



Comité territorial du Var

LGV PACA – Etudes Préalables à l' Enquête d' Utilité Publique - Phase 1
12 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
ENTÉS — 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-RESPONSABILITÉ — 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 :

- **Présentée** aux 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 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 - Présidence 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

1.2 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)

1.3 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

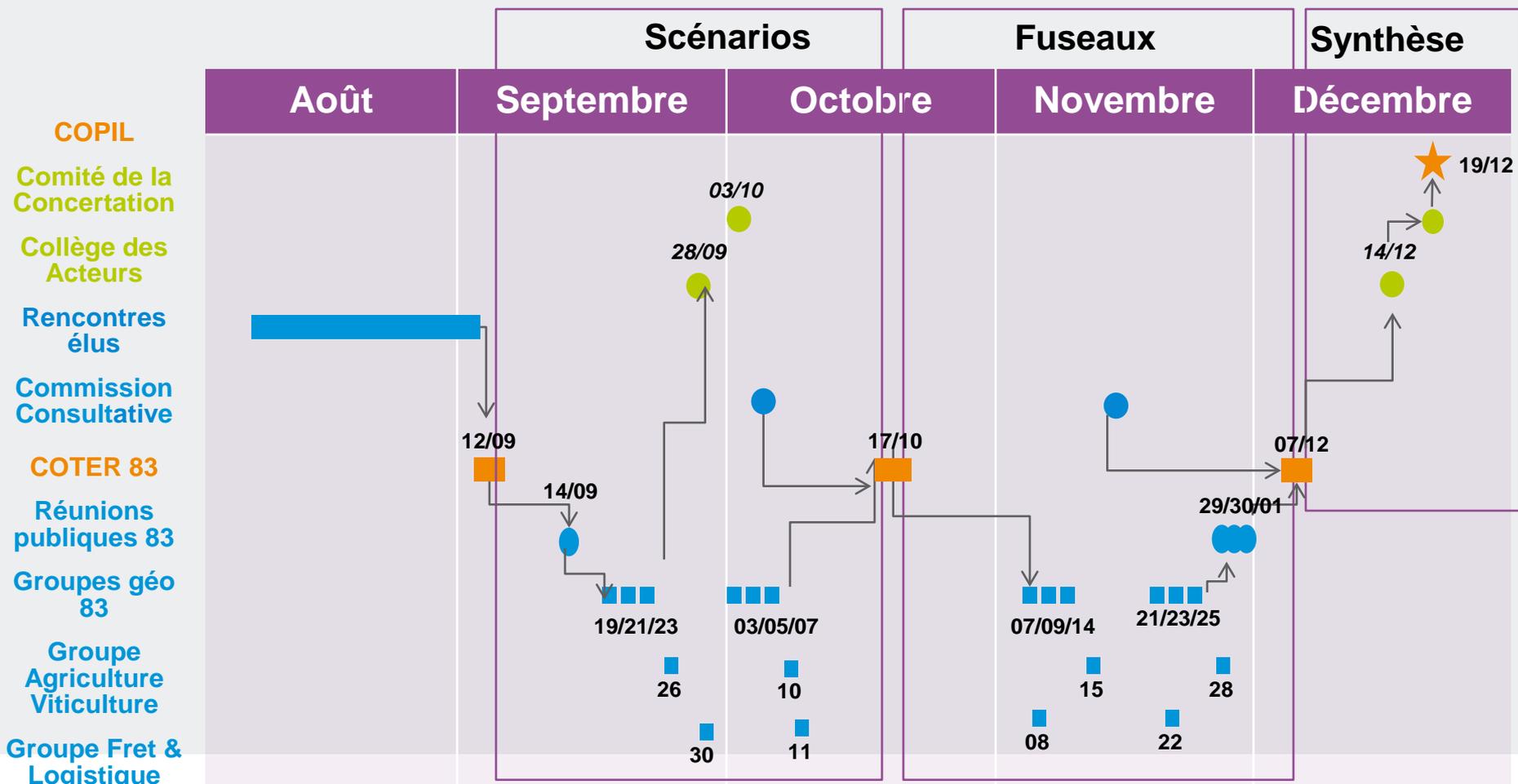
Le kit du concertant est remis à tous les acteurs désireux de participer activement à la concertation

Tous ces documents sont également disponibles sur le site internet :

www.lgvpaca.fr

rubrique « Devenez acteur »

1.4 Le calendrier de la concertation



jj/mm = date à confirmer

Commission des élus : dates à fixer

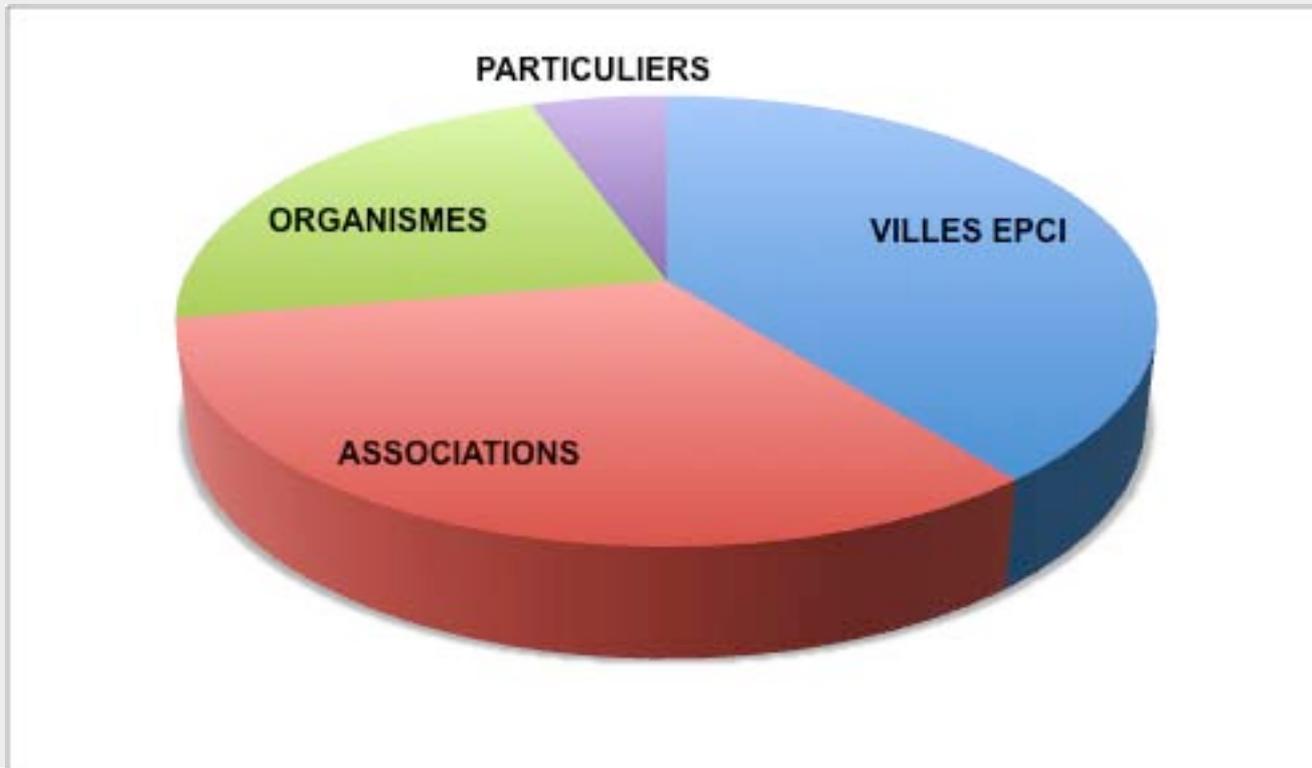


1.5 La composition des groupes de travail géographiques



1.5 La composition des groupes de travail géographiques

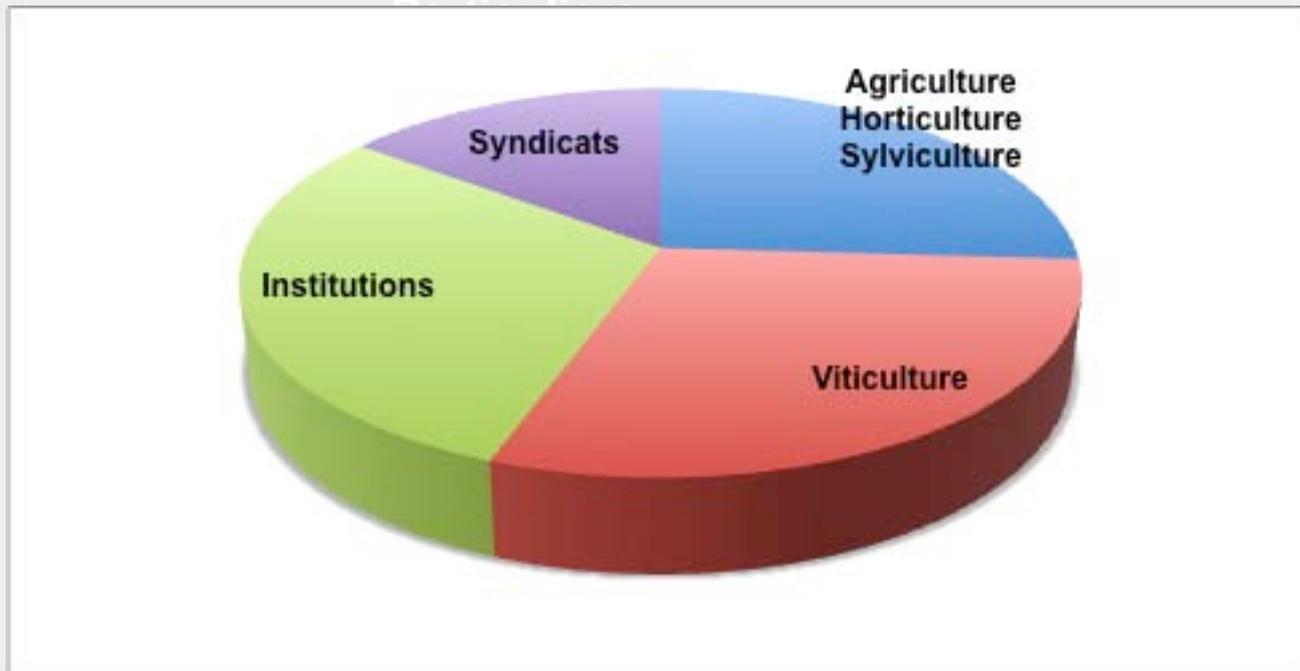
96 candidatures aux groupes de travail géographiques Var provenant de 59 institutions et 9 particuliers



au 08/09

1.5 La composition des groupes de travail agriculture - viticulture

27 candidatures aux groupes de travail thématique agriculture & viticulture



au 08/09

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



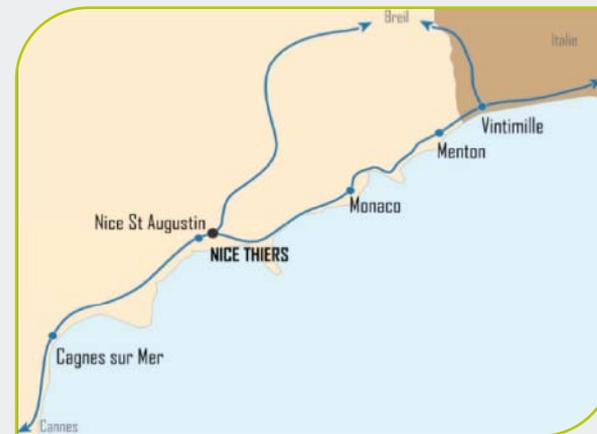
Secteur Est-Var



Secteur Ouest Alpes-Maritimes



Secteur Nice-Italie



2.2 La recherche de solutions envisageables

A partir des objectifs globaux du projet...

- Améliorer et fiabiliser la desserte régionale
- Assurer une desserte grande vitesse
- Garantir un temps de parcours concurrentiel
- 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

« .2 Le plus proche des centres villes

SCÉNARIO
n°1

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

Coût
(en Mds € 2008)

Année	Coût (Mds € 2008)
2023	14,2
2040	+ 3,1



Un scénario optimisé de desserte des centres des métropoles.

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

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	12,6
2040	+3,3



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

3.2 Le plus maillé

SCÉNARIO
n°4

Marseille St-Charles + Toulon Ouest filant + Combinaison sur Est Var
+ Gare nouvelle ouest 06 avec raccordement vers Cannes
+ Nice surface + Combinaison sur Nice - Italie

Coût
(en Mds € 2008)

2023	2040
14,5	+3,3



Un scénario à fort maillage entre ligne nouvelle et ligne classique.

3.3 Les caractéristiques des 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 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 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 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 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 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'Etudes 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

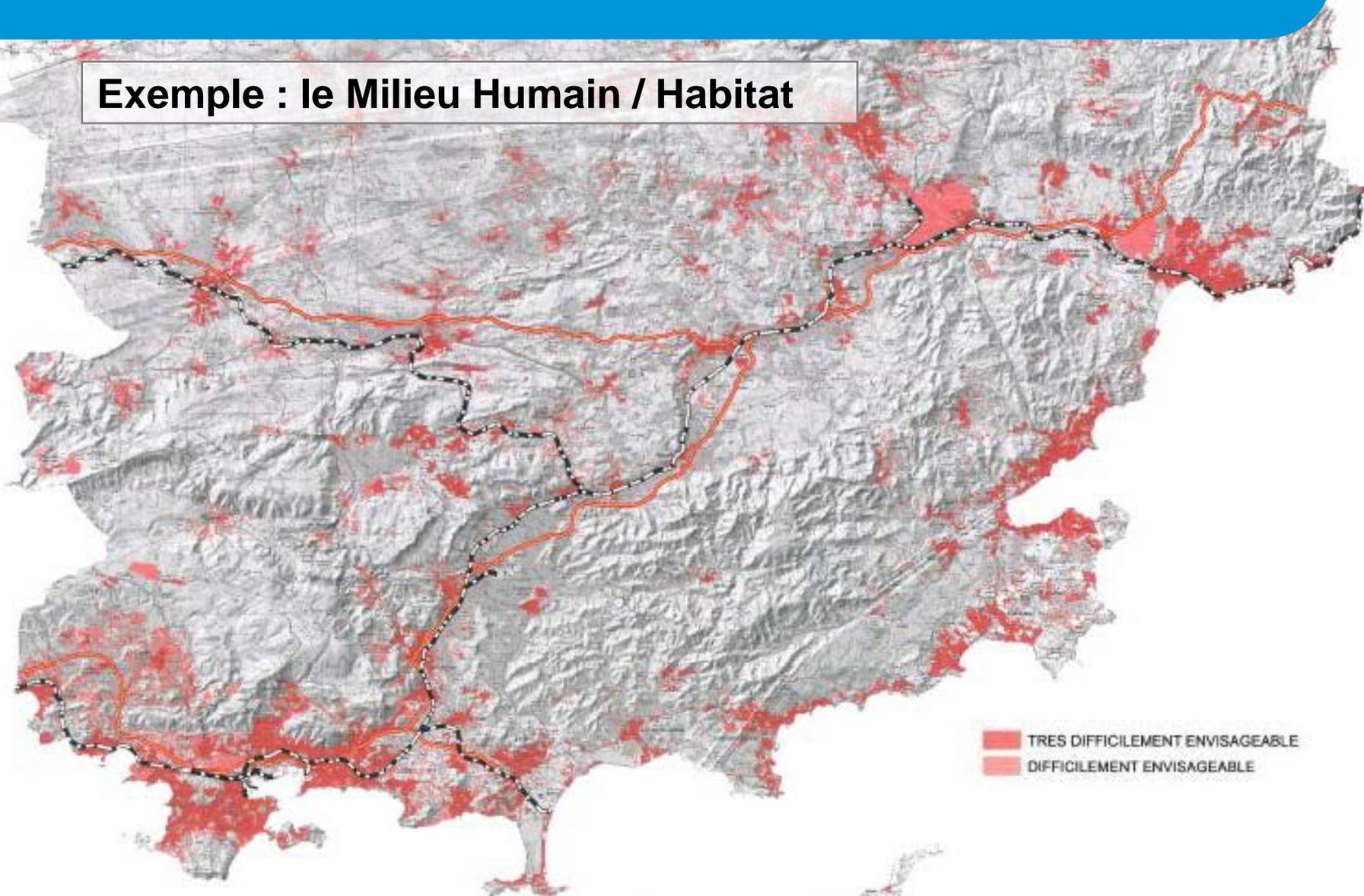
- Altitude
- Pente
- ...

3. Synthèse des zones les plus sensibles

4. Zone d'Etude Préférentielle

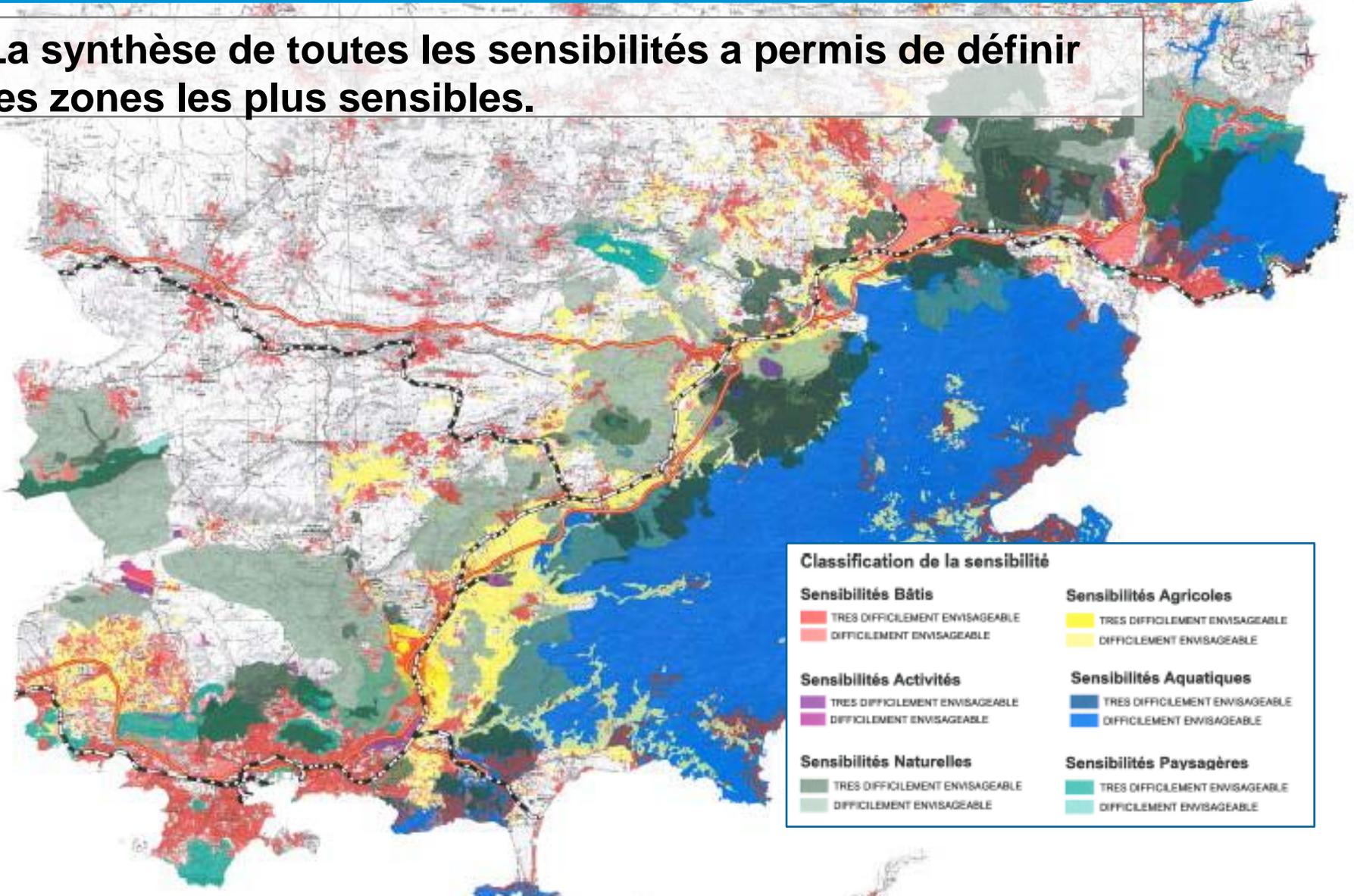
4.2 L'évaluation des sensibilités

Exemple : le Milieu Humain / Habitat



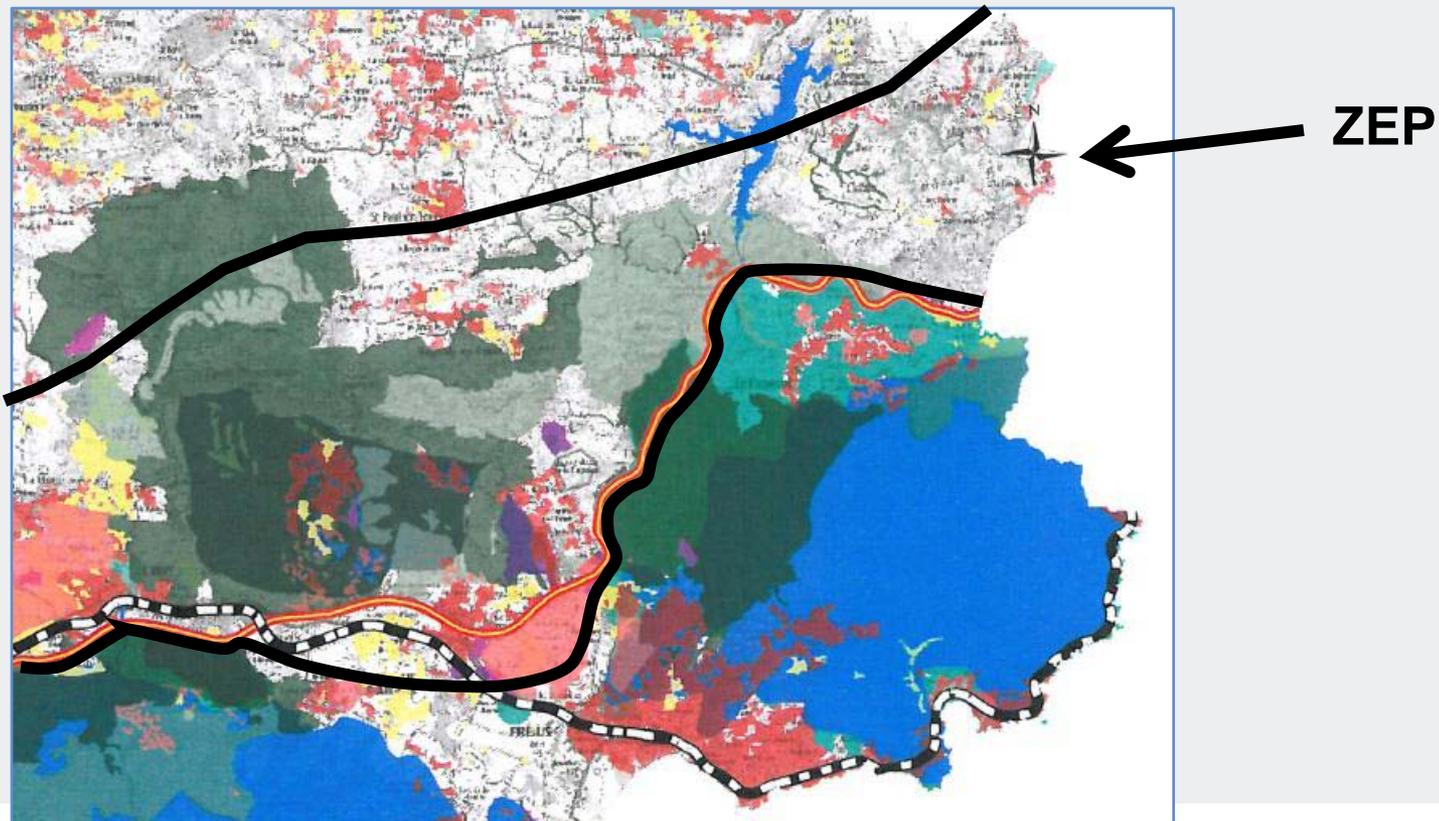
4.3 La synthèse des zones les plus sensibles

La synthèse de toutes les sensibilités a permis de définir les zones les plus sensibles.

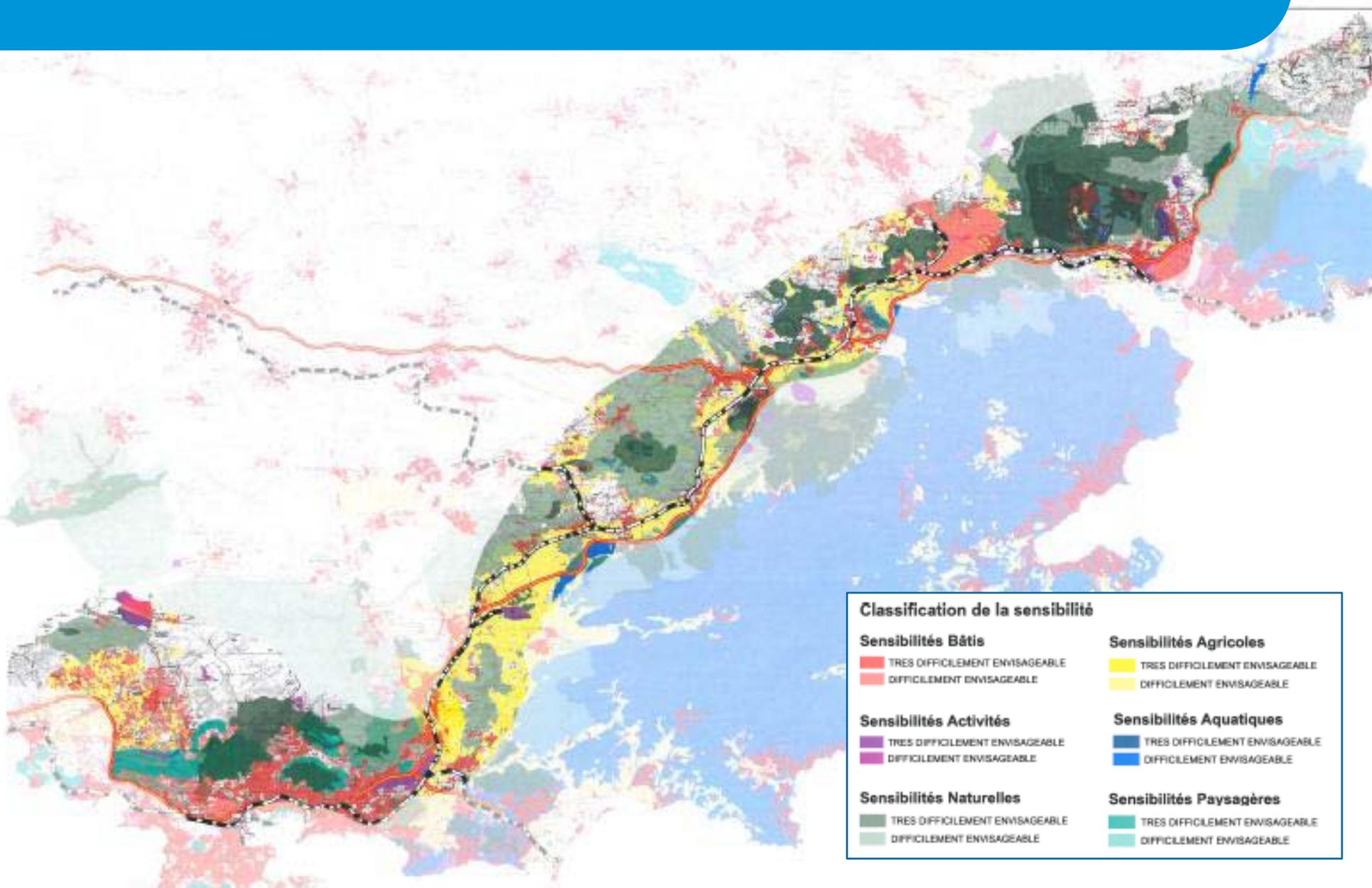


4.4 La zone d'études préférentielle

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



4.4 La zone d'études préférentielle

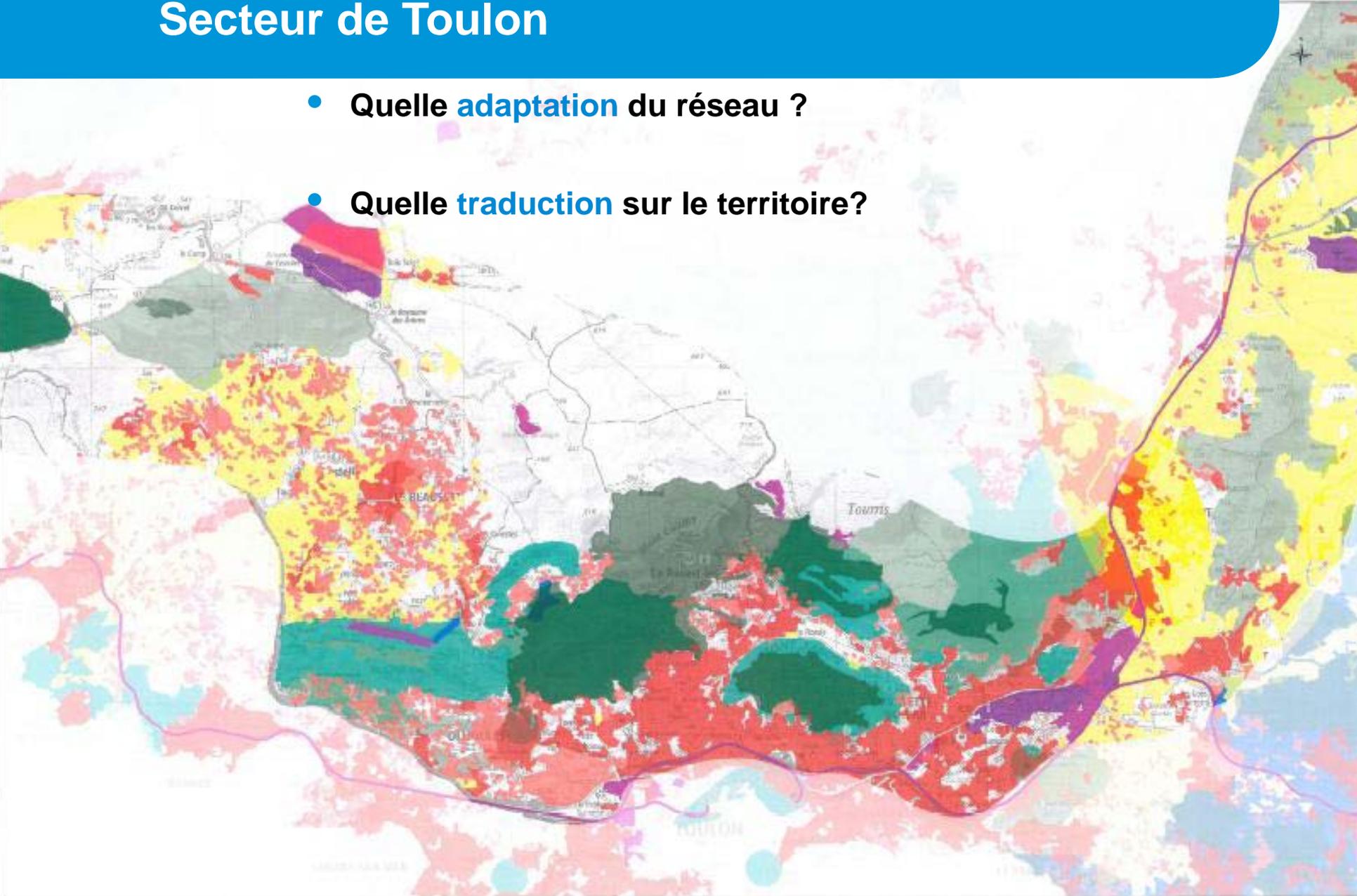


4.5 Le Secteur de Toulon

- **Réseau actuel** sans marge de manœuvre avec seulement 7 trains/h en heure de pointe car omnibus, intercités et grandes lignes n'ont pas les mêmes fréquences et nombre d'arrêts
- Or les **objectifs fixés** sont ambitieux pour le territoire avec à terme (2040), en heure de pointe:
 - Un service local accru:
 - 6 liaisons/h entre Aubagne et La Seyne
 - 9 liaisons/h entre La Seyne et La Pauline
 - 4 liaisons/h vers Hyères
 - 5 liaisons/h vers Carnoules
 - Un positionnement de Toulon dans le réseau à grande vitesse => 5 TGV/h
- Une voie existante très sinueuse en site contraint La nécessité d'une ligne nouvelle

4.5 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur de Toulon

- Quelle **adaptation** du réseau ?
- Quelle **traduction** sur le territoire?



4.5 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur de Toulon

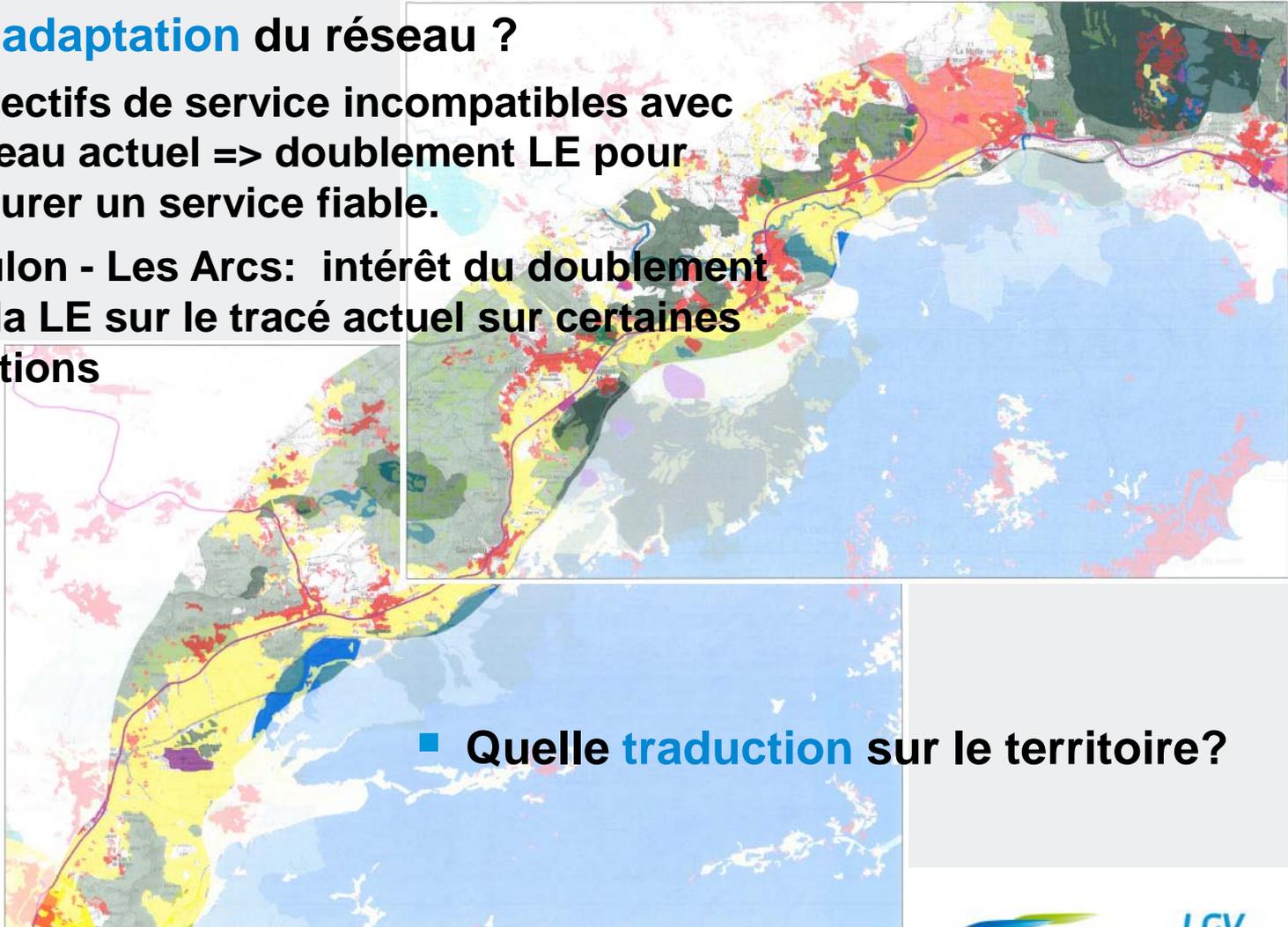
- Quelle **adaptation** du réseau ?
 - entre Aubagne et Toulon nécessité de doubler la ligne existante car voie existante très sinueuse en site contraint
 - Passage de Toulon en tunnel car aménagement en surface considéré non réaliste (impact urbain, faible fiabilité à long terme)
 - Sortie Est de Toulon, réutilisation partielle des lignes existantes
 - entre Toulon et Hyères, doublement partiel
- Quelle **traduction** sur le territoire?
 - Si gare Toulon Est:
 - passage sur le plateau de Siou Blanc, passage sous Caume et Coudon essentiellement en tunnel
 - Si gare Toulon Ouest ou Centre :
 - arrivée à l'ouest : arbitrage entre passage sur les plateaux et en contrebas
 - traversée en tunnel : localisation des entrées / sorties

4.6 Les Secteurs Sillon Permien et Est Var

- **Réseau actuel** une ligne unique, lente → des liaisons régionales pas efficaces (2h30 entre Marseille et Nice) et peu fiables : le moindre incident bloque tout le système
- Or les **objectifs fixés** sont une forte ambition de créer un vrai réseau régional performant :
 - Une desserte Est Var avec 5 TGV/h en pointe dans une gare nouvelle
 - Une véritable desserte régionale et nationale avec Marseille-Nice en 1 h
 - Une ouverture de l'Est Var aux déplacements quotidiens
 - 3 liaisons/h omnibus ou semi directs vers Toulon
 - 4 liaisons/h omnibus ou semi directs vers Nice
 - Soit en 2040 : 15 trains/h en pointe à la gare nouvelle Est Var

4.6 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Sillon Permien

- Quelle **adaptation** du réseau ?
 - Objectifs de service incompatibles avec réseau actuel => doublement LE pour assurer un service fiable.
 - Toulon - Les Arcs: intérêt du doublement de la LE sur le tracé actuel sur certaines portions

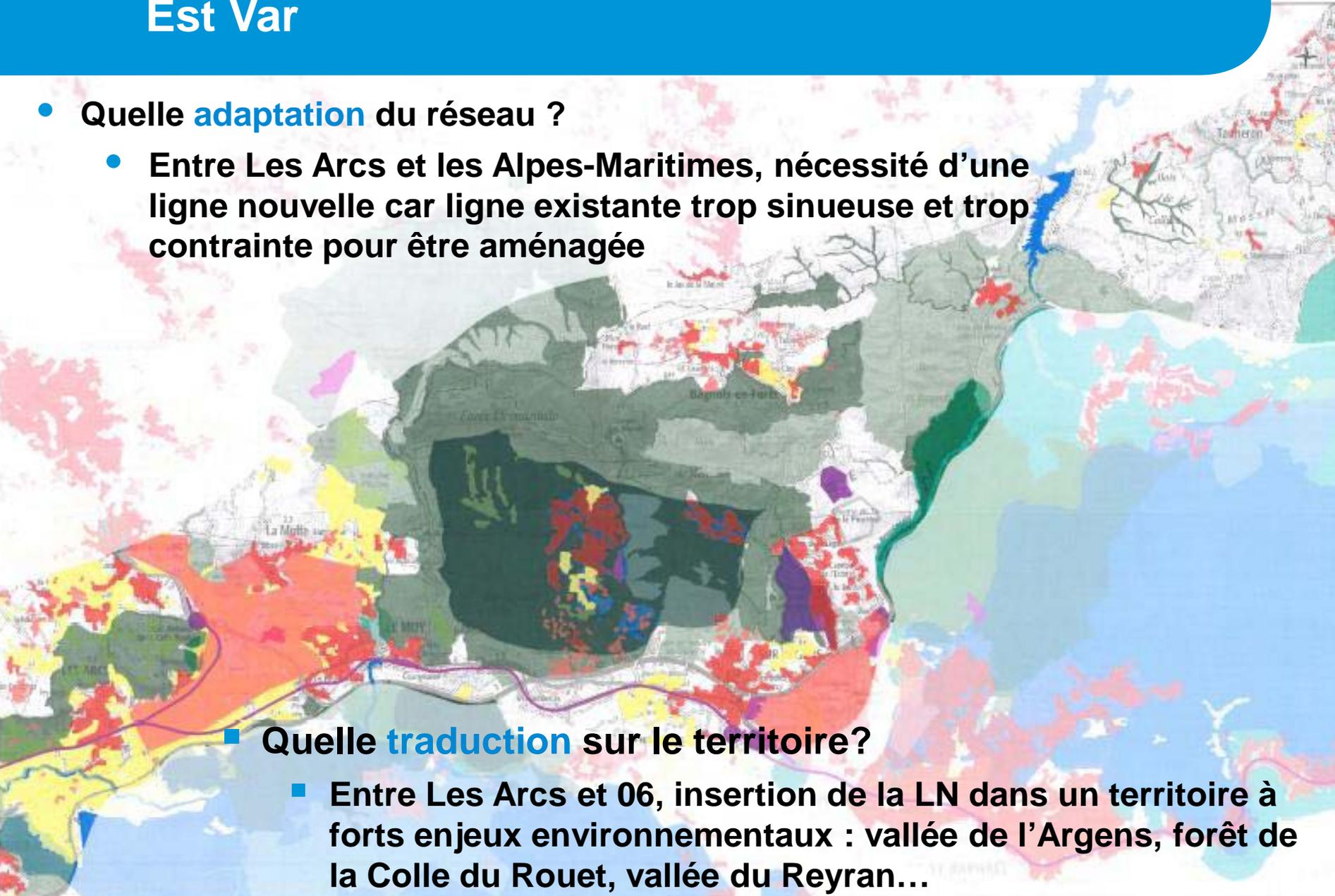


■ Quelle **traduction** sur le territoire?

4.6 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Secteur du Sillon Permien

- Quelle **traduction** sur le territoire?
 - Insertion d'une LN dans territoire à forts enjeux environnementaux, agricoles et paysagers
 - Doublement de la ligne existante inenvisageable dans certaines traversées de villes => trouver un compromis entre évitement des enjeux majeurs, limitation des nuisances, objectifs de temps de parcours.
 - Gare nouvelle Est Var = enjeu de maîtrise du développement de ce territoire avec déjà un des plus forts taux de croissance démographique de la région

4.7 Déclinaison des scénarios sur le territoire – Est Var

- Quelle **adaptation** du réseau ?
 - Entre Les Arcs et les Alpes-Maritimes, nécessité d'une ligne nouvelle car ligne existante trop sinueuse et trop contrainte pour être aménagée
 - Quelle **traduction** sur le territoire ?
 - Entre Les Arcs et 06, insertion de la LN dans un territoire à forts enjeux environnementaux : vallée de l'Argens, forêt de la Colle du Rouet, vallée du Reyran...
- 
- A detailed map of the Est Var region in France, showing various environmental and planning zones. The map features a central mountainous area with a dark green forested region (Colle du Rouet) and a valley (vallée de l'Argens). A network of roads and a proposed new line (LN) are overlaid on the map. The map is color-coded to indicate different types of land use or environmental constraints, with red and yellow areas likely representing high-impact or sensitive zones. The coastline is visible on the right side, with the Mediterranean Sea.

The image features a vibrant orange background. In the center, a heart shape is formed by two parallel, silver-colored railway tracks. These tracks curve inward to create the heart's outline. From the top and bottom of the heart, the tracks extend outwards and then curve away, suggesting a larger railway network. The tracks are supported by grey wooden sleepers.

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

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