

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



Pour en savoir plus:

www.lgvpaca.fr





















SOMMAIRE

- 1 RÉUNIONS DES INSTANCES DE SUIVI
- 2 INFORMATION ET DIALOGUE AVEC LES ÉLUS
- 3 INFORMATION ET PARTICIPATION DU PUBLIC
- 4 GROUPES DE TRAVAIL AVEC LES ACTEURS

1 - RÉUNIONS DES INSTANCES DE SUIVI

RÉUNIONS DES INSTANCES DE SUIVI

LE COMITÉ DE PILOTAGE (COPIL)

- Le 11 juillet 2011 à Marseille
- Le 22 décembre 2011 à Marseille

LES COMITÉS TERRITORIAUX (COTER)

1^{ère} réunion :

- Le 12 juin 2011 dans le Var
- Le 15 juin 2011 dans les Bouches-du-Rhône
- Le 4 juillet 2011 dans les Alpes-Maritimes

2^{ème} réunion :

- Le 8 septembre 2011 dans les Bouches-du-Rhône
- Le 9 septembre 2011 dans les Alpes-Maritimes
- Le 12 septembre 2011 dans le Var

3^{ème} réunion :

- Le 17 octobre 2011 dans le Var
- Le 18 octobre 2011 dans les Bouches-du-Rhône
- Le 20 octobre 2011 dans les Alpes-Maritimes

4^{ème} réunion :

- Le 6 décembre 2011 dans le Var
- Le 7 décembre 2011 dans les Bouches-du-Rhône
- Le 8 décembre 2011 dans les Alpes-Maritimes

LE COMITÉ DE LA CONCERTATION

- Le 11 juillet 2011 à Marseille
- Le 7 octobre 2011 à Marseille
- Le 22 décembre 2011 à Marseille

LE COLLÈGE DES ACTEURS

- Le 28 septembre 2011 à Marseille
- Le 16 décembre 2011 à Marseille

RENCONTRE BILATÉRALE AVEC LES ÉLUS DES ALPES-MARITIMES:

- Réunion à Auribeau-sur-Siagne le 22 août 2011
- Réunion à Beaulieu-sur-Mer le 29 août 2011
- Réunion à Biot le 5 octobre 2011
- Réunion à Cagnes-sur-Mer le 9 septembre 2011
- Réunion à Cannes le 30 août 2011
- Réunion à Cannes le 21 septembre 2011
- Réunion au Cannet le 30 août 2011
- Réunion à Cap d'Ail le 17 août 2011
- Réunion à la CASA Antibes, Biot, Vallauris le 16 novembre 2011
- Réunion à la CASA Saint-Paul et La Colle-sur-Loup le 15 novembre 2011
- Réunion à la CASA Chateauneuf de Grasse, Opio, Roquefort-les-Pins le 24 novembre 2011
- Réunion à la CCI de Nice Côte d'Azur le 24 octobre 2011
- Réunion à la CCI de Nice Côte d'Azur le 24 octobre 2011
- Réunion à la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF) le 29 août 2011
- Réunion à La Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis le 19 septembre 2011
- Réunion à La Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis le 24 octobre 2011
- Réunion à La Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis le 5 décembre 2011
- Réunion à Drap (commune de Drap et Peillon) le 30 août 2011
- Réunion à Eze le 18 août 2011
- Réunion à Falicon le 16 août 2011
- Réunion à Grasse le 12 septembre 2011
- Réunion à La Gaude 13 septembre 2011
- Réunion à La Roquette-sur-Siagne le 19 août 2011
- Réunion à La Trinité le 27 septembre 2011
- Réunion à Mandelieu le 17 août 2011
- Réunion à Mouans-Sartoux le 26 août 2011
- Réunion à Mougins le 29 août 2011
- Réunion à Mougins le 20 octobre 2011
- Réunion à Mougins le 24 novembre 2011
- Réunion à Pégomas le 19 août 2011
- Réunion à Peille le 18 août 2011
- Réunion à Peymeinade le 26 août 2011
- Réunion à Saint-Laurent-du-Var le 16 août 2011

- Réunion à Saint-Laurent-du-Var le 5 décembre 2011
- Réunion avec le SCOT Ouest le 2 décembre 2011
- Réunion à Valbonne le 23 août 2011
- Réunion à Valbonne le 24 novembre 2011
- Réunion à Valbonne le 30 novembre 2011
- Réunion à Villefranche-sur-Mer le 25 août 2011
- Réunion à Villeneuve-Loubet le 29 novembre 2011

RENCONTRE BILATÉRALE AVEC LES ÉLUS DES BOUCHES-DU-RHÔNE:

- Réunion à Aubagne le 6 septembre 2011
- Réunion à Aubagne le 6 septembre 2011
- Réunion à Bouc-Bel-Air le 2 septembre 2011
- Réunion à Carnoux-en-Provence le 30 août 2011
- Réunion à Cassis le 15 septembre 2011
- Réunion à Ceyreste le 30 août 2011
- Réunion à Cuges-les-Pins le 7 septembre 2011
- Réunion à Gémenos le 26 août 2011
- Réunion à La Ciotat le 7 septembre 2011
- Réunion à La-Penne-sur-Huveaune le 8 septembre 2011
- Réunion à Marseille 8^{ème} secteur le 9 septembre 2011
- Réunion à Marseille 6ème secteur le 16 septembre 2011
- Réunion à Marseille 3^{ème} secteur le 20 septembre 2011
- Réunion à Roquefort-la-Bedoule le 16 août 2011
- Réunion à Simiane-Collongue le 26 octobre 2011
- Réunion avec monsieur le député Deflesselles le 7 setptembre 2011

RENCONTRE BILATÉRALE AVEC LES ÉLUS DU VAR :

- Réunion à Adrets-de-l'Esterel le 13 septembre 2011
- Réunion à Bagnols-en-Forêt le 10 août 2011
- Réunion à Callian le 6 septembre 2011
- Réunion à Carnoules le 26 août 2011
- Réunion à Cannet-des-Maures le 28 septembre 2011
- Réunion à Castellet le 19 août 2011
- Réunion à La Communauté d'Agglomération Dracénoise le 20 décembre 2011
- Réunion à CC Cœur du Var le 2 septembre 2011

- Réunion à CC Sud-Sainte-Baume le 30 août 2011
- Réunion à Cuers le 8 août 2011
- Réunion à Evenos le 11 août 2011
- Réunion à Gonfaron le 6 septembre 2011
- Réunion à La Cadière d'Azur le 20 septembre 2011
- Réunion à La Crau le 26 août 2011
- Réunion à La Farlède le 2 septembre 2011
- Réunion à La Garde le 31 août 2011
- Réunion à La Seyne le 11 octobre 2011
- Réunion à La Valette du Var le 23 août 2011
- Réunion à Luc-en-Provence le 28 août 2011
- Réunion à Le Muy le 8 septembre 2011
- Réunion à Le Revest-les-Eaux le 29 septembre 2011
- Réunion aux Arcs le 30 septembre 2011
- Réunion à Ollioules le 15 septembre 2011
- Réunion à Pierrefeu e 29 août 2011
- Réunion à Puget-sur-Argens le 30 août 2011
- Réunion à Puget-Ville e 6 septembre 2011
- Réunion à Roquebrune-sur-Argens le 2 septembre 2011
- Réunion à Saint-Paul-en-Foret le 16 août 2011
- Réunion à Signes le 22 août 2011
- Réunion à Six Fours Les Plages le 29 août 2011
- Réunion à Solliès-Pont le 23 août 2011
- Réunion à Solliès-Toucas le 9 août 2011
- Réunion à Solliès-Ville le 30 septembre 2011
- Réunion à Tanneron-le 23 août 2011
- Réunion à Toulon le 23 août 2011
- Réunion à Tourettes le 18 août 2011
- Réunion à Vidauban le 28 octobre 2011

LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

- Dans les Bouches-du-Rhône : le 11 octobre 2011 et le 18 novembre 2011 à Marseille
- Dans les Alpes-Maritimes : le 8 novembre 2011 et le 16 décembre 2011 à Nice
- Dans le Var : le 14 octobre 2011 à Toulon

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Comm	nission consultative des élus des Bouches du Rhône (N°1)
Date et lieu	Le mardi 11 Octobre 2011 à Marseille Préfecture
Présidence	M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches du Rhône
Communes concernées	Les communes de la zone d'études du département : Aubagne, Carnoux en Provence, Cassis, Ceyreste, Cuges les Pins, Gémenos, La Ciotat, La Penne sur Huveaune, Marseille, Roquefort La Bédoule, Aix en Provence, Bouc Bel Air, Gardanne, Septèmes les Vallons, Simiane Collongue
Invités	Les maires des communes et la présidente de L'Agglo d'Aubagne
	Les maires des 8 secteurs de Marseille
Doutisination	Le conseiller régional et le 1 ^{er} adjoint au Maire de Marseille
Participation Durée	12 présents sur 26 invités, soit 46% – 10 interventions 2h
Objectifs	- Rappeler le calendrier du projet
	 Présenter les scénarios proposés à la concertation Présenter l'avancement de la concertation et la synthèse des groupes de travail géographiques et thématiques Recueillir l'avis des élus
Thématiques abordées	Association des élus aux décisions: Confirmation que les remarques des élus seront remontées au COTER et que lui même attachera un intérêt tout particulier à ce qui émanera des différentes commissions consultatives. La commission consultative, lieu de réflexion et de travail des élus: occasion de mener une réflexion « entre élus ». La « voix des élus » sera prépondérante car légitime et représentative des citoyens. Rôle des Groupes de Travail: Validation des contributions des groupes au prochain COTER Zone d'étude préférentielle et concertation: Seront clairement expliquées au moment de la présentation des fuseaux, l'ensemble des hypothèses étudiées, celles qui sont retenues et pourquoi, celles qui sont écartées et pourquoi. Nécessité d'un scénario intégrant un réseau robuste et maillé Contribution de l'association « Vivre à Gémenos »: Eléments de réponse apportés lors de la prochaine réunion et raison de la conservation ou non de cette contribution

169

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version Ca

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

	Intérêt commun pour un système global de transports métropolitains Calendrier Constitution du COPIL
Supports remis	- Plaquette projet
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition

Comm	Commission consultative des élus des Bouches du Rhône (N°2)	
Date et lieu	Le vendredi 18 Novembre 2011 à Marseille Préfecture	
Présidence	M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches du Rhône	
Communes	Les communes de la zone d'études du département : Aubagne, Carnoux en Provence, Cassis, Ceyreste, Cuges les Pins, Gémenos, La Ciotat, La Penne sur Huveaune, Marseille, Roquefort La Bédoule, Aix en Provence, Bouc Bel Air, Gardanne, Septèmes les Vallons, Simiane Collongue	
Invités	Les maires des communes et la présidente de L'Agglo d'Aubagne Les maires des 8 secteurs de Marseille Le conseiller régional et le 1 ^{er} adjoint au Maire de Marseille	
Participation	18 présents sur 26 invités, soit 69% – 11 interventions	
Durée	2h	
Objectifs	 Présenter les fuseaux proposés à la concertation Présenter l'avancement de la concertation et la synthèse des groupes de travail géographiques et thématiques Recueillir l'avis des élus 	
Thématiques abordées	Roquefort la Bédoule : Critique sur le mode de concertation, qui ne permet pas de recueillir l'avis des élus à sa juste dimension : demande la concertation par RFF de l'ensemble des élus en groupe, et non individuellement. Forte demande de retours techniques et financiers. Carnoux : Etonnement d'apprendre l'existence d'un 4° fuseau	
	passant par Carnoux non prévu dans la concertation initiale. Ce fuseau est critiqué car plus cher et ne répondant pas aux objectifs recherchés.	
	Gémenos : Etonnement quant au mode de concertation, qui entend et étudie les fuseaux proposés par les associations, sans prise en compte des propositions ou suggestions des élus. Des questions sur	

170

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Supports disponibles	- Registre / enveloppes T - Exposition
Supports remis	- Plaquette projet
	M De Flesselles, député: Les élus de l'Est du département soulignent unanimement leur absence dans la concertation, n'étant que « consultés ». Ils demandent à ce qu'aucune décision ne soit engagée sur les fuseaux sans leur avis
	Marseille mairie 11/12°: Il y a un réel besoin d'écouter les élus avant qu'il ne soit trop tard. Demande pour que la sortie du tunnel soit au plus près de la Barrasse.
	Marseille: Favorable au tracé par les métropoles, issu d'une concertation, qui reste le seul moyen de résoudre la proximité entre Marseille, Toulon et Nice et qui présente un vrai intérêt au niveau européen.
	PAE: Le tracé suscite une réprobation unanime de l'Est marseillais. L'ensemble des élus et populations impactées par le projet ressentent un déficit d'écoute et de prise en considération de l'aspect humain.
	Aubagne : Critique du choix du tracé par les métropoles, et demande de revoir cette décision.
	La Penne sur Huveaune : Rappel de l'hostilité de la majorité des populations des communes traversées au tracé par les métropoles, très coûteux.
	la façon de passer de 4 voies en sortie de Marseille à 5 à l'approche d'Aubagne, et sur l'apparente absence d'étude d'un tracé passant en surplomb de l'autoroute A50.

171

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Commission consultative des élus des Alpes-Maritimes (N°1)	
Date et lieu	Mardi 8 novembre 2011 à Nice
	Maison du séminaire
Présidence	M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Alpes-Maritimes
Communes concernées	Les 41 communes de la zone d'études du département : Antibes — Juan-les-Pins, Auribeau-sur-Siagne, Beaulieu-sur-Mer, Beausoleil, Biot, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Cap d'Ail, Castellar, Châteauneuf-Grasse, Drap, Eze, Falicon, Gorbio, Grasse, La Gaude, La Roquette/Siagne, La Trinité, La Turbie, La Colle-sur-Loup, Le Cannet, Mandelieu, Menton, Mouans-Sartoux, Mougins, Nice, Opio, Pégomas, Peille, Peillon, Peymeinade, Roquebrune Cap-Martin, Roquefort-Les-Pins, Saint-André, Saint-Laurent-du-Var, Sainte Agnès, Saint-Paul-de-Vence, Valbonne, Vallauris – Golfe-Juan, Villefranche sur Mer, Villeneuve-Loubet
Invités	Les maires des 41 communes
Participation	16 présents représentant 22 communes (par le biais des autés d'agglomération), soit 54% des communes – 12 interventions
Durée	2h
Objectifs	 Rappeler le calendrier du projet Présenter les scénarios proposés à la concertation Présenter l'avancement de la concertation et la synthèse des groupes de travail géographiques et thématiques Présenter les fuseaux de passage Recueillir l'avis des élus
Thématiques abordées	 Intérêt du projet: Rappel de la nécessité de désenclavement du Sud Est et son intégration à l'arc méditerranéen, ainsi que la nécessité d'une ligne nouvelle à grande vitesse pour permettre le développement des TER sur la ligne existante; Intérêt de faire aboutir le projet jusqu'à Vintimille Fret: Prise en compte dans le projet de la liaison ferroviaire avec Turin et vers l'Europe du Nord et du fret ferroviaire Coûts et financement: Participation de l'Europe participe au financement du projet; Détail des coûts du projet global Scénarios: Regret sur l'abandon d'une gare à Cannes centre; Demande d'évaluation des coûts connexes liés à l'implantation d'une gare dans le moyen pays; Position de Cannes en faveur d'une desserte et non d'une gare TGV Fuseaux: Faisabilité du franchissement du Paillons; Desserte de Menton; Impact d'un passage au dessus d'Eze et sur la commune de St Martin-de-Peille; Modalités de raccordement en Italie; Interrogation sur la possibilité d'utiliser la ligne Nice-Breil. Technique ferroviaire: Faisabilité du coupe-accroche en gare Ouest Alpes-Maritimes pour desservir cannes par la ligne Cannes Grasse. Avancement des travaux de modernisation en Italie Modalités d'information du public

174

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Supports remis	- Plaquette projet
Supports	- Registre / enveloppes T
disponibles	- Exposition

Com	mission consultative des élus des Alpes-Maritimes (N°2)
Date et lieu	Mardi 16 décembre 2011 à Nice Maison du séminaire
Présidence	M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Alpes-Maritimes
Communes concernées	Les 41 communes de la zone d'études du département : Antibes – Juan-les-Pins, Auribeau-sur-Siagne, Beaulieu-sur-Mer, Beausoleil, Biot, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Cap d'Ail, Castellar, Châteauneuf-Grasse, Drap, Eze, Falicon, Gorbio, Grasse, La Gaude, La Roquette/Siagne, La Trinité, La Turbie, La Colle-sur-Loup, Le Cannet, Mandelieu, Menton, Mouans-Sartoux, Mougins, Nice, Opio, Pégomas, Peille, Peillon, Peymeinade, Roquebrune Cap-Martin, Roquefort-Les-Pins, Saint-André, Saint-Laurent-du-Var, Sainte Agnès, Saint-Paul-de-Vence, Valbonne, Vallauris – Golfe-Juan, Villefranche sur Mer, Villeneuve-Loubet
Invités	Les maires des 41 communes
Participation	12 présents représentant 34 communes (29 représentées par le SCOT Ouest), soit 83% des communes – 12 interventions
Durée	2h
Objectifs	 Présenter l'avancement de la concertation Présenter le scénario 0 Présenter le cadre de travail pour la poursuite des études Présenter l'avis du COTER 06, à l'issue de ses 4 réunions
Thématiques abordées	 Section Nice – Italie : nombre et faisabilité des tunnels ; doublement de la ligne Nice – Drap ; modalités de raccordement en Italie ; capacité des matériels roulants français à circuler en Italie.
	 Périmètre du projet : intégration des transports du quotidien dans le système ferroviaire ; faisabilité du raccordement avec les chemins de fer de Provence,
	- Concertation : constat d'amélioration dans la concertation avec les élus,
	 Fret: nuisances induites en cas d'augmentation des circulations sur la ligne existante
	 Fuseaux de passage: modalités de traversée de Villeneuve-Loubet, et de Saint-Laurent-du-Var, position de la ville de Mougins contre la gare du fuseau médian,
	 Gares: position du SCOT Ouest, de la CAPAP et de Mouans Sartoux en faveur de la ligne nouvelle et du scénario de gare TGV à Cannes centre, pour des raisons d'intermodalités; demande de précisions quant à la nécessité de

175

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

	cette gare sur l'ouest du département ; position de Cannes ayant pris acte de la décision de ne pas réaliser de gare à Cannes centre et demande de la ville d'une desserte TGV optimisée ; interrogation sur le choix d'une gare à Nice Aéroport plutôt qu'à Lingostière
Supports	- Registre
disponibles	- Exposition
	- Enveloppes T

176

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Commission consultative des élus du Var (N°1)		
Date et lieu	Vendredi 14 octobre 2011 à Toulon en Préfecture	
Présidence	M. le Préfet du Var	
Communes	Les 52 communes de la zone d'études du département : Besse sur Issole, Cabasse, Flassans sur Issole, Gonfaron, Pignans, Les Adrets, Les Arcs, Bagnols, Callas, Callian, Le Cannet des Maures, Draguignan, Fréjus, Lorgues, Le Luc, Montauroux, La Motte, Le Muy, Puget sur Argens, Roquebrune sur Argens, St Paul en forêt, Tanneron, Taradeau, Le Thoronet, Tourrettes, Trans en Provence, Vidauban Bandol, Le Beausset, La Cadière, Carnoules, Le Castellet, La Crau, Cuers, Evenos, La Farlède, La Garde, Hyères, La Londe des Maures, Ollioules, Pierrefeu, Puget-ville, le Revest, Sanary, La Seyne sur mer, Signes, Six-Fours, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Toulon, La Valette.	
Invités	Les maires des 52 communes, le Conseil Général du Var, l'Association des Maires du Var	
Participation	44 présents représentant 35 communes, soit 67% des communes 17 interventions	
Durée	2h	
Objectifs	Rappeler le calendrier du projet Présenter les scénarios proposés à la concertation Présenter l'avancement de la concertation et la synthèse des groupes de travail géographiques et thématiques Présenter les fuseaux de passage Recueillir l'avis des élus	
Thématiques abordées	Intérêt du projet : Rappel de la nécessité d'une ligne nouvelle à grande vitesse pour permettre le développement des TER sur la ligne existante Coûts et financement : perplexité sur les moyens, maîtrise des dépenses, Gares : opposition à une gare Toulon Est, position de TPM en faveur d'une gare Toulon Centre mais Toulon Ouest la Seyne doit rester à l'étude, opportunités et cohérences pour Toulon Ouest prônés par La Seyne, consensus approuvant une gare nouvelle Est-Var entre les Arcs et Le Muy. Scénarios : rappel de la lettre ministérielle de 2009, regret sur l'abandon des scénarios Côte d'Azur et hybride, demande de prise en compte du Golfe de St Tropez Fuseaux : problématique de passage à plusieurs endroits, évitement	

172

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES

	du Plan de la Garde, évitement de Solliès-Pont par les Maurettes avec enfouissement, longer les infrastructures existantes, voie ferrée ou autoroute, éviter de créer de nouvelles fractures du territoire, enfouissement au droit des urbanisations Environnement : nuisances à l'environnement naturel et humain et à la ressource en eau, préservation de la viticulture, Concertation : place des élus dans la concertation, zone d'étude trop large Développement TER : souhait d'un maillage accru,
Supports remis	- Plaquette projet
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition

173

E-LGVPACA.CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

LES RÉUNIONS PUBLIQUES DE LANCEMENT

- Le 13 septembre 2011 à Marseille
- Le 14 septembre 2011 à Hyères
- Le 15 septembre 2011 à Nice

LES RÉUNIONS PUBLIQUES DE RESTITUTION

- Le 28 novembre 2011 à Cannes
- Le 29 novembre 2011 à Antibes
- Le 30 novembre 2011 à Nice

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Réunion publique de lancement à Marseille	
Date et lieu	Mardi 13 septembre 2011 à Marseille
	Station Alexandre, Marseille 14 ^{ème}
Communes concernées	Département des Bouches du Rhône
Participation	112 personnes – 34 interventions
Durée	2h50 –2h d'échanges
Objectifs	 Présenter le projet : l'historique, les enjeux, les coûts, la gouvernance et le calendrier Présenter la période de concertation : place des réunions publiques dans le dispositif global de concertation, les modalités de participation à la concertation Présenter l'avancement du projet : méthodologie ayant conduit au choix des scénarios, 4 scénarios proposés à la concertation et cartographies de la zone d'étude préférentielle et des principaux enjeux (environnementaux, humains) Recueillir les questions et avis du grand public
Thématiques abordées	Projet LGV PACA: 11 (intérêt du projet et choix MDS contestés, scénarios jugés identiques pour le département) Technique ferroviaire: 8 Dispositif de concertation: 7 (Durée jugée courte, regret sur groupe de travail en semaine) Financement: 5 (Coût trop fort pour les finances des collectivités) Développement du réseau secondaire: 3 (investissements jugés prioritaires pour le réseau existant, demande 4ème voie Aubagne-Marseille)
Supports d'information	Plaquette projet Exposition Fiches scénarios Fiches secteurs Fiche concertation
Supports de concertation	- Registre - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation de cette réunion sont en ligne sur le site internet du projet

77

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

	Réunion publique de lancement à Hyères	
Date et lieu	Mercredi 14 septembre 2011 à Hyères	
	Auditorium du Casino des Palmiers	
Communes concernées	Département du Var	
Participation	344 personnes – 22 interventions	
Durée	2h30 - 1h40 d'échanges	
Objectifs	 Présenter le projet : l'historique, les enjeux, les coûts, la gouvernance et le calendrier Présenter la période de concertation : place des réunions publiques dans le dispositif global de concertation, les modalités de participation à la concertation Présenter l'avancement du projet : méthodologie ayant conduit au choix des scénarios, 4 scénarios proposés à la concertation et cartographies de la zone d'études préférentielle et des principaux enjeux (environnementaux, humains) Recueillir les questions et avis du grand public 	
Thématiques abordées Supports d'information	 Concertation (délai, doute, politique, technocratique): 9 Impacts sur le territoire (environnement, paysage, viticulture): 5 intérêt d'une Ligne Nouvelle ou de la Grande vitesse dans le Var: 4 Financement (endettement général, modalités, impôt nouveau): 3 Position gare Toulon GV: 3 Regret scénario Côte d'Azur: 3 Scénarios alternatifs: 2 (demande étude scénario 0, sans LN) Conditions de réalisation du projet: 2 (aménagement TER pour 2023, travaux simultanés LN/LE) Expression du besoin en TER: 2 Plaquette projet Exposition Fiches scénarios 	
	- Fiches scenarios - Fiche concertation	
Supports de concertation	- Registre - Enveloppes T	
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation de cette réunion sont en ligne sur le site internet du projet	

79

E-LGVPACA.CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version Da

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

	Réunion publique de lancement à Nice
Date et lieu	Jeudi 15 septembre 2011 à Nice - Acropolis
Communes concernées	Département des Alpes-Maritimes
Participation	149 personnes – 22 interventions
Durée	2h10 – 1h20 d'échanges
Objectifs	 Présenter le projet : l'historique, les enjeux, les coûts, la gouvernance et le calendrier Présenter la période de concertation : place des réunions publiques dans le dispositif global de concertation et modalités de participation à la concertation Présenter l'avancement du projet : méthodologie ayant conduit au choix des scénarios, 4 scénarios proposés à la concertation et cartographies de la zone d'études préférentielle et des principaux enjeux (environnementaux, humains) Recueillir les questions et avis du grand public
Thématiques abordées	Délais du projet (retards, aller plus vite): 5 Financement (modalités, mise en doute, tarification des billets, ouverture européenne): 5 Scénarios (Gare Aéroport, Gare Ouest-AM, traversée ouest département, desserte de Nice, différences entre scénarios): 5 Regret scénario Côte d'Azur: 4 Projets connexes (troisième voie, EPA, modernisation des gares): 4 Temps de parcours (mise en doute des 4h annoncées, besoin de grande vitesse): 3 Nécessité d'une ligne nouvelle déconnectée de la ligne existante: 2 Phasage (démarrer les travaux par l'Est): 2 Expression du besoin en TER et desserte régionale à grande vitesse: 2 Fret: 2 Demande d'information sur d'autres projets similaires: 1 Nécessité du maillage: 1 Nice Italie: 1 Fuseau de passage: 1
Supports d'information	- Plaquette projet - Exposition - Fiches scénarios - Fiches secteurs - Fiche concertation
Supports de concertation	- Registre - Enveloppes T
Restitution	Présentation, compte-rendu et verbatim en ligne sur le site internet du projet

80

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

	Réunion publique de restitution à Cannes
Date et lieu	Lundi 28 novembre 2011, à Cannes - Espace Miramar
Communes concernées	Département des Alpes-Maritimes – Secteur Ouest-Alpes-Maritimes
Participation	73 personnes – 17 interventions
Durée	2h11 – 1h19 d'échanges
Objectifs	 Rappeler les bénéfices du projet en terme de desserte Présenter le bilan de la concertation Présenter les scénarios et fuseaux de passage étudiés durant la concertation Tirer le bilan des travaux des groupes de travail sur le secteur Recueillir les questions et avis du grand public sur le projet et sur ces travaux
Thématiques abordées	 Questions techniques (combinaison LN-LE, caractéristiques géométriques d'une LN, sismicité, emprise gare Ouest-AM, conditions de réception de l'augmentation du trafic ferroviaire en gare de Cannes, modes de franchissement de la vallée de la Siagne, moyens de compensation des nuisances): 9 Modalités d'insertion de la gare Ouest-AM dans le territoire (nécessité réflexion commune SCOT Ouest, augmentation trafic routier autour de la gare Ouest-AM, accessibilité TER via le doublement de Cannes-Grasse, acceptabilité de la gare par les populations): 7 Scénarios (LGV à Cannes, Gare Ouest-AM, débranchement Est-Var, virgule de Cannes): 4 Préoccupation envers la situation dans le Var et demande de mise en place du projet à partir de l'Italie: 4 Prises de position en faveur de la LGV: 2 Prises de positions positives sur la concertation: 2 Travaux de mise en œuvre de l'accessibilité du réseau aux PMR (gares, quais et plateformes des trains): 2 Avenir du secteur de Cannes la Bocca: 2 Fuseaux de passage: 1 Précautions à mettre en œuvre pour une bonne continuité du projet: 1 Prise en compte des contributions (Comité Cannes Grasse): 1 Fret (fer routage): 1
Supports d'information disponibles	Plaquette projet Exposition Cartes des fuseaux Fiches scénarios Fiches secteurs
Supports de concertation	- Registre - Enveloppes T

81

A CONTRÔLER DIFFUSION RESTREI

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Restitution	Présentation, compte-rendu et verbatim en ligne sur le site internet du projet
	3. p. j. j.

	Réunion publique de restitution à Antibes
Date et lieu	Mardi 29 novembre 2011, à Antibes - Salle Polyvalente du Fort
Communes concernées	Département des Alpes-Maritimes – Secteur Sophia-Antipolis
Participation	125 personnes – 20 interventions
Durée	2h42 – 1h50 d'échanges
Objectifs	 Rappeler les bénéfices du projet en terme de desserte Présenter le bilan de la concertation Présenter les scénarios et fuseaux de passage étudiés durant la concertation Tirer le bilan des travaux des groupes de travail sur le secteur Recueillir les questions et avis du grand public sur le projet et sur ces travaux
Thématiques abordées	 Modalités d'insertion de l'infrastructure dans le territoire (inquiétudes sur le mode d'insertion indéterminée, longueur maximale possible d'un tunnel, besoin de respirations, contraintes de réalisation en fonction de la longueur du tunnel, faisabilité de franchissement des zones sous protection réglementaire, sortie à Saint Laurent du Var) : 8 Information des élus et du public (information des députés, circulation de l'information entre services techniques municipaux et élus, souhait d'une communication plus efficace, délai de mise en ligne des verbatim, manque de précision cartographique des fiches fuseaux, manque de mobilisation de la population avant la diffusion des fuseaux) : 8 Impact à long terme du projet sur le territoire (accès routiers aux sites de gares, capacité des communes à résoudre les problèmes de transport, nuisances sonores et vibratoires): 5 Représentativité des GT et de la synthèse de leur travail (non représentativité des GT, absence de positionnement de certains participants, fonctionnement et constitution des groupes, charte de la concertation, présentation des synthèses complètes aux COTER): 4 Faisabilité de tracés liés aux infrastructures de transport existantes (ligne littorale, autoroute, scénario 0) ou un passage sous-marin : 3

82

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Supports de concertation
Supports d'information disponibles

83

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Réunion publique de restitution à Nice	
Date et lieu	Mercredi 30 novembre 2011, à Nice – Boscolo Plaza Hôtel
Communes concernées	Département des Alpes-Maritimes – Secteur Nice
Participation	33 personnes – 10 interventions
Durée	1h53 – 54' d'échanges
Objectifs	 Rappeler les bénéfices du projet en terme de desserte Présenter le bilan de la concertation Présenter les scénarios et fuseaux de passage étudiés durant la concertation Tirer le bilan des travaux des groupes de travail sur le secteur Recueillir les questions et avis du grand public sur le projet et sur ces travaux
Thématiques abordées	 Avenir du projet (poursuite de la concertation en phase 2, scénario ayant le plus la faveur des Varois, scénario qui se démarque sur les 3 départements, démarrage des travaux par le 06 en cas de phasage de la réalisation): 4 Prises de position positives sur le projet (MDS, besoin du Nice-Marseille en 1h et de l'arc Méditerranéen, difficulté à utiliser la ligne existante): 3 Scénarios et fuseaux sur le secteur de Nice (fiabilité de la domestication, possibilité d'envisager par la suite une évolution de la traversée de Nice, attachement à une double voie spécifique pour la LGV en traversée de Nice en surface ou en tunnel): 3 Scénarios et fuseaux sur l'ensemble du projet (opportunité d'un jumelage avec l'autoroute entre Aix et Nice, actualité du postulat Nice-Paris en 4h, nécessité de la gare Marseille St Charles souterraine): 3 Concertation (modalités de prise en compte des demandes, postures des élus lors de la RP d'Antibes): 2 Rôle d'une gare (vecteur ou accompagnateur de développement urbain): 1 Inventaires écologiques et études d'incidences pour le dossier de phase 2: 1 Demande de TER reliant la plaine du Var à Nice Aéroport: 1 Réflexion globale sur le fret associant les ports: 1
Supports d'information disponibles	Plaquette projet Exposition Cartes des fuseaux Fiches scénarios Fiches secteurs

84

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Supports de concertation	- Registre - Enveloppes T
Restitution	Présentation, compte-rendu et verbatim en ligne sur le site internet du projet
	au projet

85

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

LES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Dans les Bouches-du-Rhône:

- Nord Marseille (N°1): le 19 septembre 2011 à Marseille
- Nord Marseille (N°2): le 3 octobre 2011 à Marseille
- Nord Marseille (N°3): le 7 novembre 2011 à Marseille
- Nord Marseille (N°4): 21 novembre 2011 à Marseille
- Vallée de L'Huveaune (N°1) : le 21 septembre 2011 à La Penne sur Huveaune
- Vallée de L'Huveaune (N°2) : le 5 octobre 2011 à La Penne sur Huveaune
- Vallée de L'Huveaune (N°3) : le 9 novembre 2011 à La Penne sur Huveaune
- Vallée de L'Huveaune (N°4): le 23 novembre 2011 à La Penne sur Huveaune
- Aubagne Sainte-Baume (N°1) : le 23 septembre 2011 à Aubagne
- Aubagne Sainte-Baume (N°2) : le 7 octobre 2011 à Aubagne
- Aubagne Sainte-Baume (N°3) : le 14 novembre 2011 à Aubagne
- Aubagne Sainte-Baume (N°4) : La session prévue le 25 novembre à Aubagne a été interrompue

Dans le Var:

- Toulon (N°1): le 19 septembre 2011 à Toulon
- Toulon (N°2): le 3 octobre 2011 à Toulon
- Toulon (N°3): le 7 novembre 2011 à Toulon
- Sillon Permien (N°1): le 21 septembre 2011 à Cuers
- Sillon Permien (N°2): le 5 octobre 2011 à Cuers
- Sillon Permien (N°3): 9 novembre 2011 à Le Luc-en-Provence
- Est-Var (N°1): le 23 septembre 2011 à Puget-sur-Argens
- Est-Var (N°2): le 7 octobre 2011 à Puget-sur-Argens
- Est-Var (N°3): le 14 novembre 2011 à Vidauban
- Les quatrièmes sessions des groupes de travail varois ont été annulées.

Dans les Alpes-Maritimes :

- Ouest Alpes-Maritimes (N°1): le 19 septembre 2011 à Mougins
- Ouest Alpes-Maritimes (N°2): le 3 octobre 2011 à Mougins
- Ouest Alpes-Maritimes (N°3): le 7 novembre 2011 à Grasse
- Ouest Alpes-Maritimes (N°4): le 21 novembre 2011 à Grasse
- Sophia-Antipolis (N°1): le 21 septembre 2011 à Cagnes-sur-Mer
- Sophia-Antipolis (N°2): le 5 octobre 2011 à Cagnes-sur-Mer

- Sophia-Antipolis (N°3): le 9 novembre 2011 à Sophia-Antipolis
- Sophia-Antipolis (N°4): le 23 novembre 2011 à Sophia-Antipolis
- Nice (N°1): le 23 septembre 2011 à Nice
- Nice (N°2): le 7 octobre 2011 à Nice
- Nice (N°3): le 14 novembre 2011 à Nice
- Nice (N°4): le 25 novembre 2011 à Nice
- Paillons-Riviera (N°1): le 26 septembre 2011 à Menton
- Paillons-Riviera (N°2): le 10 octobre 2011 à Menton
- Paillons-Riviera (N°3): le 15 novembre 2011 à Menton
- Paillons-Riviera (N°4): le 28 novembre 2011 à Menton

LES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES (GTT)

Le GTT Gares

- Le 14 octobre 2011 à Nice
- Le 16 novembre 2011 à Marseille

Le GTT fret et logistique

- Le 30 septembre 2011 à Marseille
- Le 12 octobre 2011 à Toulon
- Le 8 novembre 2011 à Nice
- Le 22 novembre 2011 à Toulon

Le GTT agriculture et sylviculture du Var

- Le 26 septembre 2011 au Luc-en-Provence
- Le 10 octobre 2011 à Cuers

Le GTT agriculture dans les Bouches-du-Rhône

- Le 25 octobre 2011 à Gémenos
- Le 24 novembre 2011 à Cuges-les-Pins

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de tra	vail géographique Nord Marseille (N°1)
Date et lieu	Lundi 19 septembre 2011 à Marseille World Trade Center
Communes concernées	Territoires de Nord Marseille, Aix-en-Provence, Gardanne, Bouc-Bel- Air, Simiane-Collongue, Septèmes-les-Vallons
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 31 inscrits
Participation	18 présents sur 31 inscrits, soit 58% – 70 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire
Thématiques abordées	Enjeux identifiés: Prise en compte des enjeux économiques (Euromed); Zones inondables de la Vallée de l'Huveaune (surélévation, protection); Gestion du doublement des voies (parallèle aux voies actuelles?); Prise en compte de la proximité des entreprises à risque; Interconnexion LGV TER, LGV aéroport, LGV Port; Impact sur le bâti; Vitesse entre tunnel et Marseille Saint Charles; Evolution des nuisances sonores en fonction de la vitesse; Couloir de nuisances Points d'accord du groupe: Nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille; Si cette gare est Marseille-Saint-Charles, une proximité géographique très forte impérative entre lignes TGV et TER; Vitesse limitée dans Marseille (pas 300km/h); Importance des critères suivants dans le choix des scénarios: temps de parcours, maillage, desserte du plus grand nombre de personnes, préservation de l'environnement. Les demandes: Etudes Gare Marseille-Saint-Charles vs gare Blancarde et information concernant Euromed 2 (non étudiée); Eléments sur le fret de la zone et son évolution; Information sur les ruptures de charge et l'usager de référence; Retour d'expérience sur le TRAM-TRAIN (ex Mulhouse ou autre); Cohérence du Projet dans le Territoire; Position RFF/SEVESO
Supports de concertation remis	Kit du concertant Atlas géographique Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

87

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Nord Marseille (N°2)
Date et lieu	Lundi 3 Octobre 2011 à Marseille World Trade Center
Communes concernées	Territoires de Nord Marseille, Aix-en-Provence, Gardanne, Bouc-Bel- Air, Simiane-Collongue, Septèmes-les-Vallons
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 39 inscrits
Participation	23 présents sur 39 inscrits, soit 59% - 89 interventions
Durée	4h
Objectifs	Rappel et réponses des attendus du groupe de travail Synthèse des avis du groupe sur les scenarios pour le COTER Préparation du prochain groupe de travail
Thématiques abordées	Réseau TCUTER Nord Marseille: - Besoin d'ouverture et de modernisation de gares (Saint Barthélémy, Saint Louis, Le Canet) pour des offres en train ou mieux en Tram-train, - Attendu d'un saut sur la qualité de service et les fréquences, - Besoin de transports (RFF+ Région + Département + ville) en phase avec la réalité de la vie de transports (RFF+ Région + Département + ville) en phase avec la réalité de la vie de tous les jours : ex accès Belle de Mai, desserte Marseille-Saint-Charles la nuit(CIQ) - Nécessité d'avoir des infrastructures majeures pour desservir la zone d'Euromed en développement (Société Française des Urbanistes), - Préservation du « capital » des voies du réseau ferre: urgence d'arrêter de supprimer les rails mais de conserver ce potentiel indispensable pour un bon maillage (FARE SUD) - Etoile d'Aix : proposition de présenter les résultats des EP pour ceux qui le souhaltent. Gare Marseille-Saint-Charles: - Cohérence avec le SCoT explicitée par MPM: réelles opportunités liées au projet LGV PACA d'offrir un meilleur ancrage de la gare dans son quartier. - Eléments de synthèse attendus de l'étude réalisée sur les voyageurs en gare de l'Arbois Fret: - Nécessité d'avoir une vision européenne du fret (Nosterpaca) - Quid dune nouvelle plateforme logistique à l'Est ? - Quid de la fermeture du Canet : projet Mouroplane en substitution ? (CIQ) Environnement : - Engagement RFF sur le bruit : Les fiches d'engagement de RFF sur le bruit ont été présentées et commentées. Les acteurs ent interpellé RFF sur le fait que les contributions sonores sont des moyennes calculées sur les périodes ét à 22h et 22h à éth et ne représentent donc pas le bruit instantané qui est plus important. RFF précise que ses engagements vont au-delà de ce qu'impose la réglementation et explicite la démarche de prise en compte de ce point essentiel. Points d'accords du groupe : - Marseille-Saint-Charles un emplacement qui est une évidence pour une future gare TAGV, en cohèrence avec le SCoT mais dont les vérit
Supports de concertation	Synthèse et Verbatim du groupe de travail n°1 Présentation prospective Marseille Saint Charles vs Blancarde Coordonnées des participants du groupe de travail Nord-Marseille

88

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

remis	
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

89

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

World Trade Center Communes concernées Air, Simiane-Collongue, Septèmes-les-Vallons Invités Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 47 inscrits Participation 27 présents sur 47 inscrits, soit 57% – 65 interventions Durée 4h Objectifs Synthèse des GT et Conclusion du COTER Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus Zoom Nord Marseille, échanges et avis Thématiques Gare Marseille-Saint-Charles souterrain et risques sismiques :		Groupe de travail géographique Nord Marseille (N°3)
invités Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 47 inscrits Participation 27 présents sur 47 inscrits, soit 57% – 65 interventions Durée 4h Objectifs Synthèse des GT et Conclusion du COTER Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus - Zoom Nord Marseille, échanges et avis Thématiques abordées Gare Marseille-Saint-Charles souterrain et risques sismiques: La construction d'ouvrage souterrains par rapport aux risques de tremblements de terre est aujourd'hui bien malifisée et toutes ces contraintes seront prises en compte lors de la construction. Axes gare Marseille-Saint-Charles souterrain: Il existe à date 3 axes pressentis : parailèle aux voies, perpendiculaires aux voies, en biais. L'enjeu est de trouver le bon compromis distance/profondeur vs surface pour l'imiter au maximum la rupture de charge tout en évitant le métro. Sorile Saint Louis: Attention au programme d'habitation HQE en cours de construction. Gare du Canet: Pourquoi la gare du Canet n'est elle pas utilisée comme interconnexion ligne PLM -Paris Lyon-Marseille-, voies Estaque et LGV? Passage sous l'autoroute: Li dée est-elle maintenue? La réponse est oui à date : tout est encore ouvert. Rappel des enjeux identifiés sur le territoire Nord Marseille: Cohabitation avec projets en cours sur le territoire Nord Marseille: Cohabitation avec projets en cours sur le territoire Nord Marseille: Cohabitation avec projets en cours sur le territoire, en parailèle au projet LGV PACA : MIN, L2, METROS, TRAM (existant et projet), projet LINEA (CG13). Nuisances sonores et le cumul des nuisances; y/c matériel roulant, co-maitrise d'ouvrage RFF- DREAL- Cf présentation GT2 Engagement RFF sur le bruit Articulation/interconnexion du projet avec gares TER. Rappel conclusions GT 2 sur le sujet: Besoin d'officience globale du réseau de transports (RFF+ Région + Département + ville) en phase avec la réalité de la vie de tous	Date et lieu	
Invités Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 47 inscrits Participation 27 présents sur 47 inscrits, soit 57% – 65 interventions Durée 4h Objectifs - Synthèse des GT et Conclusion du COTER - Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus - Zoom Nord Marseille, échanges et avis Thématiques abordées Gare Marseille-Saint-Charles souterrains par rapport aux risques de tremblements de terre est aujourd'hui bien maitrisée et toutes ces contraintes seront prises en compte lors de la construction. Axes gare Marseille-Saint-Charles souterrains: - Il existe à date 3 axes pressentis : parallèle aux voies, perpendiculaires aux voies, en biais. L'enjeu est de trouver le bon compromis distance/profondeur vs surface pour limiter au maximum la rupture de charge tout en évitant le métro. Sortie Saint Louis: - Attention au programme d'habitation HQE en cours de construction. Gare du Canet: - Pourquoi la gare du Canet n'est elle pas utilisée comme interconnexion ligne PLM -Paris Lyon-Marseille-, voies Estaque et LGV? Passage sous l'autoroute: - L'idée est-elle maintenue ? La réponse est oui à date : tout est encore ouvert. Rappel des enjeux identifiés sur le territoire Nord Marseille: - Cohabitation avec projets en cours sur le territoire Nord Marseille: - Cohabitation avec projets en cours sur le territoire ne parallèle au projet LGV PACA : MIN, L2, METROS, TRAM (existant et projet), projet LINEA (CG13), - Nuisances soncres et le cumul des nuisances; ylc matériel roulant, co-matrise d'ouvrage RFF - DREAL c f présentation GT2 Engagement RFF sur le bruit - Articulation/interconnexion du projet avec gares TER. Rappel conclusions GT 2 sur le sujet : - Besoin d'ouvrture et de modernisation de gares (Saint Barthélémy, Saint Louis, Le Canet.) pour des offres en train ou mieux en Tram-train ; Attendu d'un saut sur la qualité de service et les fréquences, - Besoin d'efficience globale du réseau de tra	Communes	
Durée Objectifs Synthèse des GT et Conclusion du COTER Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus Zoom Nord Marseille, échanges et avis Thématiques abordées Gare Marseille-Saint-Charles souterrain et risques sismiques: La construction d'ouvrage souterrains par rapport aux risques de tremblements de terre est aujourd'hui bien maitrisée et toutes ces contraintes seront prises en compte lors de la construction. Axes gare Marseille-Saint-Charles souterrain: Il existe à date 3 axes pressentis: parallèle aux voies, perpendiculaires aux voies, en biais. L'enjeu est de trouver le bon compromis distance/profondeur vs surface pour limiter au maximum la rupture de charge tout en évitant le mêtro. Sortie Saint Louis: Attention au programme d'habitation HQE en cours de construction. Gare du Canet: Pourquoi la gare du Canet n'est elle pas utilisée comme interconnexion ligne PLM -Paris Lyon-Marseille-, voies Estaque et LGV ? Passage sous l'autoroute: L'idée est-elle maintenue ? La réponse est oui à date : tout est encore ouvert. Rappel des enjeux identifiés sur le territoire Nord Marseille: Cohabitation avec projets en cours sur le territoire, en parallèle au projet LGV PACA: MIN. L2, METROS. TRAM (existant et projet), projet LINEA (CG13), Nuisances soncres et le cumul des nuisances; y/c matériel roulant, co-matrise d'ouvrage RFF- DREAL- Cf présentation GT2 Engagement RFF sur le bruit Articulation/interconnexion du projet avec gares TER. Rappel conclusions GT 2 sur le sujet: Besoin d'ouverture et de modernisation de gares (Saint Barthélémy, Saint Louis, Le Canet.) pour des offres en train ou mieux en Tram-train ; Attendu d'un saut sur la qualité de service et les fréquences, Besoin d'efficience globale du réseau de transports (RFF+ Région + Département + ville) en phase avec la réalité de la vie de tous les jours : ex accès Belle de Mai, desserte Marseille-Saint-Charles ia nuit(ClQ). Maillage du réseau et Interconnexion Aéroport/Marseille-Saint-Charles : o proche des Transports en Commun	Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 47
- Synthèse des GT et Conclusion du COTER - Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus - Zoom Nord Marseille, échanges et avis Thématiques abordées - La construction d'ouvrage souterrain et risques sismiques: - La construction d'ouvrage souterrains par rapport aux risques de tremblements de terre est aujourd'hui bien maitrisée et toutes ces contraintes seront prises en compte lors de la construction. Axes gare Marseille-Saint-Charles souterrain: - Il existe à date 3 axes pressentis: parallèle aux voies, perpendiculaires aux voies, en biais. L'enjeu est de trouver le bon compromis distance/profondeur vs surface pour limiter au maximum la rupture de charge tout en évitant le métro. Sortie Saint Louis: - Attention au programme d'habitation HQE en cours de construction. Gare du Canet: - Pourquoi la gare du Canet n'est elle pas utilisée comme interconnexion ligne PLM -Paris Lyon-Marseille-, voies Estaque et LGV? Passage sous l'autoroute: - L'idée est-elle maintenue? La réponse est oui à date : tout est encore ouvert. Rappel des enjeux identifiés sur le territoire, en parallèle au projet LGV PACA : MIN, L2, METROS, TRAM (existant et projet), projet LINEA (CG13), - Nuisances sonores et le cumul des nuisances; y/c matériel roulant, co-maitrise d'ouvrage RFF- DREAL- C'i présentation GT2 Engagement RFF sur le bruit Articulation/interconnexion du projet avec gares TER. Rappel conclusions GT 2 sur le sujet : - Besoin d'ouverture et de modernisation de gares (Saint Barthélémy, Saint Louis, Le Canet.) pour des offres en train ou mieux en Tram-train ; Attendu d'un saut sur la qualité de service et les fréquences, - Besoin d'efficience globale du réseau de transports (RFF+ Région + Département + ville) en phase avec la réalité de la vie de tous les jours : ex accès Belle de Mai, desserte Marseille-Saint-Charles ia nuit (ClQ) Maillage du réseau et Interconnexion Aéroport/Marseille-Saint-Charles ; - proche des Transports en Commun et des TER, - accessible pour les PMR (usager de référence)	Participation	27 présents sur 47 inscrits, soit 57% – 65 interventions
- Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus - Zoom Nord Marseille, échanges et avis Thématiques abordées - La construction d'ouvrage souterrain et risques sismiques: - La construction d'ouvrage souterrains par rapport aux risques de tremblements de terre est aujourd'hui bien maitrisée et toutes ces contraintes seront prises en compte lors de la construction. Axes gare Marseille-Saint-Charles souterrain: - Il existe à date 3 axes pressentis : parallèle aux voies, perpendiculaires aux voies, en biais. L'enjeu est de trouver le bon compromis distance/profondeur vs surface pour limiter au maximum la rupture de charge tout en évitant le mêtro. Sortie Saint Louis - Attention au programme d'habitation HQE en cours de construction. Gare du Canet: - Pourquoi la gare du Canet n'est elle pas utilisée comme interconnexion ligne PLM -Paris Lyon-Marseillle-, voies Estaque et LGV? Passage sous l'autoroute: - L'idée est-elle maintenue ? La réponse est oui à date : tout est encore ouvert. Rappel des enjeux identifiés sur le territoire Nord Marseille: - Cohabitation avec projets en cours sur le territoire, en parallèle au projet LGV PACA : MIN, L2, METROS, TRAM (existant et projet), projet LINEA (CG13) Nuisances sonores et le cumul des nuisances; y/c matériel roulant, co-matrise d'ouvrage RFF- DREAL- Cf présentation GT2 Engagement RFF sur le bruit - Articulation/interconnexion du projet avec gares TER. Rappel conclusions GT 2 sur le sujet : - Besoin d'ouverture et de modernisation de gares (Saint Barthélémy, Saint Louis, Le Canet.) pour des offres en train ou mieux en Tram-train; Attendu d'un saut sur la qualité de service et les fréquences, - Besoin d'efficience globale du réseau de transports (RFF+ Région + Département + ville) en phase avec la réalité de la vie de tous les jours : ex accès Belle de Mai, desserte Marseille-Saint-Charles i nuit(CiQ) Maillage du réseau et Interconnexion Aéroport/Marseille-Saint-Charles; - proche des Transports en Commun et des TER, - o accessible pour l	Durée	
- La construction d'ouvrage souterrains par rapport aux risques de tremblements de terre est aujourd'hui bien maitrisée et toutes ces contraintes seront prises en compte lors de la construction. Axes gare Marseille-Saint-Charles souterrain: Il existe à date 3 axes pressentis : parallèle aux voies, perpendiculaires aux voies, en biais. L'enjeu est de trouver le bon compromis distance/profondeur vs surface pour limiter au maximum la rupture de charge tout en évitant le mêtro. Sortie Saint Louis: - Attention au programme d'habitation HQE en cours de construction. Gare du Canet : - Pourquoi la gare du Canet n'est elle pas utilisée comme interconnexion ligne PLM -Paris Lyon-Marseille -, voies Estaque et LGV ? Passage sous l'autoroute : - L'idée est-elle maintenue ? La réponse est oui à date : tout est encore ouvert. Rappel des enjeux identifiés sur le territoire Nord Marseille : - Cohabitation avec projets en cours sur le territoire, en parallèle au projet LGV PACA : MIN, L2, METROS, TRAM (existant et projet), projet LINEA (CG13). - Nuisances sonores et le cumul des nuisances; y/c matériel roulant, co-maitrise d'ouvrage RFF - DREAL - C'i présentation GT2 Engagement RFF sur le bruit - Articulation/interconnexion du projet avec gares TER. Rappel conclusions GT 2 sur le sujet : - Besoin d'ouverture et de modernisation de gares (Saint Barthélémy, Saint Louis, Le Canet) pour des offres en train ou mieux en Tram-train ; Attendu d'un saut sur la qualité de service et les fréquences, - Besoin d'efficience globale du réseau de transports (RFF+ Région + Département + Ville) en phase avec la réalité de la vie de tous les jours : ex accès Belle de Mai, desserte Marseille-Saint-Charles i anut (ClQ). - Maillage du réseau et Interconnexion Aéroport/Marseille-Saint-Charles ; o proche des Transports en Commun et des TER, - o accessible pour les PMR (usager de référence) : cf profondeur. - Enjeux au niveau de l'insertion urbaine à l'entrée Nord de Marseille : 200 000 habitants, plus grande ZUS de France, t	Objectifs	- Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus
Supports de - Note méthodologique sur la sélection des fuseaux	Thématiques abordées	Gare Marseille-Saint-Charles souterrain et risques sismiques: - La construction d'ouvrage souterrains par rapport aux risques de tremblements de terre est aujourd'hui bien maitrisée et toutes ces contraintes seront prises en compte lors de la construction. Axes gare Marseille-Saint-Charles souterrain: - Il existe à date 3 axes pressentis : parallèle aux voies, perpendiculaires aux voies, en biais. L'enjeu est de trouver le bon compromis distance/profondeur vs surface pour limiter au maximum la rupture de charge tout en évitant le métro. Sortie Saint Louis: - Attention au programme d'habitation HQE en cours de construction. Gare du Canet : - Pourquoi la gare du Canet n'est elle pas utilisée comme interconnexion ligne PLM -Paris Lyon-Marseille-, voies Estaque et LGV ? Passage sous l'autoroute : - L'idée est-elle maintenue ? La réponse est oui à date : tout est encore ouvert. Rappel des enjeux identifiés sur le territoire Nord Marseille : - Cohabitation avec projets en cours sur le territoire, en parallèle au projet LGV PACA : MIN, L2, METROS, TRAM (existant et projet), projet LINEA (CG13). - Nuisances sonores et le cumul des nuisances; y/c matériel roulant, co-maitrise d'ouvrage RFF- DREAL- Cf présentation GT2 Engagement RFF sur le bruit - Articulation/interconnexion du projet avec gares TER. Rappel conclusions GT 2 sur le sujet : - Besoin d'ouverture et de modernisation de gares (Saint Barthélémy, Saint Louis, Le Canet) pour des offres en train ou mieux en Tram-train ; Attendu d'un saut sur la qualité de service et les fréquences, - Besoin d'efficience globale du réseau de transports (RFF+ Région + Département + ville) en phase avec la réalité de la vie de tous les jours : ex accès Belle de Mai, desserte Marseille-Saint-Charles la nuit (CIQ). - Maillage du réseau et Interconnexion Aéroport/Marseille-Saint-Charles ; proche des Transports en Commun et des TER, accessible pour les PMR (usager de référence) : cf profondeur. - Enjeux au niveau de l'insertion urbaine à l'entrée Nord de
	Supports de	Note méthodologique sur la sélection des fuseaux

90

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

concertation remis	Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches fuseaux portant sur le territoire
Supports disponibles	- Registre - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

91

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Nord Marseille (N°4)
Date et lieu	Lundi 21 Novembre 2011 à Marseille World Trade Center
Communes concernées	Territoires de Nord Marseille, Aix-en-Provence, Gardanne, Bouc-Bel- Air, Simiane-Collongue, Septèmes-les-Vallons
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 45 inscrits
Participation	18 présents sur 45 inscrits, soit 40% – 76 interventions
Durée	4h
Objectifs	Synthèse des GT 3 Analyse Multicritère Zoom Nord Marseille et échanges Rappel et réponses des attendus du groupe de travail Synthèse des avis pour le COTER DU 8/12
Thématiques abordées	Enjeux identifiés sur le territoire Nord Marseille: Zone de Saint Henri jusqu'à St Louis; insertion de 4 voies possible Tunnel de St Louis; rajouter la ZAC HOE en cours de construction et la proximité de l'habitat résidentiel; impact sonore : comment protéger efficacement cette zone sachant que le dérivélé doit être de plus de 15 m ? cf devoirs et engagements du matre d'ouvrage Gare de Saint Louis; réfléchir à l'avenir de cette gare par rapport au projet LGV. Face à l'ITE et à l'est de la gare; petit habitat résidentiel à protèger en termes de nuisances. Zone en indéterminée (orange): à partir du MIN, zone identifiée comme plus difficile pour insérer 4 voies (présence de la L2, passage difficile d'infrastructure (Rond Point du Merlan)). Gare souterraine; élément fondamental du dispositif Politique RFF concernant la protection en matière de nuisances sonores Différentes mesures antibruit utilisées (murs antibruit, protection de façades, absorbeurs de bruits, rails optimisées, et en gagements au-delà de la régiementation. Demande que le territoire profite enfin de l'infrastructure dont il subit depuis des années toutes les nuisances (ClQ): Population qui a quintuplé entre début des années toutes les nuisances (ClQ): Population qui a quintuplé entre début des années toutes les nuisances (ClQ): Population qui a quintuplé entre début des années toutes les nuisances de la projet; à l'encontre du Grenelle de l'Environnement Regret que l'alternative d'un passage par les voies du port n'ait pas été étulée (NOSTERPACA + CRCI) Les avis sur la gare Saint-Charles et ses fonctionnalités; Evidence du positionnement de la gare LGV à Marseille-Saint-Charles et en souterrain réaffirmée; Positionnement souterrain proche de la gare classique avec des quals perpendiculaires aux voies actuelles, en surplomb de la gare de surface; Accessibilité PMR, avec rupture de charge la plus faible possible (profondeur); Interconnexion avec les Transports en Commun, les TER et la ligne PLM, intermodalité : réflexion - dès la lin de la c

92

E-LGVPACA CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	« Symbolique » de l'entrée dans Marseille en surface à soigner : image de la ville Etudier de manière concomitante le fuseau et la gare Importance de la prise en compte du fret
Supports de concertation	 Fiches fuseaux réactualisées portant sur le territoire Analyse Multicritères
Supports disponibles	Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

93

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Gro	upe de travail géographique Vallée de L'Huveaune (N°1)
Date et lieu	Mercredi 21 septembre 2011 à La Penne sur Huveaune Salle municipale
Communes concernées	Marseille, La Penne- sur-Huveaune, Aubagne
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet –43 inscrits
Participation	31 présents sur 43 inscrits, soit 72% – 82 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire
Thématiques abordées	Environnement Impact sur le bâti : expropriation des particuliers, délocalisation des entreprises Impact sur le fleuve Huveaune : éléments naturel à préserver Impact sonore : nécessité de ne pas aggraver la situation existante Impact foncier : dévalorisation des biens Prise en compte de "l'Humain" Enjeux économiques : Perte d'activité et d'emploi : délocalisation des entreprises Technique : Taux de vitesse dans la vallée ; Hydrogéologie Points D'accord du groupe La saturation du réseau La nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille-Saint-Charles L'importance du critère « desserte du Centre Ville » dans le choix des scénarios (scénario nº 1), pour l'intermodalité qu'il offre. Point de désaccord : passage de la ligne dans la Vallée de l'Huveaune en surface Les demandes Scénario alternatif : éléments d'étude d'un scénario qui passe sous le plateau de St Cyr, alternatif au passage dans la Vallée de l'Huveaune (proposition de l'association « Vivre à Gémenos » et de la URVN) Gare Est Marseille: éléments de réflexion sur une gare Est Marseille comme gare secondaire (i.e: gare TAGV avec arrêt de quelques TAGV par jour ou super pôle d'échange multimodal). La gare de la Barasse a été évoquée. Report modal : point de bascule pour un report modal vers le rail selon la durée du trajet ex : Marseille-Nice ou Aix-Nice Cohérence du projet avec éléments du SCoT (cf. gare à la Barrasse) Politique FRET : Fret et Incitation fiscale des entreprises Etude quartrième voie Marseille-Aubagne (Mairie d'Aubagne) Fiches engagements RFF et Grenelle II : point sur la réglementation concernant les devoirs du maître d'ouvrage sur les nouvelles infrastructures (mesures contre le bruit.) Cartes des sensibilités plus précises et zoomées sur la vallée (25 000ème ?) PPRT ARKEMA Synthèse des contraintes créées par la circulation TAGV Etude d'une ligne souterraine (Mairie 11 et 12 ^{ème} arrondissement de Marseille)
Supports de concertation	- Kit du concertant - Atlas géographique

94

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

remis	- Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

95

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Gro	upe de travail géographique Vallée de L'Huveaune (N°2)
Date et lieu	Mercredi 5 Octobre 2011 à La Penne sur Huveaune
	Salle municipale
Communes	Marseille, La Penne- sur-Huveaune, Aubagne
concernées	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux
	socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet -46
	inscrits
Participation	26 présents sur 46 inscrits, soit 56% – 92 interventions
Durée	4h
Objectifs	Rappel et réponses des attendus du groupe de travail Sunthèse des suis du groupe que les contres. COTER
	Synthèse des avis du groupe sur les scenarios pour le COTER Préparation du prochain groupe de travail
Thématiques	Présentation sur le bruit ferroviaire :
Thématiques abordées	-Réglementation existante, mesures et façon dont RFF prend en compte le bruit ferroviaire
abordees	et s'attache à lutter contre.
	 -Engagements RFF qui vont au delà des contraintes légales puisque les seuils de prise en compte sont les plus contraignants (soit vitesse supérieure à 250 Km/h, quel que soit la
	vitesse du train, et zone d'ambiance sonore modérée).
	 -Questions sur le degré de bruit environnant moyen (en ville, à la campagne), sur les seuils de tolérance au bruit et sur les relevés des nuisances sonores en entrée et sorties de tunnel.
	D'une manière plus générale le groupe relève que le problème du bruit ambiant, « à la limite
	du supportable » est LE problème MAJEUR de la Vallée de l'Huveaune . Zones inondables :
	 -Prise en compte des zones inondables : transparence hydraulique, impact zéro, calculs
	effectués sur la base de l'historique des crues
	Des précisions et des exemples d'ouvrages (Vallée de la Meuse) pourront être apportés -Importance de la préservation des zones d'expansion de l'Huveaune en cas de crues, qui
	peuvent être redoutables.
	Plan de Prévention des Risques Techniques : -Bonne information de la DREAL PACA essentielle pour le futur PPRT
	-Question de la coexistence possible entre une gare à la Barasse et l'usine ARKEMA :en
	attente jusqu'à la sortie du PPRT par le préfet.
	Eventualité d'une halte TAGV à La Barasse/ Pole Multimodal à La Barasse : -Question considérée dans une seconde phase d'étude
	-Nécessité d'une gare TER performante dans l'Est Marseillais - à défaut d'une halte TAGV.
	Autres thématiques abordées : -L'étude d'une « situation 0»— ie.intégrant une 4ème voie sur l'axe Marseille-Aubagne aura
	une emprise et un impact en terme de travaux et d'expropriations comparables à celui du
	projet LGV PACA pour la commune de La Penne-sur-Huveaune.
	-Demande à RFF est d'étudier un fuseau optimisé passant au nord de Carnoux et évitant la vallée de l'Huveaune (URVN)
	Les points d'accord du groupe :
	<u>UNE PRIORITE</u> : la prise en compte du bruit compte tenu de la situation actuelle et de la topographie des lieux (effet résonnance des collines qui encadrent la vallée):
	 approche globale dans le traitement des perturbations sonores tenant compte de l'effet cumulé
	 protections acoustiques performantes dans le respect des engagements pris par RFF en 2008 (ceux-ci constituent une base de discussion a minima).
	 transparence sonore et plus généralement transparence environnementale.
	Sur les abords des voles ; - Volonté de valorisation des abords des voles grâce à des aménagements paysagers
	 Sécurisation des voies (banalisation des dôtures)
	<u>Etude de la haite Est de Marseille en phase 2 (</u> capacité, exploitation, potentiel commercial.) Saturation du réseau
	Nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille-Saint-Charles
	Importance du critère « desserte du <u>Centre</u> VIIIe » (maximise l'intermodalité)
	Point de désaccord: passage de la ligne dans la Vallée de l'Huveaune en surface

96

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Supports de concertation remis	 Synthèse et Verbatim du groupe de travail n°1 Feuille d'émargement Fiches d'engagement RFF
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

97

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Gr	oupe de travail géographique Vallée de L'Huveaune (N°3)
Date et lieu	Mercredi 9 Novembre 2011 à La Penne sur Huveaune Salle municipale
Communes	Marseille, La Penne- sur-Huveaune, Aubagne
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet -47 inscrits
Participation	25 présents sur 47 inscrits, soit 53% – 84 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Synthèse des GT et conclusion du COTER Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus Zoom Vallée de L'Huveaune, échanges et avis
Thématiques abordées	Impact du projet sur l'Huveaune et son milieu aquatique : La Fédération des Bouches du Rhône pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique insiste sur la nécessité de compensations sur les aspects hydrauliques et écologiques Vitesse des TAGV dans la Vallée : pas de grande vitesse, avant le passage d'Aubagne. Les TAGV circuleront à des vitesses proches de celles des TER.
	Fonctionnalité de la gare souterraine Marseille Saint Charles : pas une gare exclusivement TAGV mais gare TER pour développer largement les dessertes régionales
	Mixité TER / TAGV dans la vallée de l'Huveaune : risque de fragilisation du système ferroviaire et de blocage complet du réseau Sud-Est si incident dans la vallée de l'Huveaune
	Insertion dans la Vallée de l'Huveaune :
	- possibilité d'insertion d'une quatrième voie parallèlement aux voies existantes et solutions techniques envisageables (ripage d'autoroute, utilisation du foncier disponible, ripage des voies existantes) pour limiter l'impact sur les espaces construits. MPM précise que la 4 ^{timit} voie dans la Vallée de l'Huveaune était déjà prévue lors du débat public : la 4ème voie est incontournable pour un réseau sécurisé et performant. Le fait que « une seule voie supplémentaire – 4 ^{timit} voie – dans la vallée de l'Huveaune soit nécessaire pour atteindre les objectifs de desserte» est un élément nouveau et rassurant.
	 Concernant le secteur de la Barasse, MPM demande des relevés topographiques pour montrer que cette 4ème voie peut s'inscrire sans toucher au bâti.
	 Le groupe alerte RFF sur le fait d'utiliser du terrain où des fossés de drainage ont leur utilité. RFF rassure sur le fait que ces contraintes de drainage seront bien prises en compte.
	 A la question « pourquoi on ne peut étendre dans la Vallée de l'Huveaune le tunnel de sortie de Marseille ? » REF précise qu'une zone d'échanges permettant aux trains de se rendre soit à la gare Marseille souterrain soit à la gare de surface est indispensable et que cette zone de 2- 3 kms nécessaires ne peut se faire qu'en surface.
	Fuseau B1 Nord Aubagne :
	 Evolution des modalités d'insertion de la ligne dans ce fuseau : 2^{nde} partie à hauteur de la zone des Paluds et de la ZA de Gémenos proposée en tranchée couverte
	 Durée des travaux concernant les tranchées couvertes sont évoquées : entre 18 et 24 mois avec des mesures importantes d'accompagnement sur les portions touchées.
	- MPM note que le fuseau B1-tel que présenté- passe près de points sensibles et très contraignants dans sa partie Sud Est : collège, piscine, maison de retraite
	- La FNAUT relève le coût d'un passage en tranchée couverte sur les zones agricoles.
	- Le statut juridique de l'emprise de la tranchée couverte est demandé.
	Fuseau AB1 dit «alternatif »
	- Pourquoi ne pas partir de la Barasse pour ce fuseau ?
	- Alternative au site de la Barasse la connexion des TER / TAGV à l'entrée Est de Marseille?
	- Le Maire de la Penne sur Huveaune note qu'il demeure beaucoup d'incertitudes sur ce

98

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	fuseau pour son territoire et beaucoup d'inquiétudes : viaduc ou tunnel à l'entrée du fuseau? Il s'oppose à un viaduc qui traverserait La Penne et demande un passage en tunnel Impacts sur les quartiers Ouest d'Aubagne, zone d'habitat diffus à prendre en compte Le passage dans la carrière Bronzo ne semble pas envisageable, - Comment concilier ce fuseau et les travaux dans la zone du parc des Calanques ? - Peut-on passer du fuseau AB1 au fuseau B2 au Nord de la carrière ? - Autres remarques faites sur ce fuseau : Où commence la grande vitesse ?
Supports de concertation	- Atlas d'assemblage des fuseaux
supports disponibles Restitution	Fiches fuseaux portant sur le territoire Registre / Enveloppes T Exposition La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

99

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Date et lieu	Groupe de travail géographique Vallée de L'Huveaune (N°4)	
Invités Tout acteur (particulier, représentants des colle associatif) s'étant inscrit sur le site internet -52 i Participation Durée 4h Objectifs Synthèse des GT 3 Analyse Multicritère Zom Vallée Huveaune et échanges Bappel et réponses des attendus du groupe Synthèse des avis pour le COTER DU 6/12 Thématiques abordées Thématique Paysage et Patrimoine : recenseme Thématique déclié karst à prévoir; Thématique déclié karst à prévoir; Thématique déclié karst à prévoir; Thématique risque saturrels : vérifler que les de inondables ont bien été prises en compte ; Thématique risque etchnologique : emplacemen et ses conséquences => RFF indique être dans l Réserves émises par MPM sur l'impact du fusea Intervention de la Ville de Marseille (Mr Valett de Monsieur Gaudin en faveur de ce grand proje d'une aire métropolitaine et pour aménager et con Amélioration de la desserte Marseille. Auba; Le collectif « Tout Aubagne contre la LGV » regr que la réalisation de la gare souterraine Marseille Réponse : pour avoir à terme 11 trains par heure nécessaire de faire des aménagements sur le résonse : pour avoir à terme 11 trains par heure nécessaire de faire des aménagements sur le résonse l'apput de voies nouvelles comme prévue le débat public (cf fuseau B1); soit l'ajout de voies nouvelles comme prévue Enjeux à réjouter sur les cartes fuseaux Tous les fuseaux près de l'Huveaune : protection Fuseau A1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé-Fernand ZA : Valentine Vallée Verte, 110 000 m2 ; Bâti récontraintes techniques ; sortie du tunnel, zone d'autivités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al agricoles plaine d'Aubagne et de Gémenos ; bât Contrainte patrimoniale : usine Nestlé-Fernand Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al agricoles plaine d'Aubagne et de Gémenos ; bât Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé-Fernand Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al Contraintes environnementales : Aire Optimale d'aubagne et de Gémenos ; bât Contraintes	veaune	
associatif) s'étant inscrit sur le site internet -62 i Participation 22 présents sur 52 inscrits, soit 42% - 82 interve 4h Objectifs - Synthèse des GT 3 - Analyse Multicritère - Zoom Vallée Huveaune et échanges - Rappel et réponses des attendus du groupe - Synthèse des avis pour le COTER DU 6/12 Thématiques abordées - Thématique Paysage et Patrimoine : recenseme Thématique de la ressource en eau : confrontati thématique dédié karst à prévoir ; Thématique risques naturels : vérifier que les de inondables ont bien été prises en compte ; Thématique risque technologique : emplacemen et ses conséquences => RFF indique être dans l Réserves émises par MPM sur l'impact du fusea Intervention de la Ville de Marseille (Mr Valett de Monsieur Gaudin en faveur de ce grand proje d'une aire métropolitaine et pour aménager et or Amélioration de la desserte Marseille - Aubas Le collectif ~ Tout Aubagne contre la LGV ~ regr que la réalisation de la gare souterraine Marseill Réponse : pour avoir à terme 11 trains par heure nécessaire de faire des aménagements sur le ré - soit l'aménagement de la 4ème voie entre M le débat public (cf fuseau B1) ; - soit l'ajout de voies nouvelles comme prévu Enjeux à réjouter sur les cartes fuseaux Tous les fuseaux près de l'Huveaune : protectior Fuseau A1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand ZA : Valentine Vallée Vorte, 110 000 m2 ; Bâti ré Contraintes techniques : sortie du tunnel, zone d surface/ souterrain et insertion de la 4èmé voie. Fuseau B1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al agricoles plaine d'Aubagne et de Gérnenos ; bât Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contraintes environnementales : Aire Optimale d Contraintes environnementales : Aire Optimale d Contraintes environnementales : Aire Optimale d Contraintes environneme		
Durée 4h Objectifs - Synthèse des GT 3 - Analyse Multicritère - Zoom Vallée Huveaune et échanges - Rappel et réponses des attendus du groupe - Synthèse des avis pour le COTER DU 6/12 Thématiques abordées Présentation de l'analyse multicritère : Thématique de la ressource en eau : confrontati thématique dé la ressource en eau : confrontati thématique dé la ressource en eau : confrontati thématique décilé karst à prévoir ; Thématique risques naturels : vérifier que les de inondables ont bien été prises en compte ; Thématique risque technologique : emplacemen et ses conséquences ⇒ RFF indique être dans l Réserves émises par MPM sur l'impact du fusea Intervention de la Ville de Marseille (Mr Valett de Monsieur Gaudin en faveur de ce grand proje d'une aire métropolitaine et pour aménager et or Amélioration de la desserte Marseille — Aubai. Le collectif « Tout Aubagne contre la LGV » regr que la réalisation de la gare souterraine Marseille Réponse : pour avoir à terme 11 trains par heure nécessaire de faire des aménagements sur le ré - soit l'aménagement de la 4ème voie entre N le débat public (cf fuseau B1) ; soit l'ajout de voies nouvelles comme prévu Enjeux à réjouter sur les cartes fuseaux Tous les fuseaux près de l'Huveaune : protection Fuseau A1. Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand IZA : Valentine Vallée Verte, 110 000 m² ; Bâti ré Contraintes techniques : sortie du tunnel, zone di surface/ souterrain et insertion de la 4èmé voie. Fuseau B1. Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2. Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2. Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2. Contraintes environnementales : Aire Optimale d'contraintes techniques et insertion paysagère : i des intrastructures échangeur A50/ A52/A502, in massif du Douard Sur le fuseau B3.		
- Synthèse des GT 3 - Analyse Multicritère - Zoom Vallée Huveaune et échanges - Rappel et réponses des attendus du groupe - Synthèse des avis pour le COTER DU 6/12 Thématiques abordées Présentation de l'analyse multicritère : Thématique de la ressource en eau : confrontation thématique dédié karst à prévoir ; Thématique risques naturels : vérifier que les de linondables ont bien été prises en compte ; Thématique risque technologique : emplacemen et ses conséquences => RFF indique être dans la Réserves émises par MPM sur l'impact du fusea Intervention de la Ville de Marseille (Mr Valett de Monsieur Gaudin en faveur de ce grand proje d'une aire métropolitaine et pour aménager et or Amélioration de la desserte Marseille — Aubar Le collectif « Tout Aubagne contre la LGV » regrique la réalisation de la gare souterraine Marseille Réponse : pour avoir à terme 11 trains par heure nécessaire de faire des aménagements sur le ré - soit l'aménagement de la 4ème voie entre lu le débat public (cf fuseau B1) ; - soit l'ajout de voies nouvelles comme prévue Enjeux à réjouter sur les cartes fuseaux Tous les fuseaux près de l'Huveaune : protectior Fuseau A1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand ZA : Valentine Vallée Verte, 110 000 m2 ; Bâti ré Contraintes techniques : sortie du tunnel, zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle AI agricoles plaine d'Aubagne et de Gémenos ; bât Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand! Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle AI Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contraintes environnementales : Aire Optimale d'Contraintes environnementales : Aire Optimale d'Contraintes techniques et insertion paysagère : i des infrastructures échangeur A50/ A52/A502, in massif du Douard Sur le fuseau B3		
- Analyse Multicritère - Zoom Vallée Huveaune et échanges - Rappel et réponses des attendus du groupe - Synthèse des avis pour le COTER DU 6/12 Présentation de l'analyse multicritère : Thématique Paysage et Patrimoine : recenseme Thématique dédié karst à prévoir ; Thématique dédié karst à prévoir ; Thématique risques naturels : vérifier que les de inondables ont bien été prises en compte ; Thématique risques technologique : emplacemen et ses conséquences => RFF indique être dans l Réserves émises par MPM sur l'impact du fusea Intervention de la Ville de Marseille (Mr Valett de Monsieur Gaudin en faveur de ce grand proje d'une aire métropolitaine et pour aménager et or Amélioration de la desserte Marseille - Auba; Le collectif « Tout Aubagne contre la LGV » regr que la réalisation de la gare souterraine Marseille Réponse pour avoir à terme 11 trains par heure nécessaire de faire des aménagements sur le ré soit l'aménagement de la 4ème voie entre lue débat public (cf fuseau B1) ; - soit l'ajout de voies nouvelles comme prévue Enjeux à réjouter sur les cartes fuseaux Tous les fuseaux près de l'Huveaune : protection Fuseau A1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand l' ZA : Valentine Vallée Verte, 110 000 m2 ; Bâti ré Contraintes techniques : sortie du tunnel, zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle AI contraintes patrimoniale : usine Nestlé- Fernand l' Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle AI contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand l' Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle AI Contraintes techniques et insertion paysagère : i des infrastructures échangeur A50/ A52/A502, in massif du Douard Sur le fuseau B3		
Thématiques abordées Présentation de l'analyse multicritère : Thématique Paysage et Patrimoine : recenseme Thématique déclié karst à prévoir ; Thématique risques naturels : vérifier que les de inondables ont bien été prises en compte ; Thématique risque technologique : emplacemen et ses conséquences => RFF indique être dans l Réserves émises par MPM sur l'impact du fusea intervention de la Ville de Marseille (Mr Valett de Monsieur Gaudin en faveur de ce grand proje d'une aire métropolitaine et pour aménager et or Amélioration de la desserte Marseille — Aubai Le collectif « Tout Aubagne contre la LGV » regrique la réalisation de la gare souterraine Marseille Réponse : pour avoir à terme 11 trains par heurs nécessaire de faire des aménagements sur le ré - soit l'ajout de voies nouvelles comme prévue le débat public (cf fuseau B1); - soit l'ajout de voies nouvelles comme prévue Enjeux à réjouter sur les cartes fuseaux Tous les fuseaux près de l'Huveaune : protection Fuseau A1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé-Fernand ZA : Valentine Vallée Verte, 110 000 m2 ; Bâti ré Contraintes techniques : sortie du tunnel, zone di surface/ souterrain et insertion de la 4ºm² voie. Fuseau B1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé-Fernand Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al agricoles plaine d'Aubagne et de Gémenos ; bâti Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contraintes techniques et insertion paysagère : i des infrastructures échangeur A50/ A52/A502, in massif du Douard Sur le fuseau B3		
Thématique de la ressource en eau : confrontation thématique risques naturels : vérifier que les de inondables ont bien été prises en compte ; Thématique risque technologique : emplacemen et ses conséquences => RFF indique être dans l Réserves émises par MPM sur l'impact du fusea Intervention de la Ville de Marseille (Mr Valett de Monsieur Gaudin en faveur de ce grand proje d'une aire métropolitaine et pour aménager et or Amélioration de la desserte Marseille — Aubar Le collectif « Tout Aubagne contre la LGV » regr que la réalisation de la gare souterraine Marseille Réponse : pour avoir à terme 11 trains par heure nécessaire de faire des aménagements sur le ré - soit l'aménagement de la 4ème voie entre N le débat public (cf fuseau B1); soit l'ajout de voies nouvelles comme prévue Enjeux à réjouter sur les cartes fuseaux Tous les fuseaux près de l'Huveaune : protection Fuseau A1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand ZA : Valentine Vallée Verte, 110 000 m2 ; Bâti ré Contraintes techniques : sortie du tunnel, zone d'auface/ souterrain et insertion de la 4ème voie. Fuseau B1 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand : Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al agricoles plaine d'Aubagne et de Gémenos ; bât Contraintes techniques et insertion paysagère : i Sur le fuseau B2 Contrainte patrimoniale : usine Nestlé- Fernand : Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al Contraintes techniques et insertion paysagère : i des infrastructures échangeur A50/ A52/A502, in massif du Douard Sur le fuseau B3		
Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Al Zones agricoles : Bassin viticole du vallon de Ro Contraintes environnementales : Aire Optimale d Contraintes habitat diffus Fenestrelles / Espillière Contrainte technique : insertion 4 ^{orre} voie, exploit Sur le fuseau B4	on de l'analyse avec les travaux de l'atelier mières cartes disponibles sur les zones et de la ligne par rapport à l'usine ARKEMA l'attente du PPRT; la B4 avant le fuseau A1. te): la ville de Marseille renouvelle la position et pour résoudre les problèmes de proximité ganiser cette aire. gne rette que les TER ne soient pas la priorité et e Saint Charles soit liée au projet LGV. Le le par sens entre Marseille et Aubagne, il est lesau existant : Marseille et Aubagne telle que prévue dans les dans les options B2, B3 ou B4. In de l'Huveaune et de la ripilsylve Pouillon; beidentiel sud La Barasse; l'échanges vers Marseille St Charles Pouillon; pha, Les Paluds, Gémenos; Zones il et équipements publics Gémenos; insertion 4 et et viaduc au-dessus RN8. Pouillon; pha, Les Paluds, Gémenos; d'Adhésion du Parc National des Calanques; insertion paysagère à flanc de coteaux du Pouillon; pha; pha; pha; pha; pha; pha; pha; pha	

100

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version Ca

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Supports de concertation remis	Rejet du viaduc lors du débranchement par les villes de Marseille (zone de St Menet) et de La Penne-sur-Huveaune; Contraintes impact B4 sur A1 : contraintes techniques : tête de tunnel et zone d'échanges surface / souterrain; Zone d'activités : Valentine Vallée Verte, Pôle Alpha; Zones agricoles : Bassin viticole du vallon de Rouvière; Contraintes : habitat diffus Fenestrelles / Espillières; nuisances sonores sur le territoire nord de Carnoux; Aire Optimale d'Adhésion du Parc National des Calanques; Contrainte technique : insertion 4 ^{limit} vole, exploitation carrière Bronzo jusqu'en 2039. Note méthodologique sur la sélection des fuseaux Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches fuseaux portant sur le territoire
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

101

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe of	de travail géographique Pays d'Aubagne Sainte-Baume (N°1)
Date et lieu	Vendredi 23 septembre 2011 à Aubagne Centre de Congrès AGORA
Communes	Gémenos, Aubagne, Cuges les Pins, Carnoux en Provence,
concernées	Roquefort- la Bédoule, Ceyreste, Cassis, La Ciotat
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet -50 inscrits
Participation	31 présents sur 50 inscrits, soit 62% – 85 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire
Thématiques abordées	Environnement Maintien de la continuité de la trame verte Gémenos-Cuges-Calanques Espace naturel sensible de La Barasse; Prise en compte zones Natura 2000 Nuisances dont soncres- et cumulées (RN8 + vole ferrée + autoroute + aérodrome) Risque inondation Modes de passage plateau du Camp Castellet Agriculture Préservation du potentiel agricole Intégration du fonctionnement complexe du réseau d'irrigation Charte d'agriculture durable du pays d'Aubagne et de l'Etoile 2011 Santé Impact sur la santé d'un scénario unique (cumul et concentration des nuisances sur un même lieu géographique), d'où la demande d'un scénario alternatif sous massif St Cyr, Bâti, habitation et parcs d'activité Impacts ouvrages existants/ valeur immobilière Facteur humain sur un secteur très urbanisè Prise en compte des enjeux économiques Points d'accords du groupe Une desserte régionale insuffisante L'importance du critère « robustesse» et « gestion du risque » dans le choix des soénarios pour ne pas fragiliser le réseau actuel, dans la Vallée de l'Huveaune (mallage ligne actuelle et nouvelle). Les attentes Scénarios: Eléments d'étude sur le scénario alternatif (proposition de l'association « Vivre à Gémenos » et de l'URVN- carte remise au groupe) Eléments d'étude sur une gare à La Barasse comme gare secondaire Etude quatrième voie Marseille-Aubagne et plus globalement étude de l'amélioration du réseau secondaire hors LGV (Maire d'Aubagne) Eléments sur une éventuelle saluration de la Gare MSC et justification du coût Accessibilité de la gare Marseille Saint Charles Position Gares & Services associés (entire centre-ville et gare externe) Ligne directe Aubagne-Aix (sans passer par Saint-Charles, via Valdonne ou La Biancarde), et pour le routier également (par Valdonne). Environnement: Diffusion des fiches RFF sur les nuisances sonores. Cumul de nuisances à cartographier (RIN8+ voie ferrée + autoroute + aérodrome Castellet) Impact valeur immobilière à évaluer Cartographier (BN8+ voie ferrée + autoroute + aérodr

102

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version Ca

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Seulls/éléments pris en compte pour décision passage en tunnel <u>Fuseaux</u> : Ligne droite entre Aubagne et Toulon : fuseau optimisé
Supports de concertation remis	Kit du concertant Atlas géographique Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

103

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe of	de travail géographique Pays d'Aubagne Sainte-Baume (N°2)
Date et lieu	Vendredi 7 Octobre 2011 à Aubagne Centre de Congrès AGORA
Communes concernées	Gémenos, Aubagne, Cuges les Pins, Carnoux en Provence, Roquefort- la Bédoule, Ceyreste, Cassis, La Ciotat
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet -56 inscrits
Participation	32 présents sur 56 inscrits, soit 57% – 90 interventions
Durée	4h
Objectifs	Rappel et réponses des attendus du groupe de travail Synthèse des avis du groupe sur les scenarios pour le COTER Préparation du prochain groupe de travail
Thématiques abordées	Capacité & exploitation gare Marseille-Saint-Charles et interdépendance entre LGV et système régional: -Expression du groupe sur une volonté de défendre le train : La priorité est celle du quotidien -donc des TER- même si le groupe s'accorde sur le désir de voir la part du rail-aujourd'hui de 10% en France- augmenter. Le besoin de grande vitesse est un point d'accord. -Demande d'un passage en « site propre » sans empléter sur le réseau TER Contribution de L'Association « Vivre à Gémenos » pour un fuseau alternatif au passage dans la Vallée de l'Huveaune : -Précision : l'objectif n'est pas de mettre la ligne nouvelle dans les territoires voisins : à retenir «un principe» de fuseau qui ne passerait pas par la vallée de l'Huveaune /Aubagne/Cuges et qui épargnerait au maximum les bâtis et les activités économiques. Demande d'étude d'un fuseau qui se situerait plus au Nord dans des zones moins urbainisées. -Alerte émise sur le Var : un tel fuseau ne doit pas empléter sur les vignobles de Bandol et n'est envisageable que s'il se situe dans le couloir entre la RN8 et le vignoble Eléments de prospective pour une gare à l'Est de Marseille : -Option étudiée en phase 2. -Attendu du groupe : des éléments de prospective sur la zone de chalandise (nombre de voyageurs.). Les points d'accord du groupe: -Priorité aux TER -Nécessité d'une vision globale des transports, d'un réseau interconnecté au niveau des gares (ler et transports en communs urbains) permettant un report modal vers le rail (parkings relais, pas de pertes de charges , modes doux, aménagement urbain des secteurs de gares) -Elément non négociable : la préservation du milieu humain- d'où la volonté d'une solution de fuseau alternatif optimisé qui évite la Vallée de l'Huveaune. -Attention particulière à porter sur le traitement du bruit et plus globalement le cumul des nuisances dans ce secteur sensible. Motion du groupe écrite sur les aspects budgétaires : -Le coût ne devrait pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement de c
Supports de	Synthèse et Verbatim du groupe de travail n°1 Feuille d'émargement

104

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

concertation remis	- Fiches d'engagement RFF
Supports disponibles	- Registre - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

105

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe	de travail géographique Pays d'Aubagne Sainte-Baume (N°3)
Date et lieu	Lundi 14 Novembre 2011 à Aubagne Centre de Congrès AGORA
Communes	Gémenos, Aubagne, Cuges les Pins, Carnoux en Provence,
concernées	Roquefort- la Bédoule, Ceyreste, Cassis, La Ciotat
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux
	socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet -56
	inscrits
Participation	47 présents sur 79 inscrits, soit 59% - 92 interventions
Durée	4h
Objectifs	- Synthèse des GT et Conclusion du COTER
	 Présentation et sélection des fuseaux, présentation des attendus
	- Zoom Pays d'Aubagne Sainte-Baume , échanges et avis
Thématiques abordées	Le fuseau B1 Aubagne Nord 'Modalités d'insertion de la ligne dans ce fuseau ont évolué : seconde partie après la gare d'Aubagne – identifiée en surface- est décormais proposée en tranchée couverte. Durée des travaux concernant les tranchées couvertes et le temps de restitution des terres agricoles : entre 18 et 24 mois avec des mesures importantes d'accompagnement. Acteurs issus du monde de l'agriculture indiquent qu'une terre ne peut être reconstituée « en l'état » aussi simplement Syndicat des Paluds insiste sur le fait qu'il n'est pas envisageable de élocaliser des entreprises dans le contexte économique actuel et s'étonne que ce fuseau n'ait pas pris en compte le fait qu'il passe sur la zone d'extension de la ZI Les Paluds (17 ha attribués inscrits dans le PLU par la Mairie et gagnés sur les terres agricoles). Le statut juridique de l'emprise de la tranchée couverte est démandé vis à vis des entreprises qui potentiellement pourraient s'installier « au-dessus » de celle-ci. MPM se prononce pour un refus du passage en surface sur ce fuseau et souligne qu'un autre point sensible est le franchissement de la RN8 en viaduc. Le fuseau B2 Aubagne Médian Débranchement à l'entrée Ouest d'Aubagne et proposition d'un passage en souterrain de la ville pour une sortie à l'intersection triangulaire des autoroutes. Mode de franchissement de ce nœud d'infrastructure indéterminé car il nécessite des approfondissements techniques Le fuseau passe en souterrain sous la Bourbonne pour ensuite s'inscrire à flanc de colline du massif du Douard avec une alternance de remblais, déblais ou viaduc. Une seconde option de passage au plus proche de l'infrastructure routière RN pout être envisagée. Le profil en long et les courbes rendants plus difficiles cette option. La troisème option concerne un passage en surface sur la zone d'activité en pied de la colline du Douard Le fuseau confinue ensuite par une remontée progressive dans la colline avec une alternance de viaduc, déblais, remblais. Le projet s'attachera à éviter le val

106

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Supports de	Débranchement à l'entrée Ouest de la vallée de l'Huveaune après la zone d'échange qui serait localisée entre la sortie du tunnet sous Marseille et la gare de la Barasse. Le franchissement des infrastructures routières et ferroviaires pourrait se faire suivant 2 options, soit un viaduc soit un tunnel. Les études techniques permettront de le définir. Ce fuseau issu de la concertation doit permettre d'éviter le passage dans la vallée de l'Huveaune, d'Aubagne et de Gémenos. -Après le passage de La Penne sur Huveaune, le fuseau alternera des tunnels et des passages en surface pour rejoindre le fuseau B3 au niveau de la carrière de l'Escargot. -La suite du fuseau est identique à B3. Points à approfondir concernant les propositions de fuseaux: Le projet de Parc de la Sainte Baume : les fuseaux s'inscrivent dans le projet de parc Régional de la Sainte-Baume et il existe une continuité écologique entre le massif de la Sainte-Baume et le massif des Calanques. Aspect répertorié dans l'analyse des sensibilités. Le camp du Castellet : 2500 habitants avec un passage en aérien prévu l Le domaine de Grand Rouvière : suite à des demandes émanant du groupe de travail agriculture et des associations lors du GT3 de la vallée de l'Huveaune, les bureaux d'étude travaillent sur des fuseaux qui préserveralent les zones de Grand Rouvière. Proposition de demander au Coter de sortir ce secteur du fuseau B3. La carrière Bronzo : autorisation d'exploitation de la carrière accordée jusqu'en 2039. Constituée d'un gisement de roches massives, elle est structurante pour la construction neuve de la région (1,6 millions de tonnes extraites/an). Son extension se fera par le Nord. Son exploitation se fait à l'explosif et nécessite un périmètre de sécurité contraignant pour le passage d'une LGV à proximité. Le décrochage du fuseau AB1 dans la vallée de l'Huveaune : L'URVN FNE PACA demande pourquoi ce fuseau ne se décroche pas plus tôt dans la Vallée de l'Huveaune. Une proposition de passage sous le cimetière Saint Pierre est exprimée. MPM
concertation remis	Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches fuseaux portant sur le territoire
Supports disponibles	- Registre / Enveloppes T - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

Le quatrième groupe de travail géographique sur le secteur de la Vallée de l'Huveaune n'a pu se dérouler sereinement et a été interrompu.

107

E-LGVPACA COO-EDS-Bit-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Toulon (N°1)
Date et lieu	Lundi 19 septembre 2011 à Toulon
	Hôtel All Seasons
Communes concernées	Bandol, Le Beausset, La Cadière, Le Castellet, La Crau, Evenos, La Farlède, La Garde, Hyères, La Londe des Maures, Ollioules, le Revest, Sanary, La Seyne sur mer, Signes, Six-Fours, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Toulon, La Valette.
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 70 inscrits
Participation	42 présents sur 70 inscrits, soit 60% – 107 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire
Thématiques abordées	Méthodologie: Articulation des avancées des différents groupes géographiques; Méthode de sélection des 4 scénarios proposés à la concertation et ouverture à d'autres propositions; Répartition des aménagements entre 2023 et 2040 Scénarios: TPM favorable à une gare Toulon centre; oppositions multiples à une gare Toulon Est et motion de rejet; quel intérêt pour les communes traversées sans arrêt; développement du maillage TER Gares: Place de la gare « Toulon » dans l'aménagement du territoire de l'aire toulonnaise; suggestion d'une gare en surface, espace nécessaire et impact trafic pendant la phase des travaux; accessibilité en transport en commun et en voiture; oppositions à une gare Toulon Est Coûts: surcoût d'une gare souterraine au regard d'une gare en surface, coût de la gare « Toulon centre souterrain » estimé excessif; prise en compte des investissements d'accessibilité à la gare à la charge des collectivités, Techniques et Impacts: Risques sur l'alimentation en eau apportés par des creusements de tunnels (réseau karstique), sous-sol toulonnais complexe rendant aléatoire en temps et coût des tunnels sous Toulon: retour d'expérience des tunnels routiers, évitement des zones viticoles AOC, application des termes de la lettre ministérielle de 2009
Supports de concertation	Kit du concertant Atlas géographique

108

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

remis	- Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

109

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Toulon (N°2)
Date et lieu	Lundi 3 octobre 2011 à Toulon
	Hôtel All Seasons
Communes concernées	Bandol, Le Beausset, La Cadière, Le Castellet, La Crau, Evenos, La Farlède, La Garde, Hyères, La Londe des Maures, Ollioules, le Revest, Sanary, La Seyne sur mer, Signes, Six-Fours, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Toulon, La Valette.
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 97 inscrits
Participation	61 présents sur 97 inscrits, soit 63% – 115 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Poursuivre l'analyse des scénarios Dresser une synthèse des premiers groupes de travail Répondre aux attendus du groupe de travail précédent Rédiger les propositions du groupe à transmettre au Coter
Thématiques abordées	Concertation : conditions des réunions, nombre de participants
35010000	Gares: apports d'éléments techniques sur la faisabilité d'une gare Toulon Centre selon trois options esquissées: TER et TAGV en surface, TER en surface et TAGV en sous-sol, aménagement urbain en surface, TER en niveau n-1 et TAGV en niveau n-2. Avis favorable du GRV pour une gare Toulon Centre. Rappels de l'opposition d'une gare à l'Est. Eléments favorables et défavorables sur la gare Toulon ouest.
	Prospective: présentation des éléments de cadrage et des principaux résultats
	Zone de chalandise: débat sur les cartes isochrones pour les 3 positions de gare envisagées dans les scénarios selon différents modes de transport (voiture, transport en commun et piéton)
	Techniques et Impacts: nuisances liées au trafic de nuit, complexité du réseau de la Reppe et risques des tunnels sur l'alimentation en eau, solution technique pour la descente depuis le plateau du Castellet vers Toulon
	Agriculture-viticulture : fragilité des espaces viticoles AOC Bandol
	Scénarios: regret du scénario Côte d'Azur, demande de remise en service de la ligne Carnoules-Gardanne, opportunité d'un scénario hybride qui a plusieurs opposants quant aux services TER: la LGV se sépare en 2 sur le plateau de Signes vers Toulon et vers Brignoles-Le Luc. Préférence pour le scénario des centres villes.

110

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Supports disponibles	- Registre - Exposition - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

111

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Toulon (N°3)
Date et lieu	Lundi 7 novembre octobre 2011 à Toulon
	Hôtel All Seasons
Communes concernées	Bandol, Le Beausset, La Cadière, Le Castellet, La Crau, Evenos, La Farlède, La Garde, Hyères, La Londe des Maures, Ollioules, le Revest, Sanary, La Seyne sur mer, Signes, Six-Fours, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Toulon, La Valette.
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 117 inscrits
Participation	59 présents (plus une soixantaine de personnes qui n'a pas émargé) sur 117 inscrits, soit 50% – 115 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter une synthèse des Groupes de travail précédents Présenter la méthode de sélection des fuseaux et l'analyse multicritère Présenter les fuseaux retenus par le COTER: sections C et D (Toulon Ouest et Toulon Est)
Thématiques abordées	Concertation: conditions de diffusion d'information sur le projet sur l'Ouest toulonnais; délai insuffisant pour cette phase de la concertation; adéquation du lieu des réunions publiques avec le découpage des groupes géographiques
	Scénario : Retour sur le choix MDS, évocation du scénario hybride (ou 5 ^{ième} scénario); développement du fret et du TER dans la région
	Fuseaux C: propositions de passages décalés sur le plateau de Signes pour éviter les espaces habités et des équipements touristiques, conditions de traversée du massif classé du Gros Cerveau, vive opposition sur le C5,
	Fuseaux D: franchissement du Gapeau au niveau de la Crau et passage du projet au niveau de Solliès-Pont
	Agriculture-viticulture: désaccord sur l'appréciation des critères agricoles, Vulnérabilité des réduction régulière du terroir Bandol en raison d l'urbanisation et des infrastructures, utilisation des emprises existantes sinon enfouissement
Supports de concertation remis	Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches des fuseaux étudiés
Supports disponibles	- Registre - Exposition

112

E-LGVPVCA CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	- Enveloppes T - Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

La quatrième session des groupes de travail géographiques dans le Var e été annulée.

113

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

(Groupe de travail géographique Sillon Permien (N°1)
Date et lieu	Mercredi 21 septembre 2011 à Cuers
	L'Oustau per touti
Communes concernées	Besse sur Issole, Cabasse, Le Cannet des Maures, Carnoules, Cuers, Flassans sur Issole, Gonfaron, Le Luc, La Motte, Pierrefeu, Pignans, Puget-ville, Solliès-Pont, Le Thoronet
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 58 inscrits
Participation	30 présents sur 58 inscrits, soit 52% – 112 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire
Thématiques abordées	Méthodologie : délai réduit de cette phase de concertation : une demande d'allongement est faite ; doublement de la ligne existante et ligne nouvelle
	Coûts: impacts indirects du projet sur les finances locales
	Techniques : problématiques générales d'insertion de 2 voies supplémentaires le long de la ligne existante et cas particuliers des traversées de villes; ligne grande vitesse et ligne classique: + ou – 220 km /h et conséquences sur les aménagements, la suppression des passages à niveau,; hypothèses de passage au droit des villages
	Insertion : impact sur les espaces agricoles : les conditions d'exploitations et l'habitat diffus ; problématiques de la consommation d'espaces agricoles pour une infrastructure relativement à l'urbanisation
	Scénarios: motion rejetant les 4 scénarios signé par une partie des participants; regrets du scénario CDA; rappels des termes de la lettre ministérielle de 2009: « utilisation des lignes et emprises existantes sinon enfouissements massifs »
	Viticulture: impact inquiétant sur les exploitations
Supports de concertation remis	Kit du concertant Atlas géographique Projet de territoire

114

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Supports	- Registre
Supports lisponibles	- Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet
GVPACA COO-EDS-BI	-RAP-AMC-01 A CONTRÔLER

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

1	Mercredi 5 octobre 2011 à Cuers L'Oustau per touti Besse sur Issole, Cabasse, Le Cannet des Maures, Carnoules,
	•
Communes	Besse sur Issole, Cabasse, Le Cannet des Maures, Carnoules,
concernées	Cuers, Flassans sur Issole, Gonfaron, Le Luc, La Motte, Pierrefeu, Pignans, Puget-ville, Solliès-Pont, Le Thoronet
	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 64 inscrits
Participation	33 présents sur 64 inscrits, soit 52% – 125 interventions
Durée -	4h
	 Poursuivre l'analyse des scénarios Dresser une synthèse des premiers groupes de travail Répondre aux attendus du groupe de travail précédent Rédiger les propositions du groupe à transmettre au Coter Coût : Cout du projet et mode de financement
abordées	Techniques: Présentation de divers cas de doublement de voies: en terrain plat, en remblai, en déblai, en piedmont; Problématiques d'insertion de 2 voies supplémentaires le long de la ligne existante et cas particuliers des traversées de villes; demande de connaître l'emprise précise du doublement de la ligne dans l'objectif de vitesse (220 km en 1h), en dehors des cas singuliers de « puits de vitesse» à Solliès-Pont, Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron, le Cannet-des-Maures, Vidauban Insertion: Présentation d'une analyse de l'occupation des sols sur une bande de 20 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne existante, Problématique de la qualité des sols après chantiers et aptitude agronomiques sur une tranchée ferroviaire recouverte; demande d'étude sur les conséquences de passages souterrains sur la qualité agronomique des sols, en zone de cultures pérennes, notamment AOC. Scénarios: Présentation et discussion autour d'un scénario alternatif dit hybride; Rejet unanime du scénario n°2 « le plus rapide » comprenant une ligne nouvelle complète dans le sillon permien; Rejet très majoritaire des 3 autres scénarios (cf. motion). Demande de solutions alternatives telles le scénario hybride ou la liaison Aix-le Luc en voie classique
Supports de	- Carte des sensibilités au 25 000ième

116

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

concertation remis	
Supports disponibles	- Registre - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

117

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

(Groupe de travail géographique Sillon Permien (N°3)
Date et lieu	Mercredi 9 novembre 2011 à Le Luc en Provence
	Salle de la Communauté de Communes Cœur du Var
Communes concernées	Besse sur Issole, Cabasse, Le Cannet des Maures, Carnoules, Cuers, Flassans sur Issole, Gonfaron, Le Luc, La Motte, Pierrefeu, Pignans, Puget-ville, Solliès-Pont, Le Thoronet
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 72 inscrits
Participation	32 présents sur 72 inscrits, soit 44% – 140 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter une synthèse des Groupes de travail précédents Présenter la méthode de sélection des fuseaux et l'analyse multicritère Présenter les fuseaux retenus par le COTER; sections D et E
Thématiques	Concertation: Délai insuffisant pour cette phase de la concertation
abordées	Scénario : Présentation du scénario hybride ou 5 ^{ième} scénario; ensemble des scénarios MDS remis en cause
	Fuseaux : Présentation 3D des fuseaux D et E et échanges ;
	Analyse multicritère : Présentation de la méthode utilisée et de la liste des critères pris en compte ; prise en compte de la ressource en eau
	Insertion: passage dans les emprises existantes; refus du passage en zone agricole ou viticole; rejet du passage dans la plaine de Solliès-Pont; demande d'étude passage sous le Gapeau, de la sortie « au plus court » des Maurettes dans le vallon de la Bayole; passage au niveau de Cuers, Carnoules, et de Gonfaron,
Supports de concertation remis	Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches des fuseaux étudiés
Supports disponibles	- Registre - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

118

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

La quatrième session des groupes de travail géographiques dans annulée.	s le Var e été
E-LGVPACA.CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a	A CONTRÔLER DIFFUSION RESTREI

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Est Var (N°1)				
Date et lieu	Vendredi 23 septembre 2011 à Puget-sur-Argens			
	Hôtel de ville			
Communes concernées	Les Adrets, Les Arcs, Bagnols, Callas, Callian, Draguignan, Fréjus, Lorgues, Montauroux, La Motte, Le Muy, Puget sur Argens, Roquebrune sur Argens, St Paul en forêt, Tanneron, Taradeau, Le			
	Thoronet, Tourrettes, Trans en Provence, Vidauban			
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 51 inscrits			
Participation	27 présents sur 51 inscrits, soit 53% – 105 interventions			
Durée	4h			
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire 			
Thématiques	Concertation : Délai trop court			
abordées	Coûts: montants des études; conditions de financement du projet			
	Sensibilités et Impacts: Prise en compte des risques naturels (Inondations et Incendies de Forêt. Création de 2 voies supplémentaires ou de ligne nouvelle quand doublement de la ligne existante impossible notamment à Vidauban; Explications et remarques sur les atlas remis et leur actualisation notamment des espaces agricoles réellement exploités et des zones d'activité en cours de réalisation			
	Gare et connexions en gares avec d'autres branches du réseau : Saturation actuelle du réseau routier et autoroutier ; Réouverture de la gare du Muy ; Devenir de la gare TER des Arcs ; Réouverture des lignes Draguignan – les Arcs et Carnoules-Gardanne			
	Techniques: Vitesse des trains dans les passages en gare et effet de souffle; Largeur d'emprise de 2 voies supplémentaires; Caractéristiques d'une ligne à grande vitesse: courbe, pente, suppression des passages à niveau; Obligation de réaliser des ouvrages transparents vis-à-vis du risque inondation; Taille des piles de viaducs en zone inondables			
Supports de concertation remis	Kit du concertant Atlas géographique Projet de territoire			

120

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Supports disponibles	Registre Exposition
	a synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site ternet

121

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Est Var (N°2)
Date et lieu	Vendredi 7 octobre 2011 à Puget-sur-Argens
	Hôtel de ville
Communes concernées	Les Adrets, Les Arcs, Bagnols, Callas, Callian, Draguignan, Fréjus, Lorgues, Montauroux, La Motte, Le Muy, Puget sur Argens, Roquebrune sur Argens, St Paul en forêt, Tanneron, Taradeau, Le Thoronet, Tourrettes, Trans en Provence, Vidauban
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 58 inscrits
Participation	26 présents sur 58 inscrits, soit 44% – 115 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Poursuivre l'analyse des scénarios Dresser une synthèse des premiers groupes de travail Répondre aux attendus du groupe de travail précédent Rédiger les propositions du groupe à transmettre au Coter
Thématiques abordées	Prospective : éléments pris en compte sur les évolutions démographiques et les zones de chalandise
	Scénarios: Desserte TAGV du littoral; Position de la gare Est Var et maillage TER; intérêt et fonctionnalité de cette gare
	Gares: Présentation de divers cas de réalisation en France de gares situées hors centre ville et des dispositifs de connexion réseau GV et Réseau classique
	Insertion: Méthode utilisée pour la l'analyse des sensibilités environnementales; Nécessité d'une ligne nouvelle entre la gare Est-Var et les Alpes-Maritimes par l'intérieur versus le long de la ligne existante du littoral pour répondre aux objectifs de capacités et de temps de parcours; propriétés agronomiques des tranchées recouvertes; perturbation des activités agricoles et touristiques pendant le chantier; problématique de la traversée de Vidauban; nuisances sonores
Supports de concertation remis	- Carte des sensibilités au 25 000ième
Supports disponibles	- Registre - Exposition

122

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Restitution	La synthèse internet	, le ve	erbatim	et la	présenta	ation	sont	en li	gne	sur	e site
E-LGVPACA CCO-EDS-I	BIL-RAP-AMC-01			123					A CC	ONTRÓ	LER
Version Ca											RESTRE

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Est Var (N°3)				
Date et lieu	Lundi 14 novembre 2011 à Vidauban				
	Salle polyvalente				
Communes concernées	Les Adrets, Les Arcs, Bagnols, Callas, Callian, Draguignan, Fréjus, Lorgues, Montauroux, La Motte, Le Muy, Puget sur Argens, Roquebrune sur Argens, St Paul en forêt, Tanneron, Taradeau, Le Thoronet, Tourrettes, Trans en Provence, Vidauban				
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 64 inscrits				
Participation	26 présents sur 64 inscrits, soit 40% – 110 interventions				
Durée	4h				
Objectifs	 Présenter une synthèse des Groupes de travail précédents Présenter la méthode de sélection des fuseaux et l'analyse multicritère Présenter les fuseaux retenus par le COTER: sections E et F 				
Thématiques	Concertation: Délai pour cette phase de la concertation				
abordées	Fuseaux: Présentation 3D des fuseaux; Echanges sur les fuseaux E et F; Emplacement de la gare Est Var; passages possibles au droit de Vidauban; proposition d'un passage de Vidauban par le sud, en souterrain sous Ste Brigitte à envisager; utilisation des couloirs existants constitués par l'A8 ou la ligne existante; passages au nord du Muy, au niveau de Malpasset, du lac de St Cassien, du Tanneron				
	Analyse multicritère : Présentation de la méthode utilisée et de la liste des critères pris en compte				
Supports de concertation remis	Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches des fuseaux étudiés				
Supports disponibles	- Registre - Exposition				
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet				

124

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

La quatrième session des groupe annulée.	es de travali geographique	es dans le var e ete
E-LGVPACA CCO-EDS-Bil-RAP-AMC-01 Version 0a	125	A CONTRÔLER DIFFUSION RESTRE

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Ouest Alpes-Maritimes (N°1)					
Date et lieu	Lundi 19 septembre 2011 à Mougins				
	Mairie de Mougins				
Communes concernées	Grasse, Peymeinade, La Roquette-sur-Siagne, Auribeau-sur-Siagne, Pegomas, Le Cannet, Mandelieu, Cannes, Mougins, Mouans-Sartoux				
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 39 inscrits				
Participation	18 présents sur 39 inscrits, soit 46% – 95 interventions				
Durée	4h				
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire Avoir un premier retour sur les scénarios proposés 				
Thématiques abordées	Méthodologie: Articulation des avancées des différents groupes géographiques; Méthode de sélection des 4 scénarios proposés à la concertation et ouverture à d'autres propositions; Méthode d'évaluation des besoins de transports de la région; Répartition des aménagements entre 2023 et 2040 Fret: Mention des circulations fret sur les schémas de desserte; Modalités de circulation du fret; Souhait que la ligne nouvelle soit mixte fret / voyageurs. Gares: Définition de la zone de chalandise d'une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes et comparaison avec celle d'une gare nouvelle à Cannes; Prise en compte de l'infrastructure routière dans le choix du positionnement de la gare nouvelle. Eviter d'en faire un « aspirateur à voitures ». Arc méditerranéen: Importance de la réalisation de la ligne pour constituer l'arc méditerranéen; Risque de saturation de cet arc dès lors que l'ensemble des circulations sera effectif. Coûts: Méthode de calcul des coûts du projet; Part des coûts directement imputée au choix de la grande vitesse Technique ferroviaire: Dessertes journalières proposées pour les plus grandes villes du département; Vitesse d'un train en tunnel Scénarios: Raisons de l'abandon du passage par Cannes en souterrain; Faisabilité du passage de Nice en souterrain; Nature de la combinaison ligne existante / ligne nouvelle entre Toulon et Est-Var; Comparaison des temps de parcours entre solution ligne				

126

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version fix

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	nouvelle et combinaison ligne nouvelle / ligne existante entre Toulon et Est Var ; Caractéristiques du raccordement vers Cannes prévu dans le scénario 4 et desserte envisagée pour Saint-Raphaël dans ce scénario ; Intégration, dans tous les scénarios, du doublement de la ligne Cannes-Grasse ; Absence de maillage à l'ouest des Alpes-Maritimes dans les scénarios 1 à 3, et maillage partiel, puisqu'en sens unique, dans le scénario 4.
Supports de concertation remis	Kit du concertant Atlas géographique Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre - Exposition - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

127

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Ouest Alpes-Maritimes (N°2)	
Date et lieu	Lundi 3 octobre 2011 à Mougins
	Mairie de Mougins
Communes concernées	Grasse, Peymeinade, La Roquette-sur-Siagne, Auribeau-sur-Siagne, Pegomas, Le Cannet, Mandelieu, Cannes, Mougins, Mouans-Sartoux
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 44 inscrits (+13% par rapport au premier groupe)
Participation	23 présents sur 44 inscrits, soit 52% – 130 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter la synthèse des travaux des autres groupes de travail géographiques N°1 Rappel des attendus exprimés lors de la 1^{ère} session et réponses (intervention d'un expert en prospective socio-économique) Discussion et avis sur les scénarios et rédaction d'une synthèse Avis sur les documents remis lors du premier groupe de travail
Thématiques abordées	Méthodologie: Méthode d'évaluation des déplacements pour élaborer les cartes de chalandise; Utilisation des chiffres de 2010 pour des projections à 2023 Projets connexes: Possibilité de raccordement de la ligne Nice-Breil à Nice Aéroport; Projets de TCSP entre Grasse et Cannes et entre Mouans Sartoux et Sophia prévus par le Scot Ouest; Insuffisance des axes routiers vers Sophia-Antipolis. Développement des dessertes de Sophia à coordonner. Fret: Etude de l'opportunité d'une mixité fret / voyageurs de la ligne nouvelle; Etude de la CCI et du Conseil général sur les autoroutes de la mer, en cours; Nombre maximal de trains de fret pouvant emprunter la ligne existante par jour; Liste des gares fret du département Coûts: Coût comparatif ligne nouvelle et combinaison LN / LE dans le Var; Date de remise des 1ers éléments de la mission de financement Gares: Nécessité d'une volonté politique pour empêcher ou favoriser le développement à proximité des gares nouvelles; Contenu de la rénovation de la gare de Cannes; Prise en compte des risques sismiques dans la construction des gares souterraines; Coûts comparatifs entre gare de Cannes La Bocca et Cannes centre; Faisabilité d'une gare TER à Sophia-Antipolis; Subordination de la réalisation de la ligne nouvelle à la création de gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes; Superficie d'une gare;

128

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Maîtrise d'ouvrage des gares nouvelles
	Technique ferroviaire: Faisabilité du coupe-accroche des TGV à partir du pôle multimodal Est Var et dans le département; Type de maillage prévu entre la LGV et la ligne Cannes Grasse; Temps nécessaire à un train pour atteindre sa vitesse maximale; Faisabilité d'une liaison Nice Breil – Nice aéroport
	<u>Scénarios</u> : Rappel de la position du Scot Ouest en faveur de la desserte TGV de Cannes; Importance du maillage à prendre en considération; Rappel de la nécessité de la gare Ouest Alpes-Maritimes pour assurer la rentabilité du projet; Faisabilité du scénario « hybride » sur le Var
	<u>Fuseaux</u> ; Modalités de passage dans la vallée de la Siagne; Faisabilité d'une gare à plan de Grasse; Liste des sites potentiels pour la gare Ouest Alpes-Maritimes à fournir
Supports disponibles	- Registre - Exposition - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Grou	Groupe de travail géographique Ouest Alpes-Maritimes (N°3)	
Date et lieu	Lundi 7 novembre 2011 à Grasse Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence	
Communes concernées	Grasse, Peymeinade, La Roquette-sur-Siagne, Auribeau-sur-Siagne, Pegomas, Le Cannet, Mandelieu, Cannes, Mougins, Mouans-Sartoux	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 53 inscrits (+20% par rapport au second groupe et +33% par rapport au premier)	
Participation	25 présents sur 53 inscrits, soit 47% – 90 interventions	
Durée	4h05	
Objectifs	 Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail Ouest Alpes-Maritimes précédents / Intervention de la SNCF Présentation des fuseaux Echanges sur les fuseaux et avis exprimés La synthèse générale des deux premiers groupes de travail n'ayant pas été présentée en séance, faute de temps, les participants ont été invités à la télécharger sur le site internet. 	
Thématiques abordées	Questions posées à Olivier Picq, expert SNCF: Rôle de la SNCF dans le projet ; Prise en compte des trafics ferroviaires depuis et vers	

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

l'Italie;_Position de la SNCF par rapport à l'ouverture de la concurrence : Présentation de la clientèle ferroviaire sur les Alpes-Maritimes ; Explication de la desserte cannoise à partir de la gare nouvelle de Est-Var : Nombre de TGV circulant sur la ligne nouvelle et sur la ligne existante ; Existence d'une desserte Cannes - Lyon ; Existence de données nouvelles concernant les projections de trafic ; Vitesse de circulation des trains en traversée de la gare Ouest Alpes-Maritimes ; Proportion des trains prévus avec un arrêt en gare Ouest Alpes-Maritimes ; Avantage du maillage ferroviaire pour fiabiliser les circulations; Zone de chalandise pour la gare Ouest Alpes-Maritimes prévu à l'horizon du projet ; Importance de la gare Ouest Alpes-Maritimes pour accroitre l'accessibilité au train sur l'ouest du département ; Avis de la SNCF sur l'opportunité d'avoir 3 gares avec des dessertes TGV sur l'ouest du département ; Pertinence d'une ligne mixte fret - voyageurs dans les Alpes-Maritimes ; Rappel de l'importance, pour la ville de Cannes, d'avoir une desserte TGV ; Perte de temps par arrêt; Méthode de dimensionnement des parkings; Apport de la virgule de Cannes sur l'exploitation; Attention à apporter aux horaires des circulations TGV sur la ligne existante pour ne pas pénaliser les circulations des TER aux heures de pointe ; Intérêt de la gare de Nice Aéroport pour permettre le report modal de l'avion vers le train sur les trajets nationaux ; Coût d'équipement des TER pour leur permettre de circuler sur la ligne nouvelle

Etude comparative des gares à Cannes centre / Cannes La Bocca: Périmètre des contraintes évaluées dans l'étude ; Coûts pris en compte dans les estimations ; Possibilité d'évaluer les bénéfices apportés par une gare à Cannes Centre ; Impossibilité technique et financière d'une extension de la gare de Cannes centre étudiée par la ville de Cannes ; Position de la ville de Cannes contre la virgule de raccordement dont le rapport coût / efficacité n'est pas avéré

<u>Scénario du Comité Cannes - Grasse :</u> Raison de la création d'une gare souterraine à Grasse ; Maillage avec la ligne Cannes-Grasse à mettre en évidence

<u>Gares</u>: Impacts d'une gare sur la circulation routière ; Intérêt des gares multimodales, telles que Nice Aéroport, au regard d'une gare à Lingostière ; Plus value de la gare Ouest Alpes-Maritimes

<u>Phasage</u>: Incidence du maillage ferroviaire entre Est Var et Nice sur un phasage de réalisation et donc un phasage financier; Impact de la virgule de Cannes sur un éventuel phasage; Concomitance de la réalisation de la ligne nouvelle et des améliorations sur la ligne existante

Fret: Prise en compte du fret dans le projet; Potentiel du mer

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	routage sur le département <u>Coûts</u> : Nécessité d'une rationalité économique pour faire aboutir le projet <u>Technique ferroviaire</u> : Faisabilité des circulations des TER sur la ligne littorale, après augmentation de celles-ci sur l'axe Cannes-Grasse; Poids actuel du trafic LGV sur la ligne existante <u>Fuseaux</u> : Type de gare prévue dans le fuseau médian; Opportunité de la carrière de La Roque pour recevoir les déblais; Emplacement de la gare de Nice Aéroport; Modalités de passage de la Siagne; Inconstructibilité de la zone en bordure de la Siagne; Hauteur des viaducs – Hauteur maximale; Raison de l'abandon de tout scénario passant par Saint-Isidore; Nécessité d'avoir une gare Ouest Alpes-Maritimes non excentrée; Difficulté d'insertion d'une gare dans le
Supports de concertation remis	fuseau sud - Synthèse des 2 premiers groupes de travail - Atlas d'assemblage des fuseaux - Fiches des fuseaux étudiés
Supports disponibles	Registre Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

131

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Ouest Alpes-Maritimes (N°4)	
Date et lieu	Lundi 21 novembre 2011 à Grasse
	Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence
Communes concernées	Grasse, Peymeinade, La Roquette-sur-Siagne, Auribeau-sur-Siagne, Pegomas, Le Cannet, Mandelieu, Cannes, Mougins, Mouans-Sartoux
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 55 inscrits (+23% par rapport au second groupe et +36% par rapport au premier)
Participation	25 présents sur 55 inscrits, soit 45% - 170 interventions
Durée	4h15
Objectifs	 Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail précédents, à savoir : Bilan des groupes de travail thématiques Fret, Analyse qualitative de la clientèle, Possibilité de phasage du barreau Est-Var – Nice : intervention d'un expert en socio-économie Présentation par Rémi Quinton, du scénario « hybride » Poursuite de l'étude des fuseaux : Accessibilité des gares ; Zones de chalandises des gares ; Analyse multicritères Echanges sur les fuseaux et tour de table Rédaction de la synthèse à présenter au COTER des Alpes-Maritimes
Thématiques abordées	Fret: Couloir vallée du Rhône – Tunnel du Montcenis / Tunnel du Lyon – Turin privilégié à l'échelle européenne; Perspectives d'évolution de cet axe; Eclaircissements sur l'intégration de sillons fret dans les schémas de desserte; Raisons de la répartition fret express sur la ligne nouvelle et fret lourd sur la ligne existante; Demande d'indiquer le fret de transit et de maintenir les dessertes ferroviaires fret des Alpes-Maritimes; Mesures de limitation des risques liés à la circulation du fret sur la ligne existante; Regret de l'abandon du nœud ferroviaire de Cannes – La Bocca; Opportunité de la mixité de la ligne en traversée des Alpes-Maritimes; Importance et potentiel de développement du fret maritime Analyse qualitative de la clientèle: Définition de ce que recouvre le terme « Reste 06 » pour les trajets longues distances; Gares intégrées dans les analyses; Part importante des accès piétons en gare de Cannes; Analyse à compléter avec l'ensemble des tranches d'âge; Types de déplacements considérés (grande ligne ou TER) Possibilité de phasage du barreau Est-Var Nice: Poursuite des études sur la virgule de Cannes; Conséquences du phasage sur la modernisation du réseau existant entre Cannes et Nice et sur le respect des objectifs de dessertes; Intérêt du phasage dans une perspective de gain de temps sur la desserte de Cannes à moyen

132

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

terme ; Fonctionnalités du maillage ferroviaire étudié ; Modalités de passage du raccordement

<u>Scénario « hydride » présenté par Rémi Quinton :</u> Interrogation sur la réponse apportée par RFF à ce scénario ; Réponse négative apportée par le COTER du Var à ce scénario ; Demande d'explication d'une entreprise ferroviaire sur l'exploitation d'un tracé « en étoile », telle que présentée

Accessibilité / zones de chalandises de la gare Ouest Alpes-Maritimes: Temps d'accès estimés, en 2011; Différences entre zones de chalandises et temps d'accès ; Demande d'intégration des temps de parcours en transport en commun ; Demande d'éclairage sur les projets de TCSP sur la gare Ouest Alpes-Maritimes ; Raisons de la non prise en compte des dessertes TER ; Type de modélisation utilisée; Non orientation est-ouest des zones de chalandises; Impact de la virgule de Cannes sur les zones de chalandise ; Avantage de la gare de Cannes pour les déplacements doux (accès piétons); Prise en compte des services différents offerts par les gares de Cannes et Ouest Alpes-Maritimes ; Nombre de places de parkings prévus pour la gare Ouest Alpes-Maritimes ; Demande de présentation des impacts de la gare Ouest Alpes-Maritimes en terme de d'aménagements de TCSP, sur la base d'exemples de gares équivalentes ; Difficulté de desservir Sophia en TCSP ; Faible part du train dans les accès à la gare Ouest Alpes-Maritimes ; Création d'une centralité induite par la présence de la gare Ouest Alpes-Maritimes; Intégration, dans les coûts du projet, du nécessaire raccordement vers l'A8 pour la gare du fuseau sud ; Intégration, dans les coûts des fuseaux, des places de parkings ; Demande du détail des coûts d'aménagement et d'équipements (y compris parkings et voirie primaire) inclus dans le projet ; Comparaison de la gare Ouest Alpes-Maritimes avec des gares TGV existantes ; Fonctionnalités de l'aménagement du réseau maillé de l'Estérel à l'Italie ; Importance des connexions entre l'A8 et la gare Ouest Alpes-Maritimes pour ne pas saturer les voiries territoriales; Possibilité de création d'échangeurs sous réserve de mise en place de transports en commun; Etude des zones de chalandises réalisées sans échangeur supplémentaire sur l'A8

<u>Analyse multicritères</u>: Raison de la non présentation de l'agrégation des critères; Raisons de l'impact plus important du fuseau nord sur les trames vertes; Absence de discrimination de l'analyse multicritères sur les 3 fuseaux; Fuseaux à comparer au regard des économies liées aux passages en surface qu'ils permettent; Faisabilité de la connexion ferroviaire entre la ligne nouvelle et la ligne Cannes-Grasse en gare Ouest Alpes-Maritimes; Impacts de la gare du fuseau médian sur l'accès autoroutier, déjà saturé; Mesures de sécurité prises pour les tunnels; Types de

133

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	respirations dans les tunnels les plus longs
Supports disponibles	Registre Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

134

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Sophia-Antipolis (N°1)	
Date et lieu	Mercredi 21 septembre 2011 à Cagnes-sur-Mer
	Mairie annexe du Val Fleuri
Communes concernées	Vallauris, Antibes, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, Saint- Laurent-du-Var, Valbonne, Opio, Châteauneuf-de-Grasse, Roquefort-Les-Pins, La Colle-sur-Loup, La Gaude, Saint-Paul-de- Vence
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 33 inscrits
Participation	18 présents sur 33 inscrits, soit 55% – 66 interventions
Durée	4h
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire Avoir un premier retour sur les scénarios proposés
Thématiques abordées	<u>Méthodologie</u> : Utilisation de l'enquête ménages pour dimensionner les déplacements; Définition de l'heure de pointe; Date de traitement du sujet des remblais; Identification des zones sur lesquelles il serait impossible de faire passer le projet; Modalités d'étude des risques sismiques; Pourcentage de report modal voiture / train; Prise en compte des retours d'expérience italiens (choix de la grande capacité plutôt que grande vitesse); Définition des dessertes (notamment pour les événements Cannois); Etude acoustique sur la traversée du Var en viaduc
	<u>Temps de parcours / dessertes :</u> Horizon de réalisation du temps de parcours de 4h entre Nice et Paris ; Nombre de trains directs Paris-Nice par jour ; Nombre d'arrêts en gare de Marseille <u>Fret :</u> Degré de prise en compte du fret dans le projet ; Possibilité de faire circuler des trains de fret sur la LGV
	<u>Gares</u> : Afin de permettre d'accéder aux gares, les accès devront être aménagés et des places de parkings créées; il est préférable de créer des gares en centre ville, avec des parkings relais en périphérie. En conséquence, la gare de Nice Thiers devrait être considérée comme la gare de Nice; Pour ne plus densifier les moyens de transport sur le littoral, une desserte de Nice Thiers, à partie de Saint-isidore devrait être envisagée; Complémentarité de Nice Aréoport et Nice Ville; Typologie de la connexion entre la LGV et la ligne Cannes-Grasse <u>Projets connexes</u> : Utilisation de la 3 ^{ème} voie Cannes – Nice pour la

135

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	LOV - Financeure de la mademination de la core de Misa Triber
	LGV ; Financeurs de la modernisation de la gare de Nice Thiers
	T <u>echnique ferroviaire</u> : Distance nécessaire à un train pour rouler à grande vitesse; Possibilité de grande vitesse entre la gare de l'Ouest Alpes-Maritimes et Nice aéroport; Vitesse de passage d'un train en gare; Nécessité du saut de mouton entre Saint-Laurent-du-Var et Nice Aéroport; Vitesse de circulation d'un train en tunnel; Eléments de détermination d'un type de réalisation (monotube ou bitubes) de tunnels
	Coûts: Différence de coût entre une ligne grande vitesse et une ligne mixte fret / voyageurs; Coûts liés à l'infrastructure de création d'une gare pris en compte dans les estimations du coût global du projet; Prise en compte du foncier lors des passages en surface dans le coût global du projet; Comparaison de coût entre un tunnel en ligne classique et un tunnel LGV; Degré d'imprécision des coûts annoncés; Nécessité de la prise en compte de la tarification des billets pour que le train devienne compétitif par rapport à l'avion. Scénarios: Lignes utilisées par les TAGV; Faisabilité de la circulation de tout le trafic entre Nice Aéroport et Nice Ville; Raisons de l'abandon de la gare TGV à Cannes centre dans les scénarios proposés; Raisons de l'abandon d'une arrivée à Nice par Saint-Isidore dans les scénarios proposés; Type de connexion entre ligne nouvelle et réseau classique à la gare Ouest Alpes-Maritimes; Distinction des scénarios proposés sur leur prise en compte des enjeux environnementaux; Raison de l'abandon du scénario avec tunnel filant après la Bocca; Modalités de passage par Villeneuve-Loubet; Modalités de franchissement du Var; Faisabilité d'ajout de voies à Cagnes-sur-Mer; Problème d'accessibilité à la gare de Cannes centre; Elargissement de la zone de chalandise induit par la gare Ouest Alpes-Maritimes
Supports de	- Kit du concertant
concertation remis	Atlas géographique Projet de territoire
Supports	- Registre
disponibles	- Exposition
	- Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

136

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Sophia-Antipolis (N°2)	
Date et lieu	Mercredi 5 octobre 2011 à Cagnes-sur-Mer
	Mairie annexe du Val Fleuri
Communes concernées	Vallauris, Antibes, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, Saint- Laurent-du-Var, Valbonne, Opio, Châteauneuf-de-Grasse, Roquefort-Les-Pins, La Colle-sur-Loup, La Gaude, Saint-Paul-de- Vence
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 38 inscrits (+15% par rapport au premier groupe)
Participation	20 présents sur 38 inscrits, soit 53% - 116 interventions
Durée	3h30
Objectifs	 Présenter la synthèse des travaux des autres groupes de travail géographiques N°1 Rappel des attendus exprimés lors de la 1^{ère} session et réponses (intervention d'un expert en prospective socio-économique) Discussion et avis sur les scénarios et rédaction d'une synthèse Avis sur les documents remis lors du premier groupe de travail
Thématiques abordées	Méthodologie: Nombre de PL traversant le département à fournir; Méthode de calcul des prévisions de report modal; Regret de l'absence du garant aux instances de concertation dans les Alpes-Maritimes Temps de parcours / dessertes: Importance du critère de la vitesse pour la viabilité du projet sur l'ensemble du parcours; Desserte de Cannes Gares: Explication de la nécessité de la gare Ouest Alpes-Maritimes pour la viabilité du projet; Comparaison entre la gare de Nice Aéroport et une gare nouvelle à Saint-Isidore Fret: Besoin de report modal du fret de la route vers le fer; Nombre de PL sur la grande distance; Etude de NCA, de la CCI et du Conseil général sur les autoroutes de la mer, en cours; Complémentarité du rail et du bateau pour le fret; Retour d'expérience sur le report modal route / fer sur l'axe Nord-Sud; Définition du fret; Classification des déchets nucléaires; Nuisances liées au fret (vibrations) à prendre en compte Technique ferroviaire: Faisabilité de la circulation de l'ensemble du trafic sur les voies existantes entre Nice Aéroport et Nice Ville Coûts: Coût moven d'une ligne nouvelle en fonction de la vitesse
	<u>Coûts</u> : Coût moyen d'une ligne nouvelle en fonction de la vitesse autorisée; Demande d'un chiffrage du rapport temps de parcours / vitesse / coût

137

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	<u>Scénarios</u> : Problématique d'aménagement du territoire de Saint- Laurent-du-Var à prendre en compte dans les 4 scénarios proposés ; Modalités de franchissement du Var
Supports disponibles	- Registre - Exposition - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

138

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

G	Groupe de travail géographique Sophia-Antipolis (N°3)	
Date et lieu	Mercredi 9 novembre 2011 à Sophia-Antipolis Symisa	
Communes concernées	Vallauris, Antibes, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, Saint- Laurent-du-Var, Valbonne, Opio, Châteauneuf-de-Grasse, Roquefort-Les-Pins, La Colle-sur-Loup, La Gaude, Saint-Paul-de- Vence	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 42 inscrits (+10% par rapport au second groupe et +27% par rapport au premier)	
Participation	21 présents sur 42 inscrits, soit 50% – 65 interventions	
Durée	3h30	
Objectifs	 Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail Sophia-Antipolis précédents / Intervention d'un expert tunnels Présentation des fuseaux Echanges sur les fuseaux et avis exprimés La synthèse générale des deux premiers groupes de travail n'ayant pas été présentée en séance, faute de temps, les participants ont été invités à la télécharger sur le site internet. 	
Thématiques abordées	Questions posées à Jean-Claude Daumarie, directeur du département tunnels d'Inexia: Méthode de construction des tunnels (types de matériels et matériaux utilisés); Incidence du terrain traversé sur le type de tunnel réalisé; Réglementation sur la construction des tunnels mono ou bitubes; Nuisances vibratoires des tunnels sur l'environnement; Incidence des sols traversés sur la propagation des vibrations; Impacts du fret sur les vibrations; Références de création de tunnels en zones habitées; Spécificités des rails LGV; Incidence de la présence de nappes phréatiques sur la construction des tunnels; Types de voies en tunnel; Incidence de la longueur d'un tunnel sur le type de réalisation en mono ou bitubes; Taille des têtes de tunnel en fonction du type de tunnel réalisé; Raisons des problèmes rencontrés par le tunnel de Monte-Carlo Comparaison entre Nice Aéroport et Nice Saint-Isidore: Etude des Conseils régional et général sur l'intermodalité entre les Chemins de fer de Provence et Nice Aéroport et sur les conditions de franchissement du Var; Emplacement du pôle multimodal de Nice Aéroport; Opportunité de réaliser une liaison ferroviaire sur la rive droite du Var et nécessité d'envisager pour cela une réserve foncière: demande de création d'un groupe de travail thématique sur cette desserte ferroviaire; Nécessité de la prise en compte des	

139

E-LGVPACA.CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

risques d'inondation dans la plaine du Var, et mesures spécifiques envisagées pour y répondre Fuseaux: Largeur des fuseaux; Emprise d'une gare; Prise en compte des aménagements annexes à la gare (parkings...); Emplacement de la sortie de tunnel dans Saint-Laurent-du-Var ; Rampes maximales possibles, en fonction de la vitesse; Pente nécessaire pour l'insertion d'une tête de tunnel ; Forte sensibilité aux éboulements du vallon d'Eze ; Possibilité de réaliser la gare nouvelle de Monaco au nord de l'existante pour envisager un passage plus au nord ; Connexion, dans tous les fuseaux, de la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes avec la ligne Cannes-Grasse; Explication des contraintes de cône d'envol de l'aéroport de Mandelieu, non existantes pour l'aéroport de Nice Côte d'Azur ; Intérêt des passages en surface, même courts, pour faciliter la réalisation ; Largeur des tabliers de ponts et de l'emprise au sol d'une LGV ; Modalités de franchissement du Var ; Rôle de la gare multimodale de Saint-Laurent-du-Var dans le projet ; Intérêt du jumelage avec l'autoroute dans l'Esterel sur le fuseau sud pour réduire de 8 km la distance en tunnel ; Opportunité de traverser les golfs en surface, dans un souci d'intérêt général ; Intérêt de l'augmentation du trafic sur la ligne Cannes-Grasse pour accroître la fréquentation de la ligne et accroître la part des voyageurs ferroviaires rabattus sur la gare Ouest Alpes-Maritimes ; Impact du report modal avion vers train sur le nombre ou la capacité des vols Nice-Paris ; Impact de l'offre tarifaire ferroviaire sur le report modal de l'avion. Supports de Synthèse des 2 premiers groupes de travail Atlas d'assemblage des fuseaux concertation Fiches des fuseaux étudiés remis Registre Supports disponibles Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur Restitution La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

140

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

G	Groupe de travail géographique Sophia-Antipolis (N°4)	
Date et lieu	Mercredi 23 novembre 2011 à Sophia-Antipolis Symisa	
Communes concernées	Vallauris, Antibes, Biot, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, Saint- Laurent-du-Var, Valbonne, Opio, Châteauneuf-de-Grasse, Roquefort-Les-Pins, La Colle-sur-Loup, La Gaude, Saint-Paul-de- Vence	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 42 inscrits (+9% par rapport au troisième groupe, +21% par rapport au second groupe et +40% par rapport au premier)	
Participation	23 présents sur 46 inscrits, soit 50% – 95 interventions	
Durée	3h45	
Objectifs Thématiques abordées	 Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail précédents, à savoir : Intervention sur le fret ; Intervention sur le nombre de personnes laissant leur véhicule en gare ; Pont-rail en traversée du Var ; Abaque vitesse ; Variation des coûts en fonction du mode d'insertion ; Avancement du projet de 3^{ème} voir littorale ; Prise en compte du risque d'inondation dans la plaine du Var ; Largeur des tabliers de pont et emprise de l'infrastructure ; Zones Natura 2000 prises en compte Poursuite de l'étude des fuseaux : Zones de chalandises des gares ; Présentation de M. Olivier Montabert sur la desserte ferroviaire de Sophia ; Présentation de M. Marie sur l'analyse des fuseaux faite par la ville de Cannes ; Analyse multicritères Echanges sur les fuseaux et tour de table Rédaction de la synthèse à présenter au COTER des Alpes-Maritimes Projet de 3^{ème} voie : Demande d'informations sur le pont des Rives et sur la couverture des voies à Villeneuve-Loubet ; Lien entre le 4^{ème} 	
	quai en gare de Cagnes-sur-Mer et le projet LGV PACA Prise en compte du risque d'inondation dans la plaine du Var :	
	Présentation de photos de crues ; Modalités de prise en compte du schéma de cohérence hydraulique mis en place dans le cadre du PAPI2 du Var ; Demande d'étude hydraulique sur l'ensemble du secteur du Var ; Opportunité de prise en compte des risques d'inondation avant de définir l'emplacement de la gare ; Nécessité de prendre en compte les nouvelles données disponibles du PPRI ; Conception des digues dimensionnées pour répondre au risque d'inondation ; Questionnement de l'OIN sur la prise en compte du risque d'inondation ; Impact de la construction d'un pont sur le Var sur le niveau des eaux	
	Zones Natura 2000 : Dispositions prises pour assurer la préservation des oiseaux	
	Zones de chalandise : Explication de la différence des chiffres de fréquentation des gares et des zones de chalandise ; Nombre de	

141

E-LGVPACA.CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

TER prévus sur la ligne Cannes Grasse ; Connexion entre la gare Ouest Alpes-Maritimes et une gare existante ou nouvelle de la ligne Cannes Grasse ; Référence VL prise pour les calculs des zones de chalandise Présentation de M. Olivier Montabert : Problèmes d'accessibilité de la zone de Sophia Antipolis aujourd'hui ; Etude d'opportunité de prévoir une gare TER sur la ligne LGV pour desservir Sophia ; Ligne LGV dédiée à la circulation des TAGV, sauf en cas d'incident sur la ligne littorale Présentation de M. Philippe Marie : Desserte de la ligne Cannes Grasse avec 4 trains par heure à l'horizon 2023 ; Nécessité de connecter la gare Ouest Alpes-Maritimes à une voirie primaire pour permettre l'accès à la gare aux 50% de la clientèle venant en voiture ; Avantages de la gare du fuseau médian en connexion avec 3 échangeurs de la pénétrante Cannes-Grasse permettant d'envisager une bonne mise en relation des territoires de Grasse / Cannes et Sophia ; Rappel de la connexion de la gare Ouest Alpes-Maritimes avec la ligne Cannes Grasse Fuseaux : Modifications de PLU prévues par les communes ; Impact sur les voyageurs des entrées et sorties de tunnel fréquentes ; Explication de la forme arrondie des fuseaux ; Faisabilité du passage du Loup dans le fuseau sud en souterrain ; Début des réserves foncières Registre Supports disponibles Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur Restitution La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

142

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Nice (N°1)
Date et lieu	Vendredi 23 septembre 2011 à Nice Maison du Séminaire
Communes concernées	Nice, Saint-André-de-la-Roche, Falicon
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 30 inscrits
Participation	13 présents sur 30 inscrits, soit 43% – 64 interventions
Durée	4h05
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire Avoir un premier retour sur les scénarios proposés
Thématiques abordées	<u>Méthodologie</u> : Signification des différences de couleur des lignes sur les schémas de desserte; Demande d'un retour des travaux des autres groupes <u>Fret</u> : Nécessité de prendre en compte le fret; Impact du déplacement du MIN sur les accès ferroviaires
	<u>Gares</u> : Intégrer les déplacements dans les gares, surtout si elles sont de taille importante, comme Nice Aéroport; Accès piéton entre Nice Thiers et le tramway
	Arc méditerranéen : Nécessité de considérer le projet sur l'arc méditerranéen, et non seulement sur la liaison Nice – Paris.
	<u>Coûts</u> : Prise en compte de l'immobilier et du foncier dans les coûts globaux du projet; Participation financière de la principauté de Monaco sur la section Nice Italie; Réflexion à mener sur les coûts consolidés, intégrant tous les aspects sociaux et aménagement du territoire; Modalités de participation financière de l'Europe; Risques induits par les politiques budgétaires actuelles
	<u>Technique ferroviaire</u> : Lien entre vitesse et coût ; Explication de la combinaison ligne nouvelle / ligne existante
	<u>Projets connexes</u> : Faisabilité d'un maillage entre les Chemins de fer de Provence et le réseau ferroviaire niçois; Déplacements pendulaires nord sud, le long de la plaine du Var, à prendre en compte; Liens entre le projet de tramway, les chemins de fer de Provence et la LGV; Coordination des travaux de l'EPA et de la LGV
	<u>Fuseaux :</u> Modalités de franchissement du Var ; Modalités de passage entre la gare Est Var et celle de l'Ouest Alpes Maritimes ; Nécessité de rechercher le meilleur tracé en terme de rapport temps de parcours / coût
	143

143

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	<u>Scénarios</u> : Dans le scénario 2, lieu de passage en tunnel sous Nice et faisabilité de raccorder Nice Ville en tunnel; Modalités de circulation des trains entre Nice Aéroport et Nice Ville, sur les voies existantes ou nécessité d'une 3 ^{ème} voie; Nécessité de la ligne nouvelle dans les Alpes-Maritimes; Impact de la réutilisation de la ligne existante, dans le Var, sur les temps de parcours; Nécessité de conserver la grande vitesse pour permettre un véritable report modal de l'avion vers le train; Modalités de réalisation de la ligne nouvelle entre Nice et Monaco
Supports de concertation remis	Kit du concertant Atlas géographique Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre - Exposition - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Nice (Nº2)	
Date et lieu	Vendredi 7 octobre 2011 à Nice	
	Maison du Séminaire	
Communes concernées	Nice, Saint-André-de-la-Roche, Falicon	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 34 inscrits (+13% par rapport au premier groupe)	
Participation	14 présents sur 34 inscrits, soit 41% – 85 interventions	
Durée	3h00	
Objectifs	 Présenter la synthèse des travaux des autres groupes de travail géographiques N°1 Rappel des attendus exprimés lors de la 1^{ère} session et réponses (intervention d'un expert en hydrogéologie) Discussion et avis sur les scénarios et rédaction d'une synthèse Avis sur les documents remis lors du premier groupe de travail 	
Thématiques abordées	<u>Méthodologie</u> : Fiabilité du report modal en fonction de la vitesse : répercussion d'une augmentation de temps de parcours de 5 minutes sur le nombre de passagers attendus ; Modalités de participation de la Principauté de Monaco dans les instances de concertation.	
	<u>Gares :</u> Opportunité de la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes pour desservir Sophia Antipolis ; Autorité décisionnaire des gares nouvelles Ouest Alpes-Maritimes et Nice Aéroport ; Explication de	

144

E-LGVPACA.COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

l'opportunité des gares nouvelles Ouest Alpes-Maritimes et Nice Aéroport ; Inscription de la gare nouvelle de Nice Aéroport dans le PLU de Nice : Nombre d'arrêts des TAGV dans les Alpes-Maritimes : Possibilité de rajouter des voies à Cannes centre Arc méditerranéen : Mise en cohérence avec la vitesse des trains en Italie ; Importance à ne pas se limiter au parcours Nice - Paris : prendre en considération l'ensemble de l'arc méditerranéen Coût: Coût d'un tunnel Technique ferroviaire : Normes de mise en sécurité des tunnels ; Fonctionnement et transport d'un tunnelier ; Gestion des déblais ; Solutions d'évacuation des matériaux Projets connexes : Intérêt du raccordement des Chemins de Fer de Provence au pôle multimodal de Nice Aéroport; Etude du raccordement des Chemins de Fer de Provence à mener en lien avec les projets de tramway, opportunité d'un raccordement en tram train; Etudes sur les déplacements liés à l'OIN; Nécessité de coordonner le projet avec celui de l'OIN ; Date de mise en service du doublement de la ligne Cannes / Grasse Fuseaux: Importance des tunnels dans les Alpes-Maritimes; Point d'arrivée du raccordement à Cannes; Risques sismiques, notamment dans la traversée du Var en viaduc, risques d'inondation et présence d'aquifères à prendre en compte Scénarios : Suppression de la desserte TGV de Saint-Raphaël dans le scénario 4 à prendre en compte; Perte de vitesse dans la traversée du Var en cas de combinaison ligne nouvelle / ligne existante ; Souhait de la grande vitesse pour assurer le report modal maximal avion / train et accéder à l'Europe du Nord en train ; Etude d'un raccordement vers Cannes à partir de la gare nouvelle OAM Supports Registre disponibles Exposition Enveloppes T Restitution La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	Groupe de travail géographique Nice (N°3)
Date et lieu	Lundi 14 novembre 2011 à Nice
	Maison du Séminaire
Communes concernées	Nice, Saint-André-de-la-Roche, Falicon
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 38
	145 A CONTRÔLER
E-LGVPACA.COO-EDS-B Version Da	III-HAP-AMC-01 A CONTROLER DIFFUSION RESTR

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

nscrits (+12% par rapport au second groupe et +26% par rapport au remier)
9 présents sur 38 inscrits, soit 50% – 64 interventions
h00
Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail Nice précédents / Interventions d'un expert capacité / exploitation et d'un expert hydrogéologie appliquée aux tunnels. Présentation des fuseaux Echanges sur les fuseaux et avis exprimés a synthèse générale des deux premiers groupes de travail n'ayant as été présentée en séance, les participants ont été invités à la elécharger sur le site internet.
Augustions posées à Frédéric Tardif, expert capacité / Exploitation : Vitesse de circulation entre Nice Aéroport et Nice ille ; Vitesse de réception d'un train sur voie occupée ; Possibilité e passage de 17 trains par heure en gare de Nice Ville ; ménagements prévus pour permettre de répondre aux incidents ou ux retards ; Fiabilité de la section entre Nice Aéroport et Nice Ville ; xistence de voies de garage dans les 2 gares de Nice ; Nombre de ER prévus à l'horizon 2040 ; Possibilité de réaliser l'entretien et le enouvellement des voies ; Nécessité de la collaboration avec l'EPA in ce qui concerne le nombre de voies de la gare de Nice Aéroport ; ossibilité de phasage aux horizons 2023 et 2040 ; Aménagements révus sur les autres sections autres que Nice Aéroport — Nice Ville ; aisabilité d'un raccordement La Bocca — Nice Ville en tunnel ; aisabilité d'un gare souterraine à Nice Ville dans le cas où une aversée en tunnel de la ville serait envisagée ; Opportunité de créer ne 3ème voie en surface entre Nice Aéroport et Nice Ville ; Coût des diférentes solutions de traversée de Nice ; Possibilité de phasage vec création d'un tunnel sous Nice dans une étape ultérieure ; tilisation de la voie tiroir pour entrer en gare de Nice Ville ; poportunité et coût de création de la voie rapide sur les voies prées ; Faisabilité d'abandon de la voie rapide ; Opportunité d'une poportunité de création de la voie rapide sur les voies prées ; Faisabilité d'abandon de la voie rapide sur les voies prées ; Faisabilité d'abandon de la voie rapide sur les voies problèmes karstiques , aquifères et hydrogéologiques entre Nice et la contière italienne ; Impact des séismes sur les tunnels ; Réponses posibles en entrée et sortie de tunnel au vu des risques sismiques ; enpact du tremblement de terre japonais sur la circulation des trains ; léthodes de creusement des tunnels ; Utilisation des retours lexpérience d'Escota sur l'A500 et de Monaco ; Nécessité de la rise en compte des enjeux environnementaux et humains ; poportunité d'organiser un
pportunité

146

E-LGVPACA.CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	terrain; Présentation des couches géologiques; Profondeur envisagée pour le passage sous Nice; Opportunité d'un passage en tunnel au nord de Nice; Passage en tunnel sous Nice à étudier en liaison avec les lignes de tram prévues **Fuseaux**; Raisons du mode de passage indéterminé de la Siagne dans le fuseau nord; Paramètres pris en compte pour la traversée du secteur est de Nice; Intérêt de rechercher des points de connexion entre ligne nouvelle et ligne existante de Nice à la frontière italienne; Réflexion sur la possibilité d'une connexion à Nice Saint-Roch; Faisabilité d'un doublement de la ligne existante entre Nice Ville et Nice Saint-Roch; Devenir de Nice Riquier; Pentes adoptées; Confirmation des circulations fret et TER sur la ligne existante; Incidence financière de la construction d'une ligne mixte fret et voyageurs entre Nice et l'Italie; Incidence du report des circulations TAGV sur la ligne nouvelle sur le nombre de TER pouvant circuler sur la ligne existante; Caractéristiques spécifiques des tunnels pour permettre le transport des matières dangereuses; Distance entre chaque aération dans un tunnel; Prise en compte des contraintes liées à l'arrivée sur le Var
Supports de concertation remis	Synthèse des 2 premiers groupes de travail Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches des fuseaux étudiés
Supports disponibles	Registre Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

147

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Nice (N°4)
Vendredi 25 novembre 2011 à Nice
Maison du Séminaire
Nice, Saint-André-de-la-Roche, Falicon
Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 39 inscrits (+14% par rapport au second groupe et +29% par rapport au premier)
16 présents sur 39 inscrits, soit 41% – 128 interventions
3h15
 Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail précédents, à savoir : Coût et faisabilité du doublement de la voie existante entre Nice Aéroport et Nice Ville ; Coût et faisabilité de création d'une 3^{ème} voie entre Nice Aéroport et Nice Ville ; Annonce du déroulement de la concertation Nice Italie Poursuite de l'étude des fuseaux : Analyse multicritères Echanges sur les fuseaux et tour de table Rédaction de la synthèse à présenter au COTER des Alpes-Maritimes
Coût et faisabilité de doubler ou de créer une 3éme voie entre
Nice Aéroport et Nice Ville: Explication de la non nécessité d'une 3 ^{ème} ou 4 ^{ème} voie en traversée de Nice par le maître d'ouvrage; Absence d'acquisitions foncières en cas de création de la 3 ^{ème} voie; Impacts des travaux sur la circulation routière; Explication des différences de coût entre la création d'une ou deux voies; Prix de vente des emprises ferroviaires du PLM à la ville de Nice; Comparaison des coûts de création de voies supplémentaires avec la traversée de Nice en tunnel; Existence d'espace à Saint-Philippe pour insérer des voies; Au regard des coûts, préférence pour la création de 2 voies supplémentaires Analyse multicritères: Examen de la section de traversée de Nice, d'une longueur de 10 km; Conclusions tirées de l'analyse multicritères; Faible différenciation des fuseaux dans le 06 sur la base de l'analyse multicritères; Impact du tracé souterrain sur les aquifères Fuseaux: Coûts comparatifs entre la traversée de Nice en tunnel, la création d'une 3 ^{ème} voie et le doublement des voies; Coût d'un kilomètre de tunnel; Maintien de la desserte de Nice Ville dans le fuseau avec passage en tunnel; Chiffrage d'une création de voie entre Nice Ville et Nice Saint-Roch; Absence de maillage avec le tram à Nice Saint-Roch; Nécessité selon les participants de disposer de 4 voies pour assurer la fiabilité de la traversée de Nice; Impact

148

E-LGVPACA.CCO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	chemins de fer de Provence à Nice Aéroport; Intégration du pôle d'échange multimodal dans le PLU de Nice; Intérêt de la traversée en tunnel de Nice pour les liaisons grande distance mais pas pour les dessertes locales; Prise en compte de révision en cours du PDU de Nice; Attention à porter à la sortie de tunnel dans Saint-Laurent du Var; Phasage possible pour la création d'un tunnel sous Nice pour répondre à l'augmentation des dessertes; Desserte de Nice Ville plus réduite dans le cas d'une traversée en tunnel; Comparaison de la fréquentation attendue à Nice Ville et Nice Aéroport; Importance que Nice Aéroport ne se fasse pas au détriment de Nice Ville; Position des financeurs par rapport au scénario de traversée de Nice en tunnel; Justification des deux gares dans Nice, avec des dessertes équilibrées; Impacts de la domestication sur les temps de parcours des trains; Faisabilité du coupe-accroche à partir de Nice Aéroport pour desservir Nice Ville en cas de passage en tunnel; Prévoir une gare de fret dans le département; Comparaison des coûts d'exploitation d'une ligne en
	en cas de passage en tunnel ; Prévoir une gare de fret dans le département ; Comparaison des coûts d'exploitation d'une ligne en tunnel et en surface ; Différenciation nécessaire des dessertes TAGV et TER ; Possibilité de faire circuler des TER sur la ligne existante ; Demande de présentation de la domestication réalisée en Suisse
Supports disponibles	Registre Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

149

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

(Groupe de travail géographique Paillons Riviera (№1)
Date et lieu	Lundi 26 septembre 2011 à Menton
	Salle du Louvre
Communes concernées	Villefranche-sur-Mer, Beaulieu-sur-Mer, Eze, La Trinité, Peille, Peillon, Drap, La Turbie, Cap d'Ail, Monaco, Beausoleil, Roquebrune Cap Martin, Menton, Gorbio, Sainte-Agnès, Castellar
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 33 inscrits
Participation	12 présents sur 33 inscrits, soit 36% – 39 interventions
Durée	2h40
Objectifs	 Présenter et étudier les 4 scénarios proposés à la concertation Présenter l'inscription des scénarios sur le territoire Présenter les enjeux du territoire Avoir un premier retour sur les scénarios proposés
Thématiques abordées	Méthodogie: Modalités de la représentation monégasque dans les instances de concertation; Nécessité d'une bonne coordination entre tous les acteurs du ferroviaire, français et italiens; Périmètre géographique des études limité au territoire français Gares: Nécessité de la gare nouvelle à Monaco pour permettra le maillage avec le réseau existant; Liste des travaux prévus dans les gares existantes; Modifications de desserte des gares de Roquebrune Cap Martin; Maillage avec les réseaux de transport en commun à intégrer dans les réflexions sur les gares; Fonction future de la gare de Nice Thiers; Utilisation prévue du parc de Vintimille Arc méditerranéen: Interrogation sur la connexion entre le réseau français et le réseau italien Technique ferroviaire: Situation du futur atelier de maintenance Calendrier: Date d'engagement des entreprises ferroviaire sur l'offre de service; Date de démarrage des travaux dans les gares existantes; Etudes du CPER pour réaliser des aménagements sur le réseau existant à l'horizon de la mise en service de la liaison Gênes - Vintimille Scénarios: Modalités de desserte de Nice Ville dans le cas d'un tunnel filant sous Nice; Nombre de TGV sur le secteur de Menton; Faisabilité de la circulation de tous les trains sur la ligne existante entre Nice Aéroport et Nice Ville et de l'entretien des voies sur cette section; Modalités de passage de la ligne nouvelle entre Menton et Vintimille; Signification de la combinaison ligne nouvelle – ligne existante réaménagée; Vitesse de circulation entre Toulon et la gare

150

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	de l'Est Var et entre Nice Aéroport et Nice Ville ; Opportunité des 2 gares de Nice
Supports de concertation remis	Kit du concertant Atlas géographique Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre - Exposition - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Paillons Riviera (N°2)	
Date et lieu	Lundi 10 octobre 2011 à Menton
	Salle du Louvre
Communes concernées	Villefranche-sur-Mer, Beaulieu-sur-Mer, Eze, La Trinité, Peille, Peillon, Drap, La Turbie, Cap d'Ail, Monaco, Beausoleil, Roquebrune Cap Martin, Menton, Gorbio, Sainte-Agnès, Castellar
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 35 inscrits
Participation	9 présents sur 35 inscrits, soit 26% – 60 interventions
Durée	3h30
Objectifs	 Présenter la synthèse des travaux des autres groupes de travail géographiques №1 Rappel des attendus exprimés lors de la 1^{ère} session et réponses (intervention du Gir-Maralpin sur les projets italiens) Discussion et avis sur les scénarios et rédaction d'une synthèse Avis sur les documents remis lors du premier groupe de travail
Thématiques abordées	<u>Méthodologie</u> : Intérêt de partager, de façon synthétique, l'avancement des autres groupes de travail; Nécessité de débattre des réponses apportées par RFF; Nécessité de travailler en collaboration avec RFI; Modalités de participation de la Principauté de Monaco dans les instances de concertation; Modalités de calcul des études de capacité de la ligne; Rythme des réunions jugé trop élevé; Possibilité de corriger les verbatim; Prise en compte de l'enquête ménage de l'ADAAM dans les études <u>Gares</u> : Rejet d'une gare nouvelle à Nice Saint-Isidore;

151

E-LGVPACA.COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version Da

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Restitution	 Enveloppes T La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet
Supports disponibles	- Registre - Exposition
	d'emprises et d'inventaire du patrimoine ferroviaire. <u>Dessertes ;</u> Dessertes prévues vers l'Italie ; Nécessité de desservir Nice Ville par l'ensemble des TAGV <u>Scénarios ;</u> Intérêt d'implanter 1 ou 2 voies supplémentaires pour la traversée de Nice ; Rentabilité de la ligne si passage de Nice en souterrain ; Questionnement sur la rentabilité de la section Nice Italie <u>Fuseaux :</u> Difficulté de passage des trains entre Nice et Vintimille, en raison de l'urbanisation importante.
	<u>Coût</u> : Informations attendues sur les coûts comparatifs, entre Nice Aéroport et Nice Ville, d'une création de voie, d'une création de tunnel et de création d'une gare ; Financeurs du projet <u>Technique ferroviaire</u> ; Demande sur l'avenir des emprises ferroviaires et d'inventaire du protient ferroviaire et d'inventaire du patrimaine ferroviaire.
	Questionnement sur l'intérêt d'avoir 2 gares à Nice ; Intérêt de la gare nouvelle de Nice Aéroport sur un site fortement générateur de trafic, pour favoriser le report modal, pour éviter aux passagers de l'avion de devoir rejoindre Nice-Ville pour prendre un TAGV. <u>Arc méditerranéen ;</u> Questionnement sur l'intérêt d'une desserte Gênes Barcelone.

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

(Groupe de travail géographique Paillons Riviera (N°3)	
Date et lieu	Mardi 15 novembre 2011 à Menton Salle du Louvre	
Communes concernées	Villefranche-sur-Mer, Beaulieu-sur-Mer, Eze, La Trinité, Peille, Peillon, Drap, La Turbie, Cap d'Ail, Monaco, Beausoleil, Roquebrune Cap Martin, Menton, Gorbio, Sainte-Agnès, Castellar	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 35 inscrits (sans évolution par rapport aux précédents groupes)	
Participation	9 présents sur 35 inscrits, soit 26% – 70 interventions	
Durée	2h30	
Objectifs	 Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail Nice précédents / Interventions d'un expert capacité / exploitation Présentation des fuseaux Echanges sur les fuseaux et avis exprimés 	

152

E-LGVPACA.COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version Ca

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	La synthèse générale des deux premiers groupes de travail n'ayant pas été présentée en séance, les participants ont été invités à la télécharger sur le site internet.
Thématiques abordées	Questions posées à Christophe de Molliens, expert capacité / exploitation : Définition d'un alternât ; Explication du fonctionnement de la réception des trains en gare ; Rôle de régulation des gares de Nice Aréoport et Nice Ville ; Durée des temps d'arrêt en gare en fonction du type de train ; Impact des temps d'arrêt en gare sur les temps de parcours ; Modalité de suppression de cisaillement ; Fiabilité des tronçons entre Nice Aéroport et Nice Ville et entre Nice Ville et Nice Saint-Roch ; Dématérialisation de la ligne Nice-Breil Monaco : Regret de l'absence de représentant de la Principauté de Monaco au groupe de travail ; Préconisations de la Principauté en matière de dessertes ; Participation de la Principauté au financement des études
	<u>Reports modaux</u> : Définition du RTMS; Intérêt du développement international de l'aéroport; Report modal de la voiture vers le train sur les liaisons régionales et interrégionales; Comparaison des modes de transport sans et avec LGV
	<u>Bénéfices du projet</u> : Mettre en avant les temps de parcours des liaisons régionales (Nice – Toulon ; Nice – Marseille), interrégionales (Nice – Montpellier par exemple) et internationales (Nice – Barcelone ; Nice – Gênes)
	Fuseaux: Raison du passage en tunnel entre Nice Ville et Nice St Roch; Possibilité de suivre l'A8 en traversée de Nice; Possibilité de passer plus au nord avant l'arrivée sur Monaco; Maillages prévus entre Nice et la frontière italienne; Situation de la ligne nouvelle dans Monaco; Modalités de connexion avec le réseau italien; Vitesse de circulation sur le secteur; Modalités de l'interconnexion à Monaco; Terminus de la ligne nouvelle; Importance des études géologiques sur la zone; Date butoir pour arrêter le tracé; Date de réalisation de la modernisation des gares actuelles; REX sur la réalisation de la gare de Monaco et sur le tunnel de Monaco
Supports de concertation remis	Synthèse des 2 premiers groupes de travail Atlas d'assemblage des fuseaux Fiches des fuseaux étudiés
Supports disponibles	Registre Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

153

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

Groupe de travail géographique Paillons Riviera (N°4)	
Date et lieu	Lundi 28 novembre 2011 à Menton
	Salle du Louvre
Communes concernées	Villefranche-sur-Mer, Beaulieu-sur-Mer, Eze, La Trinité, Peille, Peillon, Drap, La Turbie, Cap d'Ail, Monaco, Beausoleil, Roquebrune Cap Martin, Menton, Gorbio, Sainte-Agnès, Castellar
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 37 inscrits (+6% par rapport aux précédents groupes)
Participation	10 présents sur 37 inscrits, soit 27% – 55 interventions
Durée	2h30
Objectifs	 Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail précédents, à savoir : Intervention de M. Jean Piraud, expert hydrogéologie appliquée aux tunnels ; Etude de la traversée de Nice en doublant les voies existantes ; Reports modaux fer / route ; Avenir des cours de débords de Menton ; Présentation par le Gir-Maralpin des différents types de services ferroviaires Poursuite de l'étude des fuseaux : Analyse multicritères Echanges sur les fuseaux et tour de table Rédaction de la synthèse à présenter au COTER des Alpes-Maritimes
Thématiques	Questions posées à Jean Piraud, expert hydrogéologie
abordées	appliquée aux tunnels : Solutions mises en œuvre pour ne pas perturber les circulations hydrauliques ; Importance des captages du Larvotto ; Retours d'expériences des créations de tunnel sur le secteur à utiliser ; Présentation du plan du BRGM ; Explication du sous sol du bassin mentonnais ; Difficultés posées par les argiles et terrains marneux ; Précautions prises liées au risque sismique ; Nécessité de ne pas positionner les tunnels dans les zones de cisaillements
	<u>Monaco</u> : Regret de l'absence de représentant de la Principauté de Monaco au groupe de travail ; Participation de la Principauté au financement des études
	Etude de la traversée de Nice sur 4 voies : Prix de vente des emprises du PLM par la SNCF; Possibilité de réduire la largeur de la voie rapide en cas de limitation de la vitesse de circulation routière; Nécessité du passage de la LGV par Nice Ville; Non sens de la réalisation d'un tunnel sous Nice au regard du coût du tunnel et de la faiblesse des trafics directs Est - Ouest aujourd'hui; Prise en compte dans les estimations financières des mesures de protection des riverains vis-à-vis des nuisances occasionnées par le passage en surface; Opportunité de la création d'une 3 eme voie uniquement; Réduction des nuisances en traversée de Nice en fonction de la
	vitesse de circulation des trains **Reports modaux air / fer : Existence d'exemples en France d'autres

154

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

	reports modaux identiques à ceux estimés sur Nice - Montpellier; Estimations des reports modaux jugées pessimistes au regard de l'évolution des trafics; Coût de la LGV sur la section Nice - Monaco; Part modale du fer sur la liaison Paris - Amsterdam en 3h18 <u>Cours de débords de Menton</u> : Confirmation de la préservation des cours et emprises RFF
Supports disponibles	Registre Exposition Enveloppes T Cartes A0 des fuseaux de passage sur le secteur
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet

155

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

	Groupe de travail thématique Gares N°1
Date et lieu	Vendredi 14 octobre Nice
Communes concernées	Les 102 communes de la zone d'étude préférentielle
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 22 inscrits
Participation	19 présents sur 25 inscrits, soit 76% – 112 interventions
Durée	3h20
Objectifs	avoir une vision globale de la desserte du territoire ; alimenter les réflexions des groupes de travail géographiques ; lister ce qui doit être étudiés lors des phases ultérieures des études
Thématiques	Présentation des scénarios de desserte
abordées	Présentation du rapport sur la gare contemporaine (M. Oudin)
	- Comparaison avec des gares européennes - Opportunité de la gare nouvelle Ouest 06 à Cannes centre - Opportunité d'une gare sur Euromed 2 - Enjeux d'une gare
	Présentation du retour d'expérience sur les gares nouvelles (M.
	Chapelon) - Faisabilité des gares non souterraines en centre ville
	Présentation de quelques extraits sur les zones de chalandises
	et les déplacements (RFF)
O	- Position de la ville de Cannes
Supports disponibles	- Registre - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et les présentations sont en ligne sur le site internet

167

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

	Groupe de travail thématique Gares N°2	
Date et lieu	Mercredi 16 novembre	
	Marseille	
Communes concernées	Les 102 communes de la zone d'étude préférentielle	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 22 inscrits	
Participation	26 présents sur 30 inscrits, soit 87% – 123 interventions	
Durée	3h45	
Objectifs	Présentation par RFF de ses travaux sur les Gares Ouest Alpes-Maritimes autour de 4 thématiques Présentation du Groupe Varois de Réflexion sur la LGV PACA : « Quelle gare nouvelle pour l'Agglomération Toulonnaise » Présentation de la FNAUT : « Les gares de demain en ville ou dans les champs » Présentation du GIR MARALPIN : « Territoires, gares, infrastructures et exploitation ferroviaire » Seul le premier point sera traité	
Thématiques	Présentation des travaux sur les gares OAM	
abordées	 Le territoire La demande transports: TER, grandes lignes, fréquentation des services ferroviaires, caractéristiques des voyageurs, zone de chalandise de l'aéroport Les objectifs de desserte: Desserte TAGV depuis AOM à l'heure de pointe (liaisons nationales et internationales et liaisons régionale à Grande Vitesse); Desserte TER depuis Ouest Alpes-Maritimes en heure de pointe Comparaison des deux solutions: Cannes-Centre / Doublet de gares OAM + Cannes-Centre Contexte technique: Contexte technique général; Gare Ouest Alpes-Maritimes; Gare Cannes Demande de la FSU de diapositives plus explicites sur ce qu'on veut montrer et donnant les grandes orientations du discours de RFF et de synthèses Demande de l'Association Toulon Var Déplacements de documents plus précis et plus détaillés de façon à pouvoir les analyser Un débat introductif court suivi d'un débat aussi long que les participants le jugeront utile Demande du Gir-Maralpin qu'on permette aux experts sollicités de venir et de s'exprimer et de plus de cohérence entre les études et la prise en compte de ce qui a été fait antérieurement 	
Supports disponibles	- Registre	
	- Enveloppes T	
Restitution	La synthèse, le verbatim et les présentations sont en ligne sur le site internet	

168

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

Groupe de travail thématique Fret N°1	
Date et lieu	Vendredi 30 septembre
	Marseille
Communes concernées	Les 102 communes de la zone d'étude préférentielle
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 22 inscrits
Participation	22 présents sur 22 inscrits, soit 100% – 48 interventions
Durée	3h00
Objectifs	Partager les perspectives issues du volet Fret et notamment l'estimation du nombre de trains fret circulant potentiellement dans le périmètre d'étude. Nécessité de développer les intermodalités au niveau
Thématiques	Vision du fret et points noirs actuels sur la ligne Marseille -
abordées	 Vintimille Cluster PACA Logistique : situation difficile de l'est (manque de foncier) : faible nombre de bases logistiques pour l'approvisionnement générant des flux de l'ouest vers l'est. Problème des flux de transit Conseil général des Bouches-du-Rhône : favorable au développement de l'intermodalité et du fret massifié. CCI Marseille Provence : développer l'intermodalité et les infrastructures de fret → Profiter de la LGV pour développer un réseau partiellement dédié au fret sur la ligne classique et améliorer la connexion avec l'Italie notamment. CCI Var : attentive à l'intermodalité, zones des Bréguières aux Arcs-sur-Argens et Nicopolis à Brignoles = seules plates-formes logistiques d'envergure dans le Var. Organisation du fret = enjeu essentiel pour les entreprises du département. Objectifs : développer l'intermodalité régionale ; répondre à la saturation de l'axe littoral ; développer le lien avec l'Italie ; développer les infra dédiées au fret. Conseil général du Var : précocupé par la question du fret, insuffisamment abordée dans les précédentes études. Deux problèmes : Comment faire en sorte que le trafic poids lourds sur l'A8, surtout de transit, soit transféré sur un autre mode de transport ? Comment développer le site des Bréguières ? DREAL PACA : report modal (voyageurs et fret) = enjeu prioritaire. Sur l'axe littoral, importance de garder des possibilités de sillons fret, mais pas vocation à être un axe lourd de transport fret. Intérêt de la LGV : libérer des sillons sur la ligne classique grâce à un report des voyageurs sur la ligne nouvelle. Intérêt du report modal du trafic en transit passant à Vintimille sur les autoroutes de la mer. Proposition de mise à disposition d'études. DDTM des Alpes-Maritimes : enjeux pour l'Etat : comment reporter le transit international PL des AM sur les autoroutes de la mer ou le mode ferroviaire ; interrogation sur l'aménagement de la plaine du Var.

161

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

- Conseil Régional PACA: ligne littorale et LGV pas vocation à servir au trafic fret lourd international entre Italie et Espagne. Sensible au maintien et au développement des capacités de dessertes de la Côte-d'Azur et du Var. Nécessaire de préserver les espaces ferroviaires face à la pression foncière. LGV = moyen de développer des services de fret à grande vitesse (messagerie express...) en alternative au fret aérien. LGV doit prendre en compte la thématique fret pour permettre la desserte de l'Est de la région et les débouchés vers l'Italie pour les filières industrielles locales.
- GIR Maralpin : remettre en question le dogme de la très grande vitesse et de la desserte purement voyageurs, qui exclut le fret. Assurer la desserte fret par la LGV. Tronçons mixtes pour permettre la mise en place d'itinéraires alternatifs.
- BARCELONA REGIONAL, S.A: travailler de façon intégrée au développement et à la planification de la grande vitesse à plusieurs échelles spatiales: au niveau de la ville, de la région, et au niveau international.
- Conseil Général des Alpes-Maritimes : limiter au maximum le fret routier sur l'axe autoroutier littoral → nécessaire de développer des infrastructures d'intermodalité sur la Côte-d'Azur. Importance du volet économique et financier : justification ultime du choix modal reste le coût de transport.
- CRETLOG et bureau d'études Jonction : Etude Arcomed mandatée par la Catalogne, la Ligurie, PACA, le Languedoc-Roussillon et leurs CCI pour étudier les enjeux de Barcelone à Gênes : les flux routiers et ferroviaires traversant les Alpes : presque pas de flux ferroviaires en PACA, mais les flux routiers sur cet arc européen ne bénéficient d'aucun projet ferroviaire.
- CCI de Région PACA: seule la région PACA ne propose pas de projet ferroviaire pour le fret. Proposition de solution de fret ferroviaire en PACA faite dans le cadre de ce projet ARCOMED: base de réflexion d'un axe ferroviaire mixte sur l'arc méditerranéen à étudier dans le cadre du projet LGV PACA. Capacité limitée des autoroutes de la mer par rapport au mode ferroviaire et ne permettent pas d'accèder à des pôles économiques comme Milan.
- Noster PACA: nécessaire d'anticiper les mutations économiques; d'avoir un référentiel et d'aboutir à un diagnostic partagé des volumes de trafics fret en Europe du Sud et des effets de l'ouverture des tunnels suisses par exemple.
- FNAUT PACA: état de saturation des autoroutes existantes évident. LGV doit permettre d'approfondir les problématiques dans le domaine du fret. Ligne classique saturée. Fret peut-il passer sur la LGV
- ADAAM: fort transit de marchandises sur les routes des AM, qui n'ont pas vocation à accueillir ou développer des filières logistiques. Assurer et sécuriser les besoins d'approvisionnement de plus d'un million d'habitants. Problème des acteurs: qui a la volonté de faire du transfert modal?

Présentation du Grand Port Maritimes de Marseille :

- Présenter des trafics comparés produits pétroliers exclus
- Pourquoi y a t-il des transferts de marchandises par fer entre ports espagnols et pas entre Génes et Marseille ?
- Connexion fer entre sud et nord Europe lancée par l'Espagne, car même problématique : faire remonter les marchandises des ports vers les lieux de consommation ; problématique plus nord-sud qu'est-ouest.
- Nécessité de connexions entre ports méditerranéens (par short sea, ou fer).
- Avec le différentiel de croissance entre nord et sud, développement des ports du nord et marginalisation des ports méditerranéens. Pour montrer aux partenaires commerciaux asiatiques que les ports méditerranéens existent, nécessaire de raccorder le GPMM au RTE-t. PACA approvisionnée surtout par le Nord Europe et la France : se positionner aussi comme porte d'entrée sud pour bénéficier des retombées économiques des flux en entrée (logistique, activités industrielles) et ne pas subir que les inconvénients du transit.
- Beaucoup de flux est-ouest, et glissement des flux nord-sud vers l'Est ; axe

162

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version Da

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

	Lyon-Turin très faible, asséché par le Lötschberg; flux centrés sur la plaine du Pô. Or, manque d'infrastructure dans la bataille de l'hinterland. Etude sur la percée ferroviaire du Montgenèvre lancée par la région avec pour objectif de pouvoir saisir la CNDP. Il est pour cela nécessaire de remotiver les instances bilatérales France/Italie pour le partage de données. Présentation de l'ADAAM reportée Présentation du panorama qlobal du fret en PACA: Inventaire des lieux pouvant se prêter à la logistique incomplet (gares à ajouter) Prise en compte de toutes les potentialités de fret et recensement des sites potentiellement des sites ferroviaires: déclassement des installations fret de Cagnes-sur-Mer. Ne pas oublier le transport de matières dangereuses. Aller plus loin que la réflexion actuellement menée, qui porte sur les tonnes, car ce qui circule ne pèse pas toujours (conteneurs vides, produits peu lourds). Base des infrastructures fret prise en compte trop statique en termes de perspective: sans point de réception, évidemment pas de hausse de trafic fret; problème de capacité à recevoir du fret, et question de développement des ITE. Capacité de près de 20MT du trafic fer massifié par Modane, or baisse depuis 2000 des circulations à Modane; plutôt un tunnel pour les flux nord-sud. Donc flux est-ouest ne passeront pas par Modane, mais en camions par Vintimille. Relation Italie-Espagne peu ferroviaire mais les flux entre l'Italie et le sud-ouest de la France pourraient se reporter sur le mode ferroviaire. Montée par Modane en train très difficile car congestion des infrastructures. Différence des OD des flux des Alpes du Sud de celles des flux des Alpes du Nord, ce qui hypothèque le report modal via Modane. Sur le mode routier, chute des passages par les tunnels des Alpes du Nord, et hausse des flux par les Alpes du Sud cémontrer que les flux des Alpes du Sud pourraient se reporter sur les Alpes du Nord, ce qui est très douteux.
Supports disponibles	- Registre - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et les présentations sont en ligne sur le site internet

163

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

Groupe de travail thématique Fret N°2	
Date et lieu	Mercredi 12 octobre
	Toulon
Communes concernées	Les 102 communes de la zone d'étude préférentielle
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 22 inscrits
Participation	17 présents sur 22 inscrits, soit 77% – 84 interventions
Durée	3h00
Objectifs	Des 4 groupes Fret : trouver un consensus sur les aménagements à réaliser dans le cadre de la LGV PACA. Du groupe d'octobre : Se mettre d'accord sur la synthèse du groupe de travail précédent Présenter les transports de matières dangereuses
Thématiques	Synthèse du GTT Fret N°1
abordées	Points d'accords: Limiter le transit routier sur l'axe littoral (A8) Développer les infrastructures de fret Développer l'intermodalité Possibilité de percement ferroviaire sous le Montgenèvre Prise en compte du fret dans le projet global LGV PACA Interconnexion avec les autres lignes ferroviaires européennes Synthèse de la présentation du GPPM Fort développement de l'activité conteneurs, selon un axe Nord-Sud Développement des flux difficile vers l'Italie : concurrence du port de Gênes Construire une infrastructure fret entre PACA et l'Italie pourrait permettre au GPMM de capter du trafic de conteneurs transmis vers l'Italie du Nord Organiser la préservation des sites Fret, il faut organiser Présentation de l'ADAAM, actualisation d'une étude réalisée en 2007 Deux aspects du fret traités : réflexion sur le transit réalisée par le conseil général et la CCI (enquête sur les traversées des AM, propositions sur le mer routage), approvisionnement du département en fret. Opportunité d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité Quelle infrastructure mettre en œuvre pour les besoins du fret ? Comment développer le fret ferroviaire alors que l'augmentation de capacité sur la ligne Cannes-Nice centrée sur les trafics TER ou Grandes Lignes ? Va-t-on s'engager dans une politique nouvelle en faveur du fer, alors que disparaissent des emplacements ferroviaires dédiés au fret ? Impact de la pression foncière sur la cession d'emprises de la part de RFF 2 modèles possibles d'organisation : massification (hubs et trains longs de 1000m) : modèle alternatif à la route (trains plus courts, utilisables sur des

164

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

	coûteux). - Lancer rapidement des expérimentations pour utiliser les emprises ferroviaires avant qu'elles ne soient transmises à d'autres usages. Présentation de la stratégie des chargeurs de matières dangereuses (DREAL) Présentation du transport de matières dangereuses en PACA
	 Intégrer les fréquences de survenue d'accidents. Incidents ferroviaires mieux connus que sur la route → impact sur les statistiques Risque induit par stockage plus important avec le fer que pour le mode routier. Prise en compte des transports de déchets entre les AM et les BdR Prise en compte de l'approvisionnement de l'aéroport Nice (50PL / jour) Transport de matières dangereuses pas assez important pour justifier une mixité de la LN Question du fret à traiter sur ligne classique et ligne nouvelle Réglementation sur le transport de matières dangereuses en mer rendant le report moins facile qu'on pourrait le penser. Comment répondre aux questions : comment limiter les nuisances dues aux trafics de transit Espagne-Italie ? Où faire passer les futurs trafics du GPMM er lien avec l'Italie ? Comment le système de fret ferroviaire peut-il traiter des flux internes à la région PACA ?
Supports disponibles	- Registre - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et les présentations sont en ligne sur le site internet

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

	Groupe de travail thématique Fret N°3	
Date et lieu	Mardi 8 novembre	
	Nice	
Communes concernées	Les 102 communes de la zone d'étude préférentielle	
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 22 inscrits	
Participation	19 présents sur 22 inscrits, soit 86% – 60 interventions	
Durée	3h15	
Objectifs	 Traiter les interfaces entre le projet LGV PACA et les projets ferroviaires des pays limitrophes : présentation de Barcelone SA des enjeux en termes de fret ferroviaire et d'un système italien de chargement des containers innovants ; Connaître les trafics transalpins et la concurrence entre les passages Nord et Sud, les modes routier et ferroviaire et les potentiels de report modal. 	
Thématiques abordées	<u>Synthèse des GTT Fret N°1 et 2</u> <u>Présentation de Barcelona Regional</u> , BE proche de la mairie de	

165

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

	Barcelone
	Degré de la pente en franchissement des Pyrénées Avancement du projet de port sec de Barcelone à Lyon Existence d'un REX sur l'exploitation et l'entretien d'une solution à 3 rails Financement de la construction de ces infrastructures spécifiques pour le désenclavement des ports en termes de fret ferroviaire Equilibre d'exploitation de ces infrastructures Coût de ces investissements ferroviaires Présentation de MetroCargo, système permettant aux trains de marchandises d'être déchargés et rechargés plus rapidement, sans modifications techniques sur les wagons ou les conteneurs Evaluation de la fiabilité du système de Répartition des rôles entre port de Vado Ligure et port de Gênes
	 Coûts et financement du système Engagement de Maersk à utiliser Metrocargo pour 40% de ses conteneurs Présentation de l'analyse du transit transalpin (EGIS/RFF), à partir de la dernière enquête CAFT 2004 et des statistiques globales plus récentes.
	 Adaptation de la composition des trains aux longueurs de trains italiennes Différences de conditions d'exploitation (pas de comparaison possible entre une traction en Maurienne avec une traction LGV)
	Calcul des coûts liés à la mixité Nombre de kilomètres avec une pente de 35‰ sur les 225 km de la LGV
	Nombre de sillons voyageurs utilisés entre Marseille et Nice sur la future LGV (par les TAGV, Intercités à grande vitesse)
	 Faiblesse de l'impact de la mixité sur les coûts des tunnels de la LGV PACA Cadre législatif contraint : corridors ERTMS, couloirs fret (Marseille-Modane notamment) ; massification plus présente sur l'itinéraire Marseille-Modane.
	 Intérêt du développement des infrastructures de fret en PACA, même pour du trafic régional et indépendamment du trafic international. Nécessité de réfléchir à la mixité par section de ligne. Coût par sillon
	- Impact des péages sur le choix d'un itinéraire
Supports disponibles	- Registre - Enveloppes T
Restitution	La synthèse, le verbatim et les présentations sont en ligne sur le site internet

166

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

Grou	pe de travail thématique agriculture-viticulture Var (N°1)
Date et lieu	Lundi 26 septembre 2011 à Le Luc-en-Provence
	Salle CC Cœur-du-Var
Communes concernées	L'ensemble des communes du Var situées dans la zone d'étude préférentielle
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 55 inscrits
Participation	21 présents sur 55 inscrits, soit 38% – 54 interventions
Durée	3h
Objectifs	 Installer le Groupe de Travail Présenter les scénarios retenus par le COPIL Rappeler les engagements de RFF tirés des travaux antérieurs Présenter les sensibilités agricoles et viticoles
Thématiques abordées	Méthodologie: rôle de ce groupe thématique par rapport aux groupes géographiques; distinction entre l'objectif de cette première étape conduisant aux choix fonctionnels (scénario) et celui de la deuxième étape (novembre-décembre) qui conduira à définir un fuseau de 1000m; données et méthodes ayant servi à établir les cartes de sensibilités en matière agricole et viticole Prise en compte de l'agriculture: engagements de RFF en
	matière d'environnement notamment les fiches-actions 7 et 8 concernant l'agriculture et la viticulture ; délai de remise en culture du vignoble et de retour à l'équilibre d'exploitation antérieur
	Foncier: largeur d'emprise moyenne d'une ligne nouvelle GV sur les réalisations récentes; emprises temporaires pendant la phase de chantier de l'emprise finale; outils de gestion foncière; règles générales en matière d'indemnisation
	Scénario – fuseau : dessertes TER et gain de temps entre les métropoles régionales, notamment entre Toulon et Nice
Supports de concertation remis	- Kit du concertant - Atlas géographique - Projet de territoire
Supports disponibles	- Registre - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site

156

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

Grou	pe de travail thématique agriculture-viticulture Var (N°2)
Date et lieu	Lundi 10 octobre 2011 à Cuers
	L'oustau per touti
Communes concernées	L'ensemble des communes du Var situées dans la zone d'étude préférentielle
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 57 inscrits
Participation	16 présents sur 57 inscrits, soit 28% – 75 interventions
Durée	3h30
Objectifs	 Positionner le groupe de travail dans le dispositif de concertation Faire un retour et échanger sur les premiers travaux Prendre en compte la thématique agriculture Présenter les retours d'expérience entre RFF et la profession agricole Relever les décisions issues de la réunion
Thématiques abordées	Données ou éléments d'études : prise en compte de la valeur patrimoniale, paysagère et environnementale des espaces sylvicoles, intégration du projet en cours d'IGP pour l'appellation Pierrefeu; prise en compte de l'étude foncière de la Chambre d'agriculture recensant les terres agricoles perdues dans le Var depuis 60 ans ; réactualisation de la carte d'occupation des sols de 2006 et de l'état initial 2012 pour prendre en compte les exploitations créées récemment. Indicateurs pour quantifier des impacts des fuseaux : rappel de la volonté de la profession agricole d'éviter tout impact sur son activité; besoin de délais suffisants pour se prononcer sur des indicateurs pertinents et complets prenant en compte les effets directs et les incidences indirectes de la destruction d'espaces agricoles; à l'échelle de l'exploitation, l'approche au cas par cas est indispensable; au stade actuel de la comparaison des fuseaux de 1000m de large, appréciation de la valeur globale de l'agriculture sur le territoire permet de déterminer l'impact économique de la destruction; la marge brute des différentes productions quoique insuffisante, peut fournir une base de comparaison de la valeur de l'agriculture dans les fuseaux; définition de la marge brute par production. La réduction des impacts: la prise en compte d'autres scénarios se différenciant plus nettement du point de vue des impacts sur l'agriculture: le scénario Y et celui du GRAPACA; la priorité à l'utilisation des emprises de la ligne existante et sortir le moins possible de ces emprises en minimisant les impacts: la présentation

158

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

	de plusieurs fuseaux pouvant être bien différenciés par l'analyse
Supports de concertation remis	- Eléments de l'état initial agricole
Supports disponibles	- Registre - Exposition
Restitution	La synthèse, le verbatim et la présentation sont en ligne sur le site internet
Grou	pe de travail thématique agriculture-viticulture Var (N°3)
Date et lieu	Mardi 15 novembre 2011 à Le Luc-en-Provence Salle CC Cœur-du-Var
Communes concernées	L'ensemble des communes du Var situées dans la zone d'étude préférentielle
Invités	Tout acteur (particulier, représentants des collectivités et des milieux socio-économique et associatif) s'étant inscrit sur le site internet – 57 inscrits
Participation	15 présents sur 57 inscrits, soit 26%
Durée	La réunion a été suspendue après 30 minutes par un groupe de manifestants ayant envahi la salle
Objectifs	 Présenter de façon détaillée la méthodologie de l'analyse multicritère Examiner les premiers résultats de la quantification des indicateurs agricoles sur les fuseaux
Thématiques abordées	Concertation: envoi des compte-rendus et des verbatims plus tôt pour que les instances puissent les examiner avant la réunion suivante et y porter des observations Fuseaux: analyse multicritère de la viticulture et de l'agriculture
Supports de concertation remis	
Supports disponibles	- Registre - Exposition

159

E-LGVPACA COO-EDS-BIL-RAP-AMC-01 Version 0a

SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

Restitution	néant		
	BIL-RAP-AMC-01	160	A CONTRÔLER
	OF STREET, STR		

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

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

