





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





Chapitre 1

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

Scénarios Fuseaux Synthèse

COPIL

Comité de la Concertation

Collège des Acteurs

Rencontres élus

Commission Consultative

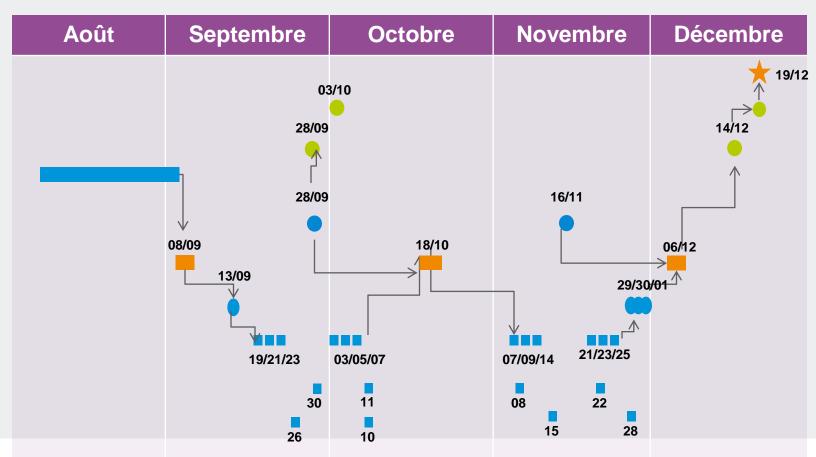
COTER 13

Réunions publiques 13

Groupes géo 13

Groupe Fret & Logistique

Groupe Agric. & Vitic.







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 maires de communes et secteurs concernés 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 (dans le Var)
- Création d'un groupe thématique « Fret et logistique » : 4 réunions prévues (dans les 3 départements)





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 rubrique « Devenez acteur »



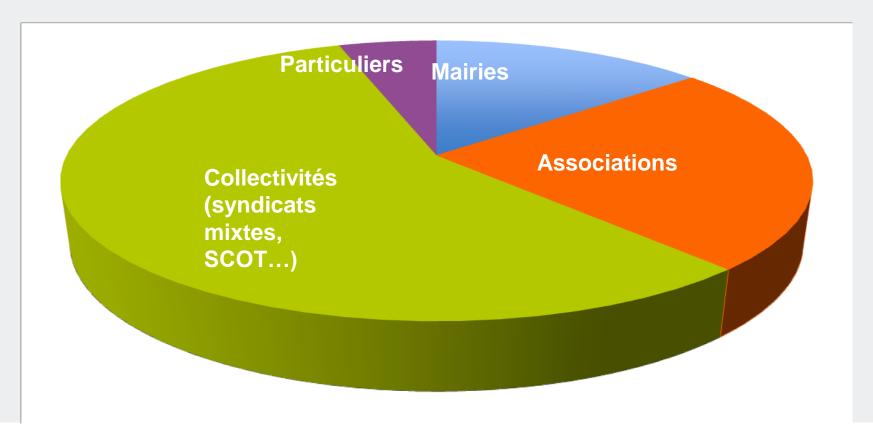


1.5 La composition des groupes de travail géographiques



1.5 La composition des groupes de travail géographiques

42 participants inscrits aux groupes de travail Bouches-du-Rhône (au 05/09)







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



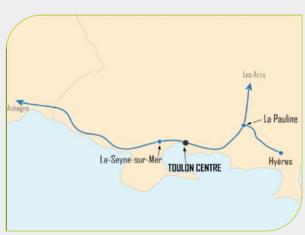


2.1 Rappel du découpage en 5 secteurs géographiques

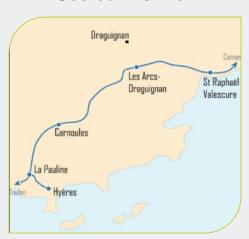
Secteur de Marseille



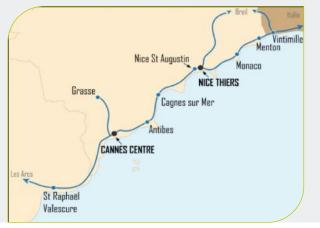
Secteur de Toulon



Secteur Est-Var



Secteur Ouest Alpes-Maritimes



Nice St Augustin
NICE THIERS

Cagnes sur Mer

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 un 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



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





3.2 Le plus économique







3.2 Le plus maillé

Marseille St-Charles + Toulon Ouest filant + Combinaison sur Est Var SCÉNARIO + Gare nouvelle ouest 06 avec raccordement vers Cannes + Nice surface + Combinaison sur Nice - Italie 2023 2040 14.5 +3.3 Coût **NICE AÉROPORT** (en Mds € 2008) MONACO SOUTERRAIN OUEST 06 **Avignon TGV** CANNES CENTRE **EST VAR** Miramas AIX-EN-PROVENCE Aix-en-Provence ST-CHARLES SOUTERRAIN Combinaison ligne nouvelle / ligne existante réaménagée MARSEILLE SAINT-CHARLES Ligne nouvelle Mer en site propre Méditerranée GARES NOUVELLES TGV TOULON Hyères Ligne existante Ligne TGV existante Gares existantes Un scénario à fort maillage entre ligne nouvelle et ligne classique.





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





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**





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





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





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





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



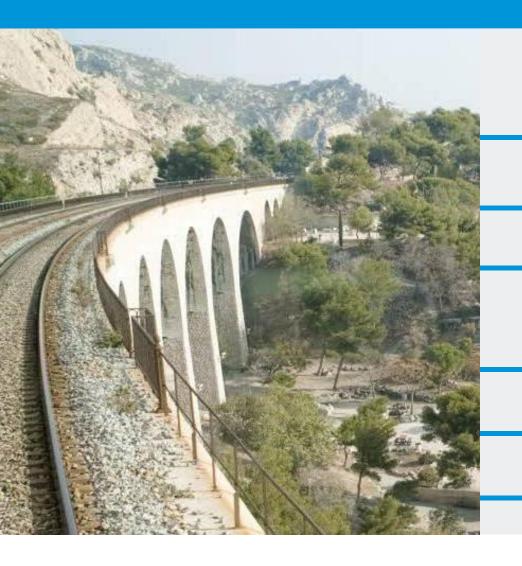


L'insertion du projet sur le territoire





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





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

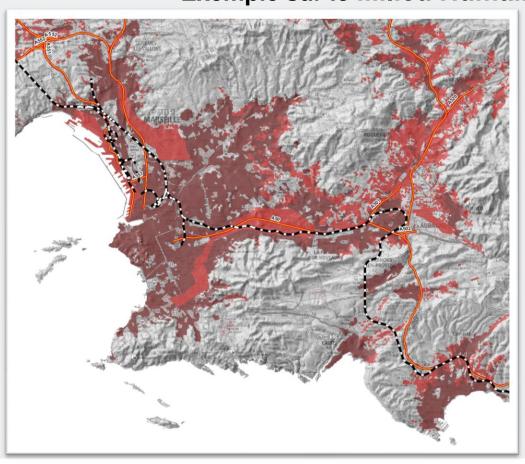
4. Zone d'Etude Préférentielle





4.2 L'évaluation des sensibilités

Exemple sur le Milieu Humain / Habitat



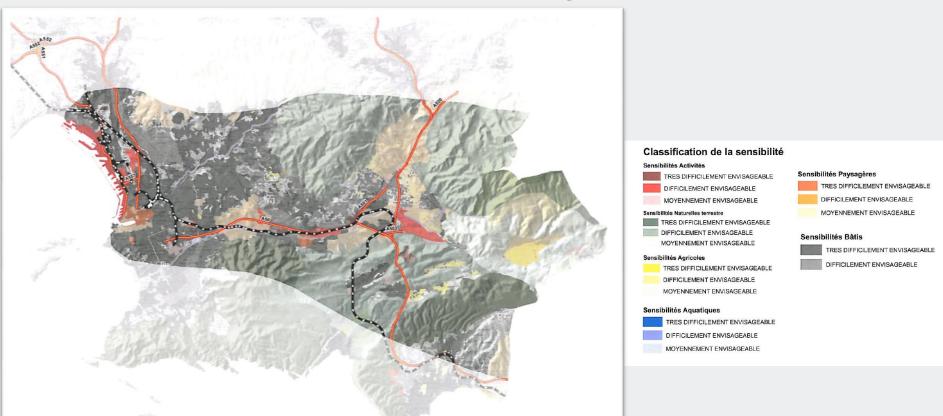






4.3 La synthèse des zones les plus sensibles

La synthèse de toutes les sensibilités a permis de définir les zones les plus sensibles (« très difficilement envisageable »), à éviter

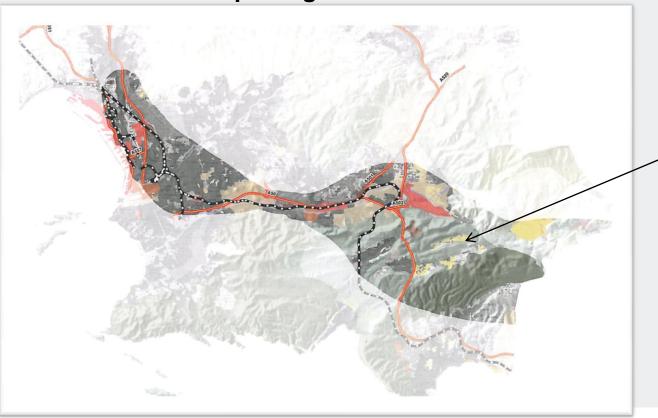






4.4 La zone d'études préférentielle

Sur cette base, des Zones d'Etude Préférentielles (ZEP) qui évitent les espaces de plus fortes contraintes, tout en permettant de rechercher des fuseaux de passage sont définies

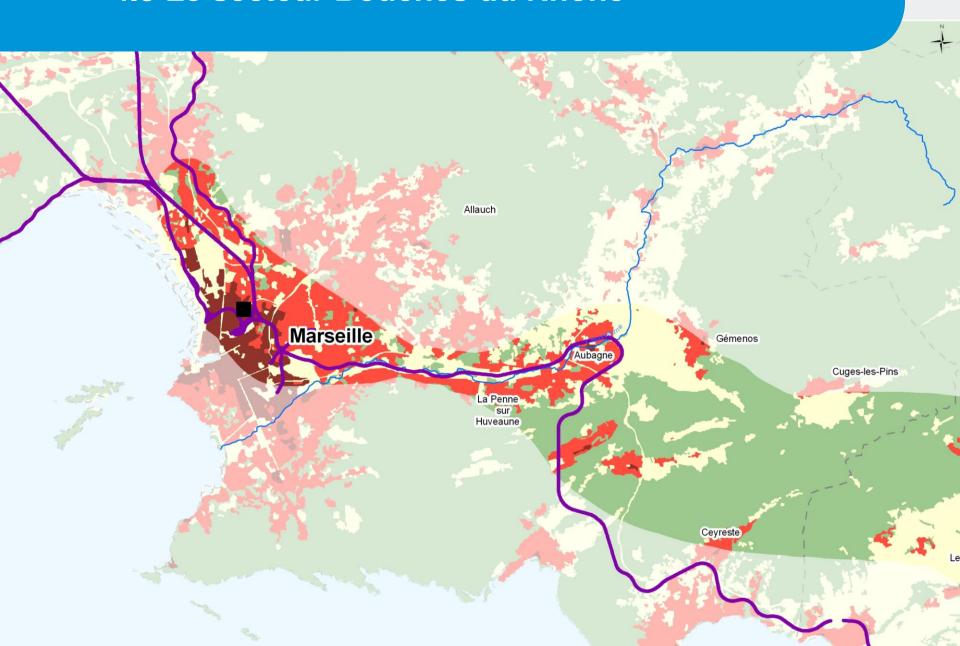


ZEP





4.5 Le secteur Bouches du Rhône



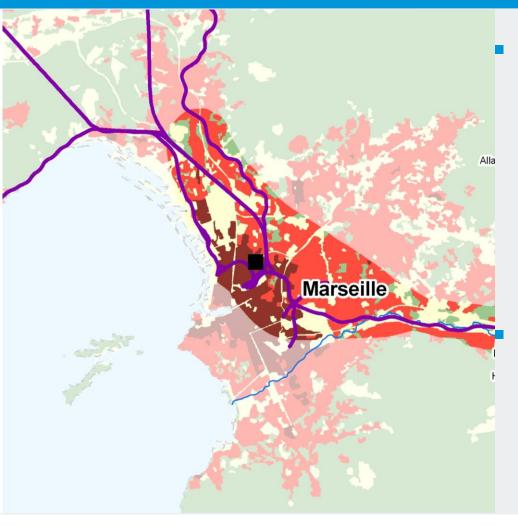
4.3 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur Marseille

- Réseau actuel en limite de saturation
- Or les <u>objectifs fixés</u> sont ambitieux, à terme (2040), en heure de pointe :
 - 7 liaisons/h entre Aubagne et Marseille
 - 2 liaisons/h entre Aix et Aubagne sans changement
 - 2 liaisons/h entre Aubagne et Martigues sans changement





4.3 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Traversée de Marseille



Quelle adaptation du réseau?

- Un système bloqué
- Une nécessité reconnue par le secrétariat permanent : traversée souterraine de Marseille
- Le projet offre l'opportunité de le faire et de désengorger l'agglomération

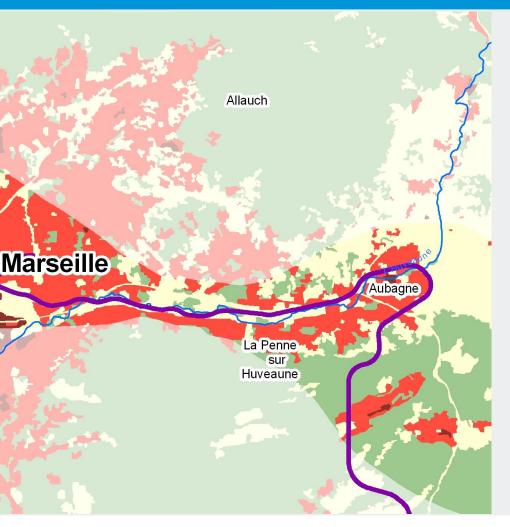
Quelle traduction sur le territoire?

- Ligne existante à l'entrée nord de Marseille
- Traversée en tunnel de Marseille, peu d'impact en surface





4.3 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Vallée de l'Huveaune

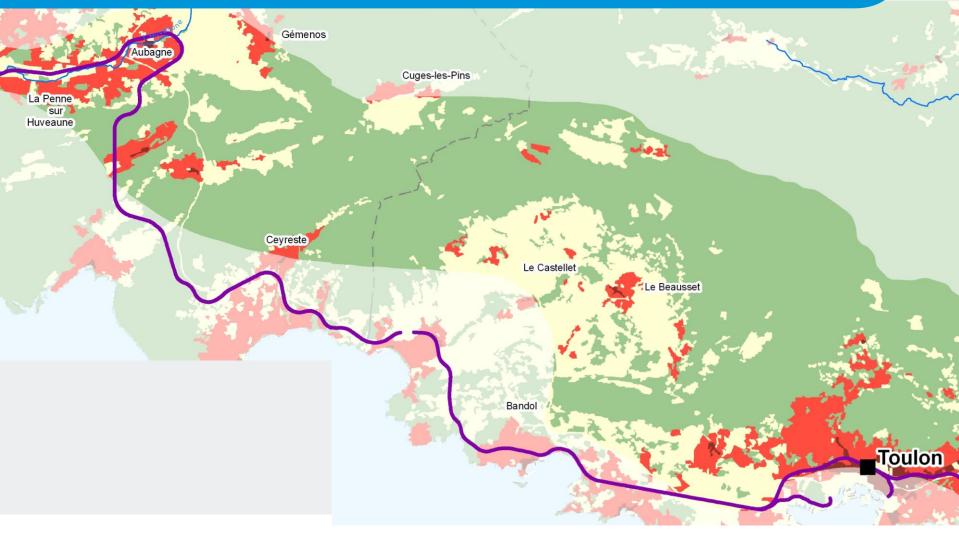


- Quelle adaptation du réseau ?
 - Des contraintes physiques fortes
 - Une solution technique sur la ligne
 - Le choix d'un aménagement à 4 voies de la ligne existante, avec éventuellement des corrections de courbe
- Quelle traduction sur le territoire?
 - Enjeu bâti / zone inondable
 - Enjeu des Zones Industrielles





4.3 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Entre Aubagne et Toulon







4.3 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Entre Aubagne et Toulon

- Quelle adaptation du réseau ?
 - Une voie existante très sinueuse en site contraint
 - La nécessité d'une ligne nouvelle
- Quelle traduction sur le territoire?
 - Le passage d'Aubagne
 - Franchir le plateau
 - Un arbitrage entre les zones d'habitat, les activités, la protection des milieux naturels / paysages / agriculture
 - Comparaison des fuseaux en deuxième phase de la concertation



