

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

# Comité territorial Bouches-du-Rhône

Mercredi 15 juin 2011



I- LGVPACA.1-PRG-CTR.XXX-DIP-MIS-00002

# Proposition d'ordre du jour

*1. Charte de la concertation*

*2. Méthode de travail du CoTer*

*3. Point de situation sur les études préalables à l'enquête d'utilité publique et calendrier du projet*

*4. Méthodologie de choix des scénarios*

*5. Groupes de travail géographiques*

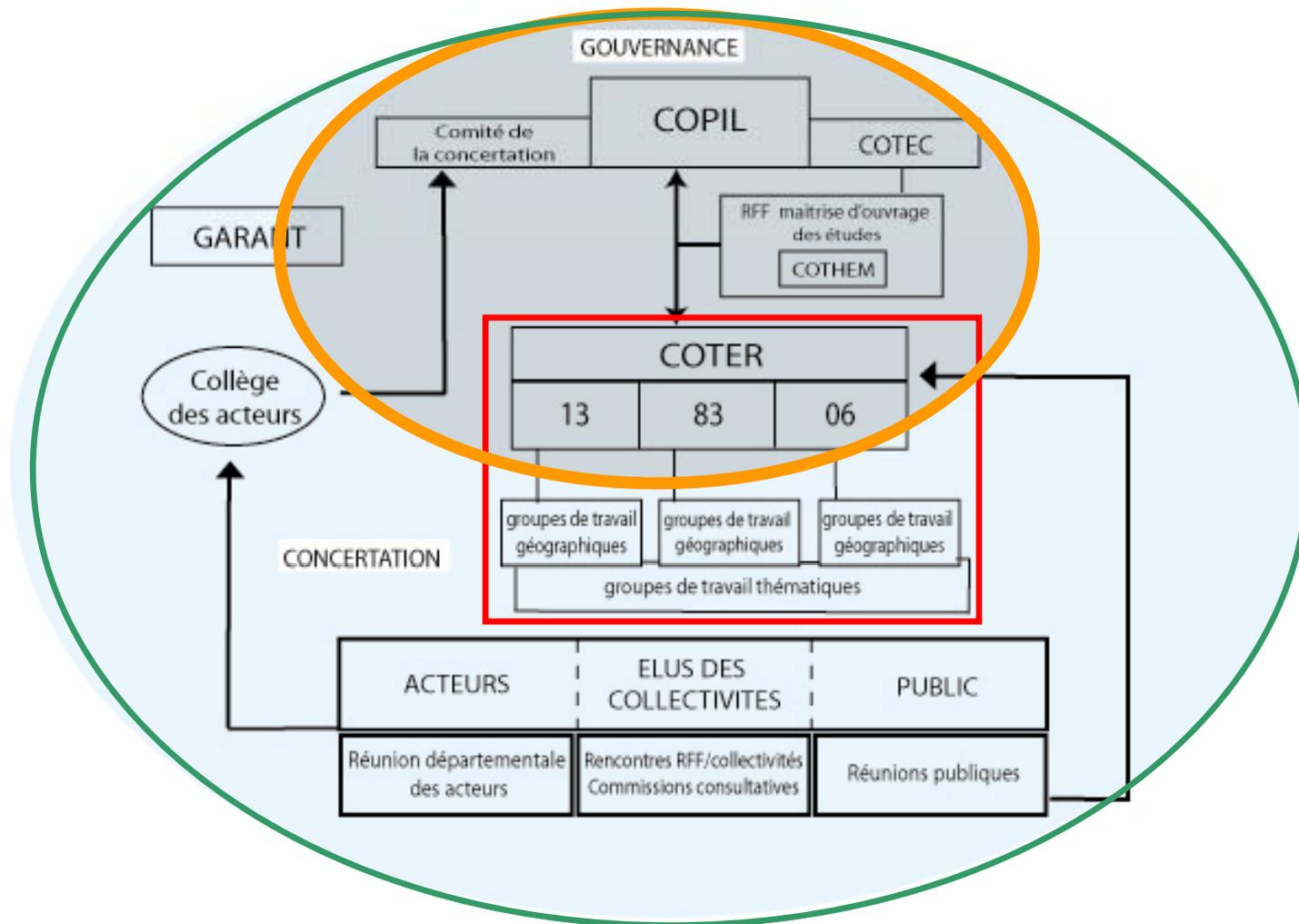
## Charte de la concertation

- **Rappelle l'historique et le contexte du projet et des étapes antérieures de la concertation**
- **Fixe les objectifs de la concertation :**
  - Echanges constructifs conduisant au choix du meilleur projet (acceptable, réalisable et efficace)
  - Articulation à la décision
  - Cohérence entre projet et territoires
  - Information
- **Définit le public et les acteurs de la concertation (collectivités, milieux économiques, syndicats professionnels, associations, experts extérieurs, citoyens concernés par le projet, garant nommé par la CNDP)**

## *Charte de la concertation*

- **Cadre les champs de la concertation et définit les thèmes concernés**
- **Fixe les modalités d'information du public**
- **Indique les principes et les jalons du calendrier de la concertation jusqu'à la finalisation du dossier d'enquête publique**
- **Instaure un suivi et une évaluation de la concertation**
- **Précise les rôles et les responsabilités pour le pilotage et l'animation des actions de concertations**
- **Comprend les engagements du maître d'ouvrage RFF et des acteurs de la concertation.**

# Charte de la concertation



## *Méthode de travail du CoTer*

*2.1. – Missions du CoTer*

*2.2. – Composition du CoTer*

*2.3. – Interfaces CoTer / autres instances*

*2.4. – Fréquence du CoTer*

*2.5. – Modes d'expression du CoTer*

*2.6. – Secrétariat du CoTer*

*2.7. – Modalités pratiques de fonctionnement des CoTer*

*2.8 – Groupes de travail*

*2.9 – Le garant de la concertation*

## Missions du CoTer

Les comités territoriaux sont destinés à :

- ✓ Emettre un avis sur les options de passage, dans le cadre des orientations données en Comité de pilotage, concernant **les fonctionnalités et des bandes de passage** sur le territoire concerné
- ✓ Préconiser des **aménagement**s au projet en accord avec le programme global validé par le Comité de pilotage
- ✓ S'assurer de la prise en compte des **enjeux locaux et globaux** dans les études,
- ✓ Proposer lorsqu'ils le jugent nécessaire des **sujets à mettre à l'ordre du jour** du Comité de pilotage,
- ✓ Mettre en place, en tant que de besoin, un ou plusieurs « **groupes de travail** », sur des sujets spécifiques et strictement liés aux enjeux de leur aire géographique de responsabilité,
- ✓ Veiller à la bonne **application de la Charte** de la concertation sur leur territoire de compétence.

# Composition des CoTer

	Bouches-du-Rhône	Var	Alpes-Maritimes
<b>Etat et maître d'ouvrage RFF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Président du Comité : <b>M. le Préfet</b> des Bouches-du-Rhône</li> <li>■ DDTM 13</li> <li>■ DREAL</li> <li>■ RFF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Président du Comité : <b>M. le Préfet</b> du Var</li> <li>■ DDTM 83</li> <li>■ DREAL</li> <li>■ RFF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Président du Comité : <b>M. le Préfet</b> des Alpes-Maritimes</li> <li>■ DDTM 06</li> <li>■ DREAL</li> <li>■ RFF</li> </ul>
<b>Cofinanceurs Principauté de Monaco et collectivités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conseil régional</li> <li>■ Conseil général 13</li> <li>■ CU MPM</li> <li>■ CA PA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conseil régional</li> <li>■ Conseil général 83</li> <li>■ CA TPM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conseil régional</li> <li>■ Conseil général 13</li> <li>■ CU NCA</li> <li>■ Principauté de Monaco</li> </ul>
<b>Collectivités non cofinanceurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ville de Marseille</li> <li>■ CA Pays d'Aubagne et de l'Etoile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CC sud Sainte-Baume</li> <li>■ CA de la vallée du Gapeau</li> <li>■ CC Méditerranée Porte des Maures</li> <li>■ CC cœur du Var</li> <li>■ CA dracénois</li> <li>■ CA pays Mer Estérel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CA Pôle Azur Provence</li> <li>■ CA Riviera Française</li> <li>■ CA Sophia Antipolis</li> <li>■ Ville de Cannes</li> <li>■ Ville de Mougins</li> </ul>
<b>Associations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ TGV développement Var NCA</li> <li>■ CLCV</li> <li>■ FNAUT</li> <li>■ FNE / UDVN 13</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stop Nuisances Cuers</li> <li>■ TGV Provence Côte d'Azur</li> <li>■ FNAUT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ GIR maralpin</li> <li>■ Les amis du rail azuréen</li> <li>■ FNAUT</li> <li>■ FNE / UDVN06 – GADSECA</li> </ul>
<b>Représentants du monde économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CCI Marseille Provence</li> <li>■ Chambre d'agriculture 13</li> <li>■ Chambre des métiers 13</li> <li>■ Conseil économique et social de la région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CCI du Var</li> <li>■ Chambre d'agriculture 83</li> <li>■ Chambre des métiers 83</li> <li>■ Conseil économique et social de la région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CCI Nice-Côte-d'Azur</li> <li>■ Chambre d'agriculture 06</li> <li>■ Chambre des métiers 06</li> <li>■ Conseil économique et social de la région</li> </ul>

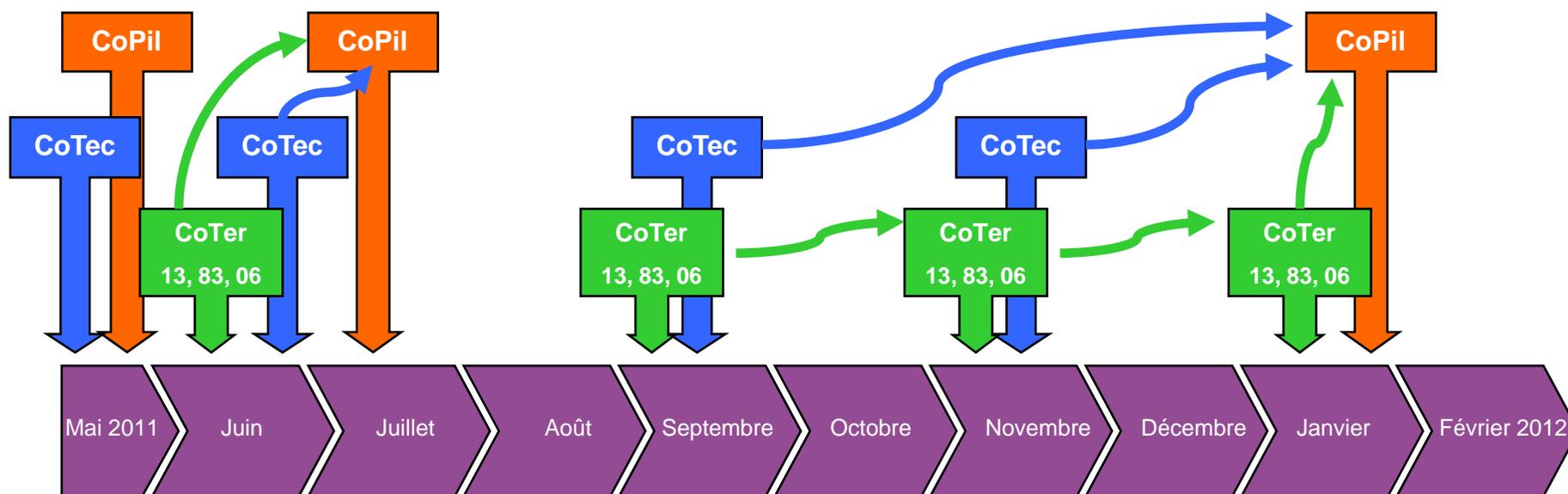
## Composition du CoTer

- **Le CoTer est présidé par le préfet de département.**
- **Les membres du Comité s'engagent à se rendre disponibles pour contribuer efficacement aux travaux (participation effective et continue aux réunions, lecture critique des rapports d'études, préparation des contributions structurées aux réunions, ...).**
- **Les membres sont désignés à titre nominatif par les organismes ou structures qu'il représentent et ne sont remplacés qu'en cas de circonstances exceptionnelles. Il n'y a pas de quorum qui puisse justifier l'annulation de session ou d'avis du Comité.**
- **Après accord du président, le Comité peut solliciter la présence d'intervenants extérieurs.**

## Interfaces CoTer / autres instances

- **Le Comité territorial rapporte au Comité de pilotage les éléments issus de la concertation. RFF a la charge de présenter ces éléments au Comité de pilotage.**
- **Le Collège des acteurs alerte le Comité de pilotage sur le fonctionnement général de la concertation, et participe notamment à son évaluation.**
- **Le Comité de la concertation est l'instance spécifique dédiée à la concertation sur le territoire.**

## Fréquence des CoTer



## Fréquences des CoTer

- **les Comités territoriaux peuvent se réunir en un même lieu.**
  
- **RFF informe les Comités territoriaux des actions de concertation :**
  - Les commissions consultatives départementales composées d'élus de collectivités locales
  - Les rencontres locales avec les élus des territoires
  - Les réunions départementales des acteurs

## Modalités d'expression du CoTer

- **Le président du Comité territorial approuve les comptes-rendus avant leur diffusion**
- **Les membres des Comités territoriaux s'engagent à ne communiquer les informations sur la teneur des réflexions en cours sans l'accord du président du CoTer.**
- **Les documents élaborés et validés par le CoTer sont publiés par RFF.**

## — Secrétariat du CoTer

- **RFF assure le secrétariat des Comités territoriaux en relation avec la DDTM**
- **Un ordre du jour est envoyé à chaque membre une semaine avant le CoTer.**
- **Les contributions écrites seront diffusées à l'ensemble des membres du Comité.**

## *Point de situation sur les études préalables à l'enquête d'utilité publique et calendrier du projet*

- 3.1. – Organisation de la maîtrise d'ouvrage et des marchés d'études*
- 3.2. – Calendrier des études préalable à l'enquête d'utilité publique*
- 3.3. – Schémas de desserte*
- 3.4. – Avancement des études socio-économiques*
- 3.5. – Avancement des études de prospective territoriale*
- 3.6. – Avancement des études d'environnement*
- 3.7. – Avancement des études de capacités et exploitation*
- 3.8. – Avancement des études techniques*

## 3.1. - Organisation de la Maîtrise d'Ouvrage des études

### Maîtrise d'Ouvrage des études RFF / Mission LGV PACA

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Générale – AMOG  
Développement durable, méthodologique, environnementale, technique,  
ferroviaire, économique, et réglementaire

AMO Spécialisées  
*Missions de conseil*

AMO Concertation et  
Communication

Expertises Clés  
*Conception*

AMO socio-économique, modèle de trafic et capacité contributive

SNCF –  
MOA  
bâtiments  
voyageurs  
gares  
existantes

BET  
13

BET  
83

BET  
06

BE  
Enviro

BE  
TSE 1

BE  
TSE 2

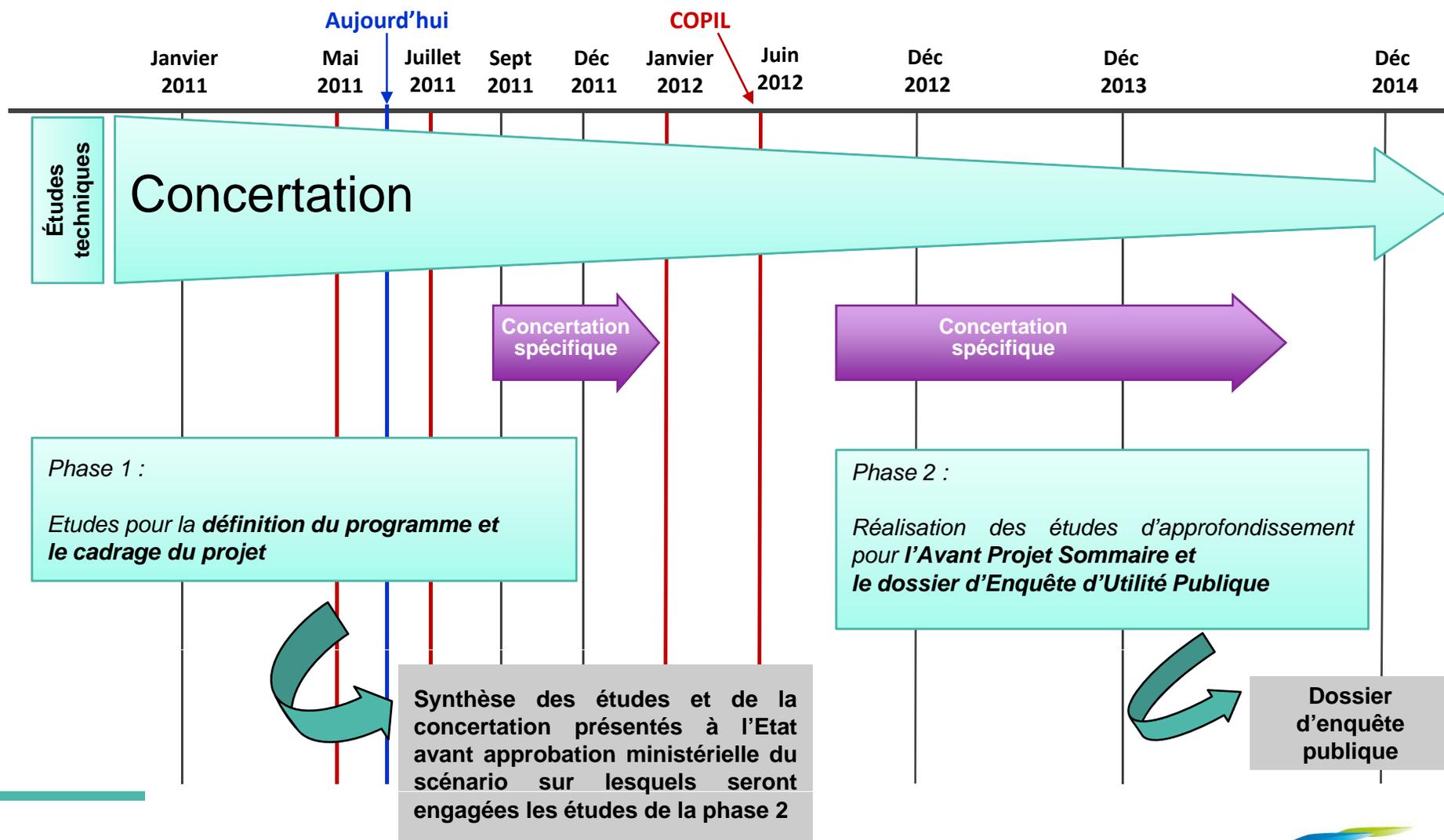
BE  
TSE 3

BE  
TSE 4

BE Exploitation  
/ Capacité

BE  
Prospective  
Territ.

# Calendrier synthétique des EPEUP



## Objectifs : Un réseau maillé

### ***Une nouvelle infrastructure pour constituer un réseau maillé permettant :***

- ***Les services à grande vitesse, nationaux et régionaux,***
- ***La libération de capacité sur la ligne classique :***
  - ➡ ***l'augmentation des services TER***
  - ➡ ***La disponibilité de sillons pour le fret***
- ***La fiabilisation du système ferroviaire régional,***
- ***Une plus grande souplesse d'exploitation du réseau.***

## La nécessaire ambition

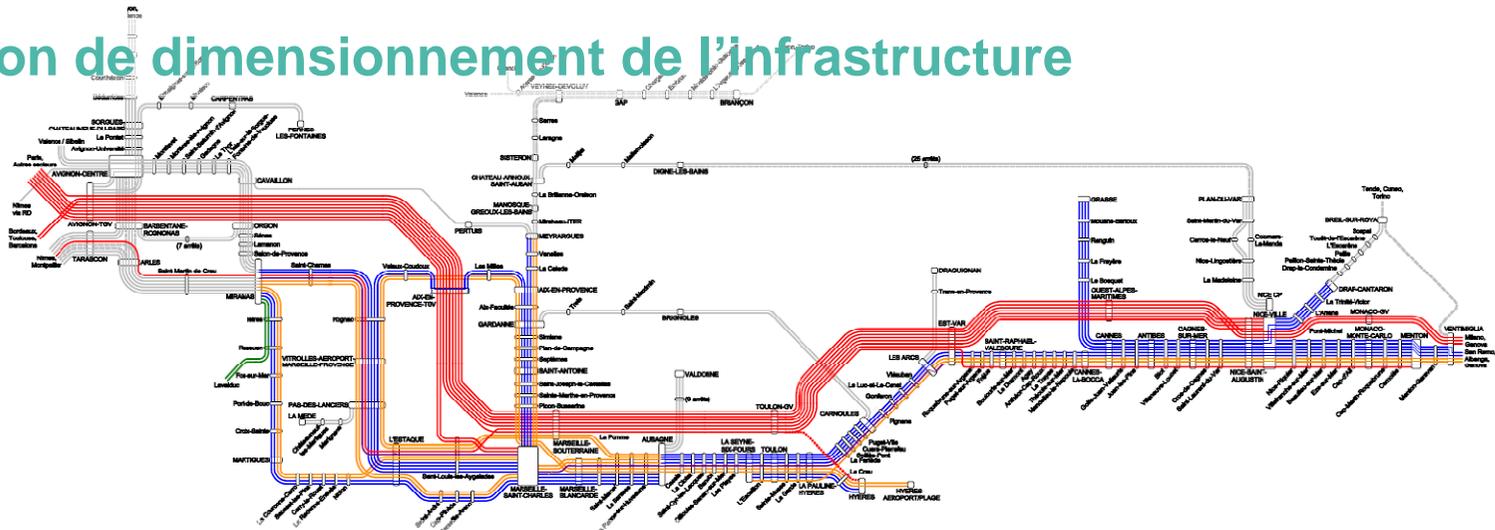
**L'objectif pour la desserte régionale à l'horizon 2040 vise à obtenir :**

- ✦ **Une desserte au 1/4h en pointe pour les gares ou haltes sur les axes majeurs périphériques des grandes agglomérations (métropoles),**
- ✦ **Dans les gares périurbaines les plus importantes une desserte toutes les 7 mn (8 trains/h)**
- ✦ **Pour les secteurs moins densément peuplés ou plus isolés des grandes urbanisations, une desserte à la 1/2h**

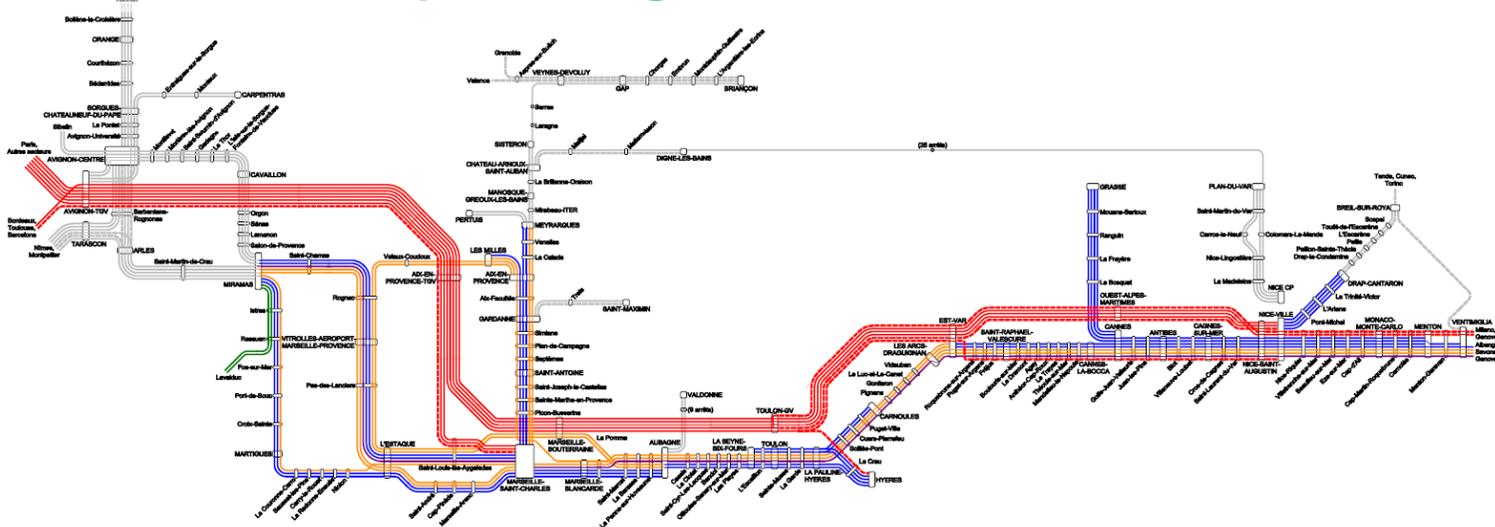
# Les schémas de dessertes

## La LGV PACA: axe structurant du réseau

### 2040: horizon de dimensionnement de l'infrastructure



### 2023: mise en service de l'opération globale

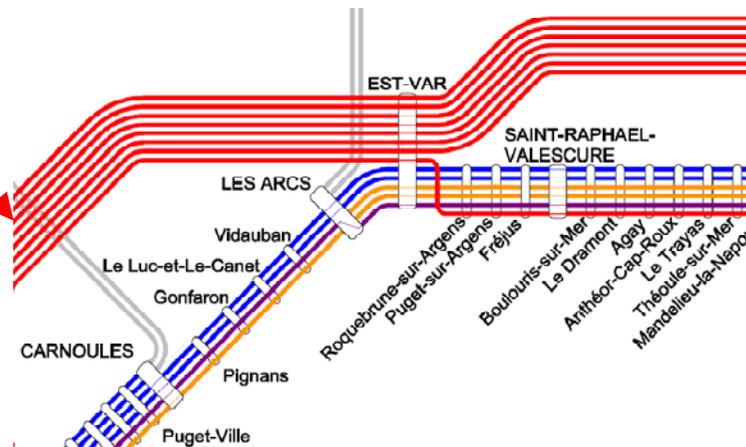


# Les schémas de dessertes

## 4 niveaux de missions voyageurs

❑ **Les TAGV:** liaisons de niveau international, national et SRGV

❑ **Les TER omnibus:** desserte fine, jusqu'à 8 trains/heure en zone dense en 2040 (cumul avec les SD)



❑ **Les IC TER:** sur ligne classique, 1 train par heure

❑ **Les TER semi-directs:** liaisons accélérées de moyenne distance, cadence semi-horaire

## Etudes socio-économiques

- **Comparer les différentes variantes du projet en termes de trafic, de capacité contributive.**
- **Comparer les différentes variantes en termes d'intérêt général :** somme des avantages (gain de temps, gain de sécurité, gain écologique) et des inconvénients (coût du projet, surcoût de maintenance...)
- **Calculer les éléments (trafics attendus) permettant de dimensionner le projet retenu :** quais, gares, offre de service.
- **Analyser les composantes régionales du projet :** trafic attendu, taux de remplissage des trains.
- **Etudier les possibilités d'offre SRGV :** trafic, report modal, coût pour le CR en fonction de l'offre définie.

## Prospective territoriale

- Mettre à disposition un cadre de références sur les **effets d'un système ferroviaire** performant sur un territoire
- Établir le **diagnostic** prospectif du territoire en interaction avec le transport, accompagner la démarche de prospective du territoire aux horizons 2023 et 2040
- Accompagner la définition des pôles urbains d'échanges **autour des gares**
- Analyser les **effets des différentes variantes** du projet aux 3 échelles de territoire
- Identifier des **mesures d'accompagnement** du projet LGV PACA ;
- Contribuer à la rédaction du **dossier d'enquête d'utilité publique**.

## Etudes Exploitation et Capacité

- Définir les objectifs de service et le matériel roulant à l'horizon cible
- Concevoir l'offre cible selon les potentialités commerciales
- Traduire cette offre en un horaire cible
- Identifier les goulets d'étranglement induits par l'horaire
- Rechercher les solutions de matériel roulant et d'infrastructure

## Etudes d'environnement

### Objectif de l'analyse environnementale:

- Proposer les zones de passage puis les fuseaux préférentiels au sens environnemental, en cohérence avec les autres études et la concertation

### Une démarche en 2 étapes:

- Etape 1: déterminer et analyser les zones de passage préférentiel afin de qualifier les variantes fonctionnelles et les scénarios

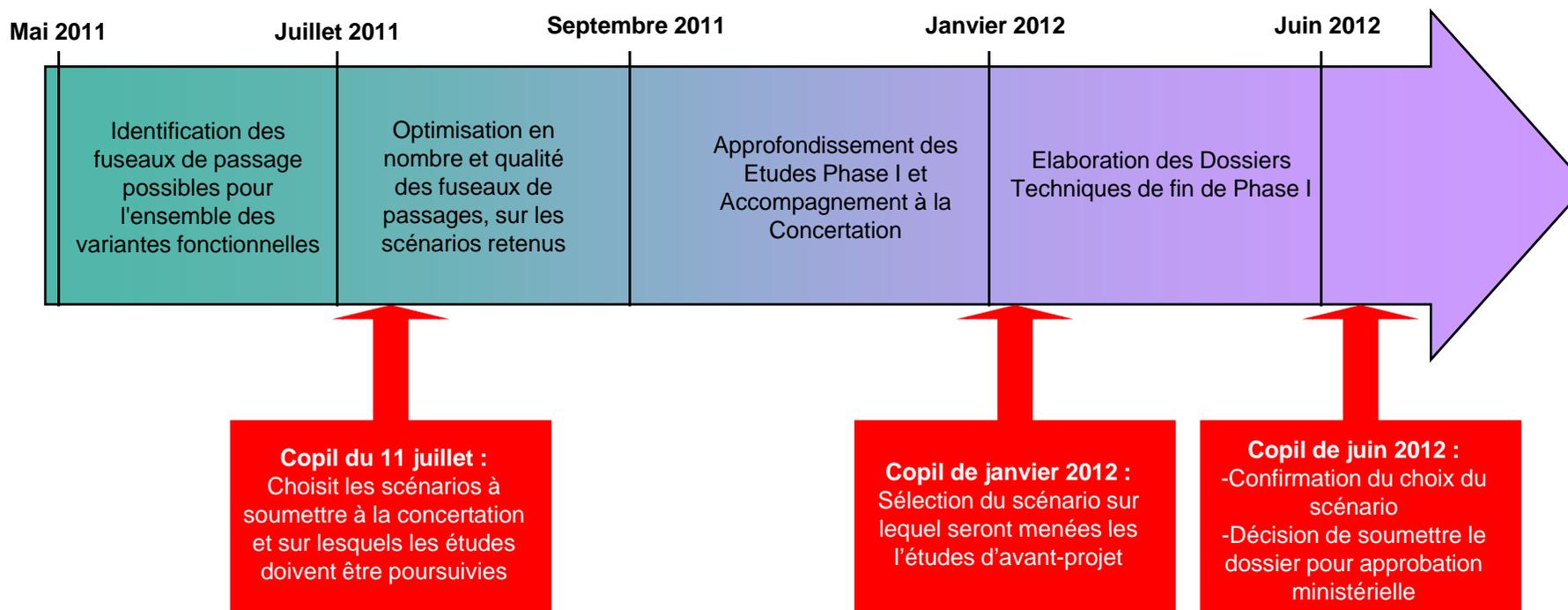
**→ Validation COPIL de Juillet 2011**

- Etape 2 : étudier et comparer plusieurs fuseaux pour aboutir au choix d'un fuseau de passage préférentiel

**→ Validation COPIL de Juin 2012**

## Etudes des BET techniques

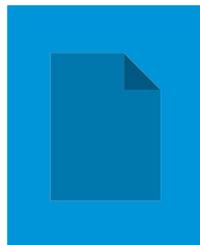
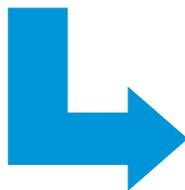
Les études des trois bureaux d'études techniques (13, 83, 06) ont pour objectif de « concevoir le meilleur projet pour l'environnement à un coût raisonnable ».



## Présentation des variantes fonctionnelles

- **Secteur de Marseille**  
*2 variantes + 2 options*
- **Secteur de Toulon**  
*5 variantes*
- **Secteur Est Var**  
*3 variantes*
- **Secteur Ouest Alpes Maritimes**  
*5 variantes*
- **Secteur Nice-Italie**  
*3 variantes + 1 option*

**18**  
**variantes**  
**+**  
**3 options**



**Fichier des**  
**variantes**  
**fonctionnelles**

## *Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Grille multicritères*

**La grille d'analyse multicritères sert à évaluer les différentes variantes fonctionnelles du projet. Elle sera utilisée dans les étapes suivantes des études, jusqu'à la sélection des tracés en phase 2 des EPEUP.**

- *Elle couvre tous les champs thématiques pertinents, en cohérence avec les objectifs généraux de développement durable;*
- *Elle sera affinée au fur et à mesure que les études elles-mêmes s'affineront ;*
- *Elle permet une évaluation « objective », c'est-à-dire dont les termes peuvent être partagés et justifiés.*

# Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Items de la grille multicritères

## I - Objectifs transports

- Axe 1.1 : Développer un système de transport ferroviaire à haut niveau de service dans une perspective européenne
- Axe 1.2 : Améliorer globalement le système ferroviaire régional
- Axe 1.3 : Mieux organiser les déplacements à l'intérieur des aires métropolitaines

## II – Objectifs environnementaux et d'aménagement du territoire

- Axe 2.1 : Lutter contre le changement climatique et anticiper ses conséquences
- Axe 2.2 : Préserver la biodiversité
- Axe 2.3 : Préserver le cadre de vie
- Axe 2.4 : Protéger les ressources naturelles
- Axe 2.5 : Favoriser un aménagement durable des territoires

## III – Objectifs sociaux et économiques

- Axe 3.1 : Renforcer l'attractivité économique des territoires
- Axe 3.2 : Contribuer à une meilleure équité sociale
- Axe 3.3 : Créer le maximum de valeur pour la collectivité
- Axe 3.4 : Rechercher la viabilité économique du projet

# Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Analyse des variantes par secteur

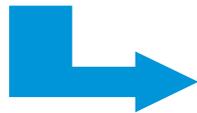
- **Méthodologie d'analyse des variantes :**

➡ L'évaluation des variantes fonctionnelles repose sur une appréciation qualitative par item de la grille d'analyse.

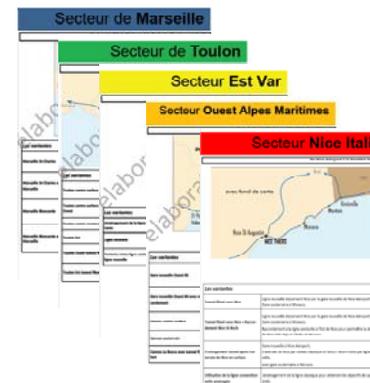
A ce stade, l'évaluation est limitée au niveau des objectifs et des fonctionnalités. Elle a été réalisée à « dire d'Expert ».

- **Comparaison des variantes entres elles par secteur :**

*Pour un secteur donné, il s'agit d'une évaluation relative des variantes les unes par rapport aux autres*

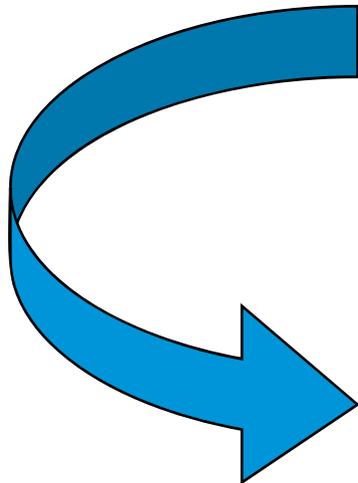


**FICHE SECTEUR**



# Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Fiches Variantes

La synthèse de l'analyse multicritères sur chaque secteur donne lieu à l'établissement d'une **fiche de synthèse spécifique par variante** regroupant les caractéristiques principales de chaque variante.

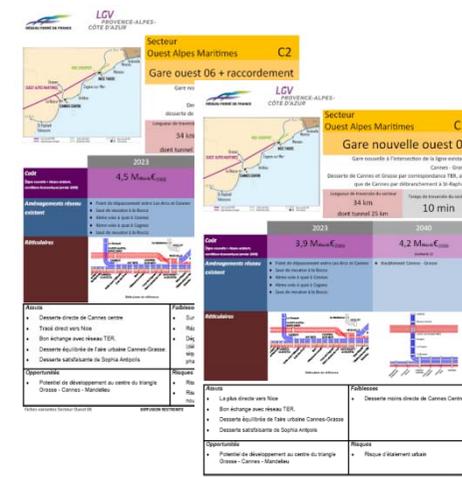


*Coût de la variante par rapport au scénario de référence,*

*Temps de parcours, ZEP, atouts - faiblesses*

*Aménagements spécifiques du réseau classique envisagés*

**FICHE VARIANTE**



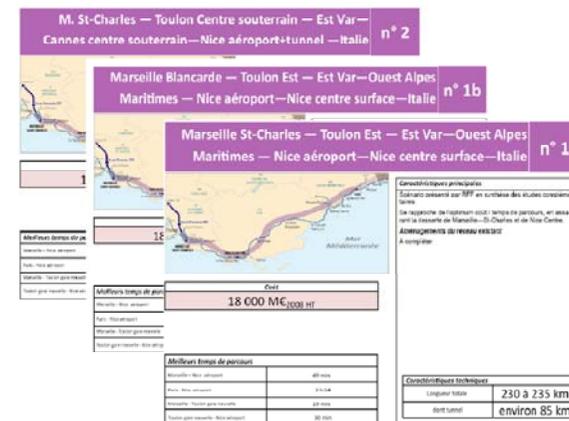
# Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Evaluation des scénarios

La « **fiche scénario** » est une fiche de synthèse des caractéristiques d'un projet de système ferroviaire d'Aix-Marseille à l'Italie

Un scénario correspond à un assemblage d'une variante fonctionnelle par secteur sur chacun des secteurs pour constituer un projet de système ferroviaire complet d'Aix – Marseille à l'Italie



**FICHE SCENARIO**

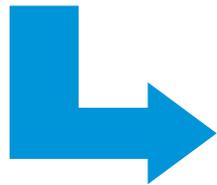


## Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Sélection des scénarios

Sélection des scénarios à mettre à la concertation qui sera organisée de septembre à décembre 2011 à partir d'un ensemble de « **FICHES SCENARIOS** »

Chaque fiche scénario intègre les objectifs de desserte 2023 et 2040 approuvés par le COPIL du 17 janvier 2011

➡ Présentation des fiches scénarios au Comité de Pilotage du 11 juillet 2011



**CHOIX DES SCENARIOS  
A CONCERTER**

## *Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Evaluation des scénarios*

**Le comité de pilotage de juillet 2011 demandera à RFF de mener la concertation à partir des scénarios de projet sélectionnés afin de permettre de dégager, dans le cadre de la concertation, celui qui sera soumis à l'approbation du ministère et aux études de la phase 2 du projet**

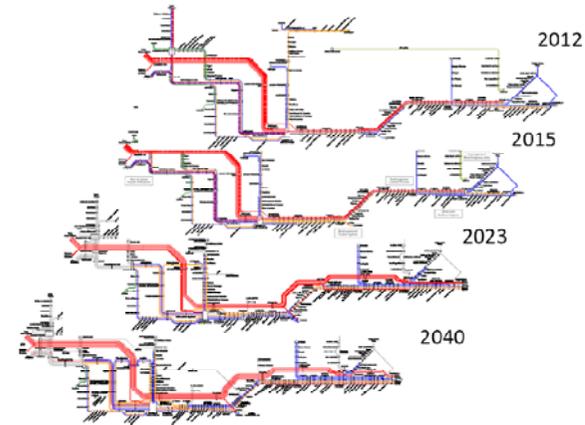
**Septembre 2011: Démarrage de la concertation sur la base des scénarios sélectionnés**

# Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Sélection des scénarios

## Fichiers des variantes fonctionnelles



## Réticulaires des référence

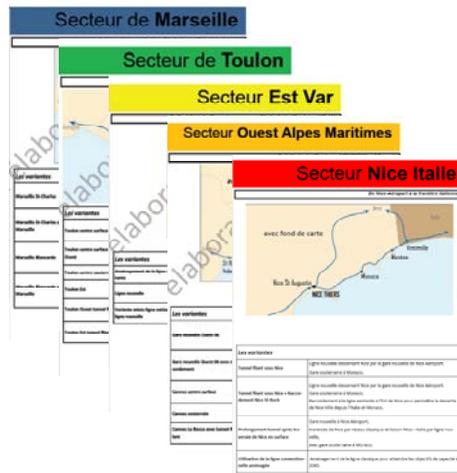


## Grille d'analyse multi-critères

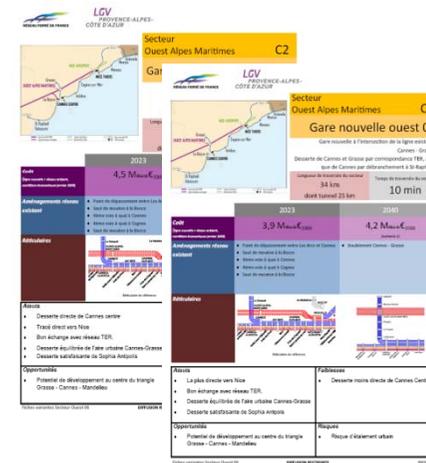
Axes	Objectifs / fonctionnalité							
1 - Objectifs stratégiques	Axe 1.1 : Développer un système de transport ferroviaire à haut niveau de service dans une perspective européenne	Réduire les temps de parcours entre les grandes métropoles françaises et méditerranéennes						Gare suppl: augmentation des temps de parcours pour Nice (45 min environ)
		Développer le report modal de l'avion et de la route vers le train						Meliores correspondances avec le TER sur St-Charles
		Garantir un service ferroviaire national et international performant, fiable et évolutif						Gare suppl: dégradation de la capacité dans un secteur contraint
		Développer l'accessibilité de la région au réseau LGV						Gare Est Marseille draine secteur SE de l'aggl: St-Charles draine mieux le centre que Blancarde
	Axe 1.2 : Améliorer globalement le système ferroviaire régional	Diffuser les effets de la grande vitesse sur le réseau régional						MB: nombreuses ruptures de charge, la gare MB est desservie par les mêmes trains
		Développer le report modal des liaisons routières régionales vers le train						Non discriminants entre St-Ch et Blancarde. Gare Est anéantie accroche Est
		Garantir un service ferroviaire régional performant, fiable et évolutif						Gare suppl: dégradation de la capacité dans un secteur contraint
		Favoriser le développement des services régionaux à grande vitesse						Gare suppl: dégradation des temps de parcours en SBOU
	Axe 1.3 : Mieux organiser les déplacements à l'échelle des déplacements régionaux	Renforcer le maillage ferroviaire du territoire						Gare Est favorise le maillage
		Favoriser le report modal des voies routières métropolitaines vers les transports en commun						Très bonne accessibilité routière de St-Charles peut retarder le report modal
		Permettre une forte multimodalité des gares						St-Ch dispose de la gare routière et 2 lignes de métro. Blancarde possède le tramway et le métro.

# Présentation de la méthodologie de choix des scénarios : Sélection des scénarios

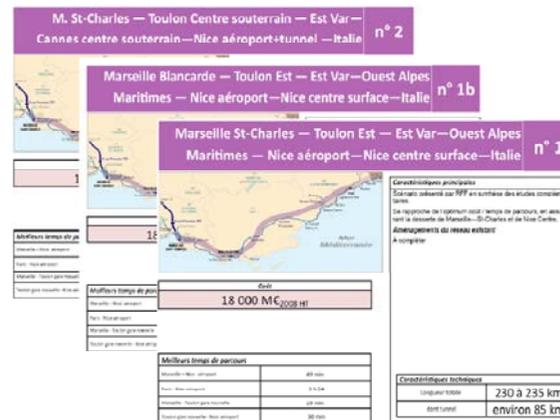
## Fiches « secteur »



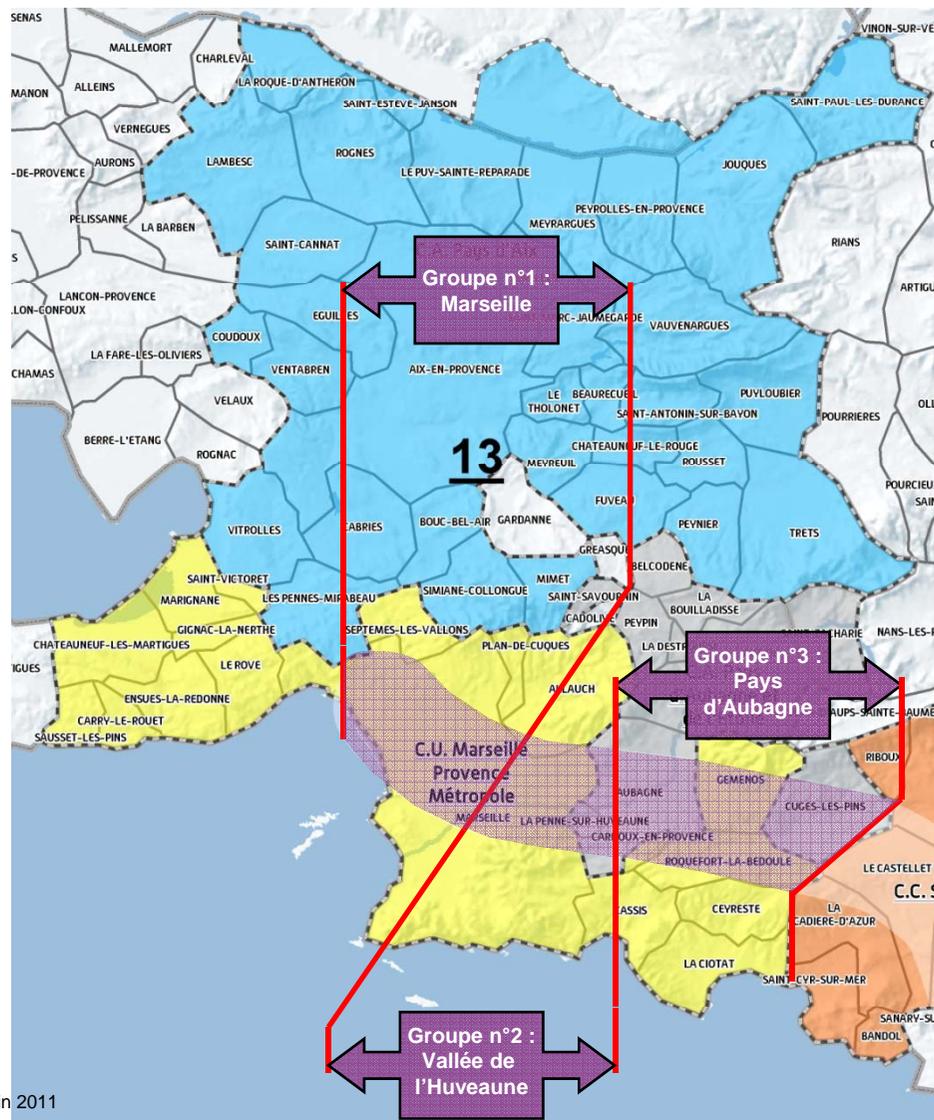
## Fiches « variante »



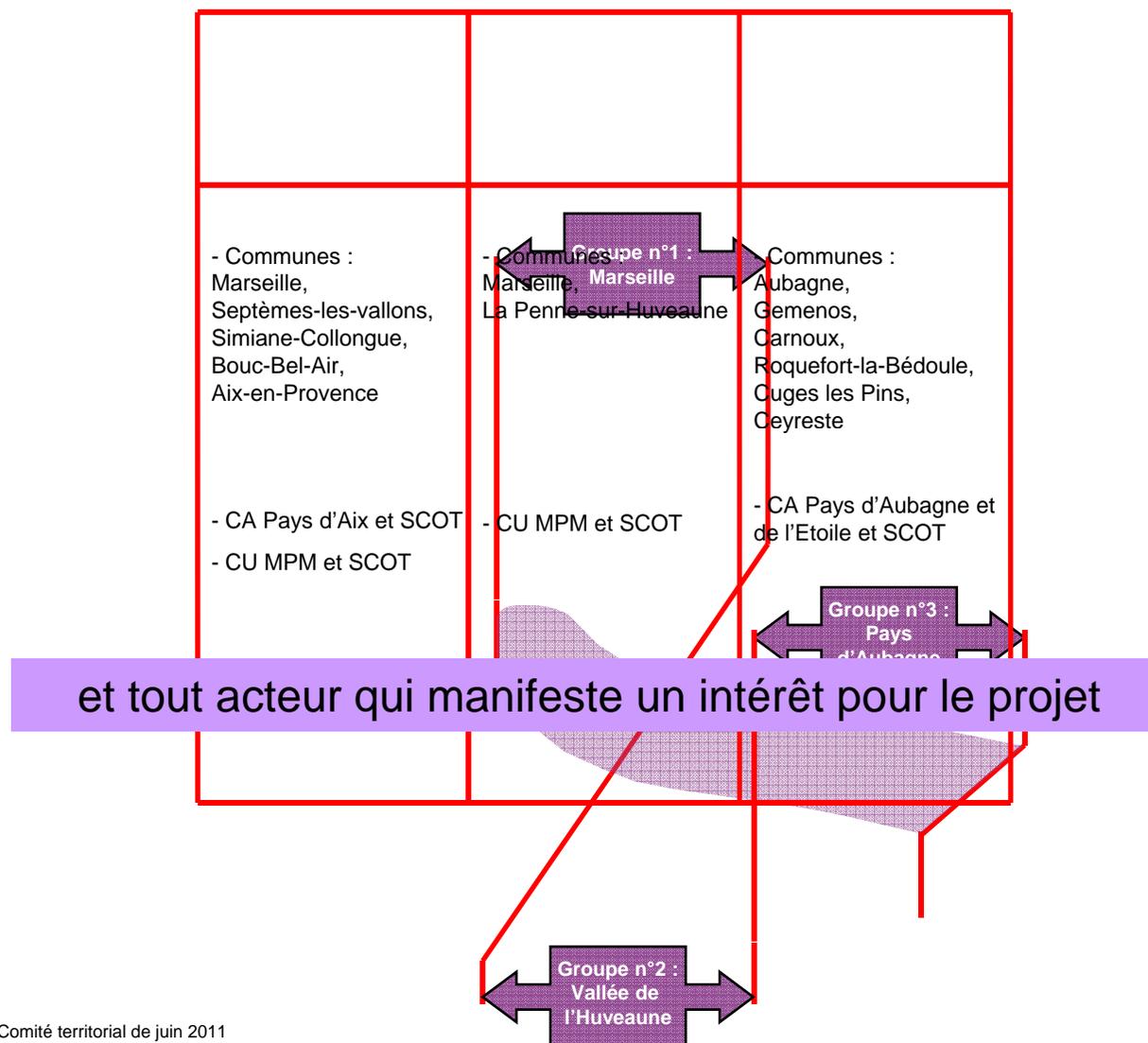
## Fiches « scénario »



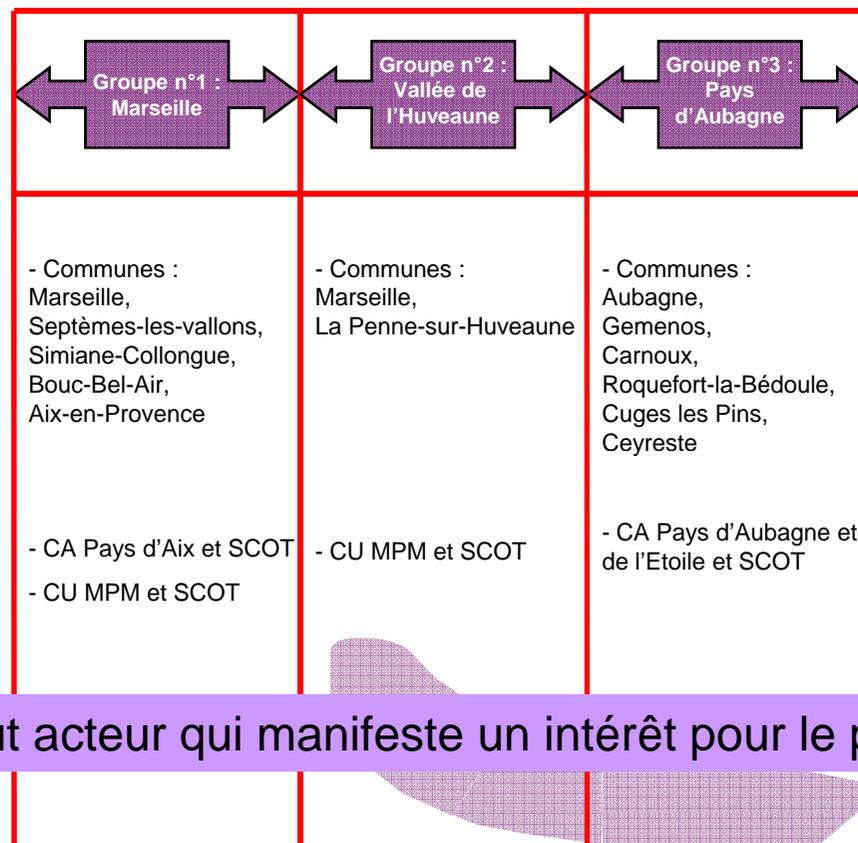
# Constitution des groupes de travail géographiques



# Constitution des groupes de travail géographiques



# Constitution des groupes de travail géographiques



Merci de votre attention