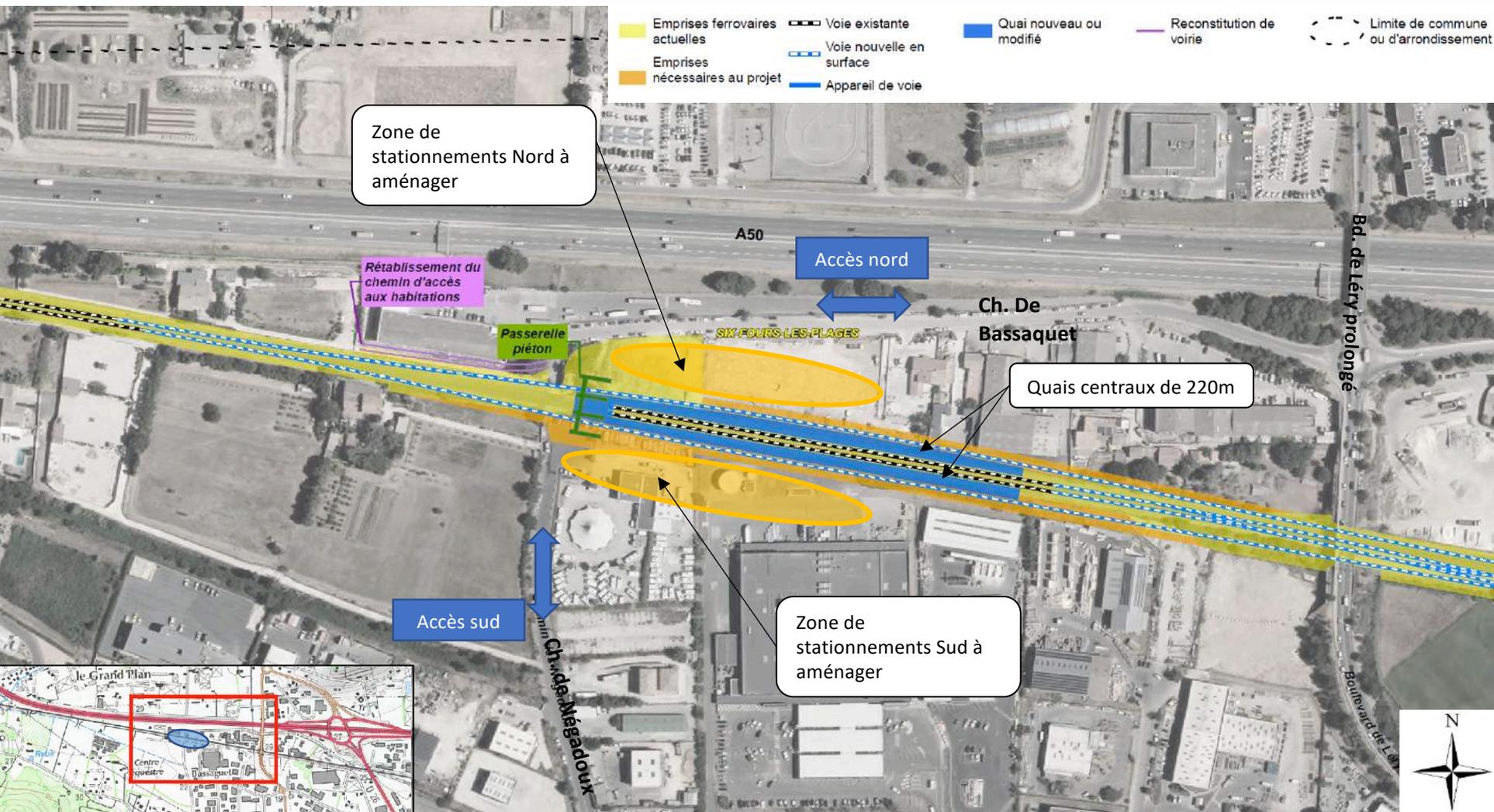
Fond : BD Carthage IGN 4012



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



# Le site issu de la concertation à Six Fours Gare origine-terminus aux Playes : implantation sommaire



# Gare origine-terminus aux Playes

## 1<sup>ers</sup> éléments d'analyse 1/2

### ■ Analyse fonctionnelle et exploitation :

- Le site des Playes est dans la zone de faisabilité de la navette toulonnaise en termes d'exploitation : possibilité d'insertion des omnibus au 1/4h /h/sens entre les TER Marseille - Hyères et les trains rapides
- Cependant dans ce système de navette, la création d'un arrêt supplémentaire pour le RER génèrerait un temps de parcours de 3 à 4 minutes supplémentaires et, de ce fait, empêcherait son insertion entre les sillons des TER Marseille - Hyères et des trains rapides
- Par ailleurs, cette nouvelle gare se situerait à seulement 1,5 km de celle d'Ollioules. Cette distance est trop faible en termes de fréquentation pour avoir 2 gares

→ En conséquence : ce site devrait être envisagé comme un déplacement de la gare actuelle d'Ollioules

# Gare origine-terminus aux Playes

## 1<sup>ers</sup> éléments d'analyse 2/2

- Analyse technique et d'insertion dans le site
  - Techniquement, ce site permettrait une insertion ferroviaire aisée, les voies étant en alignement droit
  - La zone est peu bâtie, ou avec un bâti disparate et offre des variantes de positionnement : gare et espaces intermodaux, accès
  - Situation à mi-chemin entre l'échangeur de la Seyne et le futur échangeur d'Ollioules sur l'autoroute, propice à une large desserte routière en amont de la zone de congestion de l'agglomération toulonnaise (depuis l'ouest) : accès routier à créer depuis l'échangeur autoroutier d'Ollioules
  - Pas de zone résidentielle à proximité de la zone d'activité des Playes qui rassemble plus de 15 000 emplois

# 3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

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

07/10/2019



# 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
- Posez votre question ou formulez votre intervention de façon concise (2 à 3 minutes maximum)

# Dispositif de concertation avec le public

## 12 juin – 18 octobre 2019

### Outils d'information et de recueil des contributions

- Site internet LNPCA : [www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://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

# Dispositif de concertation avec le public

## 12 juin - 18 octobre 2019

### Prochaines réunions sur le nœud ferroviaire toulonnais

|                    |   |
|--------------------|---|
| Réunion de clôture | <ul style="list-style-type: none"><li>• 15 octobre, à Toulon - Maison des services publics de Sainte Musse</li></ul>                                |
| COTER              | <ul style="list-style-type: none"><li>• 24 octobre 2019 à 14h<ul style="list-style-type: none"><li>• Préfecture du Var à Toulon</li></ul></li></ul> |
| COPIL              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Date à préciser<ul style="list-style-type: none"><li>• Préfecture de région à Marseille</li></ul></li></ul> |

# MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

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

07/10/2019

