



## Comité territorial des Alpes-Maritimes

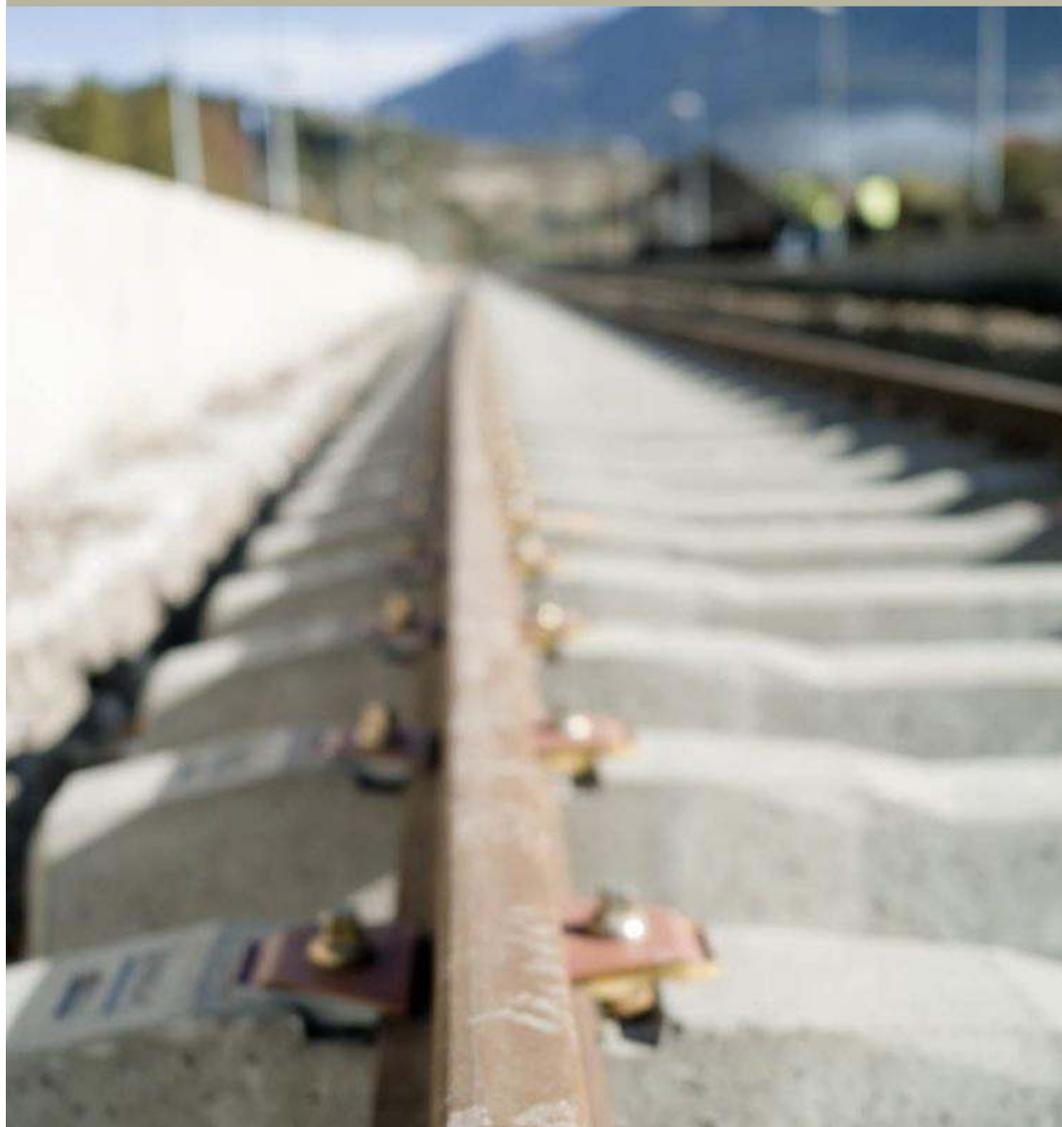
LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1

9 septembre 2011



MENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT  
RE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE  
ENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON  
MENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT  
ITÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS  
CO, PÉRIODE NÉCESSAIRE—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

# Proposition d'ordre du jour



1. Le dispositif de concertation

2. La méthodologie de choix des scénarios

3. Les 4 scénarios préférentiels

4. L'insertion du projet sur le territoire

# Le dispositif de concertation

# 1. Le dispositif de concertation



— Les axes de la concertation

— Le calendrier de la concertation

— Les modalités de participation

— Les outils des acteurs de la concertation : le kit du concertant

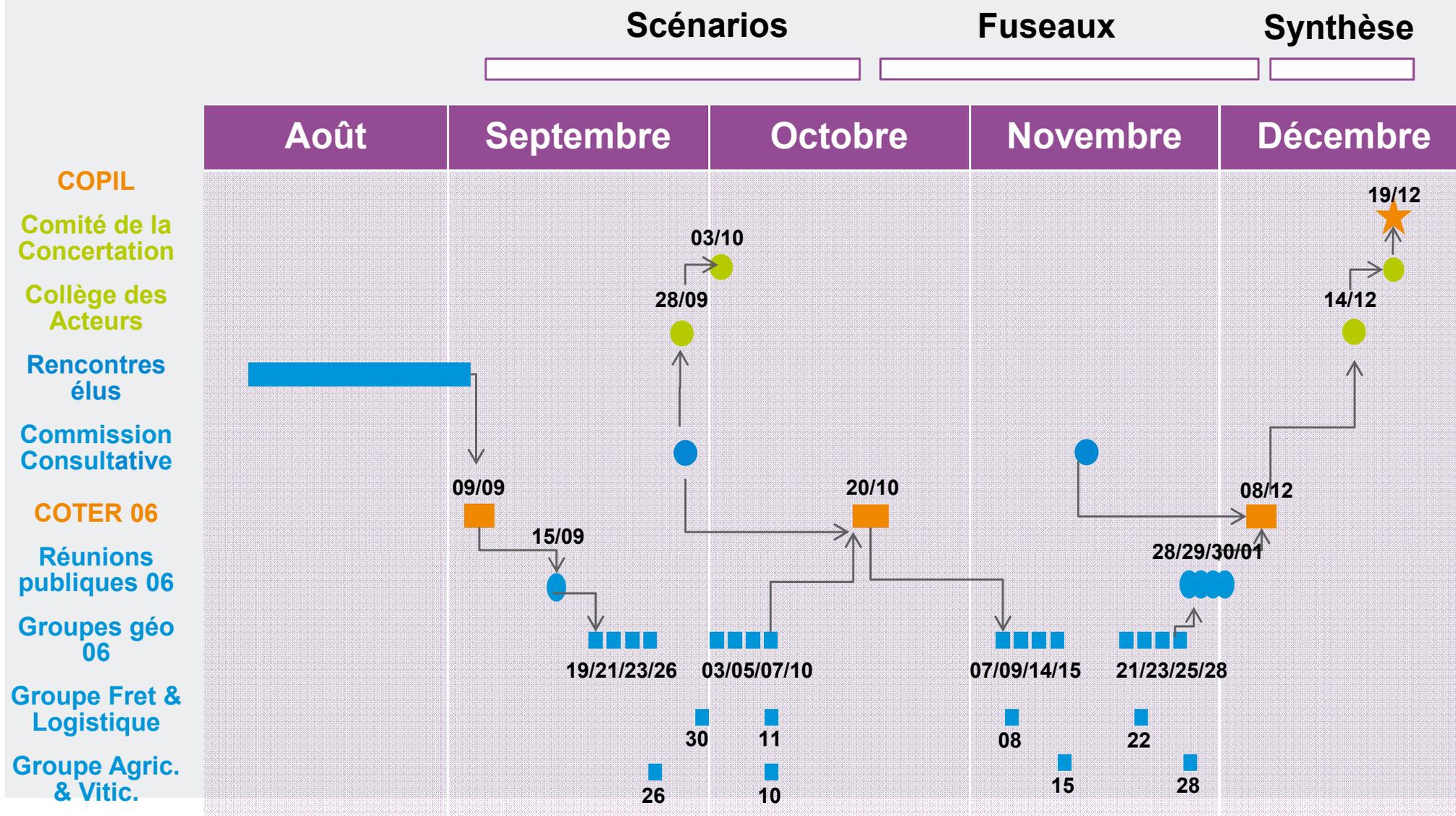
— La composition des groupes de travail géographiques

## 1.1 Les axes de la concertation

**Sur la base de la charte de concertation, et afin d'organiser les échanges conduisant au choix du meilleur projet de LGV en articulation avec le développement du réseau classique, le dispositif prévoit une concertation :**

- **Préparée** avec les élus du territoire
- **Ouverte** à la participation de tous les publics, à tous les échelons du projet
- **Ciblée** pour mieux répondre aux enjeux locaux
- **Pragmatique** pour choisir le meilleur projet dans les délais impartis
- **Suivie et évaluée**

# 1.2 Le calendrier de la concertation



## 1.3 Les modalités de participation

### Collège des Acteurs

#### → suivre et évaluer la concertation

- Consultation envoyée aux 600 acteurs « connus » le 19/08, pour inscription

### Commissions Consultatives départementales d'élus

#### → informer sur les avancées du projet et échanger avec les élus

- Invitations des 41 communes concernées à l'initiative des Préfets de département

### Groupes de travail géographiques :

#### → débattre des enjeux locaux

#### → étudier localement les différentes solutions envisagées

- Consultation envoyée aux 600 acteurs « connus » le 19/08 pour inscription
- A compter du 13/09, inscription sur le site internet directement

## 1.3 Les modalités de participation

### Groupes de travail thématiques interdépartementaux

- Mutualiser les connaissances sur différentes thématiques
- Identifier les points à approfondir pour les étapes d'études à venir
- Création d'un groupe thématique « Agriculture et Viticulture » : 4 réunions prévues
- Création d'un groupe thématique « Fret et logistique » : 4 réunions prévues

## 1.4 Le kit du concertant : outil des acteurs de la concertation

Le kit du concertant contient **tous les documents** portés à la connaissance du Comité de pilotage pour aboutir au choix des 4 scénarios préférentiels

- Plaquette projet
- Fiche concertation et charte de la concertation
- Synoptique méthodologie et processus de sélection des scénarios
- 5 fiches secteurs, 20 fiches variantes et 9 fiches scénarios présentées au Comité de pilotage de juillet 2011
- Vue d'ensemble des 4 scénarios préférentiels retenus et 4 fiches scénarios préférentiels

Le kit du concertant est remis à **tous les acteurs** désireux de participer activement à la concertation

Tous ces documents sont également disponibles sur le site internet :

[www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

rubrique »Devenez acteur »

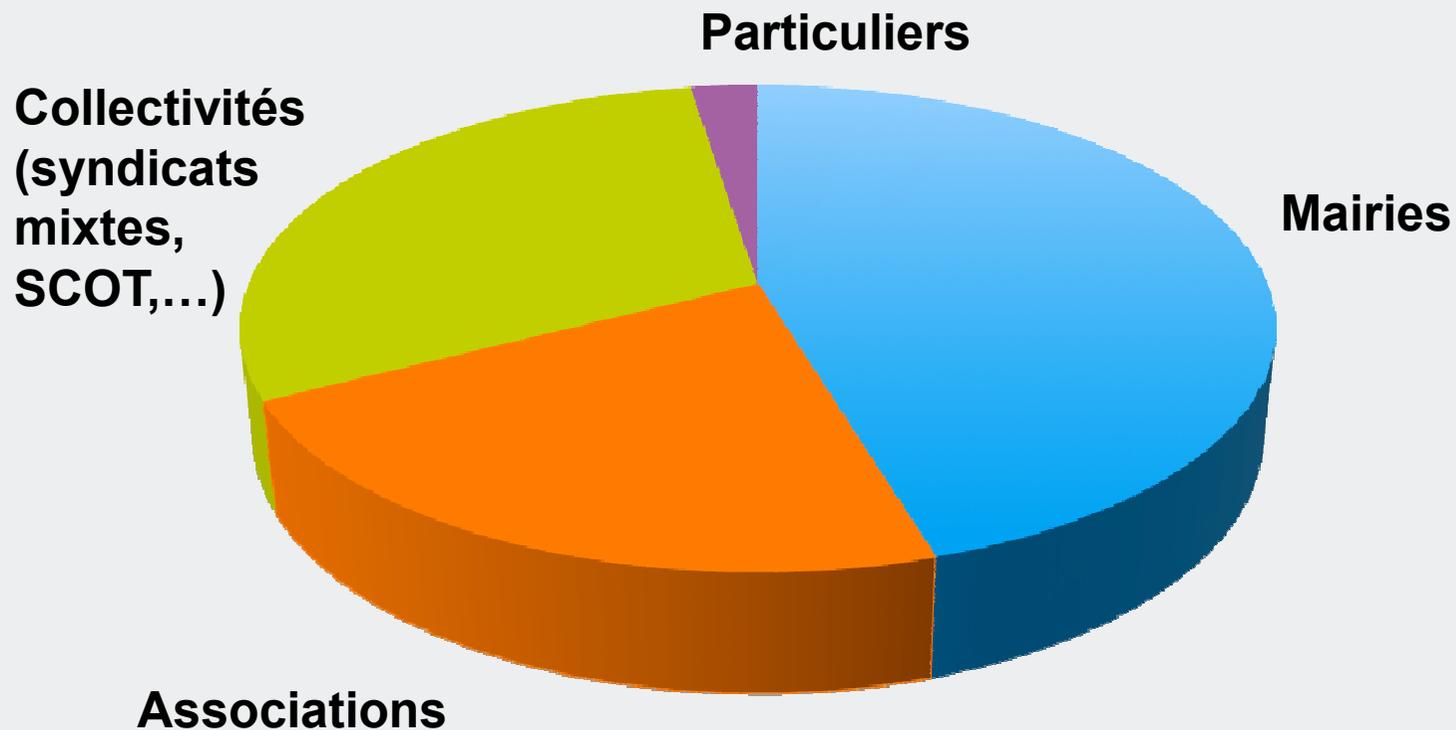
# 1.5 La composition des groupes de travail géographiques

## Périmètre géographique des 4 groupes



# 1.5 La composition des groupes de travail géographiques

78 participants inscrits aux groupes de travail Alpes-Maritimes (au 06/09)



# La méthodologie de choix des scénarios

## 2. La méthodologie de choix des scénarios



Rappel du découpage  
en 5 secteurs géographiques

La recherche de solutions  
envisageables

# 2.1 Rappel du découpage en 5 secteurs géographiques

### Secteur de Marseille



### Secteur de Toulon



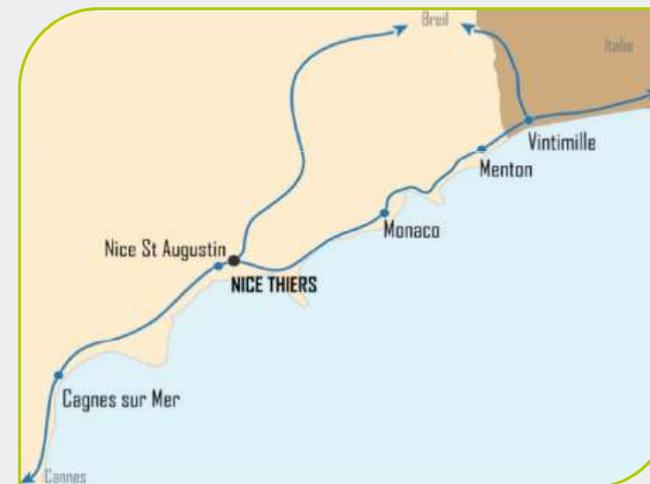
### Secteur Est-Var



### Secteur Ouest Alpes-Maritimes



### Secteur Nice-Italie



## 2.2 La recherche de solutions envisageables

### A partir des objectifs globaux du projet...

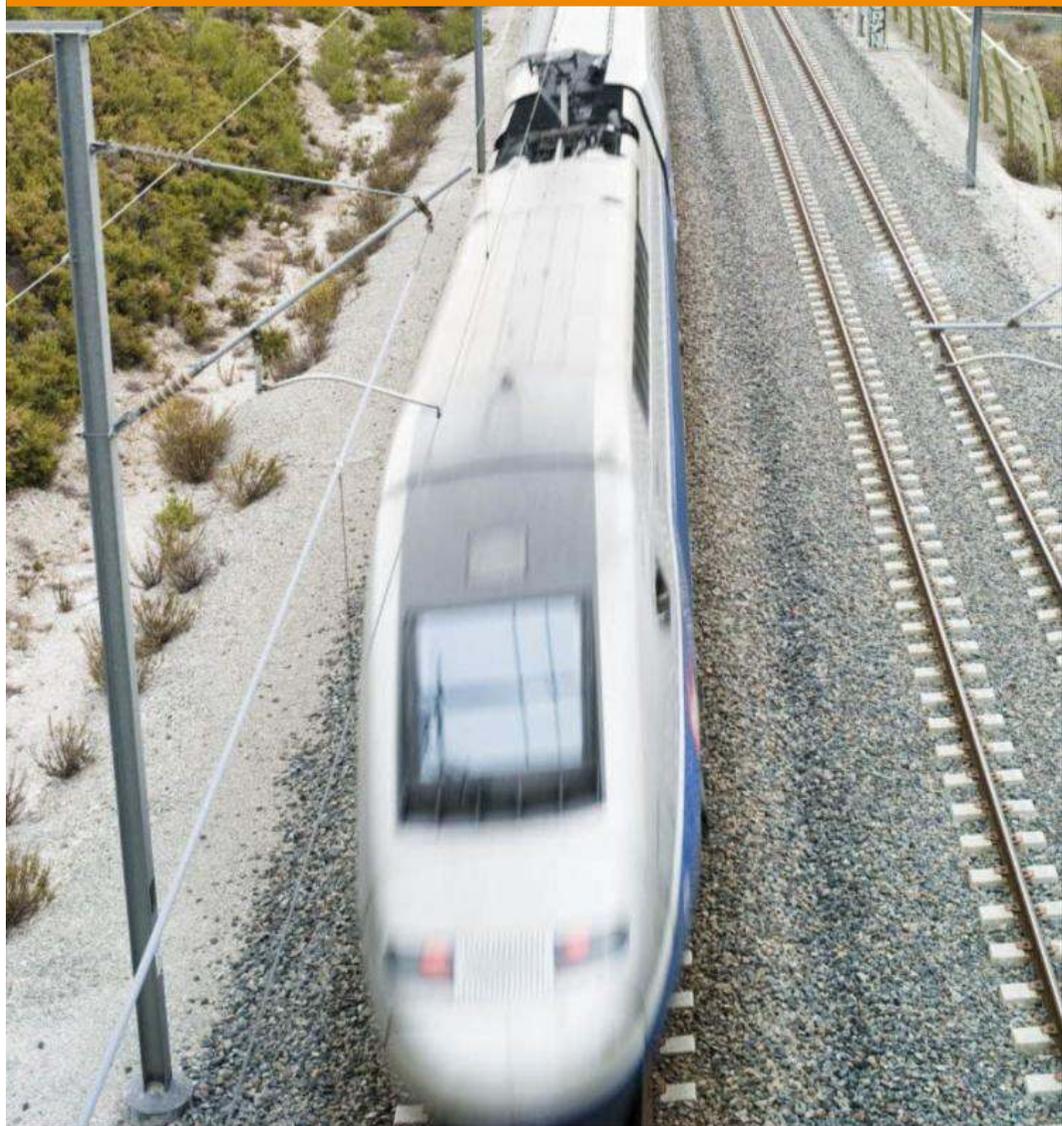
- Assurer une desserte grande vitesse
- Garantir un temps de parcours sur le trajet Nice Paris en 4h00
- Constituer un réseau maillé
- Optimiser l'utilisation des lignes existantes
- Favoriser la desserte des centres
- Rechercher le meilleur projet pour l'environnement
- Limiter les coûts

### ... toutes les solutions (variantes) fonctionnelles qui permettent d'y répondre ont été recensées

- Quels emplacements possibles des gares ?
- Comment se combinent la ligne nouvelle et la ligne existante ?
- ...

# Les 4 scénarios proposés à la concertation

### 3. Les scénarios proposés à la concertation



**Le choix du Comité de Pilotage**

**Les 4 scénarios proposés à la concertation**

**Les grandes caractéristiques des scénarios par secteur**

## 3.1 Le choix du Comité de Pilotage

**Le Comité de Pilotage du 11 juillet 2011 a retenu 4 scénarios proposés à la concertation**

- **1/ Le scénario le plus proche des centres villes**
- **2/ Le scénario le plus rapide**
- **3/ Le scénario le plus économique**
- **4/ Le scénario le plus maillé**

**Ces scénarios ouverts sont une base de réflexion et d'échanges pour construire ensemble le projet**

## 3.2 Le plus proche des centres villes



## 3.2 Le plus rapide

SCÉNARIO  
n°2

Marseille St-Charles + Toulon Est + Est Var ligne nouvelle  
+ Gare nouvelle ouest 06 + Tunnel filant sous Nice  
avec raccordement St-Roch + Combinaison sur Nice - Italie

Coût (en Mds € 2008)	2023	2040
	13,2	+ 4,1



*Ligne nouvelle intégrale à l'ouest de Nice, sur un tracé direct.*

## 3.2 Le plus économique

SCÉNARIO  
n°3

Marseille St-Charles + Toulon Est + Combinaison sur Est Var  
+ Gare nouvelle ouest 06 + Nice surface + Combinaison sur Nice - Italie

Coût  
(en Mds € 2008)

2023	2040
12,6	+ 3,3



Scénario le moins cher, équilibré entre ligne nouvelle et ligne classique.

## 3.2 Le plus maillé



## 3.3 Les caractéristiques des 4 scénarios

### Sur le secteur de Marseille

Les scénarios privilégient la gare à Marseille St-Charles car elle offre plus de bénéfices que Marseille Blancarde

- **Une meilleure connexion des services TER et grande vitesse**
- **Une meilleure adéquation avec les programmes de développement du centre de Marseille**
- **Une meilleure lisibilité des services pour les voyageurs**

## 3.3 Les caractéristiques des 4 scénarios

### Sur le secteur de Toulon

Les scénarios « ouverts » proposent 3 types de desserte de Toulon pour permettre une prise en compte des enjeux du système ferroviaire et des aménagements urbains dans ce secteur

- **Toulon centre souterrain**
- **Toulon Est avec une desserte de Toulon centre par le débranchement du secteur d'Aubagne**
- **Toulon Ouest, avec un tunnel filant**

## 3.3 Les caractéristiques des 4 scénarios

### Sur le secteur Est Var

#### Des scénarios « ouverts » alliant ligne nouvelle intégrale et solutions d'aménagements de la ligne existante

- Tenir compte des enjeux d'augmentation du trafic et de traversée des zones urbaines
- Limiter les contraintes sur les zones agricoles, viticoles et protégées
- Assurer des temps de parcours performants

#### Une gare nouvelle dans le secteur des Arcs / Le Muy / Draguignan

- Pour répondre aux objectifs de développement du territoire et d'accessibilité du moyen et du haut Var
- Pour permettre une connexion avec le réseau classique et un débranchement vers St Raphaël et Cannes
- Pour optimiser l'interconnexion avec l'autoroute A8
- Pour créer une zone de chalandise indispensable aux enjeux financiers du projet

## 3.3 Les caractéristiques des 4 scénarios

### Sur le secteur Ouest Alpes-Maritimes

#### Une convergence sur la nécessité d'une gare nouvelle sur l'axe Cannes-Grasse

- **Un scénario avec débranchement de la ligne nouvelle vers Cannes**
- **Un scénario Cannes Centre Souterrain complexe et lourd financièrement**
- **Des possibilités de passage d'infrastructure ferroviaire favorables à une interconnexion avec le réseau classique à La Bocca**

## 3.3 Les caractéristiques des 4 scénarios

### Sur le secteur Nice-Italie

A Nice, une ligne nouvelle arrivant au pôle d'échange de Nice Aéroport, avec deux possibilités de traversée de la ville

- Une utilisation des deux voies existantes pouvant supporter une forte évolution des trafics
- Un tunnel filant avec une zone de connexion au réseau classique à Nice St Roch

## 3.3 Les caractéristiques des 4 scénarios

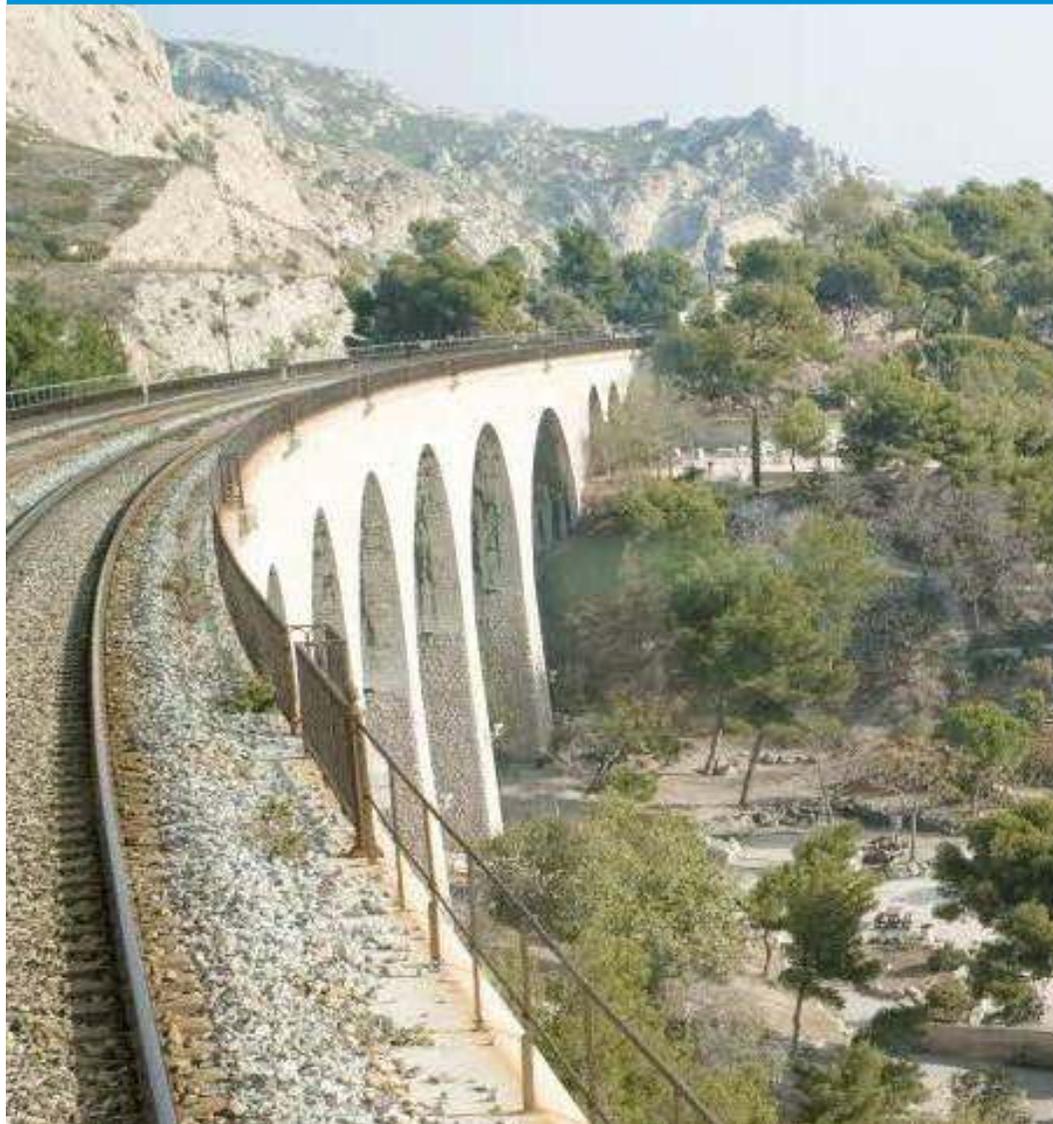
### Sur le secteur Nice-Italie

De Nice à la frontière, convergence pour une alliance ligne nouvelle classique et ligne nouvelle grande vitesse, dont la pertinence sera évaluée au regard du réseau italien et en fonction des trafics Nice-Monaco et Monaco-Italie

- Dans l'immédiat, des études d'amélioration du réseau classique dans le cadre du CPER
- Un doublement de la ligne classique (nouvelle infrastructure) pour répondre aux objectifs de desserte

# L'insertion du projet sur le territoire

## 4. L'insertion du projet sur le territoire



— La méthode

— L'évaluation des sensibilités

— La synthèse des zones les plus sensibles

— La Zone d'Etude Préférentielle

— Les secteurs

— La déclinaison des scénarios sur le territoire

— Compléments Nice - Italie

## 4.1 La méthode

### De l'aire d'étude ... à la Zone d'Etude Préférentielle

#### 1. Analyse et évaluation des sensibilités territoriales

- Milieu physique (ressource en eau, risques naturels)
- Milieux naturels (terrestre, aquatique)
- Milieu humain (habitat, activités)
- Milieu agricole
- Paysage / patrimoine

#### 2. Analyse du relief

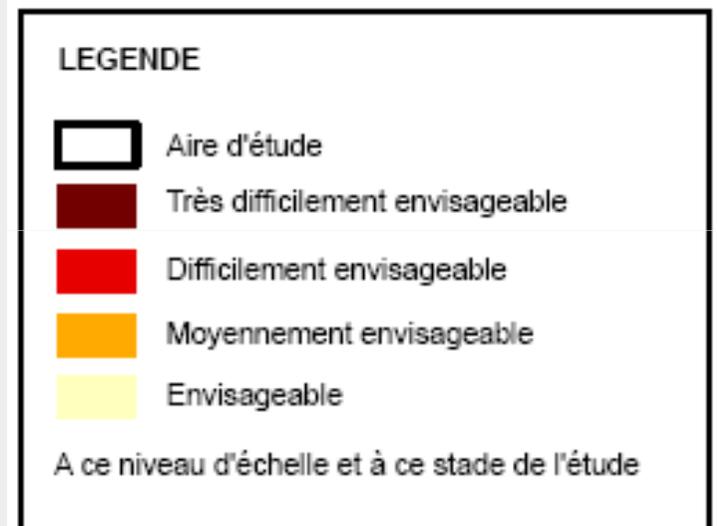
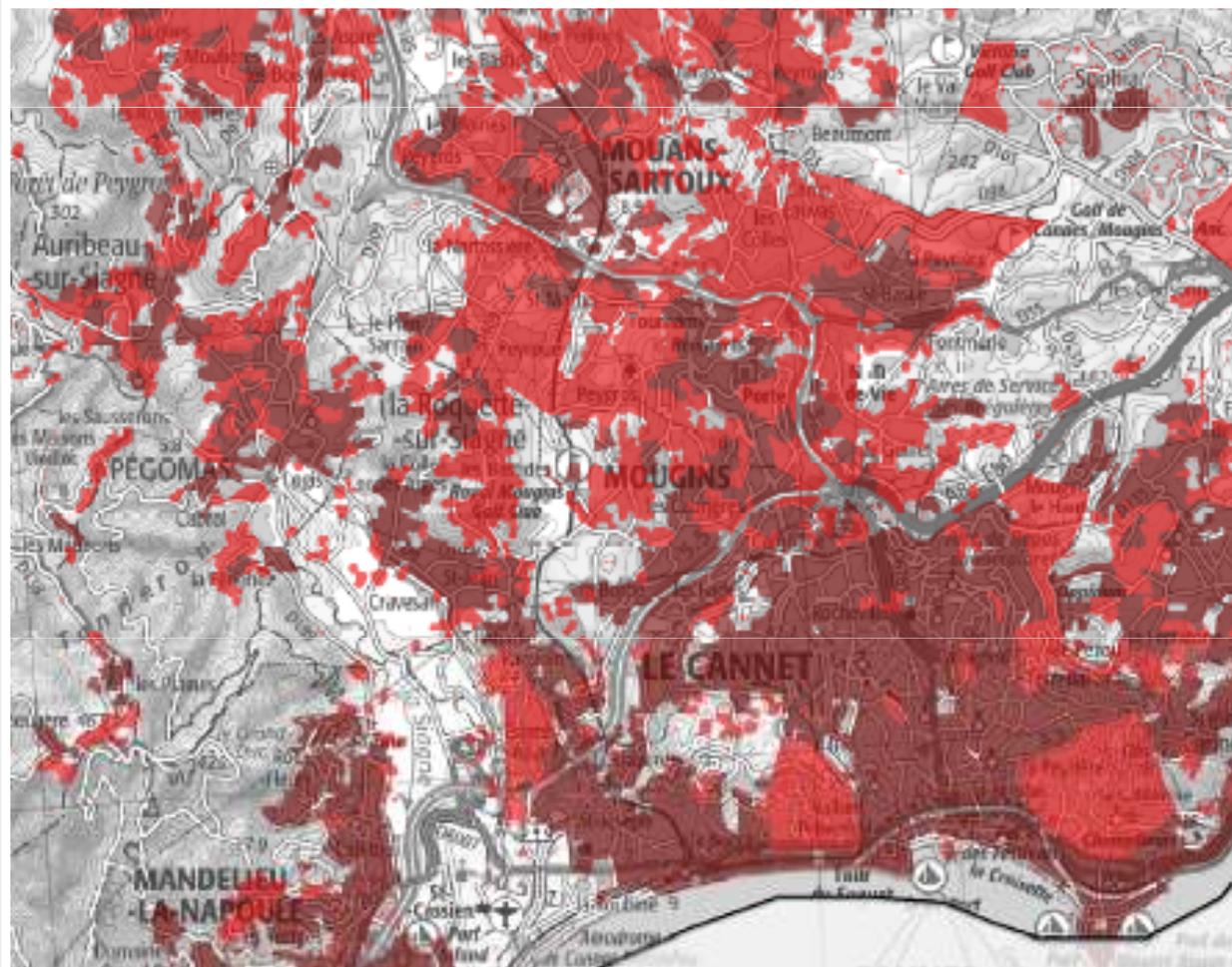
- Altitude
- Pente
- ...

#### 3. Synthèse des zones les plus sensibles

#### 4. Zone d'Etude Préférentielle

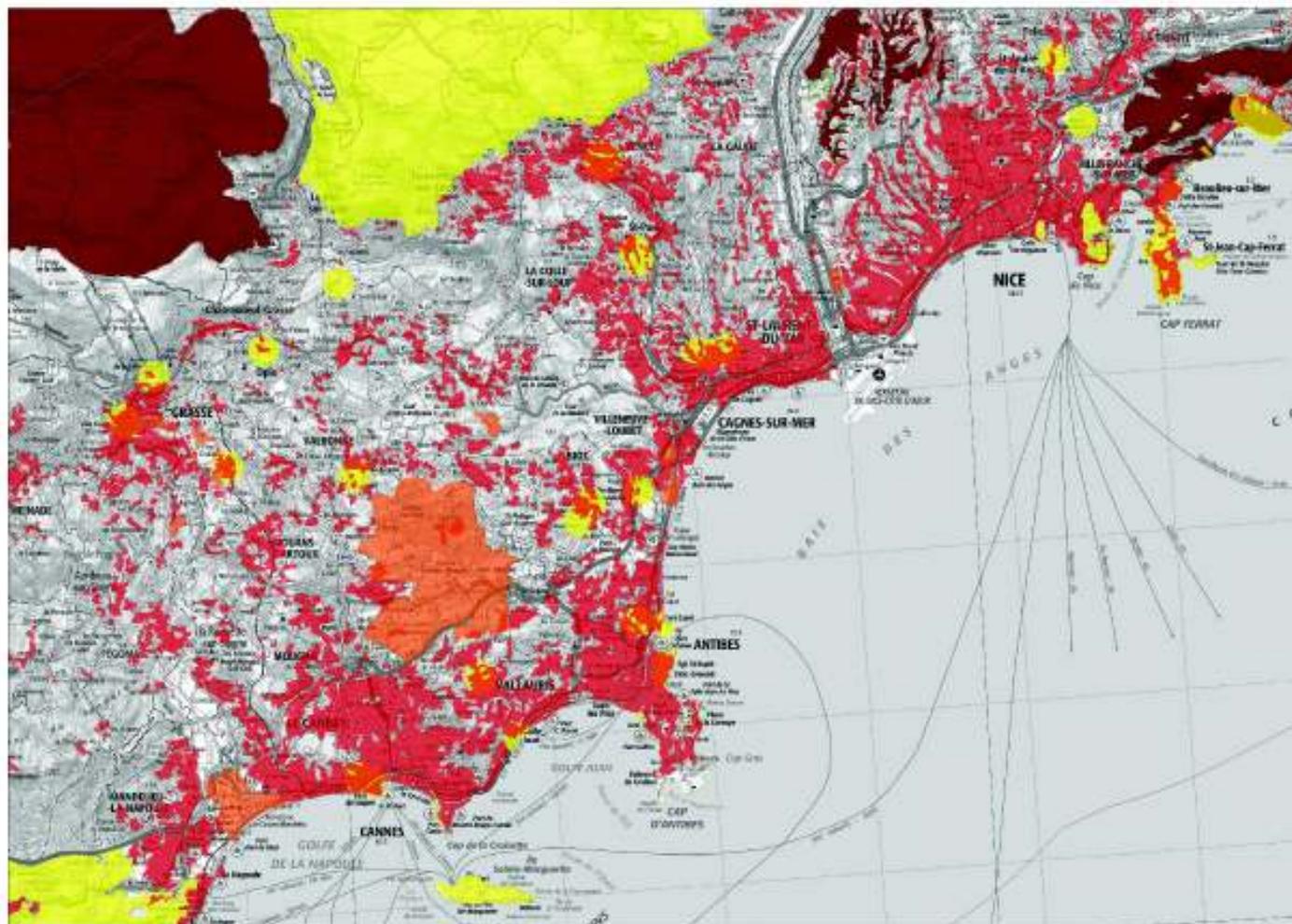
## 4.2 L'évaluation des sensibilités

### Exemple sur le Milieu Humain / Habitat



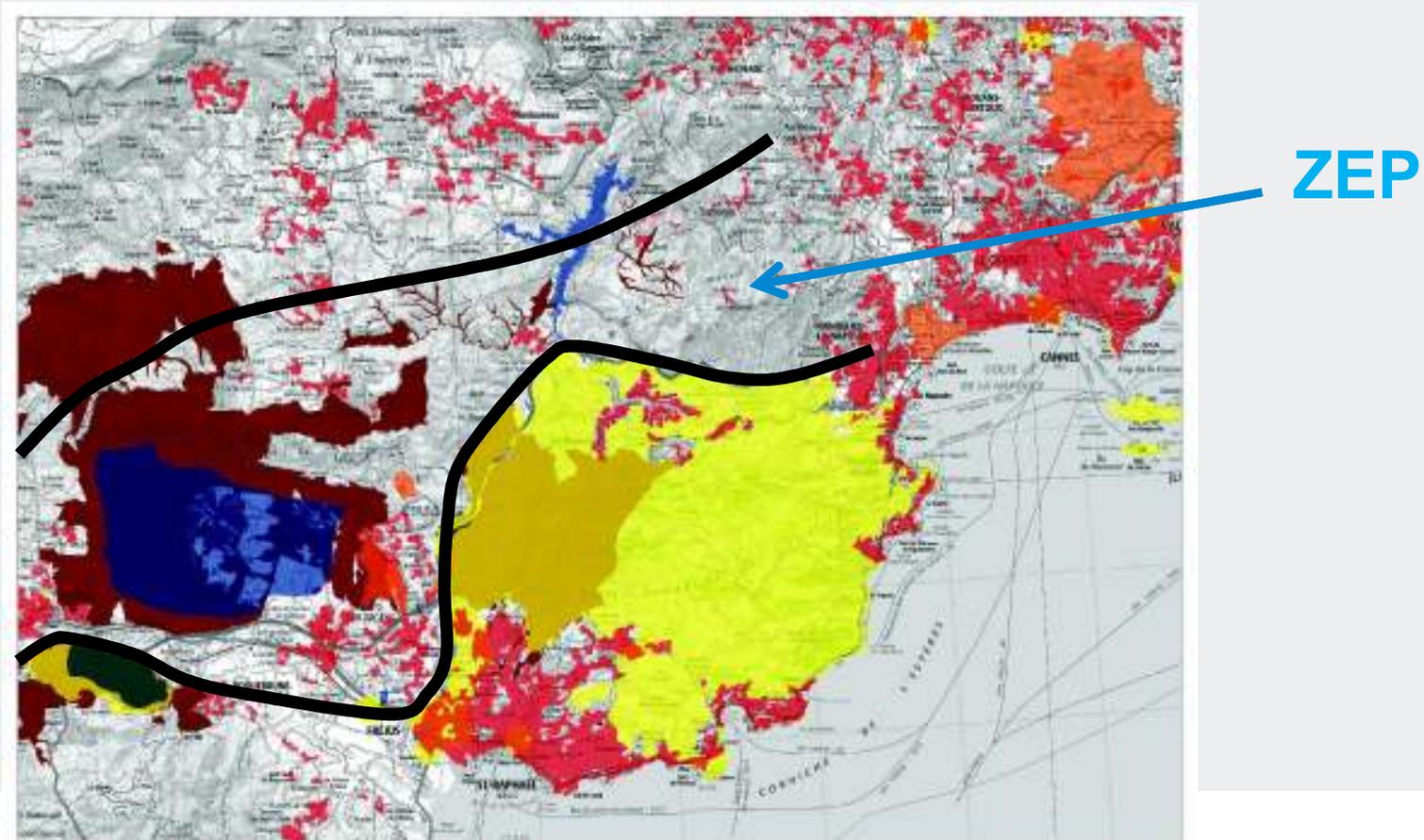
## 4.3 La synthèse des zones les plus sensibles

La synthèse de tous les enjeux a permis de définir les zones les plus sensibles

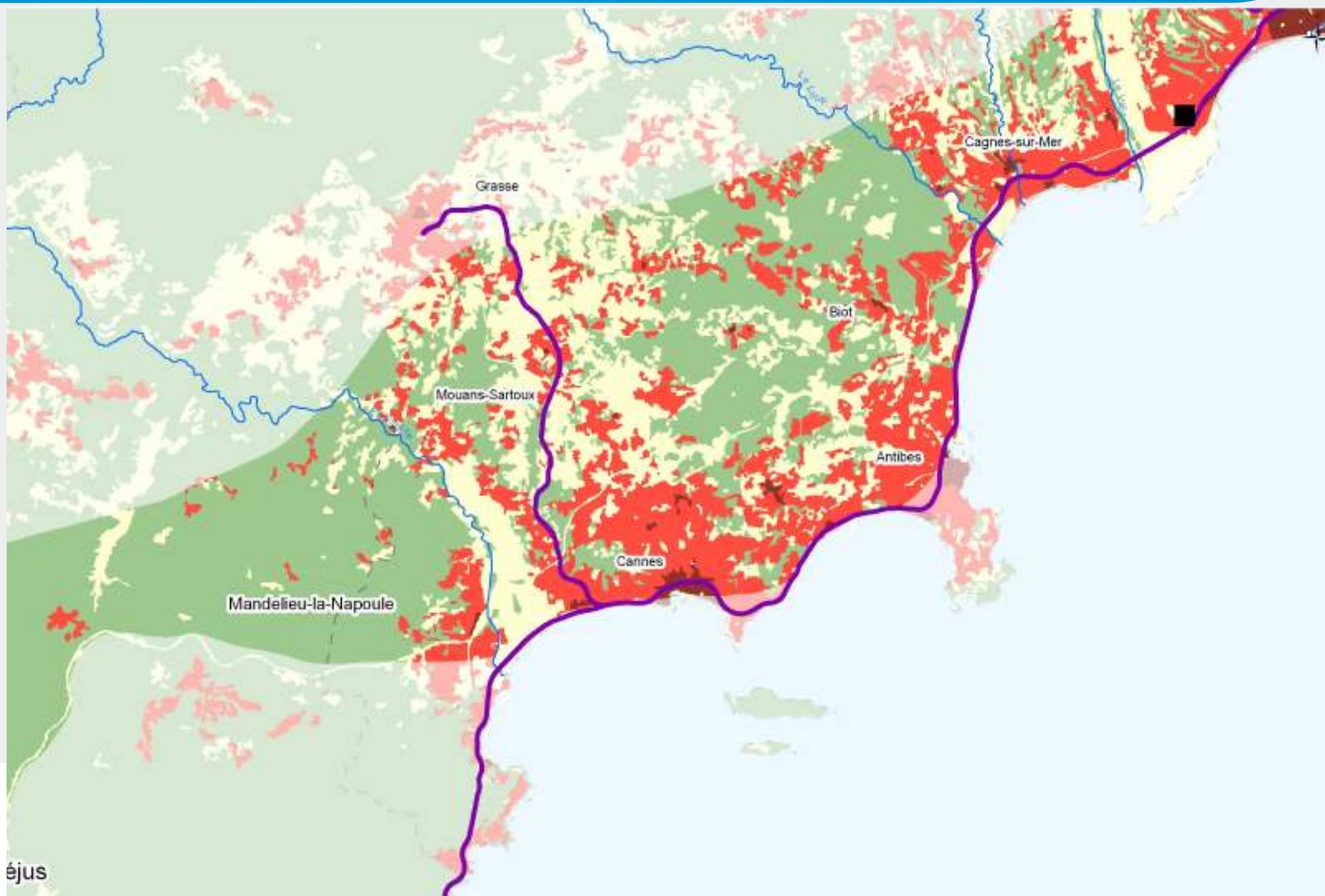


## 4.4 La zone d'étude préférentielle

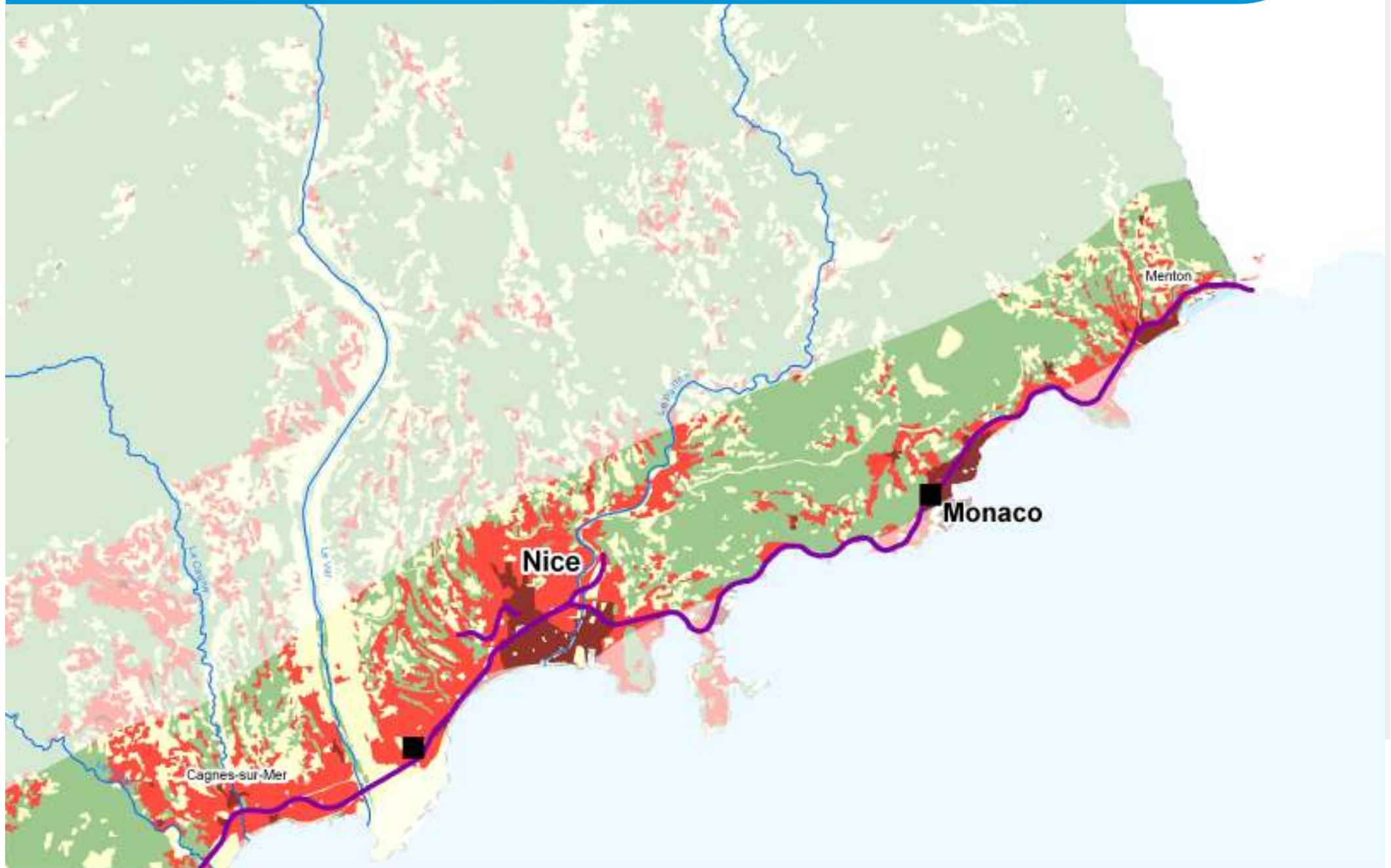
Sur cette base, la Zone d'Etude Préférentielle (ZEP) est définie pour permettre de rechercher des fuseaux de passage



## 4.5 Le secteur Ouest Alpes Maritimes



## 4.5 Le secteur Nice - Italie



## 4.5 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur Ouest – Alpes - Maritimes

- **Réseau actuel** peu efficace et peu fiable
- Des **objectifs** ambitieux :
  - Accès de l'Ouest 06 à la grande vitesse grâce à la gare nouvelle prévue entre Cannes et Grasse : 4 TAGV/h en pointe
  - Véritable desserte ferroviaire d'ambition régionale et nationale, avec des temps de parcours correspondant aux normes d'aujourd'hui : 1h entre Marseille et Nice
  - Renforcement de l'offre pour les déplacements quotidiens : jusqu'à 8 TER/h en pointe entre Cannes, Antibes et Nice, 4 TER/h entre Cannes et Grasse

## 4.5 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur Ouest Alpes-Maritimes

- Quelles **adaptations** du réseau ?
  - Réseau en limite de saturation et contraintes urbaines très fortes
    - élargissement de la ligne existante impossible
    - ligne nouvelle indispensable
  - Doublement de la ligne Cannes - Grasse
- Quelle **traduction** sur le territoire ?
  - Localisation gare nouvelle Ouest 06 à définir
  - Territoire très contraint
    - tunnels lorsque la densité urbaine l'impose
    - surface dès que possible pour limiter les coûts
  - Franchissement du Var, de la Siagne, du Loup, de la Brague à définir

## 4.5 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur Nice - Italie

- **Ligne Nice – Vintimille** parmi les plus fréquentées, souvent perturbée, malgré une desserte supérieure à 4 t/h en pointe
- Des **objectifs** ambitieux
  - Offre de service pour soulager l'aéroport de Nice (8 TAGV/h)
  - Création d'un véritable « RER 06 » entre Mandelieu et Menton (8 TER/h)
  - Création d'un véritable arc méditerranéen pour rejoindre Gênes, Milan et Turin

## 4.5 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur Nice-Italie

- Quelles **adaptations** du réseau ?
  - Possibilité, entre Nice Aéroport et Nice Ville, de faire circuler le nombre de trains prévus sur la ligne existante
  - Combinaison de ligne nouvelle et ligne existante entre Nice ville et l'Italie
  - Doublement partiel de la ligne Nice-Drap
- Quelle **traduction** sur le territoire ?
  - Nombreux passages en tunnels en raison des contraintes du secteur

## 4.6 Compléments sur le secteur Nice - Italie

- Conformément au planning, le dossier de saisine sur la partie Nice Italie a été transmis à la CNDP le 31 août 2011
- La réponse doit être rendue lors de la session de début octobre de la CNDP

## 4.6 Compléments sur le secteur Nice - Italie

- **Mise en place des études au titre du CPER sur « Mandelieu Vintimille » : amélioration / fiabilisation de la ligne existante jusqu'à l'Italie**
- **COFIL de ces études le 20 septembre 2011**