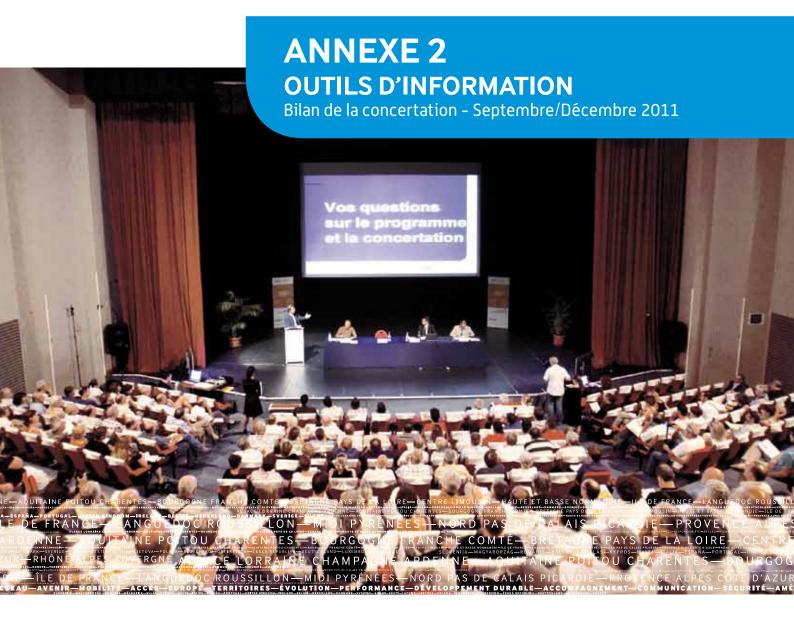


# **LGV** Provence-Alpes-Côte d'Azur GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD EUROPE MÉDITERRANÉE



Pour en savoir plus:

www.lgvpaca.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :























# **SOMMAIRE**

# 1 - DOCUMENTS D'INFORMATION

PLAQUETTE DE PRÉSENTATION	4
DÉPLIANTS	10
FICHES CONCERTATION	28
FICHES SCÉNARIO	34
FICHES SECTEUR	42
PANNEAUX D'EXPOSITION	52
2 - DOCUMENTS D'INVITATION À PARTICIPER	
AFFICHES DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION	60
AFFICHES DU DISPOSITIF DE LA CONCERTATION	64
AFFICILS DO DISPOSITIF DE LA CONCERTATION	0 1
AFFICHES ANNONÇANT LES RÉUNIONS DE RESTITUTION	
	67
AFFICHES ANNONÇANT LES RÉUNIONS DE RESTITUTION	67 70

PLAQUETTE DE PRÉSENTATION - COUVERTURE



PLAQUETTE DE PRÉSENTATION - PAGE 1

# Plus qu'une ligne nouvelle, LE PROJET D'AVENIR DE TOUTE UNE RÉGION

Le transport ferroviaire a vocation à jouer un rôle majeur en Provence-Alpes-Côte d'Azur, non seulement pour les liaisons rapides entre métropoles, mais aussi pour le bénéfice quotidien de tous les habitants. Tel est le cap défini par le Grenelle de l'Environnement, telle est la volonté de l'État et des collectivités partenaires du projet de la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA).

#### DES DÉPLACEMENTS DURABLES

Associé aux autres transports collectifs, le train favorise une mobilité plus durable. Face à la raréfaction des matières premières et à l'augmentation du prix des carburants, il permet de lutter contre la pollution et la congestion généralisée des différents réseaux existents.

- → Le TEV émet 7 fols moins de CO2 par voyageur que la vaiture ou l'avion.
- → 1 kg d'équivalent pétrole = 145 km en train / 43 km en voiture / 25 km en avion (par possager).

#### DEUX LIGNES FERROVIAIRES AU LIEU D'UNE. C'EST 2 FOIS PLUS DE PERFORMANCE AU QUOTIDIEN

La ligne actuelle reliant Marseille à Vintimille, est empruntée à la fois par des TAGV (trains aptes à la grande vitesse), des trains nationaux, des trains régionaux et des trains de marchandises.

Les possibilités d'amélioration du réseau existant sont limitées en raison des contraintes de capacité et des vitesses différentes des trains, et le moindre accident peut aujourd'hui bioquer tout le trafic. Il est donc nécessaire de fluidifier l'ensemble du trafic ferroviaire. Une ligne nouvelle permettra de séparer les trafics et de flabiliser le réseau :

- Sur la ligne nouvelle, des trains à grande vitesse assurant des liaisons nationales et des services régionaux entre les agglomérations.
- Sur la ligne existante, des TER avec des fréquences cadencées et un transport de marchandises facilité.
- → + 5 millions de voyageurs dans les trains grâce ou projet LGV PACA assurant la desserte des agglomérations de Marseille, Toulon et Nice.

### LA LGV PACA, UN PROJET PENSÉ POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES

Coût global :

Le programme est dimensionné pour répondre aux **besoins de 2040**, en fonction des projections de trafic attendues à cet horizon. Ainsi, la mise en service de la ligne nouvelle et les aménagements sur le réseau existant à l'horizon 2023 s'accompagneront d'aménagements complémentaires sur le réseau existant jusqu'en 2040.



PLAQUETTE DE PRÉSENTATION - PAGE 2

# Plus qu'une ligne nouvelle, UN PROJET CONSTRUIT ENSEMBLE

Le projet entame aujourd'hui, avec quatre années d'études et de concertation active, une nouvelle étape décisive qui aboutira en 2015 à l'enquête publique puis à sa déclaration d'utilité publique, pour un lancement des travaux en 2018 et une mise en service de la ligne nouvelle et des aménagements du réseau existant à l'horizon 2023.



des informations diffusées, afin de favoriser l'expression

du public

Consultez la charte de la concertation sur www.lgvpaca.fr

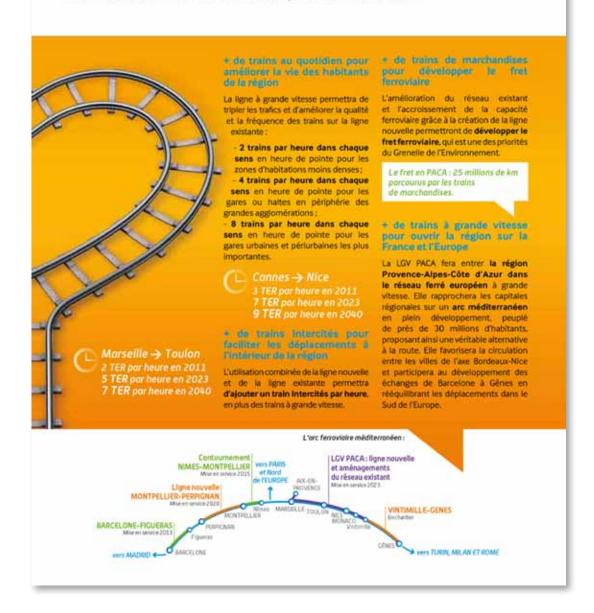
PLAQUETTE DE PRÉSENTATION - PAGE 3



PLAQUETTE DE PRÉSENTATION - PAGE 4

# Plus qu'une ligne nouvelle, DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS POUR TOUS

La LGV PACA va constituer l'armature du système ferroviaire régional de demain. Il s'agit de répondre durablement aux besoins de déplacement des habitants et de dynamiser l'ensemble du trafic ferroviaire à l'échelle locale, nationale et internationale.



# PLAQUETTE DE PRÉSENTATION - DOS DE LA PLAQUETTE

# Plus qu'une ligne nouvelle, 4 SCÉNARIOS PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION

Le comité de pilotage du 11 juillet 2011 a retenu 4 scénarios à présenter à la concertation du public à l'automne 2011. Ils ont été construits à partir de 20 variantes fonctionnelles de projet, envisagées sur 5 grands secteurs géographiques, aux horizons 2023 et 2040.

#### Ces scénarios combinent de façon optimale plusieurs objectifs :

- Développer le service des trains du quotidien.
- Assurer une desserte grande vitesse Paris-Nice en 4 heures.
- Favoriser la desserte des centres des agglomérations urbaines.
- Optimiser l'utilisation du réseau existant.
- · Rechercher le meilleur projet pour l'environnement.
- Limiter les coûts.

Scénario 1: Le + proche des centres-villes

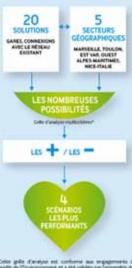
Scénario 2 : Le + rapide Scénario 3 : Le + économique Scénario 4 : Le + maillé

Retrouvez le détail de chaque scénario dans les 4 fiches « Scénario 1/2/3/4 » et sur le site Internet www.lgvpaca.fr

#### Et si on ne faisait rien...

- No rien faire, c'est laisser les populations subir la pression énergétique,
- He non Inire, c'est refuser aux habitants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur Faccès au transport ferrovlaire de qualité que des territoires aux densités de peuplement similaires, comme l'Allemagne, la Suisse, les pays nordiques vont offrir, ou offrent déjà, à leurs habitants.
- Herrien frire, con transformer une exigence écologique en urgence sociale, avec un coût de déplacements domicile-travail qui va devenir insupportable pour les ménages.
- Ne rien faire, c'est laisser le territoire à l'écart de la grande vitesse, qui est nécessaire au déloppement de notre région.
- No rien faire aujourd'hui, c'est rendre le projet difficile à porter dans 10 ou 20 ans, face à une urbanisation croissante de notre territoire.

# COMMENT ONT ÉTÉ SÉLECTIONNÉS LES 4 SCÉNARIOS ?



Cette guille d'analyse set somisme aux organiments du Grennic de l'Environnement et a été valides per l'expendic des partenaires por fourceurs. Die premet d'analyses les différents solutions selon il trièrres reagons: les objectifs transports, les objectifs environnementaux et d'analysement du territoris les objectifs solutions et formaniques.

# Parlons-en,

#### du 15 septembre au 15 décembre 2011

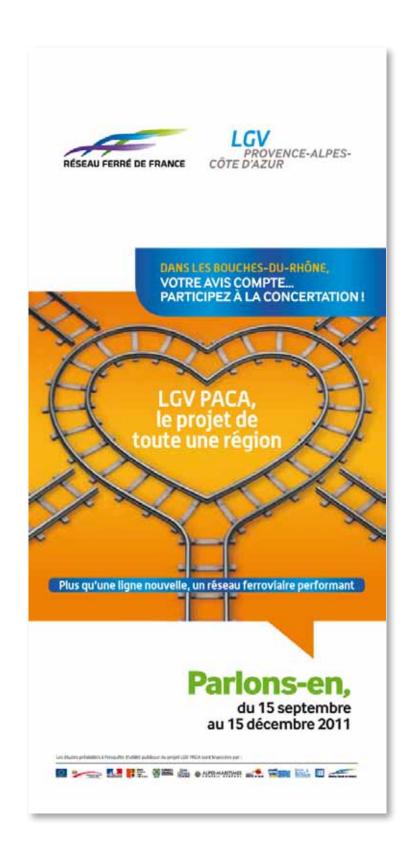
9 comités territoriaux, 40 groupes de travail géographiques et 13 réunions publiques permettront de choisir ensemble le scénari (septembre/octobre) et le fuseau de passage (novembre/décembre) soumis à approbation ministérielle début 2012.

Retrouvez les modalités et le calendrier de la concertation sur les fiches « Comment participer à la concertation ? » et sur le site Internet www.lgvpaca.fr

# RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mission LGV PACA Les Docks - Atrium 10.4 10, place de la Joliette - BP 85404 13567 Marselle Cedex 02

DÉPLIANT «BOUCHES-DU-RHÔNE» - COUVERTURE



DÉPLIANT «BOUCHES-DU-RHÔNE» - PAGE 1



DÉPLIANT «BOUCHES-DU-RHÔNE» - PAGE 2



DÉPLIANT «BOUCHES-DU-RHÔNE» - PAGE 3



# DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE, VOTRE AVIS COMPTE... PARTICIPEZ À LA CONCERTATION!

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, une concertation ouverte à tous permettra de construire ensemble le meilleur projet possible. De septembre à début novembre, les échanges porteront sur les 4 scénarios présentés, afin d'aboutir au choix d'un scénario privilégié intégrant les aménagements futurs de la ligne existante ; de novembre à mi-décembre, la concertation permettra de définir une bande de passage de 1.000m pour la ligne nouvelle.

# RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Marseille - MARDI 13 SEPTEMBRE, 19h Station Alexandre, 29/31 Bd Charles Moretti

# RÉUNIONS PUBLIQUES PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE

Nord Marseille - MARDI 29 NOVEMBRE, 19h à Marseille\*

Vallée de l'Huveaune - MERCREDI 30 NOVEMBRE, 19h à la Penne-sur-Huveaune\*

Pays d'Aubagne Sainte-Baume - JEUDI 1<sup>ee</sup> DECEMBRE, 19h à Aubagne\*

\*Les adresses des lieux de réunion seront indiquées sur le site www.lgvpica.fr

#### **GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES**

Nord Marseille:

les 19/09-03/10-07/11-21/11

Vallée de l'Huveaune :

les 21/09 - 05/10 - 09/11 - 23/11

Pays d'Aubagne Sainte-Saume:

les 23/09-07/10-14/11-25/11

Pour participer aux groupes de travail, inscrivez-vous sur www.lgvpaca.fr!

Des groupes de travail thématiques sont également organisés à la demande des comités territoriaux.

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

★FF4 - DDSF in reprint and delinions rightless ay dupager bands sets once as tests pleas dubbernes.

# DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE, **VOTRE AVIS COMPTE...** PARTICIPEZ À LA CONCERTATION!

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, une concertation ouverte à tous permettra de construire ensemble le meilleur projet possible. De septembre à début novembre, les échanges porteront sur les 4 scénarios présentés, afin d'aboutir au choix d'un scénario privilégié intégrant les aménagements futurs de la ligne existante; de novembre à mi-décembre, la concertation permettra de définir une bande de passage de 1.000m pour la ligne nouvelle.

# RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Marseille - MARDI 13 SEPTEMBRE, 19h

Station Alexandre, 29/31 Bd Charles Moretti

# RÉUNIONS PUBLIQUES PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE

Nord Marseille - MARDI 29 NOVEMBRE, 19h à Marseille\*

Vallée de l'Huveaune - MERCREDI 30 NOVEMBRE, 19h à la Penne-sur-Huveaune\*

Pays d'Aubagne Sainte-Baume - JEUDI 1" DECEMBRE, 19h

\*Les adresses des lieux de réunion seront indiquées sur le site www.lgvpaca.fr

### **GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES**

Nord Marseille:

les 19/09-03/10-07/11-21/11

Vallée de l'Huveaune:

les 21/09 - 05/10 - 09/11 - 23/11

Pays d'Aubagne Sainte-Baume : les 23/09-07/10-14/11-25/11

Pour participer aux groupes de travail, inscrivez-vous sur www.lgvpaca.fr!

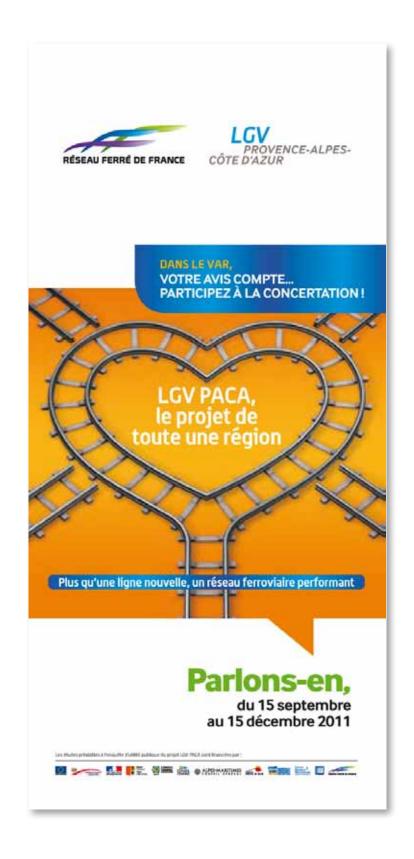
#### Des groupes de travail thématiques

sont également organisés à la demande des comités territoriaux.

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

DÉPLIANT «VAR» - COUVERTURE



DÉPLIANT «VAR» - PAGE 1



DÉPLIANT «VAR» - PAGE 2





DÉPLIANT «VAR» - PAGE 4



La LGV PACA constituera l'armature du système ferroviaire régional de demain. Il s'agit de répondre durablement aux besoins de déplacement des habitants et de dynamiser l'ensemble du trafic ferroviaire à l'échelle locale, nationale et internationale.



# DANS LE VAR, VOTRE AVIS COMPTE... PARTICIPEZ À LA CONCERTATION!

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, une concertation ouverte à tous permettra de construire ensemble le meilleur projet possible. De septembre à début novembre, les échanges porteront sur les 4 scénarios présentés, afin d'aboutir au choix d'un scénario privilégié intégrant les aménagements futurs de la ligne existante ; de novembre à mi-décembre, la concertation permettra de définir une bande de passage de 1.000m pour la ligne nouvelle.

# RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Hyères - MERCREDI 14 SEPTEMBRE, 19h

Casino des palmiers, Auditorium - 1 avenue Ambroise Thomas

# RÉUNIONS PUBLIQUES PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE

Secteur Toulon - MARDI 29 NOVEMBRE, 19h à Hyères\*

Secteur Sillon permien - MERCREDI 30 NOVEMBRE, 19h lieu à préciser\*

Secteur Est Var - JEUDI 1" DECEMBRE, 19h

\*Les adresses des lieux de réunion seront indiquées sur le site www.lgvpaca.fr

### GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Toulon

les 19/09-03/10-07/11-21/11

Sillon permien:

les 21/09 - 05/10 - 09/11 - 23/11

Est Var

les 23/09 - 07/10 - 14/11 - 25/11

Pour participer aux groupes de travail, inscrivez-vous sur www.lgvpaca.fr!

### Des groupes de travail thématiques

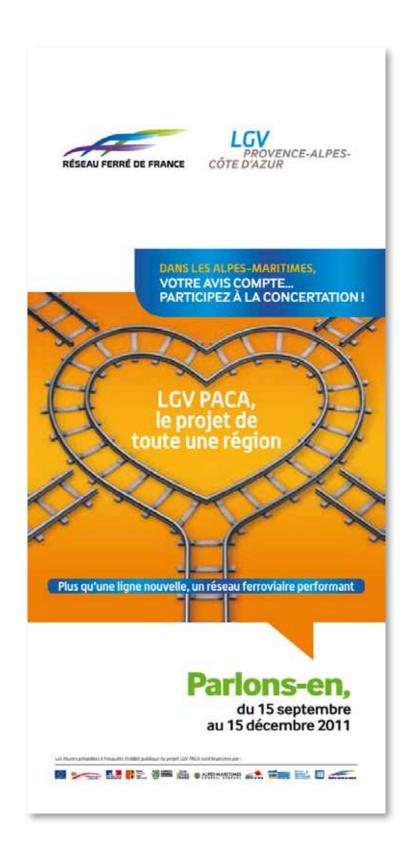
sont également organisés à la demande des comités territoriaux (par exemple, groupe de travail thématique « Agriculture/Viticulture »).

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

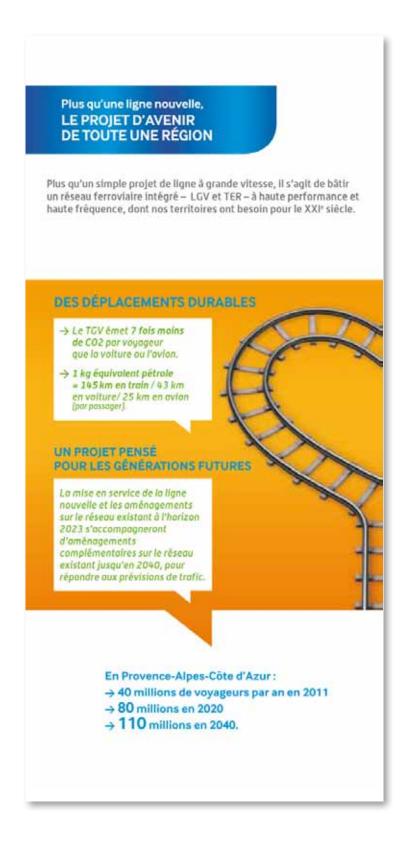
www.lgvpaca.fr

KFH+000011-righted and the entire adplaces on to paper thanks are criter tool defaults getten dustbernets.

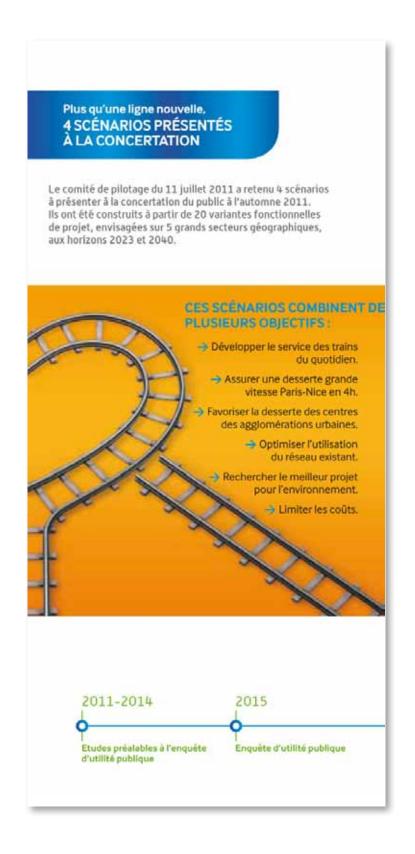
DÉPLIANT «ALPES-MARITIMES» - COUVERTURE



DÉPLIANT «ALPES-MARITIMES» - PAGE 1



DÉPLIANT «ALPES-MARITIMES» - PAGE 2



DÉPLIANT «ALPES-MARITIMES» - PAGE 3



DÉPLIANT «ALPES-MARITIMES» - PAGE 4



La LGV PACA constituera l'armature du système ferroviaire régional de demain. Il s'agit de répondre durablement aux besoins de déplacement des habitants et de dynamiser l'ensemble du trafic ferroviaire à l'échelle locale, nationale et internationale.



### DÉPLIANT «ALPES-MARITIMES» - DOS DU DÉPLIANT

# DANS LES ALPES-MARITIMES, **VOTRE AVIS COMPTE...** PARTICIPEZ À LA CONCERTATION!

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, une concertation ouverte à tous permettra de construire ensemble le meilleur projet possible. De septembre à début novembre, les échanges porteront sur les 4 scénarios présentés, afin d'aboutir au choix d'un scénario privilégié intégrant les aménagements futurs de la ligne existante ; de novembre à mi-décembre, la concertation permettra de définir une bande de passage de 1.000m pour la ligne nouvelle.

# RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Nice - JEUDI 15 SEPTEMBRE, 19h

Nice Acropolis, Auditorium Athéna - 1, Esplanade Kennedy

### RÉUNIONS PUBLIQUES PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE

Ouest Alpes-Maritimes - LUNDI 28 NOVEMBRE, 19h à Cannes\*

Sophia-Antipolis - MARDI 29 NOVEMBRE, 19h à Antibes\*

Nice - MERCREDI 30 NOVEMBRE, 19h

à Nice\* Paillons-Riviéra - JEUDI 1" DÉCEMBRE, 19h

à Menton\* \*Les adresses des lieux de réunion seront indiquées sur le site www.lgvpaca.fr

#### GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Ouest Alpes-Maritimes: les 19/09 - 03/10 - 07/11 - 21/11

Sophia - Antipolis:

les 21/09-05/10-09/11-23/11

Nice:

les 23/09-07/10-14/11-25/11

Paillons - Rivièra:

les 26/09 – 10/10 – 15/11 – 28/11 Pour participer aux groupes de travail, inscrivez-vous sur www.lgvpaca.fr l

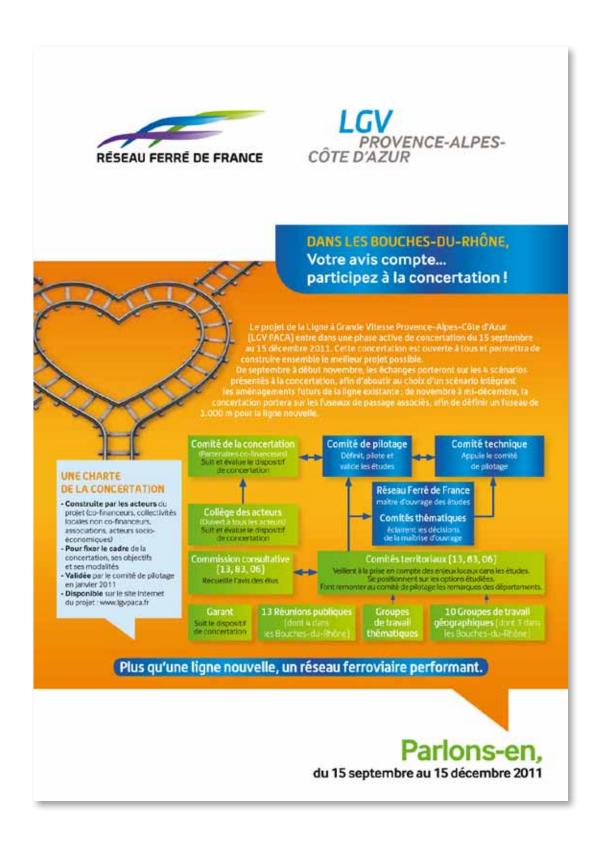
# Des groupes de travail thématiques

sont également organisés à la demande des comités territoriaux.

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

FICHE CONCERTATION «BOUCHES-DU-RHÔNE» - RECTO



# FICHE CONCERTATION «BOUCHES-DU-RHÔNE» - VERSO

#### POUR ASSISTER AUX 4 **RÉUNIONS PUBLIQUES**

#### La réunion de lancement

Mardi 13 septembre à 19h, à Marseille Station Alexandre, 29/31 Bd Charles Moretti.

# 3 réunions, 1 par secteur géographique

Secteur Nord Marseille: Mardi 29 novembre à 19h, à Marseille Secteur Vallée de l'Huveaune :

Mercredi 30 novembre à 19h. à La Penne-sur-Huveaune.

Secteur Pays d'Aubagne Sainte-Baume : leudi 1er décembre à 19h, à Aubagne.

Les adresses des lieux de réunion seront indiquées sur le site www.lgvpaca.fr

#### POUR VOUS INFORMER

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, visitez les 6 expositions présentées à la mairie de Marseille, à Marseille Provence Métropole, à la Communauté du Pays d'Aix. au Conseil général des Bouches-du-Rhône. au Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, à la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

#### POUR ASSISTER AUX **GROUPES DE TRAVAIL**

#### 3 groupes de travail géographiques sont mis en place pour tous les acteurs qui désirent s'exprimer sur les enjeux

territoriaux du projet.

Pour y participer, inscrivez-vous sur www.lgvpaca.fr!

Groupe de travail « Nord Marseille » : les 19/09, 03/10, 07/11, 21/11 Groupe de travail « Vallée de l'Huveaune » :

les 21/09, 05/10, 09/11, 23/11 Groupe de travail « Pays d'Aubagne Sainte-Baume »:

les 23/09, 07/10, 14/11, 25/11

Des groupes de travail thématiques sont également organisés à la demande des comités territoriaux.

#### LE GARANT DE LA CONCERTATION

La Commission nationale du débat public a désigné un **garant de la concertation**, M. Philippe Marzolf, Vice-Président de la CNDP, chargé, en qualité de personnalité indépendante, de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées afin de favoriser l'expression du public.

#### **POUR DONNER VOTRE AVIS**

Par écrit, sur les registres mis à votre disposition sur les 6 lieux d'exposition, et lors des réunions publiques et des groupes de travail.

Par courrier à : Réseau Ferré de France Mission LGV PACA - Les Docks - Atrium 10.4 10, Place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02

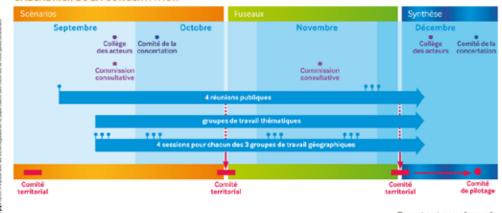
Par mail sur le site internet www.lgvpaca.fr

À l'issue de la concertation, Réseau Ferré de France établira un bilan qui sera rendu public.

#### UNE CONCERTATION...

- ... discutée avec les élus du territoire
- ... ouverte à la participation de tous
- ... locale pour mieux répondre aux enjeux de chaque secteur
- ... pragmatique pour choisir le meilleur projet par étape
- ... suivie et évaluée

# **CALENDRIER DE LA CONCERTATION**



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

les préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par















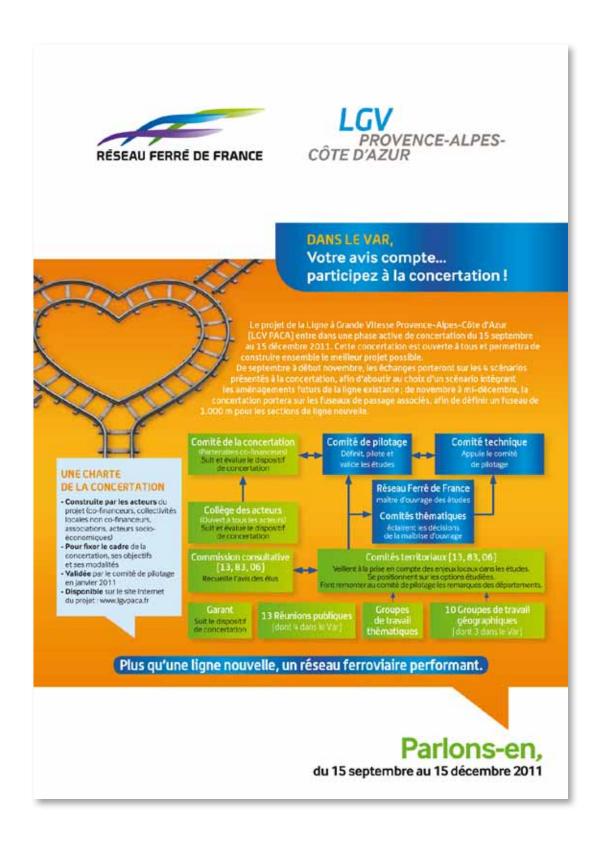








# FICHE CONCERTATION «VAR» - RECTO



FICHE CONCERTATION «VAR» - VERSO

#### POUR ASSISTER AUX 4 **RÉUNIONS PUBLIQUES**

#### La réunion de lancement

Mercredi 14 septembre à 19h, à Hyères, Casino des palmiers, Auditorium, 1 avenue Ambroise Thomas.

# 3 réunions, 1 par secteur géographique

Secteur Toulon:

Mardi 29 novembre à 19h, à Hyères

Secteur Sillon permien:

Mercredi 30 novembre à 19h, (lieu à préciser).

Sectour Est Var:

Jeudi 1er décembre à 19h, au Muy.

Les adresses des lieux de réunion seront indiquées sur le site www.lgvpaca.fr

#### **POUR VOUS INFORMER**

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, visitez les 4 expositions présentées à la mairie de Toulon, à Toulon Provence Méditerranée, au Conseil général du Var et à la Préfecture du Var.

#### POUR ASSISTER AUX **GROUPES DE TRAVAIL**

#### Des groupes de travail géographiques

sont mis en place pour tous les acteurs qui désirent s'exprimer sur les enjeux territoriaux du projet.

Pour y participer, inscrivez-vous sur www.lgvpaca.fr!

Groupe de travail « Toulon » : les 19/09, 03/10, 07/11, 21/11 Groupe de travail « Sillon permien » : les 21/09, 05/10, 09/11, 23/11 Groupe de travail « Est Var »: les 23/09, 07/10, 14/11, 25/11

Des groupes de travail thématiques sont également organisés à la demande des comités territoriaux.

#### LE GARANT DE LA CONCERTATION

La Commission nationale du débat public a désigné un **garant de la concertation**, M. Philippe Marzolf, Vice-Président de la CNDP, chargé, en qualité de personnalité indépendante, de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées afin de favoriser l'expression du public.

#### **POUR DONNER VOTRE AVIS**

Par écrit, sur les registres mis à votre disposition sur les 4 lieux d'exposition, et lors des réunions publiques et des groupes de travail.

Par courrier à : Réseau Ferré de France . Mission LGV PACA - Les Docks - Atrium 10.4 10, Place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02

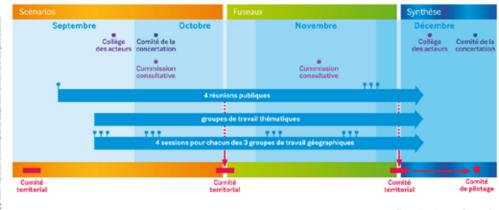
Par mail sur le site internet www.lgvpaca.fr

À l'issue de la concertation, Réseau Ferré de France établira un bilan qui sera rendu public.

#### **UNE CONCERTATION...**

- ... discutée avec les élus du territoire
- ... ouverte à la participation de tous
- ... locale pour mieux répondre aux enjeux de chaque secteur
- ... pragmatique pour choisir le meilleur projet par étape
- ... suivie et évaluée

#### **CALENDRIER DE LA CONCERTATION**



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PNCA sont financées par

















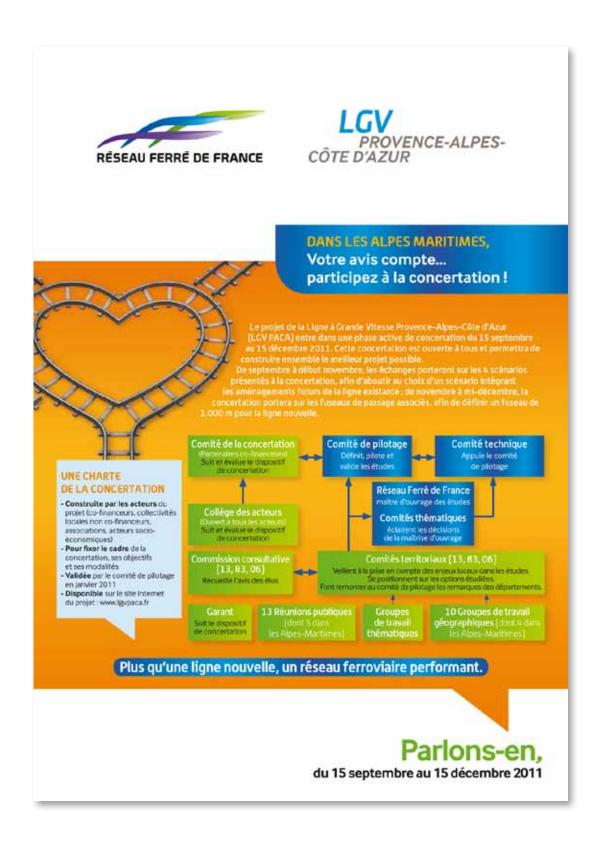






31

FICHE CONCERTATION «ALPES-MARITIMES» - RECTO



#### FICHE CONCERTATION «ALPES-MARITIMES» - VERSO

#### **POUR ASSISTER AUX 5 RÉUNIONS PUBLIQUES**

#### La réunion de lancement

Jeudi 15 septembre à 19h, à Nice, Nice Acropolis, Auditorium Athéna, 1, Esplanade Kennedy.

# 4 réunions, 1 par secteur géographique

Secteur Ouest Alpes-Maritimes: Lundi 28 novembre à 19h, à Cannes.

Secteur Sophia-Antipolis:

Mardi 29 novembre à 19h, à Antibes. Secteur Nice:

Mercredi 30 novembre à 19h, à Nice. Secteur Paillons-Riviéra: Jeudi 1" décembre à 19h, à Menton.

Les adresses des lieux de réunion seront indiquées sur le site www.lgvpaca.fr

#### **POUR VOUS INFORMER**

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, visitez les 4 expositions présentées à la mairie Nice, à Nice Côte d'Azur, au Conseil général des Alpes-Maritimes et à la Préfecture des Alpes-Maritimes.

#### POUR ASSISTER AUX **GROUPES DE TRAVAIL**

# Des groupes de travail géographiques

sont mis en place pour tous les acteurs qui désirent s'exprimer sur les enjeux territoriaux du projet.

Pour y participer, inscrivez-vous sur www.lgvpaca.fr!

#### Groupe de travail « Ouest Alpes-Maritimes »:

les 19/09, 03/10, 07/11, 21/11 Groupe de travail « Sophia-Antipolis » : les 21/09, 05/10, 09/11, 23/11 Groupe de travail « Nice » : les 23/09, 07/10, 14/11, 25/11 Groupe de travail « Paillons-Riviéra » : les 26/09, 10/10, 15/11, 28/11

#### Des groupes de travail thématiques sont également organisés à la demande des comités territoriaux.

#### LE GARANT DE LA CONCERTATION

La Commission nationale du débat public a désigné un garant de la concertation, M. Philippe Marzolf, Vice-Président de la CNDP, chargé, en qualité de personnalité indépendante, de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées afin de favoriser l'expression du public.

#### **POUR DONNER VOTRE AVIS**

Par écrit, sur les registres mis à votre disposition sur les 4 lieux d'exposition, et lors des réunions publiques et des groupes de travail.

Par courrier à : Réseau Ferré de France Mission LGV PACA - Les Docks - Atrium 10.4 10, Place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02

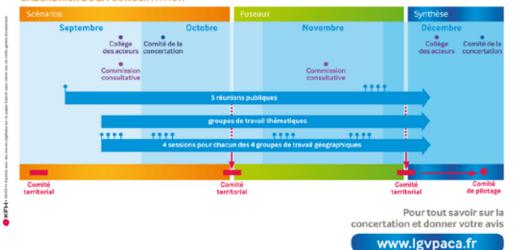
Par mail sur le site internet www.lgvpaca.fr

À l'issue de la concertation, Réseau Ferré de France établira un bilan qui sera rendu public.

#### UNE CONCERTATION...

- ... discutée avec les élus du territoire
- ... ouverte à la participation de tous
- ... locale pour mieux répondre aux enjeux de chaque secteur
- ... pragmatique pour choisir le meilleur projet par étape
- ... suivie et évaluée

#### **CALENDRIER DE LA CONCERTATION**



réalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par



























FICHE SCÉNARIO 1 - VERSO

#### LE SCÉNARIO 1 ET LE RÉSEAU EXISTANT

De nombreux aménagements du réseau existant à moyen et long terme sont envisagés dans le scénario 1, notamment:

- Un doublement partiel (2023), puis total (2040) de la ligne Marseille-Aix
- Une liaison entre la gare Aix-TGV et la gare Aix-Centre (2040)
- Des aménagements améliorant la capacité dans la traversée de Toulon (2040).
- La mise à 4 voies sur les tronçons d'aménagement de la ligne existante dans le secteur Est Var (2023).

-Le doublement de la ligne Cannes-Grasse (2023).

-La création de quais supplémentaires à Cannes (2023).

Cagnes-sur-Mer ou Antibes (2040).

En complément des aménagements déjà réalisés (2023), la création de 2 voies supplémentaires entre Nice-Ville et

Le doublement partiel de la ligne Nice-Drap (2040).

#### LE SCENARIO 1 ET L'ENVIRONNEMENT

#### Enjeux communs à tous les scénarios :

- insertion de la ligne dans l'agglomération marseillaise.
- prise en compte du paysage, de l'agriculture et de la viticulture locales dans la traversée des secteurs d'Aubagne/ Le Castellet / Le Beausset et du sillon permien.
- prise en compte des milieux naturels et des risques d'inondation dans la vallée de l'Argens.
- protection des paysages et des milieux naturels pour contourner l'Esterel et le Tanneron,
- -prise en compte des activités humaines dans l'Ouest des Alpes-Maritimes.
- -aménagement de la ligne existante sur certaines sections entre Nice et l'Italie.

#### Enjeux particuliers:

- prise en compte des paysages, des milieux naturels, de la viticulture et de l'habitat pour la descente vers Toulon.

- aménagements de la ligne existante dans des zones habitées ou agricoles du sillon permien.
- · prise en compte des milieux naturels pour les sections de ligne nouvelle dans ce même secteur,
- insertion urbaine pour la traversée de Nice.

#### **QUELS ENJEUX** TECHNIQUES?

environ 240 km, dont 170 km

de ligne nouvelle

et 80 km

de tunnels.

Tous les scénarios reposent sur la création de nombreux tunnels, ce qui entraîne des contraintes de réalisation à prendre en

compte, et la gestion d'un volume important de déblais.

> Enjeu spécifique: la traversé souterraine de Toulon.

#### **OUELLE** COHÉRENCE TERRITORIALE?

Le projet s'inscrit sur le territoire en cohérence avec les grands projets territoriaux : Euroméditerranée à Marseille. Axe des gares à Toulon, aménagement de la Plaine du Var à Nice.

Maîtriser le développement démographique et urbain de l'Est Var est primordial sur ce territoire, qui sera dopé par une future gare. Par ailleurs, le projet favorisera un développement équilibré des pôles d'habitat et d'emploi de l'Ouest des Alpes-Maritimes.

Pour développer la multimodalité, il est nécessaire de créer des ilens entre les gares souterraines et les gares de surface.

Le scénario 1 répond pleinement aux stratégles de desserte du centre-ville de Toulon et au développement de la ville. La localisation centrale de la gare favorisera la fréquentation et permettra une diffusion équilibrée de la grande vitesse sur toute l'agglomération. Un soin tout particulier devra être apporté à la connexion entre la gare souterraine et le centre-ville.

Une desserte cohérente et efficace en bus et en TER permettra de diffuser la grande vitesse sur l'Ouest du département des Alpes-Maritimes.

#### DESSERTE

- → Marseille Saint-Charles en souterrain
- → Toulon-Centre en souterrain
- → Gare nouvelle Est Var
- → Gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- → Gare nouvelle Nice-Aéroport
- → Nice-Ville
- -> Monaco en souterrain

#### TEMPS DE PARCOURS\*

Marseille-Nice en 1h20 (3 arrêts) au lieu de 2h23

Marseille-Toulon en 20 min Isans arrêt au lieu de 39 min

Toulon-Nice en 50 min au lieu de 1h42

Nice-Paris en 3h55 Isans arret au lieu de 05h25

Marseille-Gênes en 3h22 au lieu de 5h23

#### COÛT

14,2 Mrds € en 2023 + 3,1 Mrds € en 2040

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr



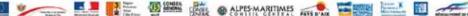




























FICHE SCÉNARIO 2 - RECTO



FICHE SCÉNARIO 2 - VERSO

## LE SCÉNARIO 2 ET LE RÉSEAU EXISTANT

De nombreux aménagements du réseau existant à moyen et long terme sont envisagés dans le scénario 2, notamment :

- Un doublement partiel (2023), puis total (2040) de la ligne Marseille-Aix.
- -Une liaison entre la gare Aix-TGV et la gare Aix-Centre (2040).
- -Des aménagements développant la capacité pour la traversée de Toulon (2040).
- Le doublement de la ligne Cannes-Grasse (2023).
- -La création de quais supplémentaires à Cannes (2023), et Cagnes-sur-Mer ou Antibes (2040).
- En complément des aménagements déjà réalisés (2023), la création de 2 voies supplémentaires entre

Nice-Ville et Menton Le doublement par-

tiel de la ligne Nice-Drap (2040).

LE SCÉNARIO 2

LONGUEUR TOTALE environ 230 km, dont 220 km

> de ligne nouvelle et 90 km de tunnels

L'ENVIRONNEMENT

#### Enjeux communs à tous les scénarios :

- insertion de la ligne dans l'agglomération marseillaise,
- prise en compte du paysage, de l'agriculture et de la viticulture locales dans la traversée des secteurs d'Aubagne/ Le Castellet / Le Beausset et du sillon permien.
- prise en compte des milieux naturels et des risques d'inondation dans la vallée de TArgens,
- -protection des paysages et des milieux naturels pour contourner l'Esterel et le Tanneron,
- prise en compte des activités humaines dans l'Ouest des Alpes-Maritimes,
- -aménagement de la ligne existante sur certaines sections entre Nice et l'Italie.

#### Enjeux particuliers:

- -prise en compte des paysages et de la ressource en eau pour la descente vers Toulon.
- prise en compte des milieux naturels et de l'activité agricole pour l'aménagement de la ligne nouvelle dans le sillon permien.

## **QUELS ENJEUX** TECHNIQUES?

Tous les scénarios reposent sur la création de nombreux tunnels, ce qui entraîne des contraintes de réalisation à prendre en compte, et la gestion d'un volume important de déblais.

#### Enjeu spécifique:

la traversée souterraine de Nice.

#### **OUELLE COHÉRENCE** TERRITORIALE?

Le projet s'inscrit sur le territoire en cohérence avec les grands projets territoriaux: Euroméditerranée à Marseille, Axe des gares à Toulon, aménagement de la Plaine du Var à Nice

> Maîtriser le développement démographique et urbain de l'Est Var est primordial sur ce territoire, qui sera dopé par une future gare. Par ailleurs, le projet favorisera développement équilibré des pôles d'habitat et d'emploi de l'Ouest des Alpes-Maritimes.

Pour développer la multimodalité, il est nécessaire de créer des liens entre les gares souterraines et les gares de surface.

Dans le scénario 2, la gare nouvelle de Toulon se situera à l'Est : la connexion avec le centre-ville devra être assurée par des transports en commun satisfaisants. Cette gare sera ouverte sur la partie la plus touristique du secteur, et bénéficiera d'une bonne zone de chalandise.

La desserte de Toulon-Est offre l'opportunité d'une restructuration de l'Est de l'agglomération autour de la future gare. Elle permet de bien desservir les pôles de l'aire toulonnaise connaissant une forte croissance (Est de l'agglomération de Toulon, Hyères, vallée du Gapeau), Elle devra soutenir un développement urbain concentré.

Une desserte cohérente et efficace en bus et en TER permettra de diffuser la grande vitesse sur l'Ouest du département des Alpes-Maritimes.

#### DESSERTE

- → Marseille Saint-Charles en souterrain
- → Gare nouvelle Toulon Est.
- → Gare nouvelle Est Var
- → Care nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- → Care nouvelle Nice Aéroport.
- → Monaco en souterrain

#### TEMPS DE PARCOURS\*

Marseille-Nice en 1h12 [3 arrets] au lieu de 2h23

Marseille-Toulon en 21 min sans arrêt au lieu de 39 min

Toulon-Nice en 41 min au lieu de 1h42

Nice-Paris en 3h47 (sans arrêt) au lieu de 05h25

Marseille-Gênes en 3h10 [7 arrêts] au lieu de 5h23

## COÛT

13,2 Mrds € en 2023 + 4,1 Mrds € en 2040

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr



















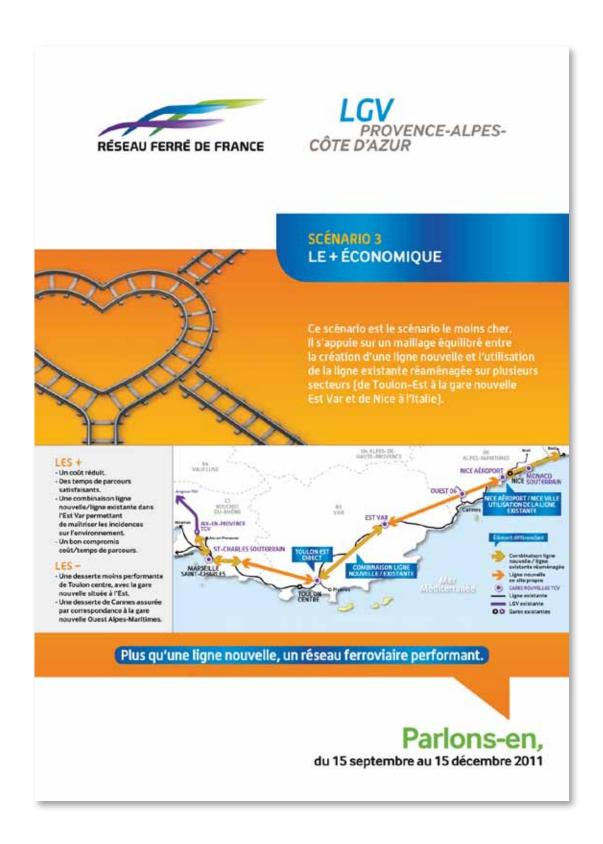












FICHE SCÉNARIO 3 - VERSO

#### LE SCENARIO 3 ET LE RÉSEAU EXISTANT

De nombreux aménagements du réseau existant à moyen et long terme sont envisagés dans le scénario 3, notamment :

- Un doublement partiel (2023), puis total (2040) de la ligne Marseille-Aix.
- Une liaison entre la gare Aix-TGV et la gare Aix-Centre (2040).
- Des aménagements développant la capacité pour la traversée de Toulon (2040).
- -La mise à 4 voies sur les tronçons d'aménagement de la ligne existante dans le secteur Est Var (2023).
- Le doublement de la ligne Cannes-Grasse (2023).

· La création de quais supplémentaires Cannes (2023), et Cagnes-sur-Mer ou Antibes (2040). environ 230 km, dont 170 km

-En complément des aménagements délà réalisés (2023). la création de 2 voies supplémentaires entre Nice-Ville et Menton.

LE SCÉNARIO 3

marseillaise.

permien.

Tanneron,

Le doublement partiel de la ligne Nice-Drap (2040).

ET L'ENVIRONNEMENT

Enjeux communs à tous les scénarios :

-insertion de la ligne dans l'agglomération

-prise en compte du paysage, de l'agri-

culture et de la viticulture locales dans

la traversée des secteurs d'Aubagne/

Le Castellet / Le Beausset et du sillon

prise en compte des milieux naturels et

des risques d'inondation dans la vallée de

-protection des paysages et des milieux

naturels pour contourner l'Esterel et le

prise en compte des activités humaines dans l'Ouest des Alpes-Maritimes,

aménagement de la ligne existante sur

certaines sections entre Nice et l'Italie.

- prise en compte des milieux naturels et de l'activité agricole pour les sections de ligne nouvelle dans ce même secteur,

insertion urbaine pour la traversée de Nice.

#### **OUELS ENJEUX** TECHNIQUES?

LONGUEUR TOTALE

de ligne nouvelle

et 80 km

de tunnels.

Nine

Tous les scénarios reposent sur la création de nombreux tunnels, ce qui entraîne des contraintes de réalisation à prendre en compte, et la gestion d'un volume important de déblais.

Enjeu spécifique: tunnels en site urbain évités, sauf Marseille et quelques secteurs entre Grasse et Cannes.

#### OUELLE COHÉRENCE TERRITORIALE?

Le projet s'inscrit sur le territoire en cohérence avec les grands projets territoriaux: Euroméditerranée à Marseille, Axe des gares à Toulon. aménagement de la Plaine du Var à

Maîtriser le développement démographique et urbain de l'Est Var est primordiel sur ce territoire, qui sera dopé par une future gare. Par ailleurs, le projet favorisera un développement équilibré des pôles d'habitat et d'emploi de l'Ouest des Aipes-Maritimes.

Pour développer la multimodalité, il est nécessaire de créer des liens entre les gares souterraines et les gares de surface.

Dans le scénario 3, la gare nouvelle de Toulon se situera à l'Est : la connexion avec le centre-ville devra être assurée par des transports en commun satisfaisants. Cette gare sera ouverte sur la partie la plus touristique du secteur, et bénéficiera d'une bonne zone de chalandise. La desserte de Toulon-Est offre l'opportunité d'une restructuration de l'Est de l'agglomération autour de la future gare. Elle permet de bien desservir les pôles de l'aire toulonnaise connaissant une forte croissance (Est de l'agglomération de Toulon, Hyères. vallée du Gapeaul. Elle devra soutenir un développement urbain concentré.

Une desserte cohérente et efficace en bus et en TER permettra de diffuser la grande vitesse sur l'Ouest du département des Alpes-Maritimes.

#### DESSERTE

- → Marseille Saint-Charles
- → Gare nouvelle Toulon Est
- Gare nouvelle Est Var
- Gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- → Gare nouvelle Nice-Aéroport
- → Nice-Ville
- Monaco en souterrain

#### TEMPS DE PARCOURS\*

Marseille-Nice en 1h18 [3 arrêts] au lieu de 2h23

Marseille-Toulon en 21 min (sans arrêt) au lieu de 39 min

Toulon-Nice en 47 min [1 arrêt] au lieu de 1h42

Nice-Paris en 3h53 Isans arrêt au lieu de Ó5h25

Marseille-Gênes en 3h20 [7 arrêts] au lieu de 5h23

#### COÛT

12,6 Mrds € en 2023 + 3,3 Mrds € en 2040

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

Enjeux particuliers:

-prise en compte des paysages et de la ressource en eau pour la descente vers Toulon.

- aménagements de la ligne existante dans des zones habitées ou agricoles du sillon permien.

















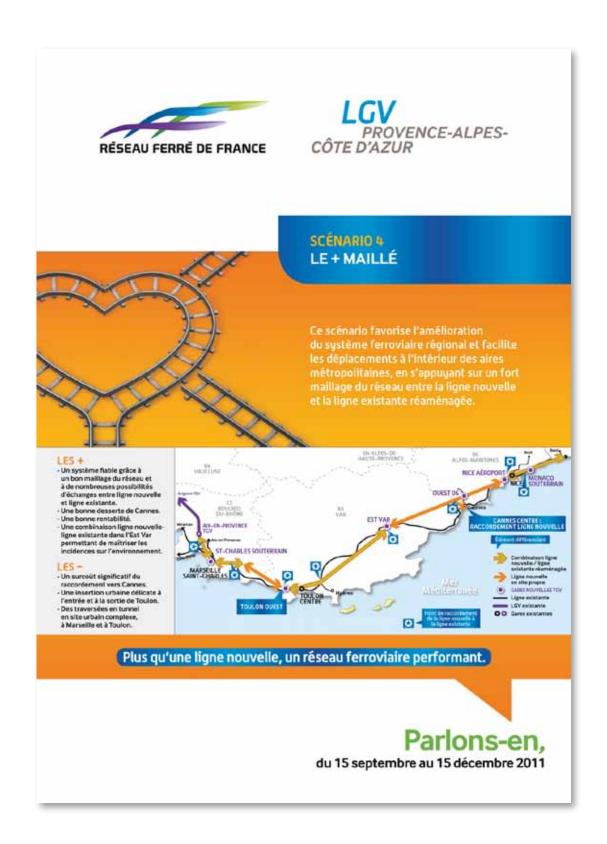












FICHE SCÉNARIO 4 - VERSO

#### LE SCÉNARIO 4 ET LE RÉSEAU EXISTANT

De nombreux aménagements du réseau existant à moyen et long terme sont envisagés dans le scénario 4, notamment :

- -Un doublement partiel (2023), puis total (2040) de la ligne Marseille-Aix.
- Une liaison entre la gare Aix-TGV et la gare Aix-Centre (2040).
- -La mise à 4 voies entre le raccordement et les têtes de tunnel à l'Est et à l'Ouest à Toulon (2023).
- -La mise à 4 voies sur les tronçons d'aménagement de la ligne existante dans le secteur Est Var (2023).
- Le doublement de la figne Cannes-Grasse (2023)
- La création de quais supplémentaires à Cannes (2023), et Cagnes-sur-Mer ou Antibes (2040).

-En complément des aménagements déjà réalisés (2023), la création de 2 voies environ 240 km, dont 170 km supplémentaires entre Nice-Ville et Menton.

Le doublement partiel de la ligne Nice-Drap (2040)

LE SCÉNARIO 4

marseillaise,

permien.

l'Argens,

Tanneron,

ET L'ENVIRONNEMENT

Enjeux communs à tous les scénarios :

Insertion de la ligne dans l'agglomération

prise en compte du paysage, de

l'agriculture et de la viticulture locales dans la traversée des secteurs d'Aubagne/

Le Castellet / Le Beausset et du sillon

- prise en compte des milieux naturels et

des risques d'inondation dans la vallée de

protection des paysages et des milieux

naturels pour contourner l'Esterel et le

-prise en compte des activités humaines

-aménagement de la ligne existante sur

certaines sections entre Nice et l'Italie.

dans l'Ouest des Alpes-Maritimes,

#### Enjeux particuliers:

- prise en compte des paysages, des milieux naturels, de la viticulture et de l'habitat pour la descente vers Toulon,
- aménagements de la ligne existante dans des zones habitées ou agricoles du sillon permien.
- prise en compte des milieux naturels et de l'activité agricole pour les sections de ligne nouvelle dans ce même secteur.
- insertion urbaine pour la traversée de Nice.

## **QUELS ENJEUX** TECHNIQUES?

de figne nouvelle

et 90 km

de tunnels

Tous les scénarios reposent sur la création de nombreux tunnels, ce qui entraîne des contraintes de réalisation à prendre en compte, et la gestion d'un volume important de déblais.

Enjeux spécifiques:

Toulon

raccordement vers Cannes

#### QUELLE COHÉRENCE TERRITORIALE?

Le projet s'inscrit sur le territoire en cohérence avec les grands projets territoriaux : Euroméditerranée à Marseille, Axe des gares à Toulon, aménagement de la Plaine du Var à Nice.

Maîtriser le développement démographique et urbain de l'Est Var est primordial sur ce territoire, qui sera dopé par une future gare. Par ailleurs, le projet favorisera un développement équilibré des pôles d'habitat et d'emploi de l'Ouest des Alpes-Maritimes

Pour développer la multimodalité, il est nécessaire de créer des liens entre les gares souterraines et les gares de surface.

Dans le scénario 4, la gare nouvelle de Toulon se situera à l'Ouest : la connexion avec le centre-ville sera assurée par une bonne desserte en transports en commun. Cette gare sera pleinement ouverte sur les grands projets de l'aggiornération (Pôle Mer, Toulon Grand Projet Rade).

Par ailleurs le raccordement au niveau de Cannes permettra aux trains à grande vitesse d'accéder directement à Cannes et Antibes.

#### DESSERTE

- → Marseille Saint-Charles
- → Gare nouvelle Toulon Ouest
- Gare nouvelle Est Var
- → Gare nouvelle **Ouest Alpes-Maritimes**
- → Cannes et Antibes
- → Gare nouvelle Nice-Aêroport
- → Nice-Ville
- Monaco en souterrain

#### TEMPS DE PARCOURS\*

Marseille-Nice en 1h25 au lieu de 2h23

Marseille-Toulon en 20 min (sans arrêt) au lieu de 39 min

Toulon-Nice en 55 min au lieu de 1h42

Nice-Paris en 4h00 au lieu de 05h25

Marseille-Gênes en 3h27 7 arrêts] au lieu de 5h23

## COÛT

14,5 Mrds € en 2023 + 3,3 Mrds € en 2040

Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

























FICHE SECTEUR «BOUCHES-DU-RHÔNE» - RECTO



## FICHE SECTEUR «BOUCHES-DU-RHÔNE» - VERSO

## BOUCHES-BU-RHÔNE, QUEL PROJET LGV PACA?

## **QUELLE OFFRE** DE SERVICE?

Le secteur de Marseille souffre aujourd'hui de la saturation du réseau actuel. Les aménagements sur le réseau existant, tels que la création d'une 3º voie entre Marseille et Aubegne, ne suffiront pas à atteindre les objectifs ambitieux de desserte pour 2040.

En effet, à terme, une vraie desserte urbaine devra être mise en place, avec en heure de pointe:

- 11 Balsons/h entre Aubagne et Marsellle, dont:
- · 2 l'aisons/h entre Aix-en-Provence et
- Aubagne sans changement ;
- · 2 liaisons/h entre Aubagne et Vitrolles-Aéroport sans changement;
- -10 liaisons/h entre Marseille et Vitrolles-Aéroport :
- B liaisons/h entre Marseille et Aix-en-Provence.

La desserte doit également pouvoir répondre aux besoins de déplacements de la région Provence-Alpes Côte d'Azur, qui est l'une des plus peuplées de France, et oui connaît une forte croissance démographique : Jusqu'à E trains par heure sont envisagés entre Marseille et Nice (temps de parcours d'environ 1h).

## QUELS AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU EXISTANT?

#### Traversée de Marseille

La saturation du réseau et la situation en impasse de la gare de Marseille pénalisent actuellement les déplacements. La traversée du centre de Marseille en souterrain est donc nécessaire pour permettre le développement du système ferroviaire et désengorger l'agglomération.

#### Vallée de l'Huveaune

Dans la vallée de l'Huveaune, il est nécessaire de trouver une solution technique qui tienne compte des contraintes du territoire telles que le Parc des Calanques et l'agglomération de Marseille - La Penne-sur-Huveaune - Aubagne. Un aménagement de la ligne existante apparaît donc comme la solution la plus adaptée.

#### LES AMÉNAGEMENTS POUR LE QUOTIDIEN

Pour améliorer les services quotidiens, des aménagements sont envisages sur le réseau existant

- → le doublement de la ligne Aix-Marseille
- → la réouverture de la ligne entre Alx et Rognac avec des liaisons circulaires Marseille-Vitrolles-Aéroport -
- → la liaison Aix-TGV / Aix-Centre

#### Sainte-Baume - Cassis

L'enjeu majeur est de prendre en compte le système karstique, particularité géologique du territoire qui présente un réseau souterrain traversant des massifs calcaires.

Globalement, le projet nécessite de considérer et minimiser les impacts sur l'habitat et sur les activités humaines comme l'agriculture. Le respect des milieux naturels et de l'environnement sers au centre de nos préoccupations.

La concertation permettra d'appréhender au mieux tous les enjeux du territoire.

#### Entre Aubagne et Toulon

La voie existante entre Aubagne et Toulon est très sinueuse et en site contraint. Une ligne nouvelle s'impose donc pour relier les deux villes.

## **QUELS ENJEUX** POUR LE TERRITOIRE?

La LGV PACA doublera la ligne existante à l'entrée Nord de la ville. La traversée en tunnel du centre de Marseille aura peu d'impacts en surface.

#### Dans la vallée de l'Huveaune

Le projet nécessite de prendre en compte les contraintes liées au bâti et à la présence de zones inondables. Sur ce territoire, les enieux économiques liés à la présence de zones industrielles seront particulièrement étudiés.

#### Entre Aubagne et Toulon

Le projet devra évaluer la longueur des tunnels qui traverseront Aubagne.

La flaison entre Aubagne et Toulon nécessite quant à elle un franchissement adapté du plateau de Font-Blanche



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

Les Bruites (infinistres à l'enquêter d'Atlité publique du projet LOV PNCA sont financées par

















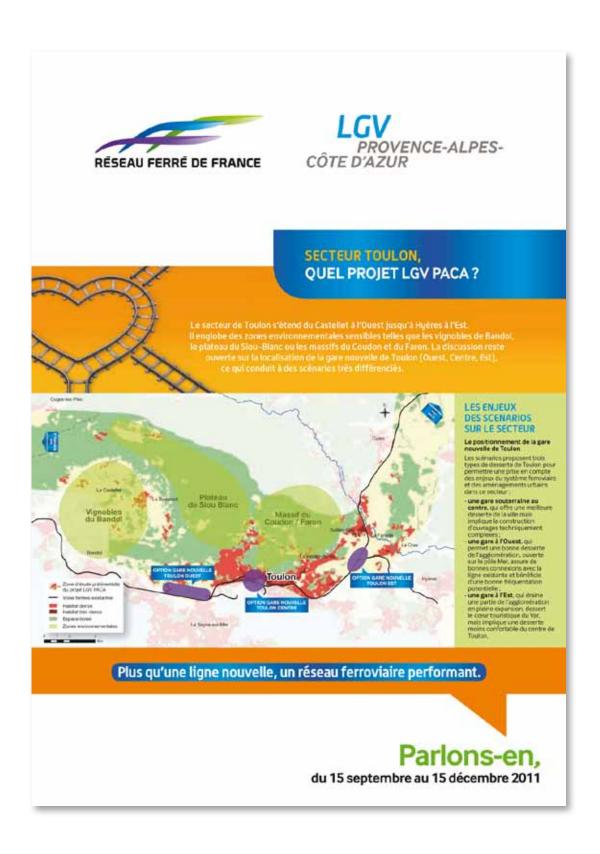








# FICHE SECTEUR «TOULON» - RECTO



#### SECTEUR TOULON, QUEL PROJET LGV PACA?

## **QUELLE OFFRE** DE SERVICE?

Le secteur de Toulon souffre aujourd'hui d'un réseau aux potentialités limitées. Avec seulement 7 trains par heure en heure de pointe, le système actuel ne présente pas de marges de manœuvre car les trains omnibus, les trains Intercités et les trains Grandes Lignes n'ont pas la même vitesse et le même nombre d'arrêts, et donc pas le même rythme.

A terme, il s'agit de construire un véritable RER pour Toulon, qui permettra de traverser toute la ville, avec en heure de pointe :

- · 6 Laisons/h entre Aubagne et La Seyne ;
- 9 Taisons/h entre La Seyne et La Pauline :
- 4 Laisons/h vers Hyères :
- 5 lialsons/hivers Camoules.

La desserte doit également permettre un positionnement de Toulon sur le réseau français à grande vitesse : 5 TGV en heure de pointe sont envisagés.

#### **QUELS AMÉNAGEMENTS** SUR LE RÉSEAU EXISTANT?

#### Traversée de Toulon

Vouloir faire passer tout ce trafic en surface dans la traversée du centre de Toulon et dans la gare actuelle n'est pas réaliste. En effet, ces améragements auraient un impact urbain trop lourd et ne seraient pas compatibles avec les projets de Toulon Provence Méditerranée.

Il est donc nécessaire d'envisager la traversée du site de Toulon en tunnel pour la voie nouvelle à grande vitesse. Les lignes existantes seront réaménagées pour répondre à l'augmentation du service TER

#### + DE TRAINS AU QUOTIDIEN

- → 6 liaisons/h entre Aubagne et La Seyne
- → 9 liaisons/h entre La Seyne et La Pauline
- → 4 liaisons/h vers Hyères
- → 5 liaisons/h vers Carnoules

#### Avec une gare au centre ou à l'Ouest de Toulon

L'arrivée de la ligne nouvelle au centre ou à l'Ouest de l'agglomération suppose de rechercher les meilleurs fuseaux depuis les plateaux (erjeux de paysages et de milieux naturels riches) jusqu'aux plaines (enjeux de zones d'habitat et de vignobles).

Dans le cadre de la traversée de Toulon en souterrain, le localisation précise des entrées et sorties de tunnel devra être étudiée

#### Entre Aubagne et Toulon

La voie existante entre Aubagne et Toulon est très sinueuse et en site contraint. Une ligne nouvelle s'impose donc pour relier les deux villes.

#### Entre Toulon et Hyères

L'optimisation du réseau passe aussi par un doublement partiel de la ligne reliant Toulon à Hybres.

#### **QUELS ENJEUX** POUR LE TERRITOIRE?

Le positionnement des fuseaux de possage dépendra du positionnement de la gare nouvelle.

## Avec une gare à l'Est de Toulon

Le choix d'une gare nouvelle à l'Est de l'agglomération nécessite un franchissement du plateau du Slou Blanc. Cette option implique également un passage en tunnel sous le massif du Coudon et nécessite donc de préserver les paysages et les ressources naturelles, notamment les ressources en eau qui alimentent la ville de Toulon.



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

prilatetres. I Pengueter d'Attité outrioue du projet LOV PNCA sont financées par



















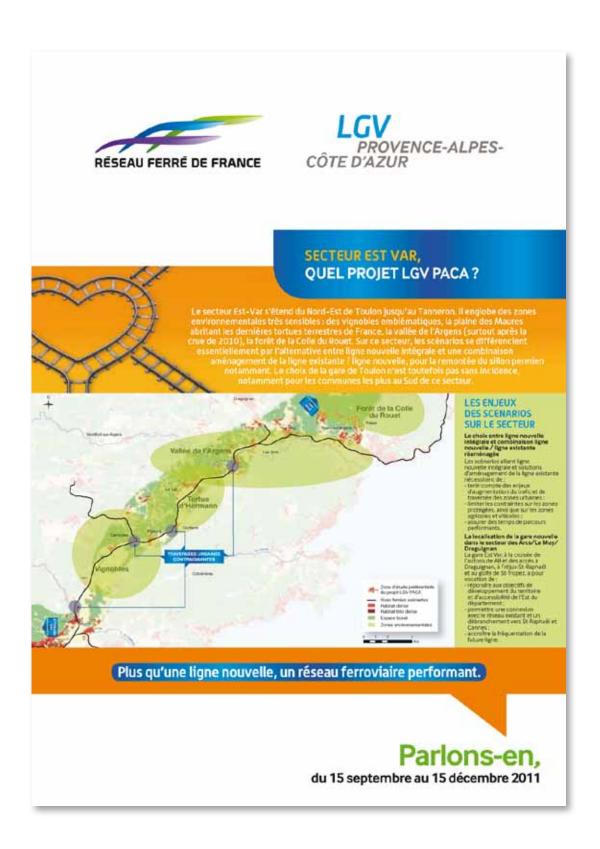






45

# FICHE SECTEUR «EST VAR» - RECTO



#### SECTEUR EST VAR, QUEL PROJET LGV PACA?

## **QUELLE OFFRE** DE SERVICE?

Le secteur Est-Var est aujourd'hui mal desservi par le train. Les liaisons régionales sont peu hables et manquent d'efficacité. Il faut par exemple compter 2h30 de trajet entre Marseille et Nice. Dans ce contexte, le moindre incident peut bloquer l'ensemble du système.

A terme, c'est un vrai réseau régional performant qui devra être mis en place. Il permettra :

- un accès de l'Est Var à la grande vitesse grâce à la nouvelle gare prévue dans le secteur Les Arcs/Le Muy/Draguignan: 4 TAGV (trains aptes à la grande vitessel par heure s'y arrêteront en heure de pointe :
- une véritable desserte ferroviaire d'ambition régionale et nationale avec des temps de parcours correspondent aux normes d'aujourd'hui : I heure entre Nice et Marseille ; une ouverture de l'Est Var aux déplacements quotidiens en train vers Toulon (avec 3 trains omnibus ou semi-directs) et vers Nice (avec 4

Au total, ce seront 11 trains par heure (sur les 13 qui emprunteront la ligne existante) qui s'arrêteront en heure de pointe à la gare nouvelle Est Var.

trains omnibus ou semi-directs)

#### **QUELS ENJEUX** POUR LE TERRITOIRE?

Les objectifs de service retenus à l'horizon 2040 (13 trains/heure dans chaque sens emprunteront la ligne en heure de pointel ne sont pas compatibles avec le réseau actuel. Un doublement de la ligne existante permettra d'assurer un service fiable, répondant à des objectifs à long terme.

#### **DE TRAINS AU QUOTIDIEN**

- → 4 TAGV (trains aptes à la grande vitesse) par heure à la nouvelle gare prévue dans le secteur Les Arcs/ Le Muy/Draguignan
- → 3 trains omnibus. ou semi-directs de l'Est Var vers Toulon
- → 4 trains omnibus ou semi-directs de l'Est Var vers Nice
- 1 heure entre Nice et Marseille

#### L'insertion du projet sur ce secteur devra composer avec un territoire qui présente de forts enieux : traversée des zones urbaines et des terroirs viticoles, protection de la biodiversité (habitat de la tortue d'Hermann, zones humides).

#### Entre les Arcs et les Alpes-Maritimes

préservation des paysages.

La ligne existante longe le littoral en contournant le massif de l'Esterei. Elle est trop sinueuse et contrainte pour être aménagée. Une ligne nouvelle s'impose donc sur cette portion.

Elle devra s'insèrer en respectant les zones environnementales sensibles comme la vallée de l'Argens, la forêt de la Colle du Rouet ou la vallée de Reyran.

#### Entre Toulon et les Arcs

Le débat devra porter sur la possibilité et l'intérêt d'aménager la ligne existante sur certains tronçons pour répondre à ces objectifs de desserte.

La combinaison optimale repose en effet sur un compromis prenant en compte les enjeux majeurs du territoire, limitant au maximum les nuisances, et permettant d'atteindre les objectifs fixés en termes de temps de parcours.

Le doublement de la ligne existante ne pourra pas être envisagé pour certaines traversées urbaines contraignantes (Solliès-Pont, Gonfaron, Vidauban, en particulier),



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

prilatetres. I Pengueter d'Attité outrioue du projet LOV PNCA sont financées par



















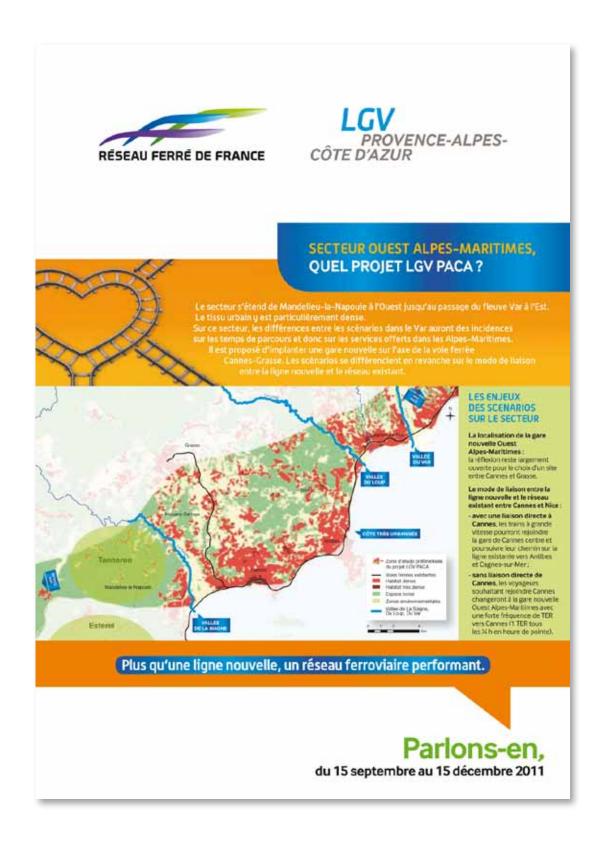






47

FICHE SECTEUR «OUEST ALPES-MARITIMES» - RECTO



## FICHE SECTEUR «OUEST ALPES-MARITIMES» - VERSO

## SECTEUR QUEST ALPES-MARITIMES, QUEL PROJET LGV PACA?

## **QUELLE OFFRE** DE SERVICE?

Le secteur Ouest Alpes-Maritimes s'appuie aujourd'hui sur une liene unique. Les liaisons régionales manquent d'efficacité et sont parfois. peu fiables. Il faut par exemple compter 2h30 de trajet entre Marseille et Nice. Dans ce contexte, le moindre incident peut bloquer l'ensemble du système.

A terme, c'est un vrai réseau régional performant. qui devra être mis en place. Il permettra :

- un accès de l'Ouest des Alpes-Maritimes à la grande vitesse grâce à la gare nouvelle prévue entre Cannes et Grasse avec 4 trains à grande vitesse en heure de pointe :
- une véritable desserte ferrovaire d'ambition régionale et nationale, avec des temps de parcours correspondant aux normes d'aujourd'hui (1h entre Marseille et Nice);
- un renforcement de l'offre pour les déplacements quotidiens : jusqu'à 8 l'aisons/h en heure de pointe entre Cennes, Antibes et Nice et 4 liaisons/h entre Cannes et Grasse.

## QUELS AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU EXISTANT?

L'aménagement de la ligne nouvelle permettra de dégager la ligne existante pour les services du quotidien. Des travaux de renforcement de cette ligne sont prévus pour atteindre les objectifs fixés.

#### Entre Cannes et Grasse

Sur cette section, il est nécessaire d'envisager un doublement de la ligne.

#### **F DE TRAINS AU QUOTIDIEN**

- → 8 trains / heure en heure de pointe entre Cannes. Antibes et Nice
- → 4 trains / heure en heure de pointe entre Cannes et Grasse
- → 4 trains à grande vitesse / heure en heure de pointe à la gare nouvelle **Ouest Alpes-Maritimes**
- → 1 heure entre Marseille et Nice

#### Autour de Sophia Antipolis

Cette zone urbanisée présente de forts enjeux. Les passages en tunnel seront prédominants. mais des passages en surface sont à prévoir dans les espaces favorables, pour limiter les coûts du projet.

Sur le territoire, plusieurs cours d'eau sont présents (la Siagne, le Loup, le Var et la Brague) dont les modalités de franchissement seront étudiées et discutées.

#### **QUELS ENJEUX** POUR LE TERRITOIRE?

#### Entre Cannes et Grasse

La localisation de la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes reste à définir, Elle sera déterminée en fonction des dessertes attendues sur les différentes villes ou secteur (Cannes, Grasse, Mandelleu, Sophia/Antibas), des développements prévus sur le territoire, des enieux d'insertion du proiet et de la faisabilité technique.

Pour le scénario 4, la branche de raccordement vers Cannes devra s'insérer dans environnement humain et naturel très sensible.



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

refinistres à l'enquêter d'utilité positique du projet LGV PNCA sorit financées par

























FICHE SECTEUR «NICE-ITALIE» - RECTO



## FICHE SECTEUR «NICE-ITALIE» - VERSO

#### SECTEUR NICE-ITALIE, QUEL PROJET LGV PACA?

## **QUELLE OFFRE** DE SERVICE?

La ligne existante est aujourd'hui l'une des plus fréquentées de France. Elle montre la fragilité du système dans sa configuration actuelle à 2 voies, alors que le service ne dépasse pas 4 trains/h en heure de pointe entre Nice et Monaco.

L'objectif est de mettre en place un viai réseau régional performant:

- une véritable desserte ferroviaire d'ambition régionale et nationale, avec des temps de parcours correspondant aux normes d'aujourd'hui (1h entre Marseille et Nice);
- une offre de service qui pourra réellement soulager l'aéroport de Nice (le plus important de France après Paris) avec un Paris-Nice direct en environ 4h et une offre prévisionnelle de 8 trains à grande vitesse par heure ;
- la création d'un véritable RER entre Mandelleu et Menton avec jusqu'è 8 trains omnibus ou semi-directs par heure en heure de pointe entre Cannes et Monaco.

En paralèle, la création d'un veritable arc méditerranéen suppose de rejoindre le projet italien, qui prévoit le long de la côte ligure une mise à double voie complète dimensionnée pour accueilir des trains roulant à 200 km/h.

## **QUELS AMÉNAGEMENTS** SUR LE RÉSEAU **EXISTANT?**

#### Traversée de Nice

Dans Nice, la ligne existante peut absorber le trafic prévu grâce à la présence des deux gares de Nice Ville et de Nice Aéroport, dans lesquelles tous les trains s'arrêteront. Il est possible de tous les faire circuler, à la même vitesse, à un rythme soutenu, mais le système restera fragile.

#### **F DE TRAINS AU QUOTIDIEN**

- → 8 trains omnibus ou semi-directs / heure en heure de pointe entre Cannes et Monaco
- → 8 trains à grande vitesse / heure en heure de pointe à la gare nouvelle de Nice-Aéroport
- → 4h entre Nice et Paris
- → 1 heure entre Marseille et Nice

Dans Phypothèse d'un tunnel, il faudra travailler sur l'insertion des points d'entrée et de sortie dans un tissu urbain très dense. Cette solution. plus coûteuse, offre, outre un meilleur temps de parcours sur la traversée de Nice, une plus grande fiabilité des circulations ferroviaires.

#### Entre Nice et Menton

Le doublement de la ligne existante se fera essentiellement en tunnels en raison des contraintes du site.

#### Entre Nice Ville et Menton

Sur cette section, la ligne existante ne peut pas absorber le trafic prévu en raison des vitesses différentes des trains: il est nécessaire de doubler la ligne existante. Toutefois, les contraintes de relief et d'occupation des sols ne permettent pas de réaliser le doublement sur le site des voies existantes

#### Entre Nice et Drap

Pour optimiser le réseau et obtenir des fréquences plus attractives, un doublement de la Agne entre Nice et Drap est envisagé.

#### **QUELS ENJEUX** POUR LE TERRITOIRE?

#### Traversée de Nice

Qu'un tunnel soit ou non prévu, le trafic dans la traversée de la ville va augmenter. Il est donc Indispensable de prendre en compte les enjeux Nés au passage des trains.



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

reference à l'empuéte d'utilité outrique du projet LOV PNCA sont financées par



















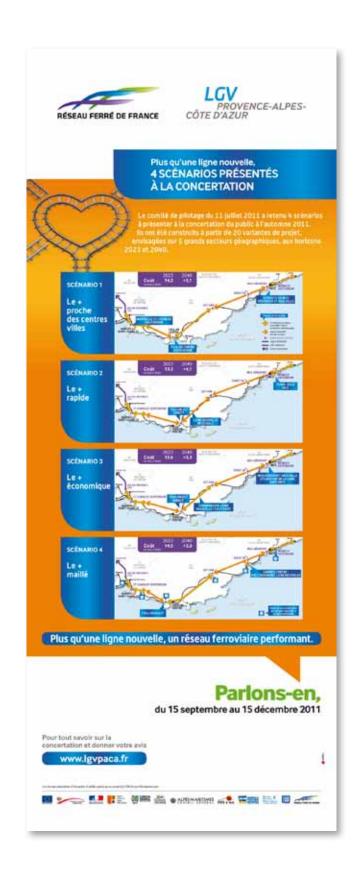




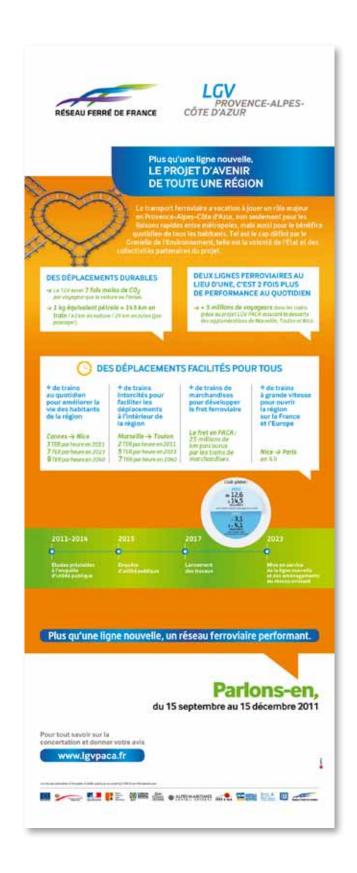


51

# PANNEAU D'EXPOSITION GÉNÉRIQUE 1



# PANNEAU D'EXPOSITION GÉNÉRIQUE 2



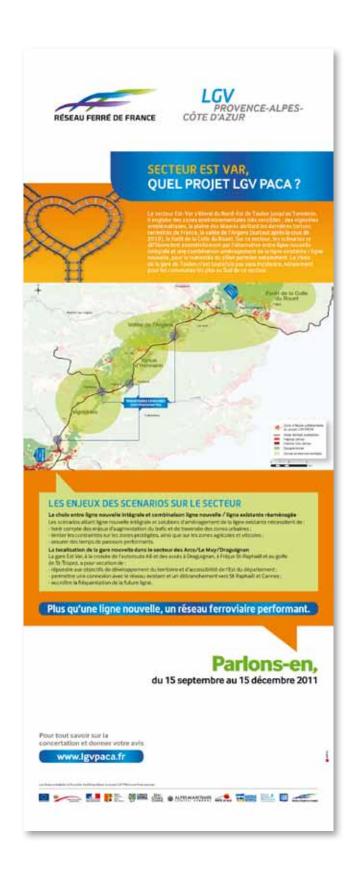
# PANNEAU D'EXPOSITION SECTEUR «BOUCHES-DU-RHÔNE»



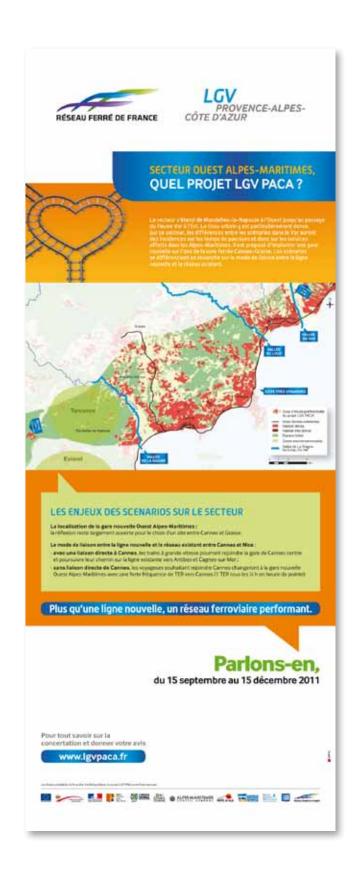
## PANNEAU D'EXPOSITION SECTEUR «TOULON»



PANNEAU D'EXPOSITION SECTEUR «EST VAR»



## PANNEAU D'EXPOSITION SECTEUR «OUEST ALPES-MARITIMES»



## PANNEAU D'EXPOSITION SECTEUR «NICE-ITALIE»



AFFICHE GÉNÉRIQUE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION



AFFICHE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE



AFFICHE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION DANS LE VAR



AFFICHE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION DANS LES ALPES-MARITIMES



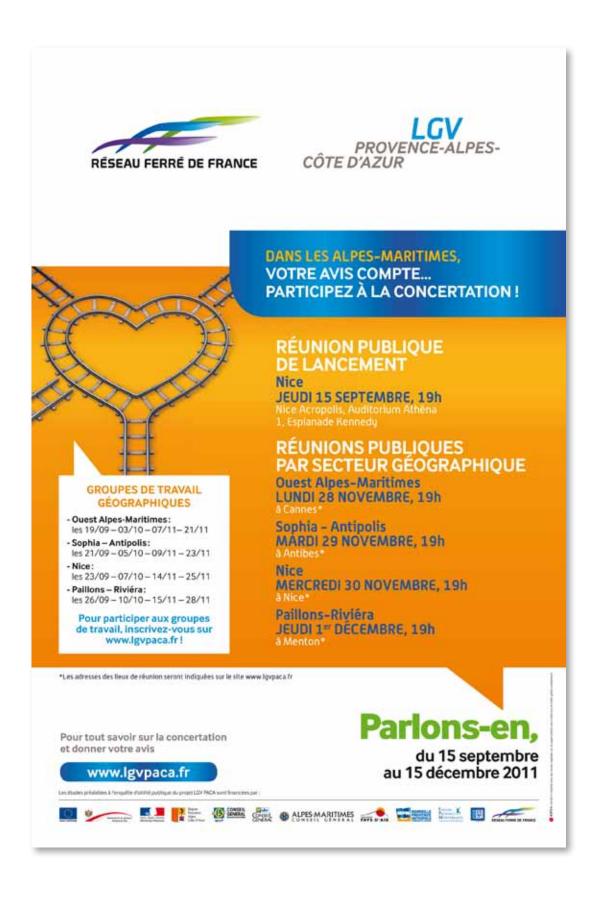
AFFICHE DU DISPOSITIF DE LA CONCERTATION DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE



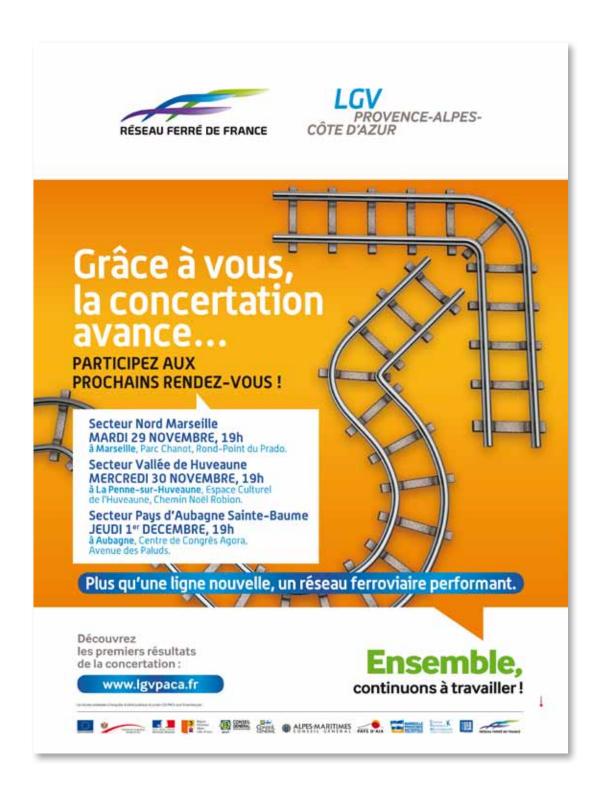
AFFICHE DU DISPOSITIF DE LA CONCERTATION DANS LE VAR



AFFICHE DU DISPOSITIF DE LA CONCERTATION DANS LES ALPES-MARITIMES



AFFICHE ANNONÇANT LES RÉUNIONS DE RESTITUTION «BOUCHES-DU-RHÔNE»



AFFICHE ANNONÇANT LES RÉUNIONS DE RESTITUTION «VAR»



AFFICHE ANNONÇANT LES RÉUNIONS DE RESTITUTION «ALPES-MARITIMES»



ANNONCE PRESSE GÉNÉRIQUE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION



ANNONCES PRESSE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION «BOUCHES-DU-RHÔNE» ET «VAR»

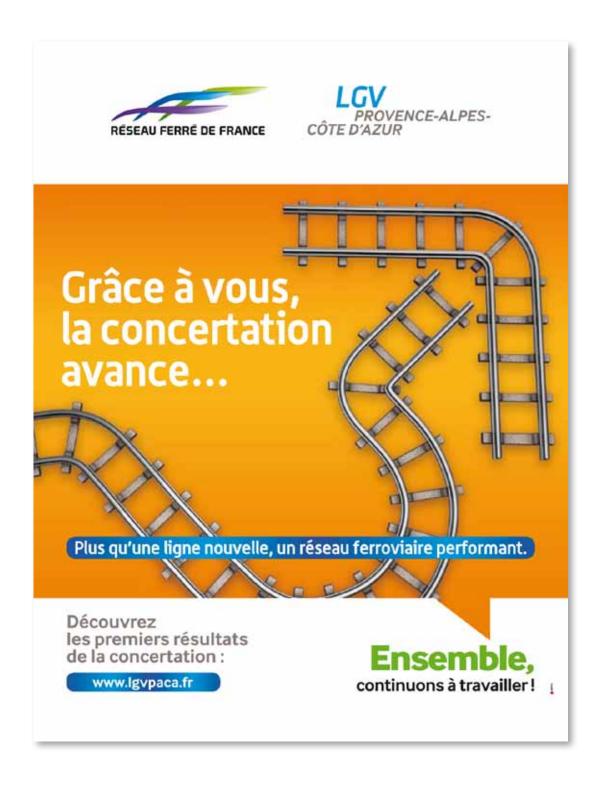




ANNONCE PRESSE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION «ALPES-MARITIMES»



ANNONCE PRESSE GÉNÉRIQUE «LA CONCERTATION AVANCE»



ANNONCE PRESSE GÉNÉRIQUE «LA CONCERTATION AVANCE»



ANNONCES PRESSE ANNONÇANT LES RÉUNIONS DE RESTITUTION À CANNES ET ANTIBES





ANNONCES PRESSE ANNONÇANT LES RÉUNIONS DE RESTITUTION À NICE



ON — MIDI PYRENEES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES COTE D'AZUR — RHONE ALPES AUVERGNE

S CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PA –Ireland-belgië-nederland-danmark-syerige-suomi-eesti-latvija-lietuva-polska-slovensko-österreich-českå republika-deutschland-luxembourg-france NE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE— CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE

— RHÔNE ALPES AUVERGNE NAGEMENT

www.lgvpaca.fr

Réseau ferré de France Mission LGV PACA Les Docks - Atrium 10.4 - 10, Place de la Joliette - BP 85404 - Marseille Cedex 02 Tél. 33 (0)4 96 17 04 80 - Fax 33 (0)4 96 17 04 99 - www.rff.fr

