

The image features a heart shape formed by a network of silver railway tracks on a bright orange background. The tracks are arranged in a way that they curve and connect to form the outline of a heart. The tracks are set on wooden sleepers. The overall composition is clean and modern, with a strong color contrast between the orange and the silver tracks.

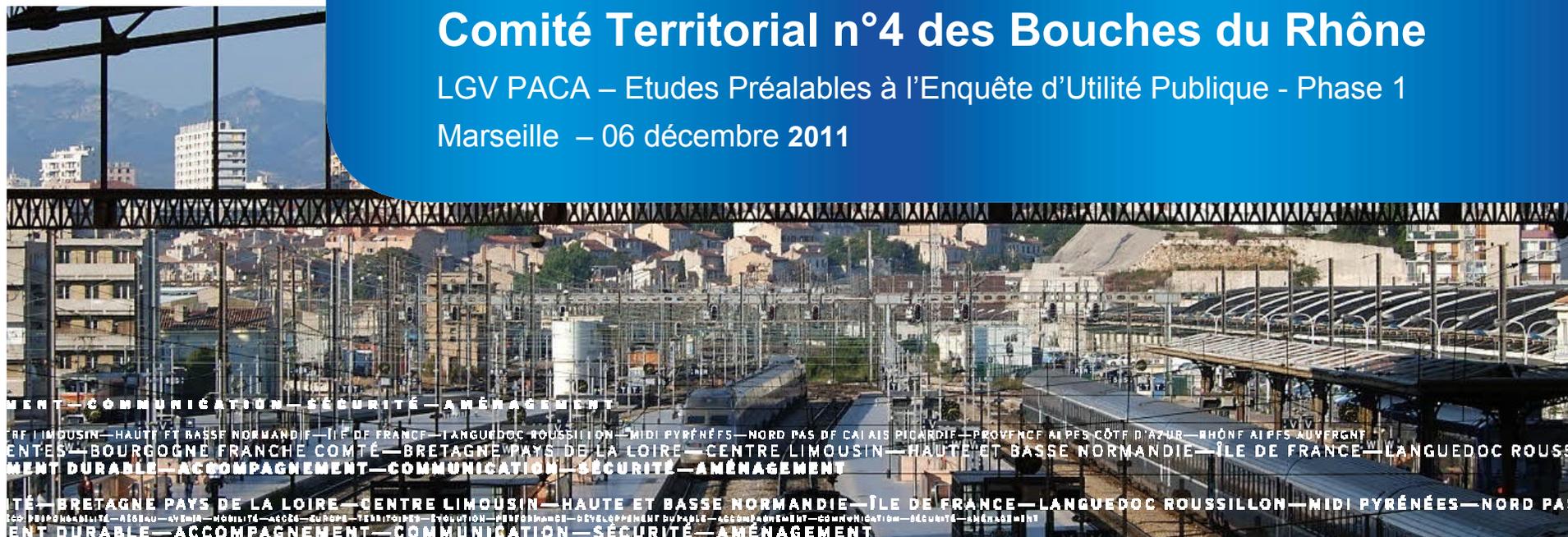
**LGV PACA,  
le projet de  
toute une région**

**Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.**

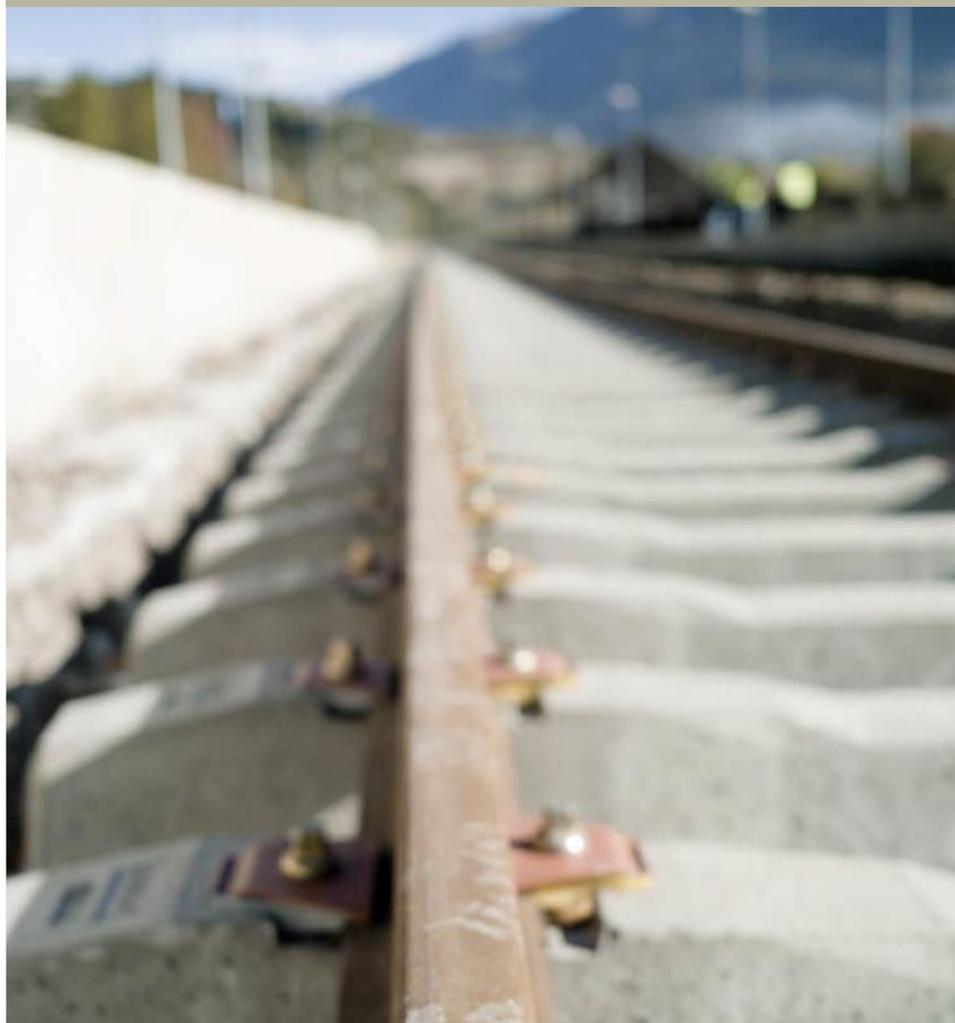
## Comité Territorial n°4 des Bouches du Rhône

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

Marseille – 06 décembre 2011



# Proposition d'ordre du jour



1. Bilan d'étape de la concertation

2. Scénario 0 et aménagements du réseau classique

3. Retours des groupes de travail du territoire

4. Approfondissement des études et avis du CoTer

## Chapitre 1

# Bilan d'étape de la concertation

# Bilan d'étape de la concertation



— Les grandes étapes du projet et le calendrier de la concertation

— La concertation en quelques chiffres

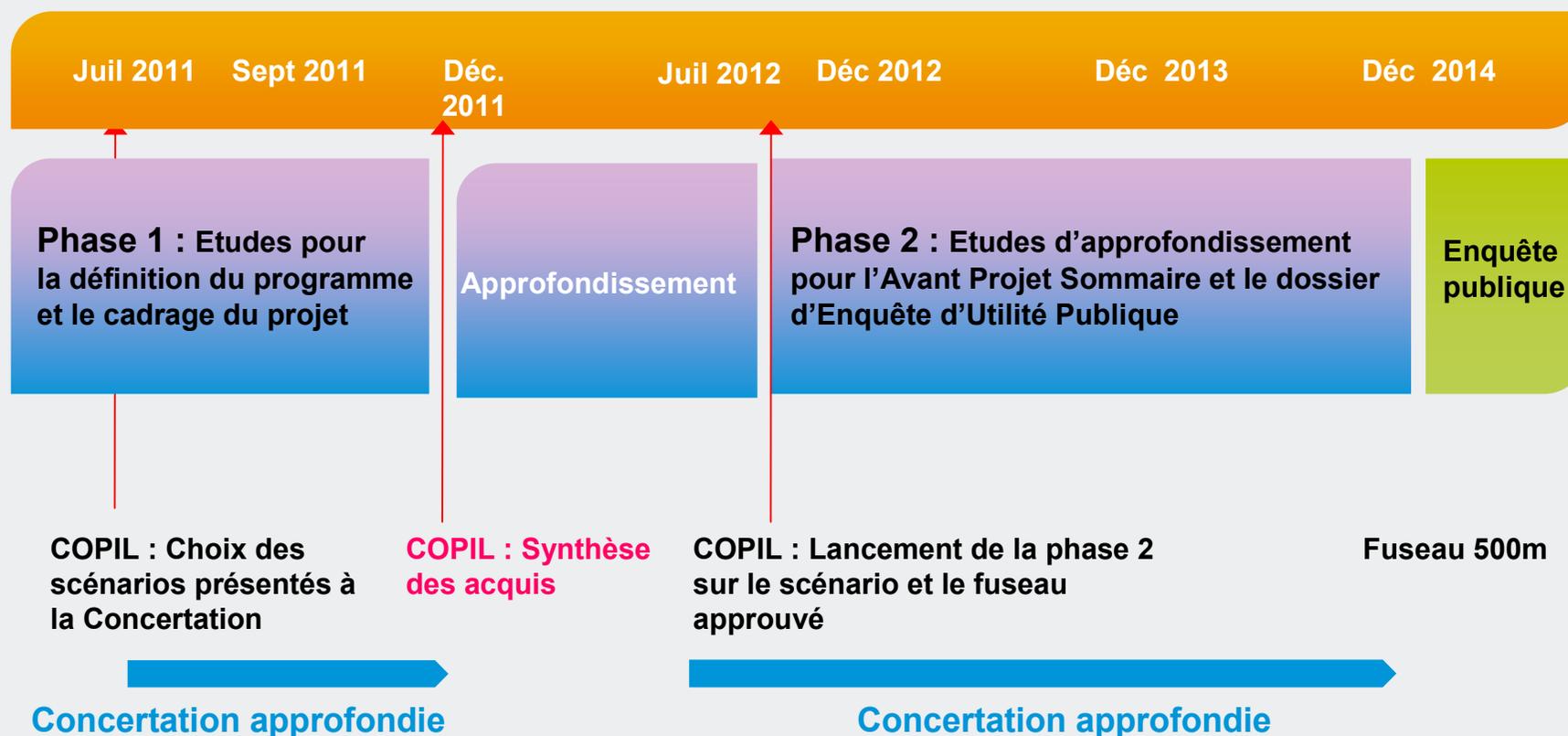
— Les actions de communication réalisées

— Les supports de la concertation

— Les contributions et la motion

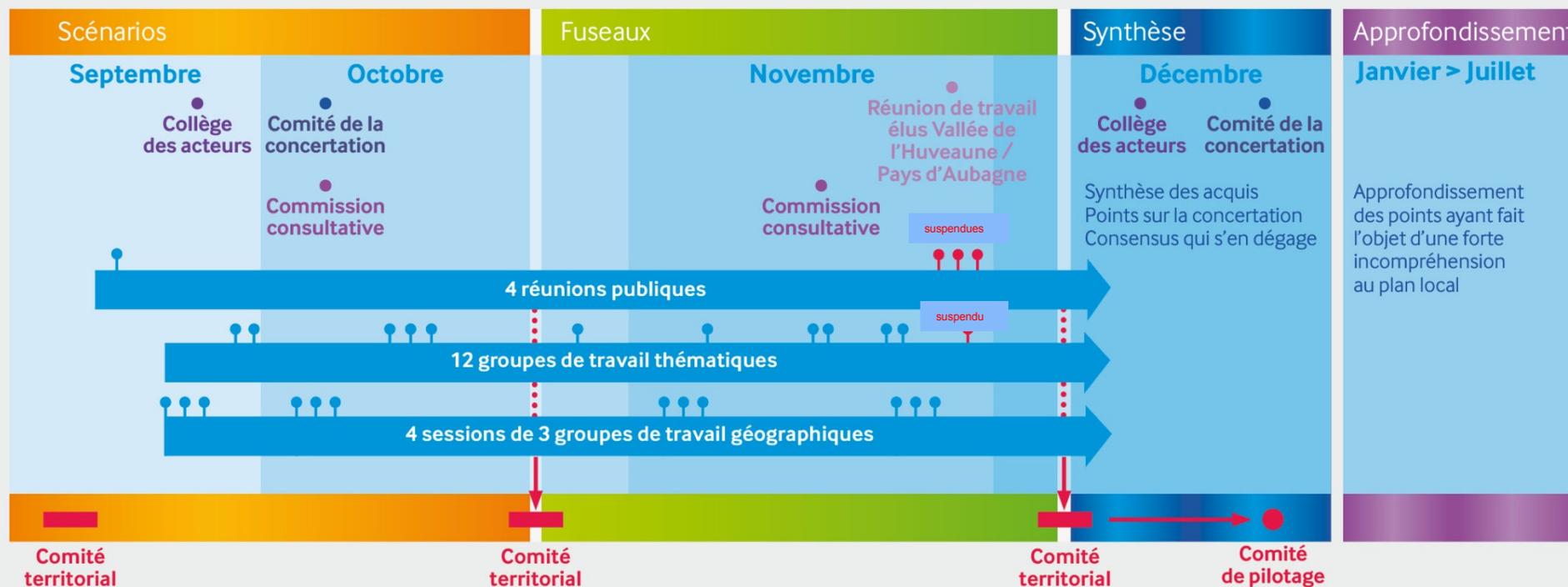
# Les grandes étapes du projet

2011 - 2014 : Quatre années d'études et de concertation préalables à l'enquête d'utilité publique



# Le calendrier de la concertation

Du 15 septembre au 15 décembre 2011,  
2 étapes de concertation cadrées par la charte de concertation



# La concertation en quelques chiffres

Depuis début septembre, dans les Bouches-du-Rhône

**27** rencontres  
avec les élus

**2** commissions  
consultatives des élus

**1** réunion de travail  
avec les élus

**1** réunion publique  
de lancement à Marseille  
**112** personnes

**52** réunions  
d'échanges

**3** groupes de travail  
géographiques,  
réunis à **4** reprises  
**130** participants

**4** comités territoriaux

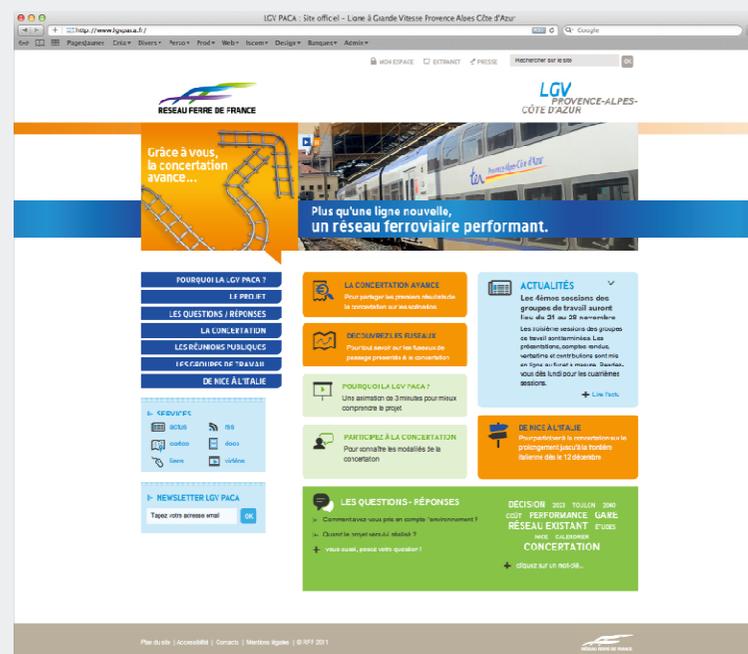
**4** groupes de travail  
thématiques  
**153** inscrits

**6** contributions d'acteurs et **1**  
motion

# La concertation en quelques chiffres

Depuis début septembre, à l'échelle du projet :

- 1 réunion du Collège des Acteurs
- 1 réunion du Comité de la concertation
- Plus de **45 000 visites sur le site internet**, avec une durée moyenne de connexion supérieure à **6 minutes**
- Environ **645 questions posées** via le site internet



# Les actions de communication réalisées

Des documents d'information cohérents pour apporter les éléments de compréhension du projet :

- Plaquettes
- Affiches
- Dépliants
- Panneaux d'exposition

Un site internet projet [www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)



Un plan média global multi-supports

- Annonces-presse (la Provence, Var Matin, Nice Matin, Paris-Match)
- Annonces radio (France Bleu Provence, France Bleu Azur)
- Affichage (gares, abribus, commerces de proximité)

➡ une audience de près de 10 Millions de personnes

# Les supports de la concertation

## Kit du concertant

- **Plaquette, charte, note méthodologique de sélection des scénarios**
- **Fiches secteurs, synoptique et fiches scénarios**
- **Note Projet et Territoires**
- **Atlas de la zone d'étude préférentielle**
- **Atlas des sensibilités**

# Les supports de la concertation

## Groupes de Travail

- **Note méthodologique de présentation et de sélection des fuseaux**
- **Atlas des fuseaux**
- **Fiches fuseaux**
- **Etat environnemental et Analyse Multicritère environnementale**

## Synthèses & verbatim

# Les supports de la concertation

## Supports spécifiques remis aux acteurs

- **Éléments de synthèse de l'étude réalisée sur la gare de l'Arbois ;**
- **Éléments de synthèse sur le bruit ferroviaire ;**
- **Retour d'expérience Tram-Train ;**
- **Éléments sur le fuseau des voies maritimes ;**
- **Etude de l'état initial ;**
- **Cartes de sensibilités au 1/25 000**

# Les contributions des acteurs

Contribution CIQ 14<sup>ème</sup> - Courrier du 21 novembre 2011

## Demande de prise en compte des points suivants :

- L'étude de faisabilité en vue d'une **liaison Marseille St-Charles, Aix en Provence TGV, Aix Ville.**
- La réouverture des gares ou de haltes entre Marseille St Charles et **l'Estaque, St Barthélémy, le Canet, St Louis**, aux relations RER.

# Les contributions des acteurs

Contribution CIQ 14<sup>ème</sup> - Courrier du 21 novembre 2011

## Demande de prise en compte des points suivants :

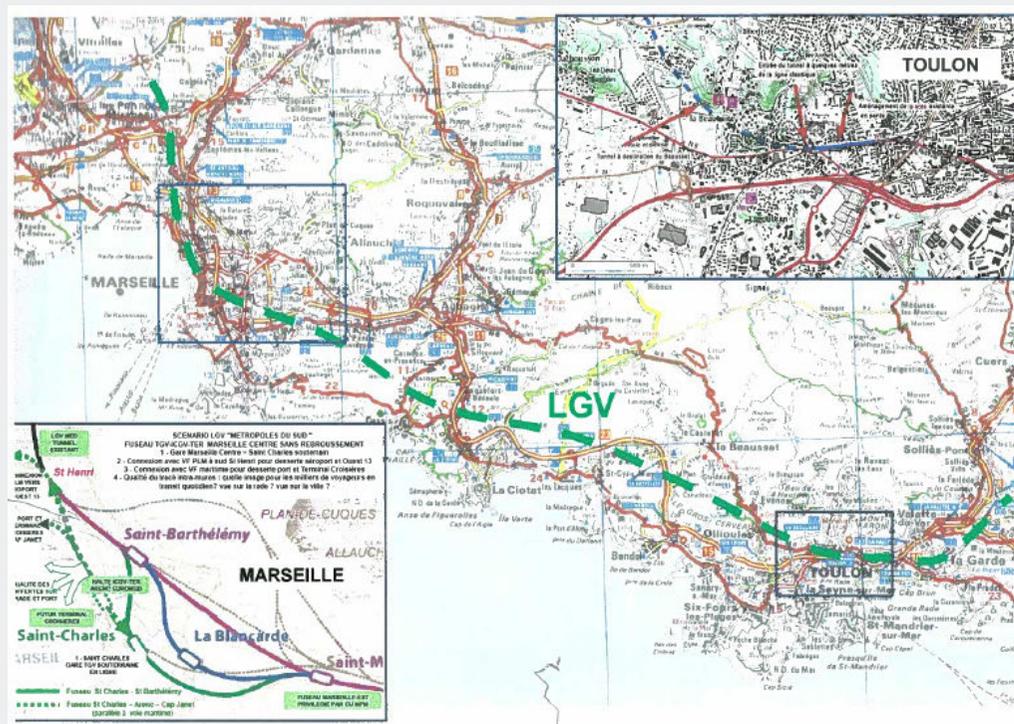
- Etude de **faisabilité d'un passage en souterrain entre Marseille-St Louis et Marseille-St Charles**
- **Population qui a quintuplé** entre début des aménagements ferroviaires et aujourd'hui (90 000 pers.) :

Non sens social que ce bassin de population ne bénéficie pas d'aménagement dans le cadre du projet.

# Les contributions des acteurs

« Vivre à Gémenos » / URVN *Principe proposé le 21 sept 2011*

- Fuseau alternatif en passant sous le mont St Cyr => fuseau B4



# Les contributions des acteurs

Position UDVN13/URVN FNE PACA *Courrier du 17 novembre 2011*

## Position

- Rejet des fuseaux B1, B2, B3 et C1,C2
- Demande d'affiner **le fuseau B4** (AB1, fuseau alternatif au passage dans la vallée de l'Huveaune), notamment dans la vallée de l'Huveaune :
  - le plus à l'ouest possible avant de passer sous le mont St Cyr
  - contournement de la carrière
  - évitement du grand Rouvière

## Arguments évoqués

- Réponse aux attentes en termes de protection de l'environnement (futur Parc National des Calanques et Parc Régional de la Sainte Baume) et du milieu humain, économique et des activités agricoles

# Les contributions des acteurs

Position UDVN13/URVN FNE PACA *Courrier du 28 novembre 2011*

## Position

- **Soutien du fuseau B4**, entièrement issu de la concertation et considéré comme seule option pour apaiser les tensions.
- Rappel de l'attachement à la création de la **gare Marseille Saint-Charles souterrain**
- Demande d'étude d'une option de passage proche **des voies maritimes**

# Les contributions des acteurs

Position UDVN13/URVN FNE PACA *Courrier du 28 novembre 2011*

## Arguments évoqués

### Pour le fuseau B4

- Préservation au maximum des populations et de l'environnement
- Avancée reconnue : sortie tunnel de Saint- Charles, contournement de la carrière , l'évitement du Grand et Petit Rouvière.
- Intérêt d'une ligne en site propre : optimisation de la desserte régionale, plus grande robustesse

### Pour le passage près des voies maritimes

- Pas d' augmentation des nuisances pour les riverains des emprises actuelles
- Réhabilitation des haltes ferroviaires sur les voies actuelles
- Rayons de courbure facilitant le transit rapide sur la ligne nouvelle

# Position Association des quartiers des « Petits et Grand Rouvière » de Roquefort la Bédoule - *Courrier du 17 novembre 2011 et courrier du 5 décembre 2011*

## Position

- **Opposition au projet de LGV et aux scénarii**
- **Contestation du processus de concertation sur les fuseaux B3 et B4 (fuseau alternatif)**
- **Indignation exprimée contre la position de l'UDVN 13 et URVN-FNE**

# Position Association des quartiers des « Petits et Grand Rouvière » de Roquefort la Bédoule - *Courrier* du 17 novembre 2011 et courrier du 5 décembre 2011

## Raisons évoquées : non prise en compte des points suivants

- Vallon de Rouvière : partie intégrante de l'**aire optimale d'adhésion du Parc National des Calanques**
- **Massifs forestiers et vignoble AOC Côtes de Provence**
- **Faune et flore exceptionnelles** abritées dans le Vallon : Sabline de Provence, Aigle de Bonelli, Rollier d'Europe (Arrêté 29 oct-09)
- **Enjeux agricoles, économiques et touristiques** : hébergements touristiques, Domaine du Grand Rouvière, agriculture raisonnée
- **Enjeux humains** : pratique sportive et de détente dans le cadre naturel

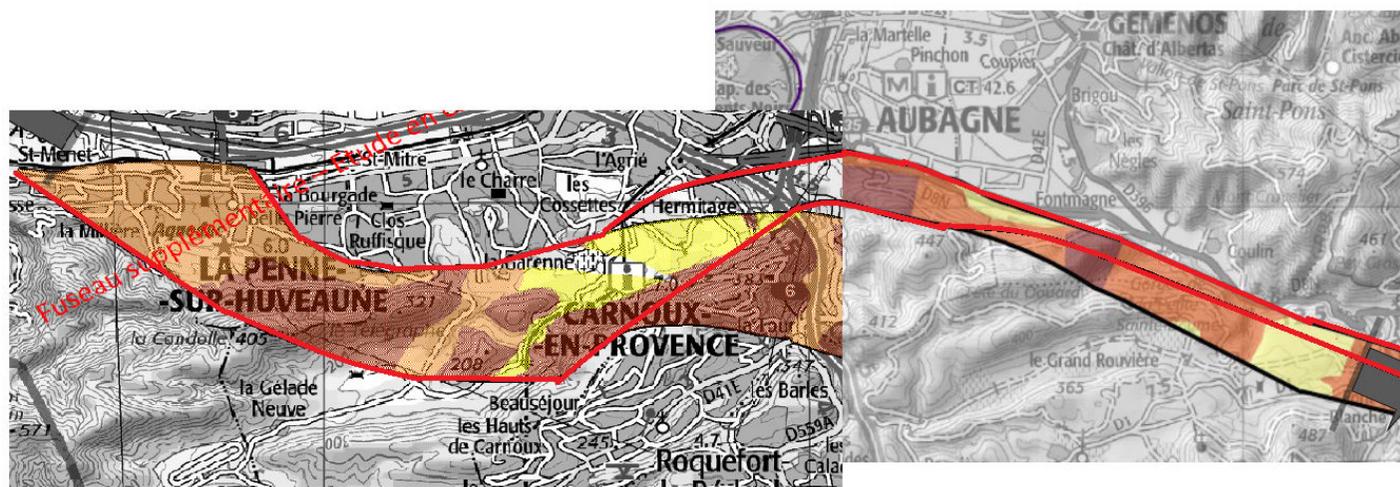
# Position Association pour la Protection et la Promotion du Parc National des Calanques –

*Motion du 17 novembre 2011 et Communiqué de presse du 22 novembre 2011*

## Position

- Opposition au projet LGV PACA : Mise en danger du Parc National
- Contestation du processus de concertation sur l'ajout d'un fuseau alternatif
- Se prononce contre toutes propositions de fuseaux et demande au gouvernement de retirer le projet

## Modification du fuseau B3 et fusion B2 et B3



# Position Association pour la Protection et la Promotion du Parc National des Calanques –

*Motion du 17 novembre 2011 et Communiqué de presse du 22 novembre 2011*

## Demande de prise en compte des points suivants :

- **Enjeux économiques vs situation France et Europe**
- **Enjeux environnementaux** : périmètre du Futur Parc National des Calanques et ses enjeux :
  - Caractère exceptionnel du biotope de la Sabline de Provence sur la Commune de Roquefort La Bédoule ;
  - Espèces protégées notamment Vallon des Rouvières ;
  - corridor écologique entre le cœur de Parc et le massif de la Ste Baume, ou encore avec celui Varois... et abrite des essences et espèces classés ;

# Les contributions des acteurs – Association APAGE

du 22 novembre 2011

## Position

- **Soutien de la position URVN- FNE**
- **Défense des intérêts des entreprises du territoire de Gémenos**
- **Rejet des fuseaux 1 à 3**
- **Pour le fuseau B4 sous réserves:**
  - respect habitat,
  - faune/flore,
  - activités économiques,
  - entreprises Gémenos

# Les contributions des acteurs – Association

*Syndicat des Paluds du 29 novembre 2011*

## Position

- **Améliorer le réseau ferroviaire de la région:** un projet d'avenir, mais pas au détriment de l'activité économique, des emplois et d'une révision de la valeur du foncier
- **Contre le fuseau B1 et B2**
- **Intérêt exprimé pour les fuseaux B3/B4**

## Raison évoquée

- **Préservation de l'activité économique**

# Les contributions des acteurs *Motion du groupe de travail « Pays d'Aubagne / Ste Baume » du 07 octobre 2011*

## Motion du groupe de travail « Pays d'Aubagne/Ste Baume »

« Le coût ne devrait pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement des enjeux environnementaux et humains définis dans les groupes de travail.

Le traitement de ces enjeux constitue une obligation de résultat pour RFF. »

## Chapitre 2

# Scénario 0 et aménagement du réseau classique

# Scénario 0 et aménagements du réseau



Les aménagements sur le réseau classique

Scénario 0 : Les limites

# Les aménagements sur le réseau classique

Dans les Bouches du Rhône, le projet LGV PACA, prévoit les aménagements suivants :

## Etoile d'Aix

- **Doublement Marseille – Aix en Provence**
- **Réouverture Aix centre – Rognac**
- **5 voies à quai à Aix en Provence**
- **Aménagement de la gare de Gardanne**
- **Liaison Aix TGV – Aix centre**

# Le Scénario 0 : les hypothèses

**Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur a demandé à RFF d'étudier un scénario alternatif dit « scénario 0 ».**

## **Hypothèses :**

- **Respect des réticulaires 2023 et 2040, validés lors du CoPil de janvier 2011,**
- **Dans le cas d'aménagements capacitaires inenvisageables (soit en termes techniques soit en termes d'insertion), des contournements sont prévus (le cas échéant en tunnel).**
- **Pas d'objectif de grande vitesse**

# Le Scénario 0 – Bouches du Rhône

Dans le cadre du scénario 0, les aménagements prévus à l'Ouest et au Nord de Marseille ne diffèrent pas de ceux du projet LGV PACA...

## Etoile d'Aix

- **Doublement Marseille – Aix en Provence**
- **Réouverture Aix centre – Rognac**
- **5 voies à quai à Aix en Provence**
- **Aménagement de la gare de Gardanne**
- **Liaison Aix TGV – Aix centre**

# Le Scénario 0 – Bouches du Rhône

... même si le projet LGV PACA ne se fait pas, il faut dans tous les cas:

## Marseille

- 4 voies traversant Marseille de part en part
- gare souterraine associée

## Marseille – Aubagne

- 4 voies jusqu'en gare d'Aubagne

## Aubagne – Toulon

- 4 voies jusqu'en gare de Toulon

# Le Scénario 0 : Enjeux environnementaux

**Le doublement de la ligne existante présente de forts enjeux...**

- **Impacts sur le bâti de tous les centres ville desservis par la ligne classique**
- **Insertion dans le cœur du Parc National des Calanques**

**...et n'exclut pas des impacts supplémentaires**

- **Paysagers**
- **Terres agricoles (dans la plaine d'Aubagne)**
- **Milieus naturels (Karst dans le secteur de la Ciotat et Cassis)**
- **Loi littoral**

# Le Scénario 0 : Les Coûts

Le montant global du « scénario 0 » est de 15,3 Mds d'Euros à l'horizon 2040

En comparaison, le montant des 4 scénarios de la LGV PACA varie de 16 à 18 Md€ au c.e. 2008 à l'horizon 2040

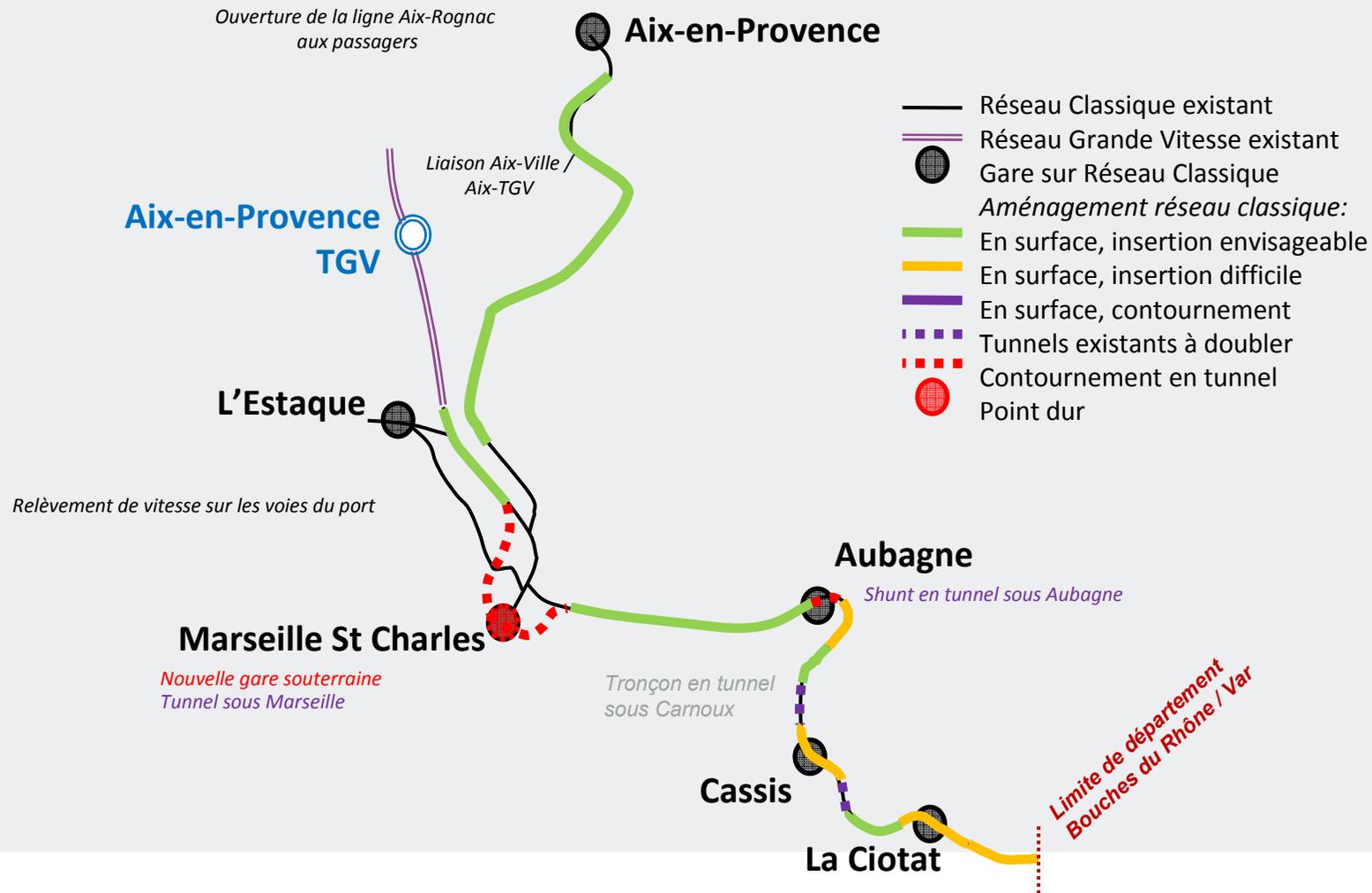
Secteurs	Md€ <sub>ce 2008</sub>
Secteur de Marseille : (d'Aix en Provence à Aubagne)	3,7 Md€
Secteur d'Aubagne à St Cyr	1 Md€
Secteur de St Cyr à Toulon	0.7 Md€
Traversée de Toulon	2,8 Md€
Secteur de Toulon au Arcs	1,5 Md€
Secteur des Arcs à Nice Aéroport	3 Md€
Secteur Nice à la frontière italienne	2,5 Md€

## Le Scénario 0 : Conclusions

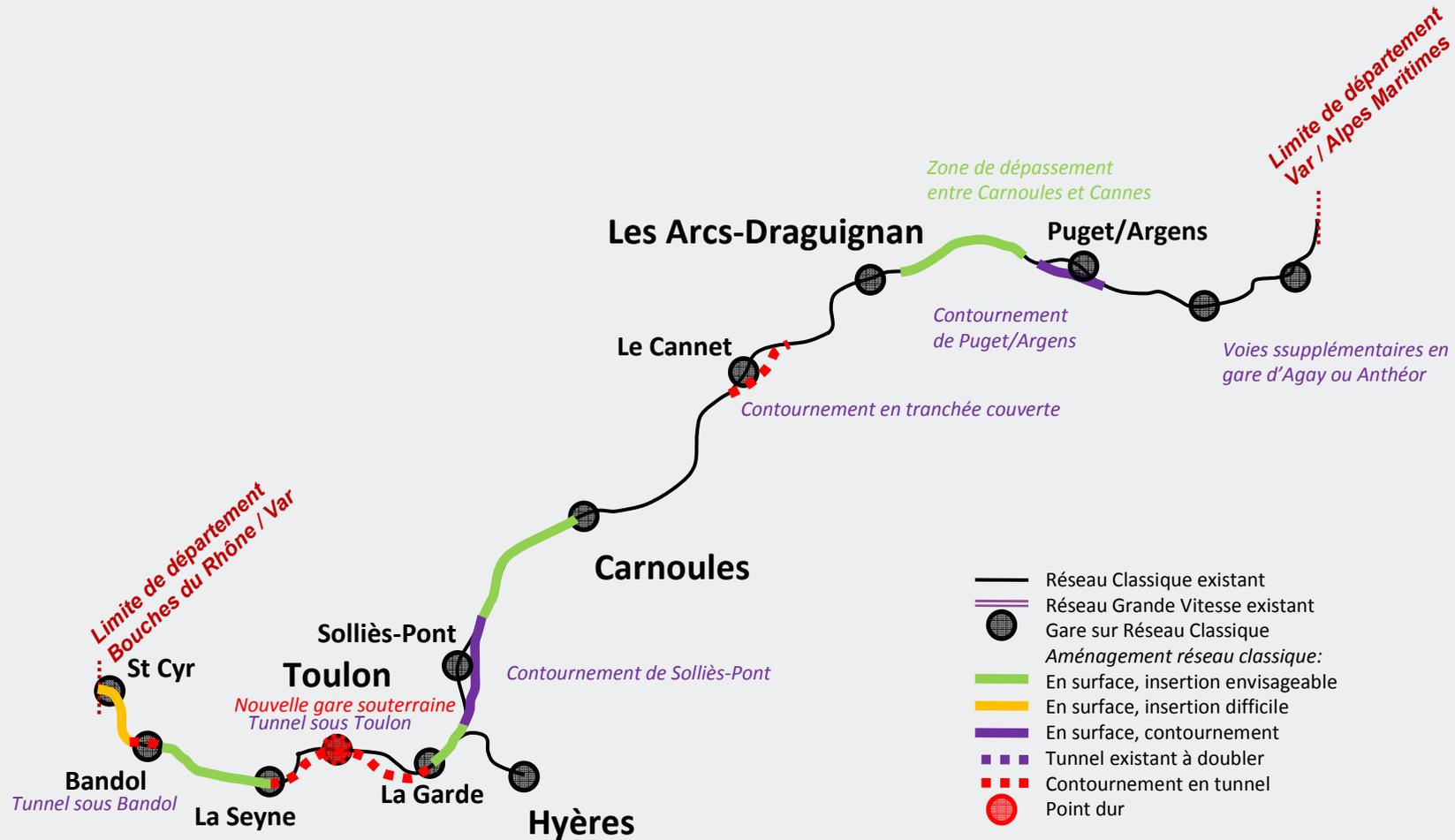
**Le doublement en place de l'infrastructure existante est impossible du fait du trop grand nombre de contraintes sur le milieu humain et naturel**

**Une nouvelle infrastructure dissociée par endroits est nécessaire**

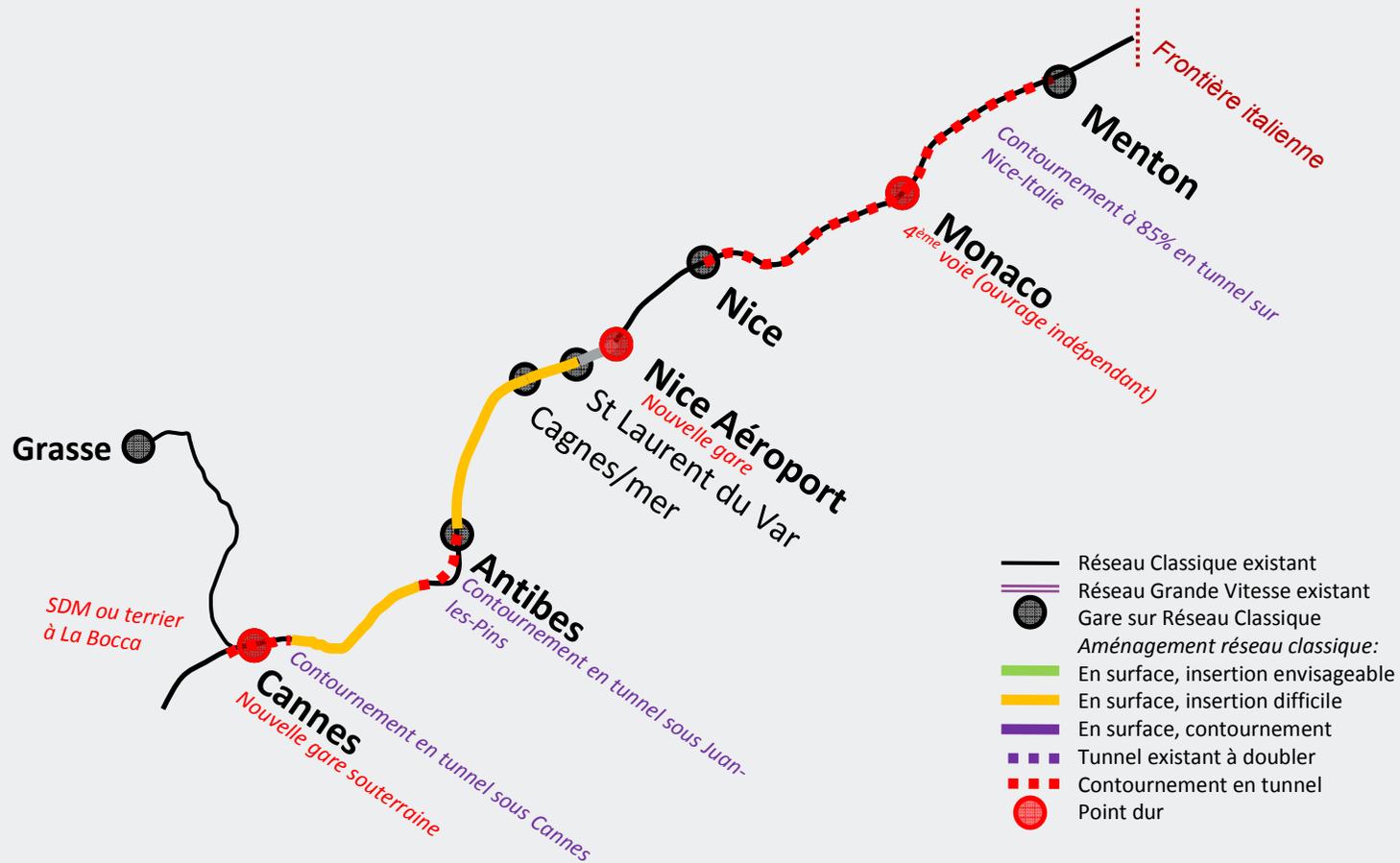
# Le Scénario 0 – Bouches du Rhône



# Le Scénario 0 - Var



# Le Scénario 0 – Alpes-Maritimes



# Retours des groupes de travail du territoire

# Les scénarios : points de convergence

## Saturation de l'infrastructure ferroviaire

- Nécessité de développer le TER

## Maillage

- Offrir des moyens de délestage en cas d'incidents

## Interconnexion et intermodalité

- Cohérence des horaires de tous les transports
- De vrais pôles d'échanges avec des parkings relais

## Proximité de la gare nouvelle et de la gare existante

- Minimiser les ruptures de charges
- Faciliter l'accessibilité, la mobilité et les échanges

# Les scénarios : points de convergence

## Gare à l'Est de Marseille (La Barasse)

- Evidence pour une gare TER
- Vérifier la pertinence d'une gare TAGV

## Gestion du risque

- Choix du tracé par rapport aux risques industriels
- Prise en compte des contraintes d'exploitation lors des incidents

# Les scénarios : points de convergence

Dessertes du plus grand nombre

Temps de parcours porte à porte

- Le temps de rabattement vers les gares doit être intégré

Minimiser les ruptures de charge

- L'utilisateur de référence doit être la personne à mobilité réduite

# Les scénarios : points de convergence

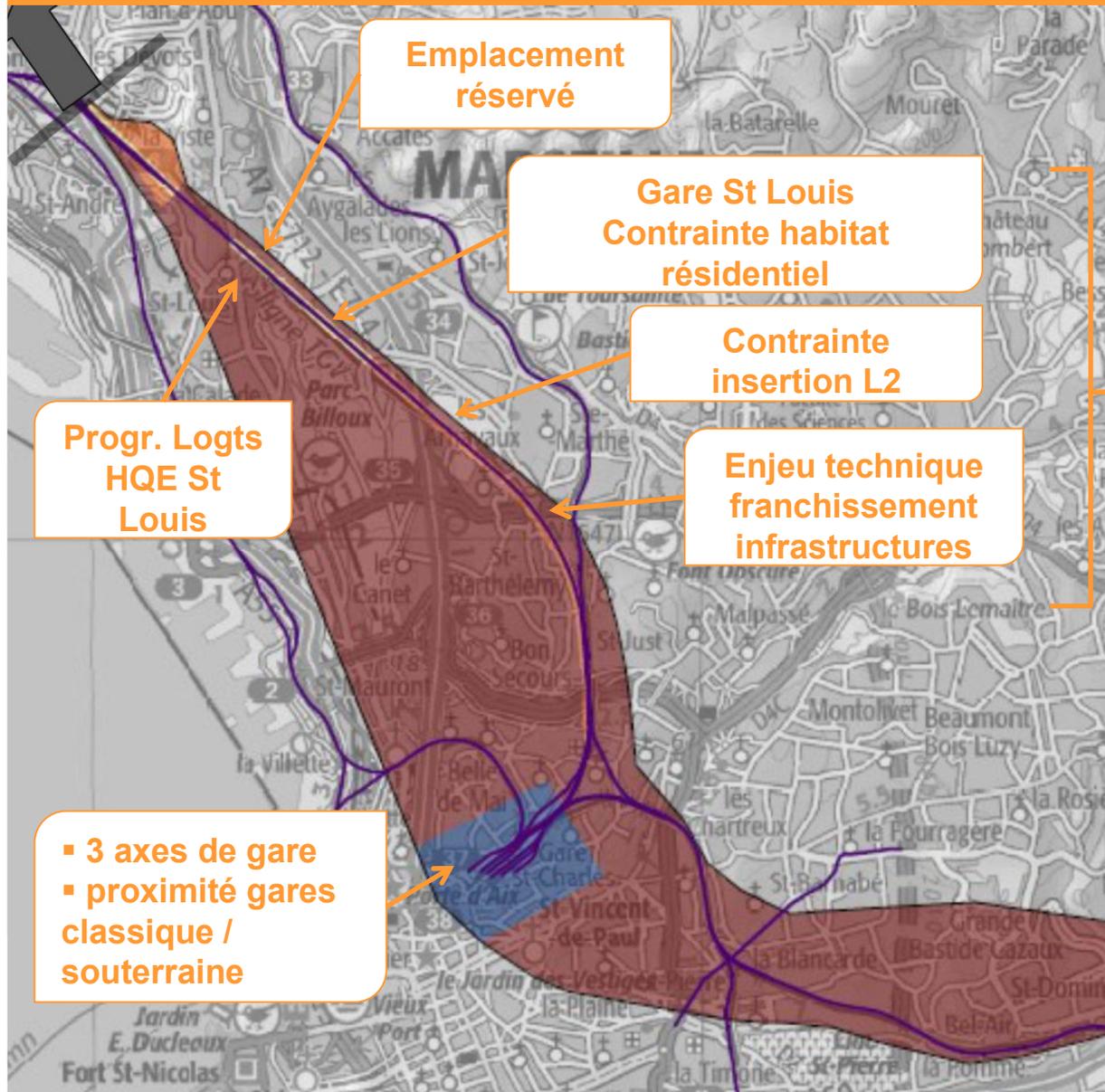
## Préservation/valorisation du milieu humain

- Intégrer la nouvelle infrastructure par des insertions urbaines et paysagères
- Préserver le potentiel foncier et patrimonial
- Limiter et protéger des nuisances sonores

## Préservation de l'environnement

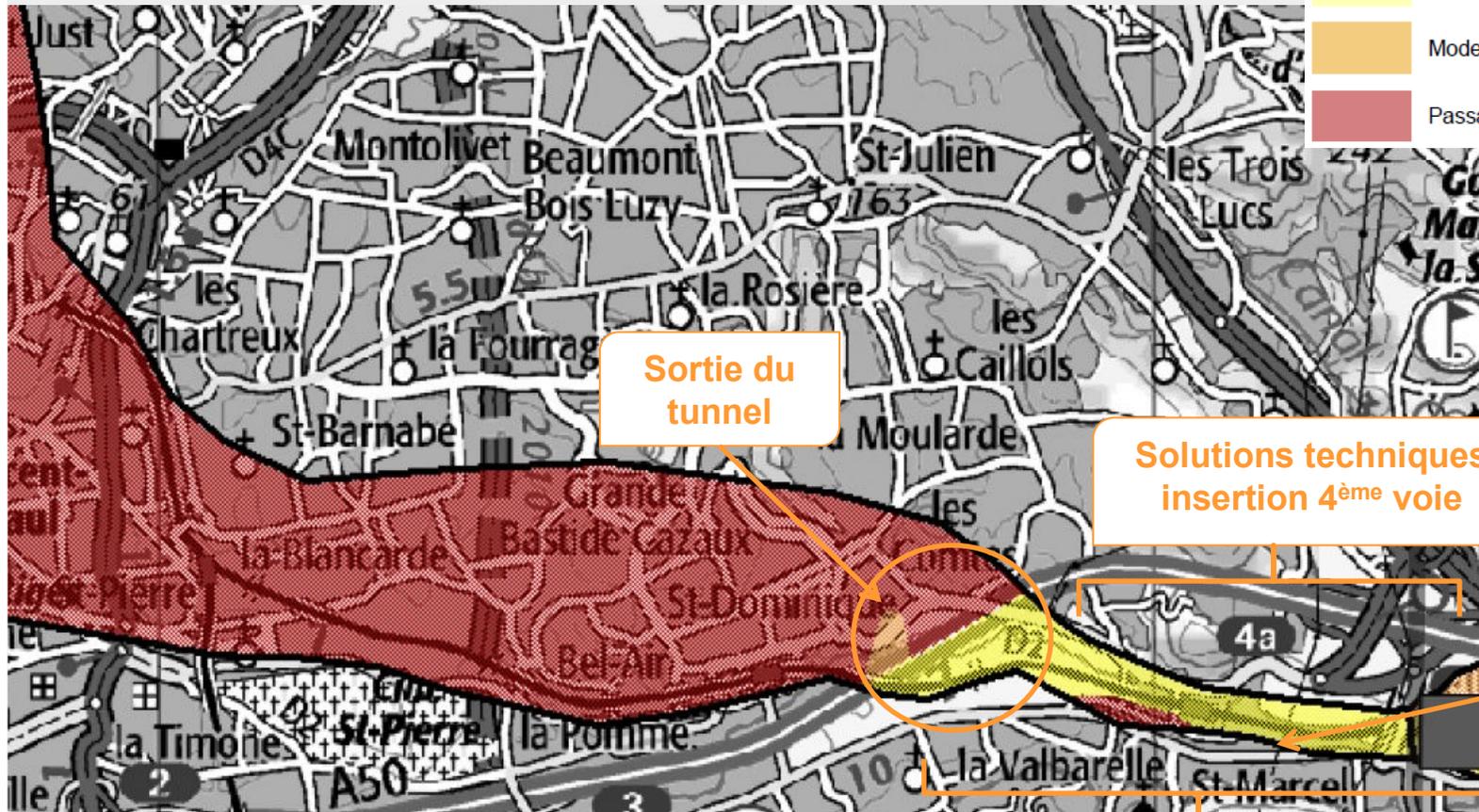
- Favoriser le report modal de la route vers le rail y compris le Fret
- Garantir la transparence écologique

# Les fuseaux : A1 & le Territoire



# Les fuseaux : A1 & le Territoire

- Passage en surface
- Mode d'insertion indéterminé
- Passage en tunnel



Impact de la zone d'échanges MSC surface / souterrain sur le secteur Saint-Marcel à la Barasse

# Les fuseaux : B1 & le Territoire

Evolution vers un mode de passage souterrain:  
Zones agricoles et extension ZI Les Paluds

Solutions techniques  
insertion 4<sup>ème</sup> voie

Contraintes bâti et équipements publics structurants

Contrainte patrimoniale et développement économique (valentine Vallée Verte)

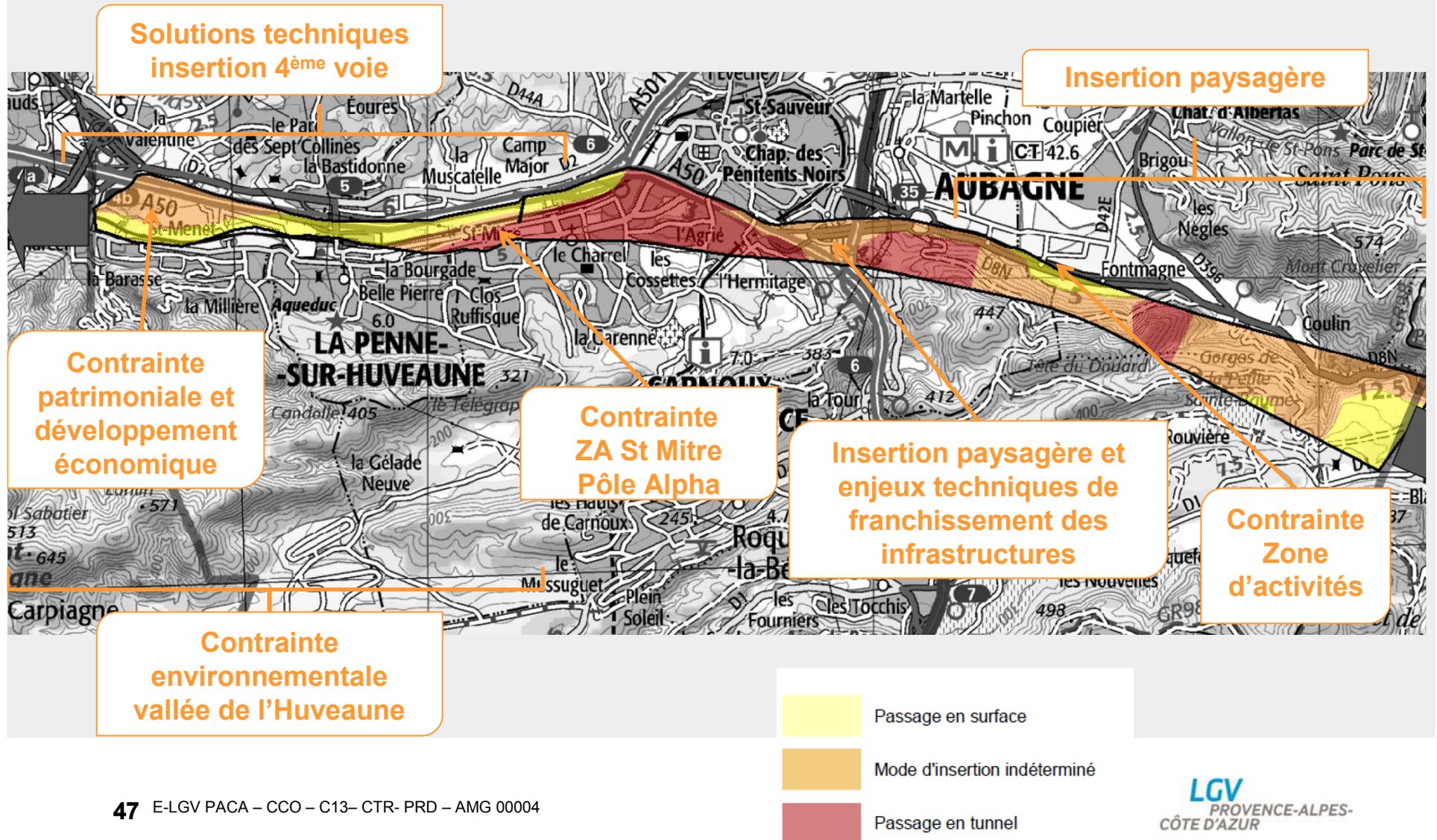
ARKEMA

Contrainte ZA St Mitre Pôle Alpha

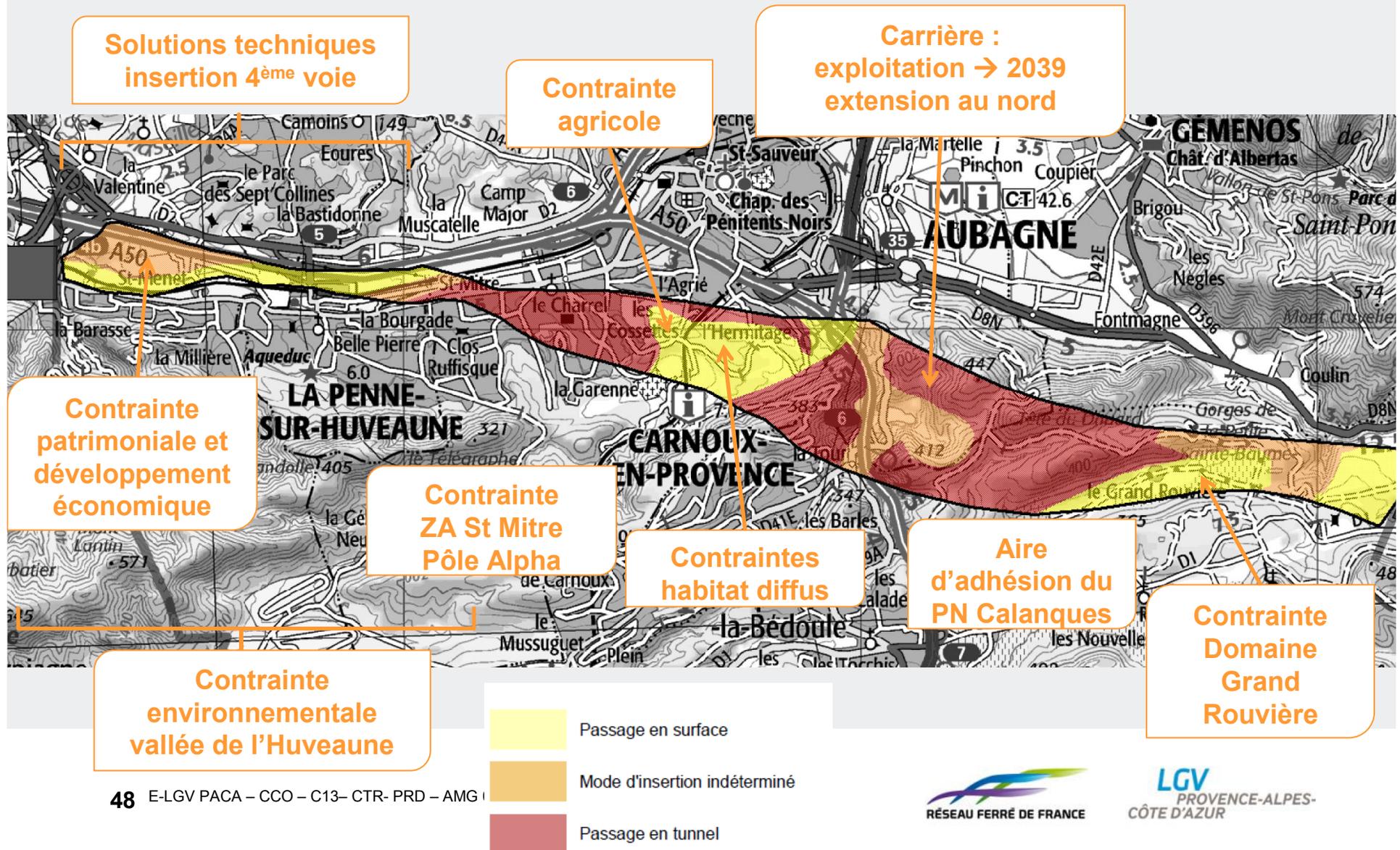
Contrainte environnementale vallée de l'Huveaune

- Passage en surface
- Mode d'insertion indéterminé
- Passage en tunnel

# Les fuseaux : B2 & le Territoire



# Les fuseaux : B3 & le Territoire



# Les fuseaux : B4 & le Territoire

- Passage en surface
- Mode d'insertion indéterminé
- Passage en tunnel

Marseille - La Penne :  
rejet d'un passage en  
viaduc

Extension du  
fuseau vers B2  
demandé

Impact de la zone  
d'échanges MSC  
surface / souterrain sur  
le secteur Saint-Marcel  
à la Barasse

Contrainte  
Domaine  
Grand  
Rouvière

Contrainte  
patrimoniale et  
développement  
économique

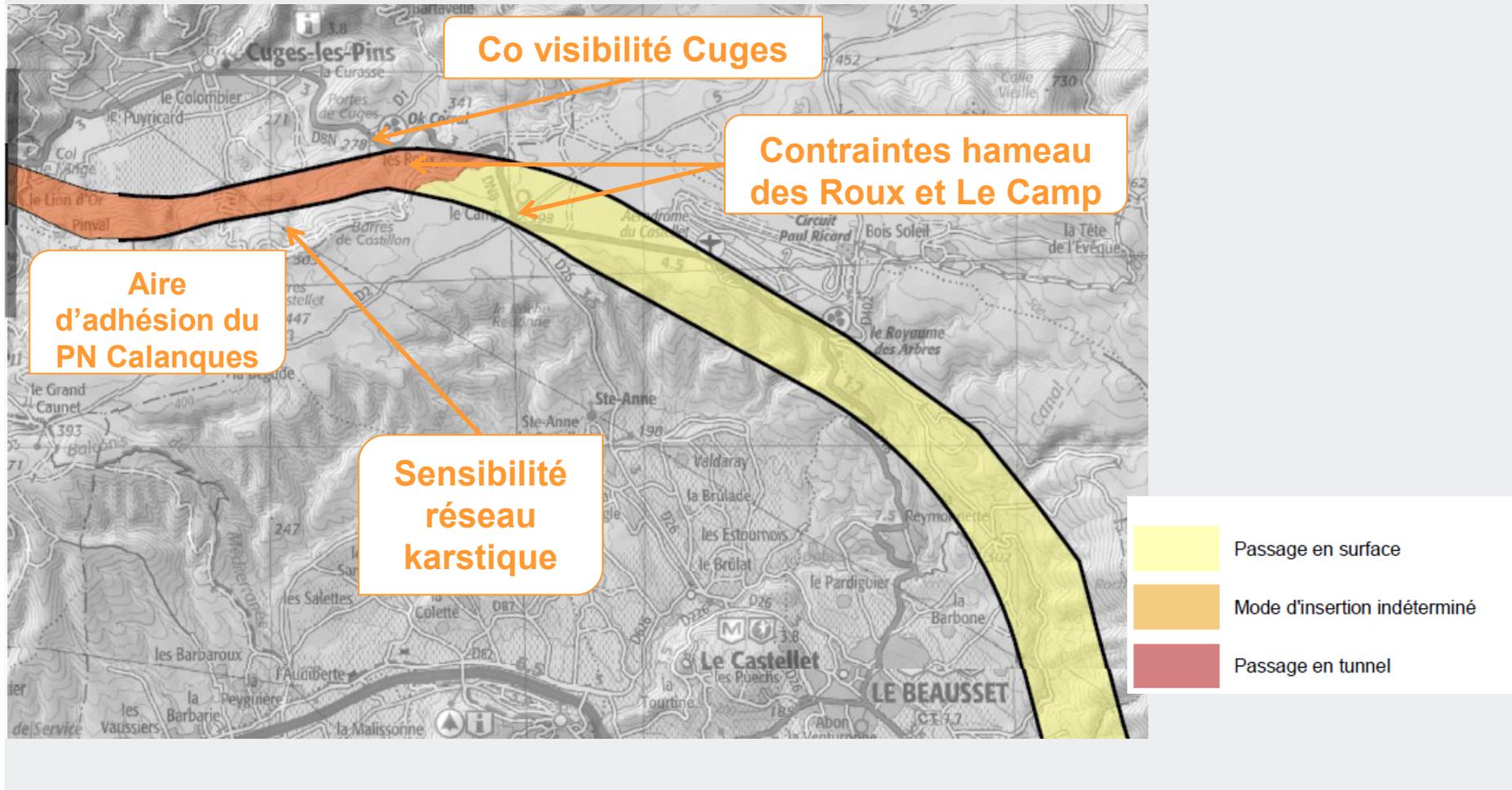
Contraintes  
cimetière et habitat  
diffus

Contrainte /  
Carnoux  
nuisances  
sonores

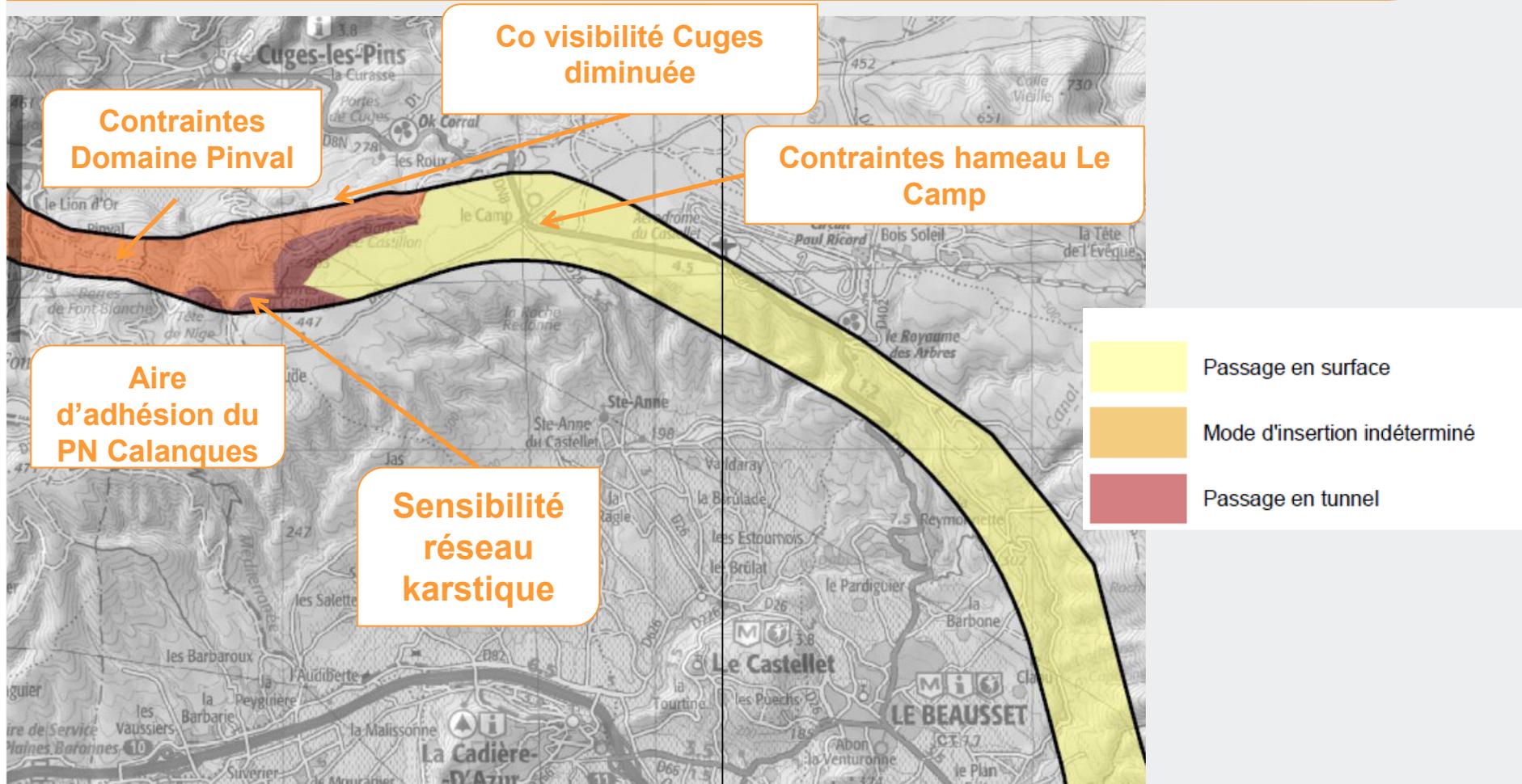
Carrière :  
exploitation →  
2039  
extension au  
nord

Aire  
d'adhésion du  
PN Calanques

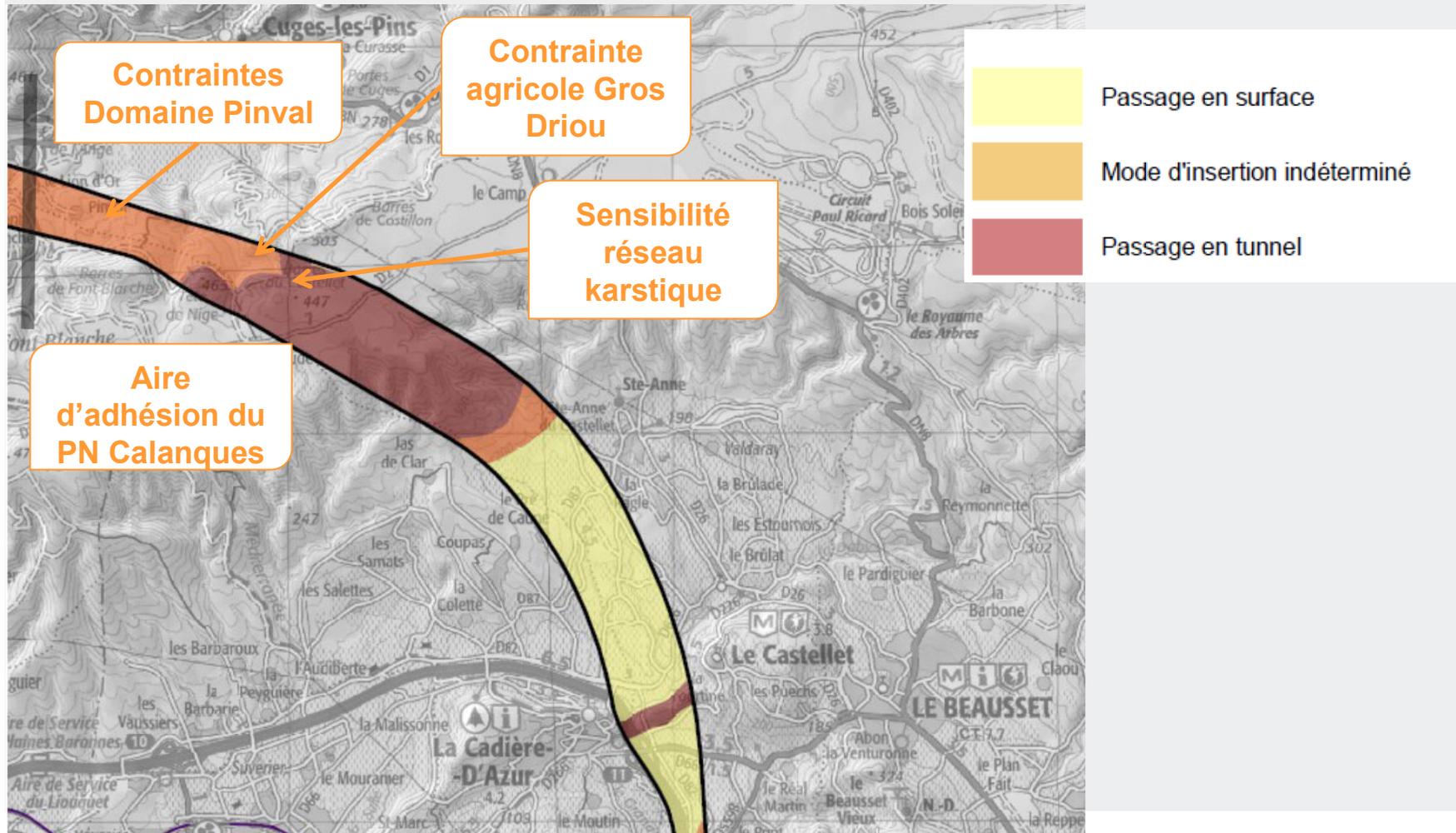
# Les fuseaux : C1-C2 & le Territoire



# Les fuseaux : C3-C4 & le Territoire



# Les fuseaux : C5 & le Territoire



## Chapitre 4

# Approfondissement des études

## Chapitre 4

# Le secteur de Marseille (section A)

## Le secteur de Marseille (Section A) : les points à approfondir

- **Le positionnement de l'axe de la gare Marseille Saint Charles souterrain**
- **L'insertion urbaine et prise en compte des contraintes sonores pour déterminer la limite d'acceptabilité du passage en surface jusqu'au MIN, voire au-delà**
- **La cohabitation technique ligne nouvelle / L2**

## Chapitre 4

# L'Est des Bouches du Rhône (sections B & C)

# Le secteur de la Vallée de l'Huveaune & pays d'Aubagne/Ste Baume: les points à approfondir

## A partir de l'option de passage imaginée par les groupes de travail du Territoire, approfondir:

- **Evitement du Parc National des Calanques dans le secteur de la Penne sur Huveaune**
- **Insertion technique , urbaine et paysagère entre Saint-Marcel et la Barasse**
- **Passage souterrain dans le secteur Saint-Menet et la Penne sur Huveaune**
- **Evitement des zones urbaines de la vallée de l'Huveaune, de la plaine d'Aubagne et de Gémenos**

# Le secteur de la Vallée de l'Huveaune & pays d'Aubagne/Ste Baume: les points à approfondir

## A partir de l'option de passage imaginée par les groupes de travail du Territoire, approfondir:

- **Evitement des impacts sonores et visuels sur la zone urbaine de Carnoux en Provence**
- **Evitement des zones agricoles et d'activités de la plaine d'Aubagne et Gémenos**
- **Evitement des vignobles AOC de Roquefort la Bédoule**
- **Prise en compte de l'espace naturel sensible de Fontblanche**
- **Evitement de la plaine de Cuges les Pins**

## Coûts à Préciser

# Le secteur de la Vallée de l'Huveaune & pays d'Aubagne/Ste Baume: les points à approfondir

... et pour répondre à la demande d'un développement rapide du TER, préciser les atouts et les contraintes d'une 4ème voie jusqu'à Aubagne :

- Solution équivalente au scénario 0
- Avec un passage en tunnel sous Aubagne et le massif du Douard pour se raccorder en surface après le vallon de Rouvière

Solution qui devra intégrer :

- Les préoccupations liées au bruit et à l'insertion paysagère, en amont de la gare d'Aubagne
- L'insertion paysagère et environnementale dans les milieux naturels

Coûts à Préciser

## Chapitre 4

# Avis du COTER

# Le secteur de Marseille (Section A) : les points à approfondir

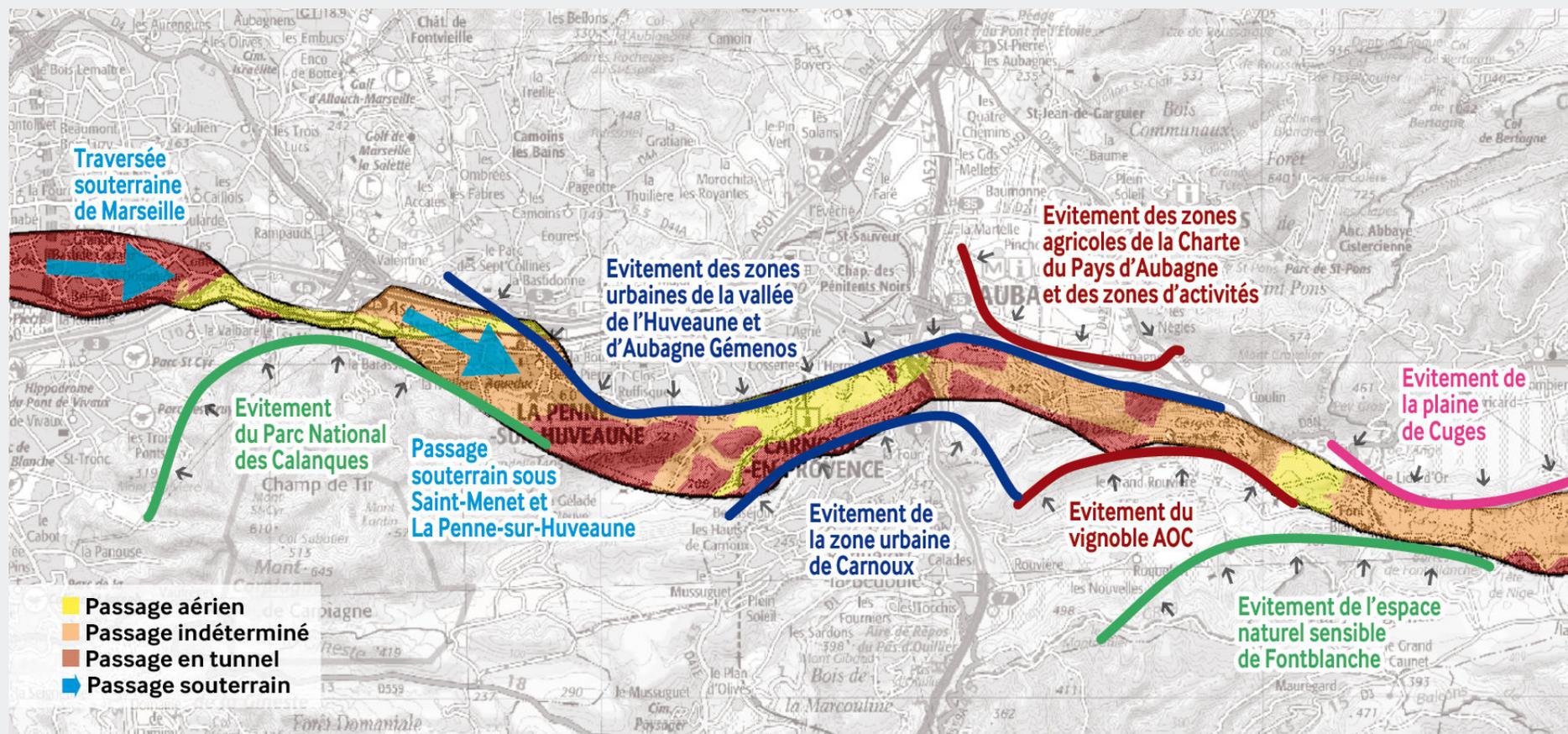
- Gare
- Passage aérien
- Passage indéterminé
- Passage en tunnel
- ▶ Passage souterrain

Doublage de la ligne existante jusqu'au MIN

Traversée souterraine de Marseille

Gare souterraine de Saint-Charles :  
- plusieurs axes possibles à comparer  
- lien avec les transports en commun à garantir, intermodalité et interconnexion  
- prise en compte PMR

# L'Est des Bouches du Rhône : Vallée de l'Huveaune & pays d'Aubagne/Ste Baume



# L'Est des Bouches du Rhône : Vallée de l'Huveaune & pays d'Aubagne/Ste Baume

