



# Groupe de Travail SILLON PERMIEN

LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1  
21 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—MORALITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERritoires—ÉCOLOGIE—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

# Proposition d'ordre du jour



1. Installation du groupe de travail

2. Etude des scénarios

3. Traduction des scénarios sur le secteur

4. Enjeux du secteur

# Installation du groupe de travail

# Objectif et déroulement du groupe de travail

## Rappel : les groupes de travail dans la concertation



# Objectif et déroulement du groupe de travail

## Rappel : les groupes de travail dans la concertation

### Groupes de travail géographiques

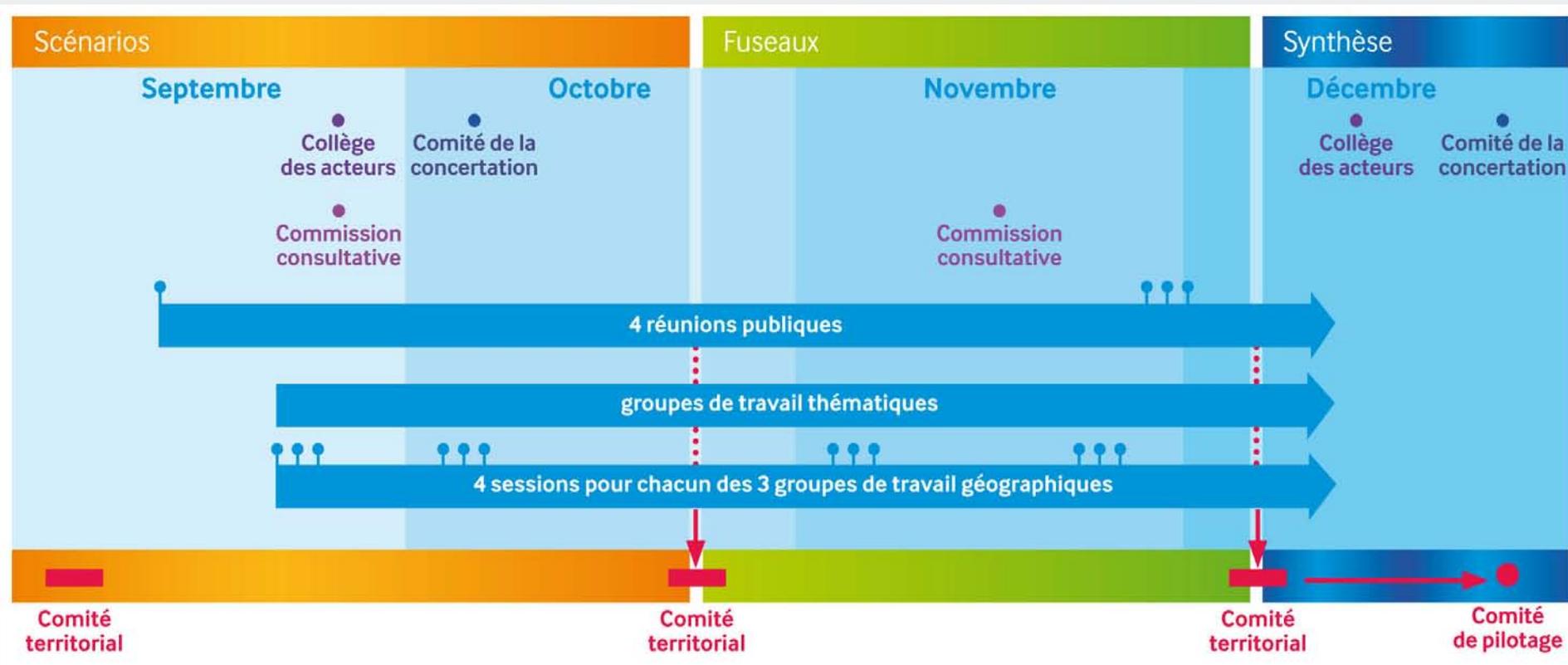
- Débattre des enjeux locaux des études
- Emettre un avis sur les scénarios préférentiels, les fuseaux de passage dans le cadre des orientations données en Comité de Pilotage
- Etudier, par zones géographiques, les différentes solutions envisagées et en rechercher éventuellement de nouvelles

### Groupes de travail thématiques

- Mutualiser les connaissances sur différentes thématiques
- Réfléchir sur les options de passage
- Identifier les points à approfondir pour les étapes d'études à venir

# Objectif et déroulement du groupe de travail

## Rappel : le calendrier de la concertation



# Objectif et déroulement du groupe de travail

## Rappel : les dates des 4 sessions

	Périmètre	Date	Horaires	Ville	Lieu	Adresse
<b>GTG 1</b>	« Sillon Permien »	21/09	14h - 18H	CUERS	Salle L'oustaou per touti	Avenue Léon Amic
<b>GTG 2</b>	« Sillon Permien »	05/10	14h - 18H	CUERS	Salle L'oustaou per touti	Avenue Léon Amic
<b>GTG 3</b>	« Sillon Permien »	09/11	14h - 18H	LE LUC	CC Cœur du Var	Quartier Précoumin Rte Toulon
<b>GTG 4</b>	« Sillon Permien »	23/11	14h - 18H	LE LUC	CC Cœur du Var	Quartier Précoumin Rte Toulon

# Objectif et déroulement du groupe de travail

## Objectifs & règles du jeu

- **Cadre de discussion**
  - Le système ferroviaire global est indissociable des projets des territoires et des enjeux d'aménagement du territoire.
  - Le scénario Métropoles du Sud et son prolongement vers l'Italie est le cadre du projet et de la concertation.
  - Délibération du Conseil Régional de décembre 2010 : objectifs de desserte et de service
  
- **Etapas**
  - 2 premières réunions : proposer un scénario préférentiel
  - 2 secondes réunions : proposer un fuseau préférentiel
  
- **Objectifs de la 1<sup>ère</sup> réunion**
  - Partager et comprendre les éléments ayant permis de conduire au choix des 4 scénarios
  - Enregistrer les demandes de compléments / les questions
  - Echanger sur les propositions du groupe

# Objectif et déroulement du groupe de travail

## Modalités & engagements

- **Règles de participation** aux 4 sessions des scénarios aux fuseaux
- **Données d'entrée**, documents support des GT :
  - *Le Kit du concertant*
  - *L'atlas cartographique*
  - *Le rapport Projet et Territoires*
  - *Les objectifs de desserte : les réticulaires (2011, 2023, 2040)*

Tous les documents sont disponibles sur le site [www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

- **Restitution et organisation GT suivant :**
  - Identification des demandes et diffusion équipe projet + mobilisation experts pour GT suivants (fiches d'expression des besoins)
  - Diffusion information complémentaire : espace extranet dédié au GT sur le site
  - Enregistrement des réunions (verbatim diffusé aux membres du GT, annexe bilan)
  - CR envoyé après le réunion (sur le site)
  - ODJ envoyé avant la prochaine réunion
- **Registre du GT** disponible dans la salle pour vos contributions

# Composition du Groupe de Travail « Sillon Permien »

## Tour de table des participants du GT « Sillon Permien »



## Chapitre 2

# Etude des scénarios

## 2.1 Rappel des objectifs du projet

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

- Améliorer et fiabiliser la desserte régionale
- Assurer une desserte grande vitesse avec 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 ?
- ...

## 2.1 Les objectifs de desserte sur le Secteur

- Des **objectifs fixés** avec une forte ambition de créer un vrai réseau régional performant :
  - Une véritable desserte régionale et nationale aux normes actuelles
  - Une ouverture de l' Est Var aux déplacements quotidiens
    - Entre Carnoules et Toulon, 6 liaisons/h\* : 4 omnibus, 1 semi-directs et 1 intercités
    - Entre Carnoules et Nice, 4 liaisons/h\* : 2 omnibus, 1 semi-directs et 1 intercités
  - Un accès à la nouvelle gare Est Var avec 4 TAGV/h\*
  - Soit 9 liaisons/h\* à la gare nouvelle Est Var TAGV et TER
  - Un accès à la nouvelle gare Toulon GV avec 5 TAGV/h\*

*\* = en heure de pointe*

## 2.2 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**

## 2.2 Le plus proche des centres villes



## 2.2 Le plus rapide



## 2.2 Le plus économique



## 2.2 Le plus maillé



# Vos questions sur les scénarios ?

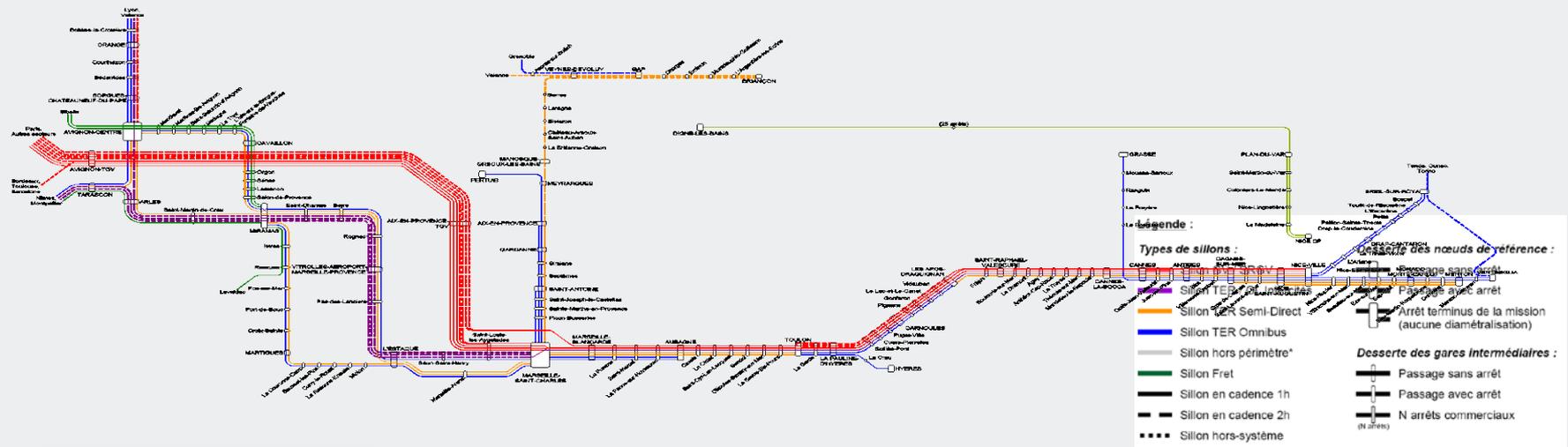
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...

## Chapitre 3

# La traduction des scénarios sur le secteur

# La desserte actuelle dans le Var

2012



**légende :**

**Types de sillons :**

- Sillon TER Semi-Direct
- Sillon TER Omnibus
- Sillon hors périmètre\*
- Sillon Fret
- Sillon en cadence 1h
- Sillon en cadence 2h
- Sillon hors-système

**Desserte des nœuds de référence :**

- Passage sans arrêt
- Passage avec arrêt
- Arrêt terminus de la mission (aucune diamétralisation)

**Desserte des gares intermédiaires :**

- Passage sans arrêt
- Passage avec arrêt
- N arrêts commerciaux (N arrêts)

RFF Mission LGV PACA  
COTHEM Services & Fonctionnalités

Objectifs de desserte PACA 2012  
retranscrits de l'horaire réticulaire

Document de travail

1494.3 | Prop O b) D es-P A 1 2 | 1.0 8 | 02.12.2010 | #

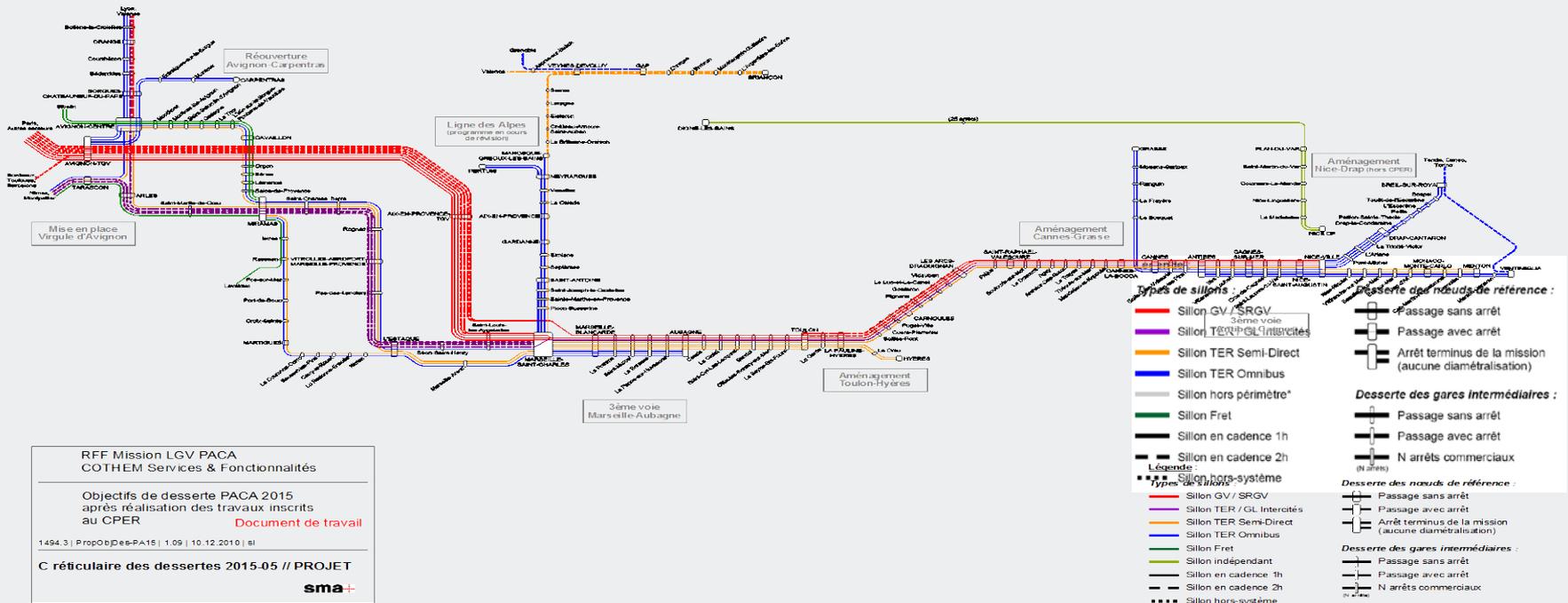
B réticulaire des dessertes 2012-04 | P r o j e t

Chaque trait continu représente un « sillon », c'est-à-dire un passage de train par heure dans chaque sens en heure de pointe

# La desserte dans le Var à court terme



2015



RFF Mission LGV PACA  
COTHEM Services & Fonctionnalités

Objectifs de desserte PACA 2015  
après réalisation des travaux inscrits  
au CPER **Document de travail**

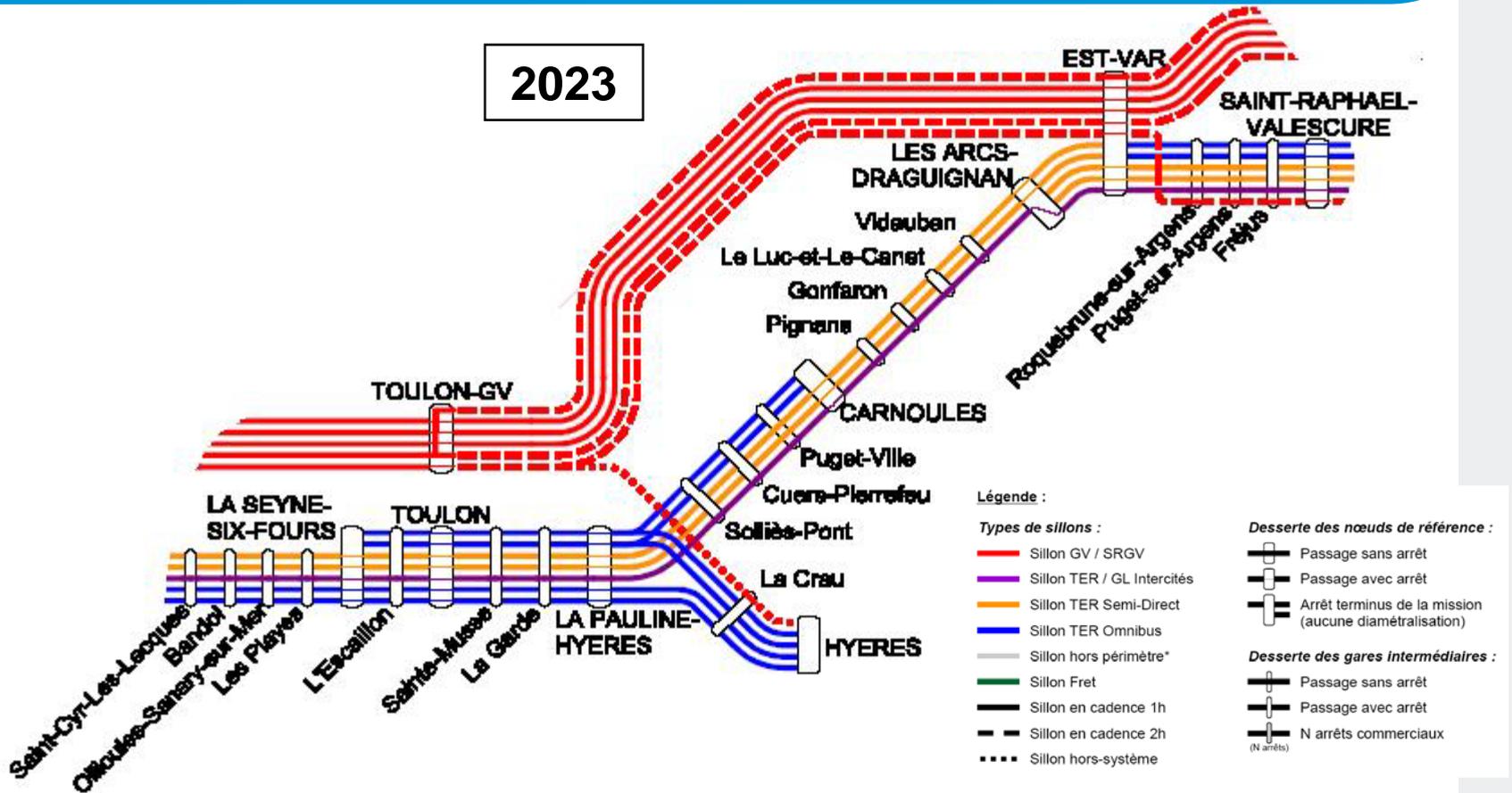
1494.3 | PropObjDee-PA15 | 1.09 | 10.12.2010 | si

C réticulaire des dessertes 2015-05 // PROJET **sma+**

Chaque trait continu représente un « sillon », c'est-à-dire un passage de train par heure dans chaque sens en heure de pointe



# Les objectifs de desserte dans le Var



Chaque trait continu représente un « sillon », c'est-à-dire un passage de train par heure dans chaque sens en heure de pointe

# Les objectifs de desserte dans le Var

Chaque trait continu représente un « sillon », c'est-à-dire un passage de train par heure dans chaque sens en heure de pointe

2040

4 TAGV par heure de pointe

5 TAGV par heure de pointe

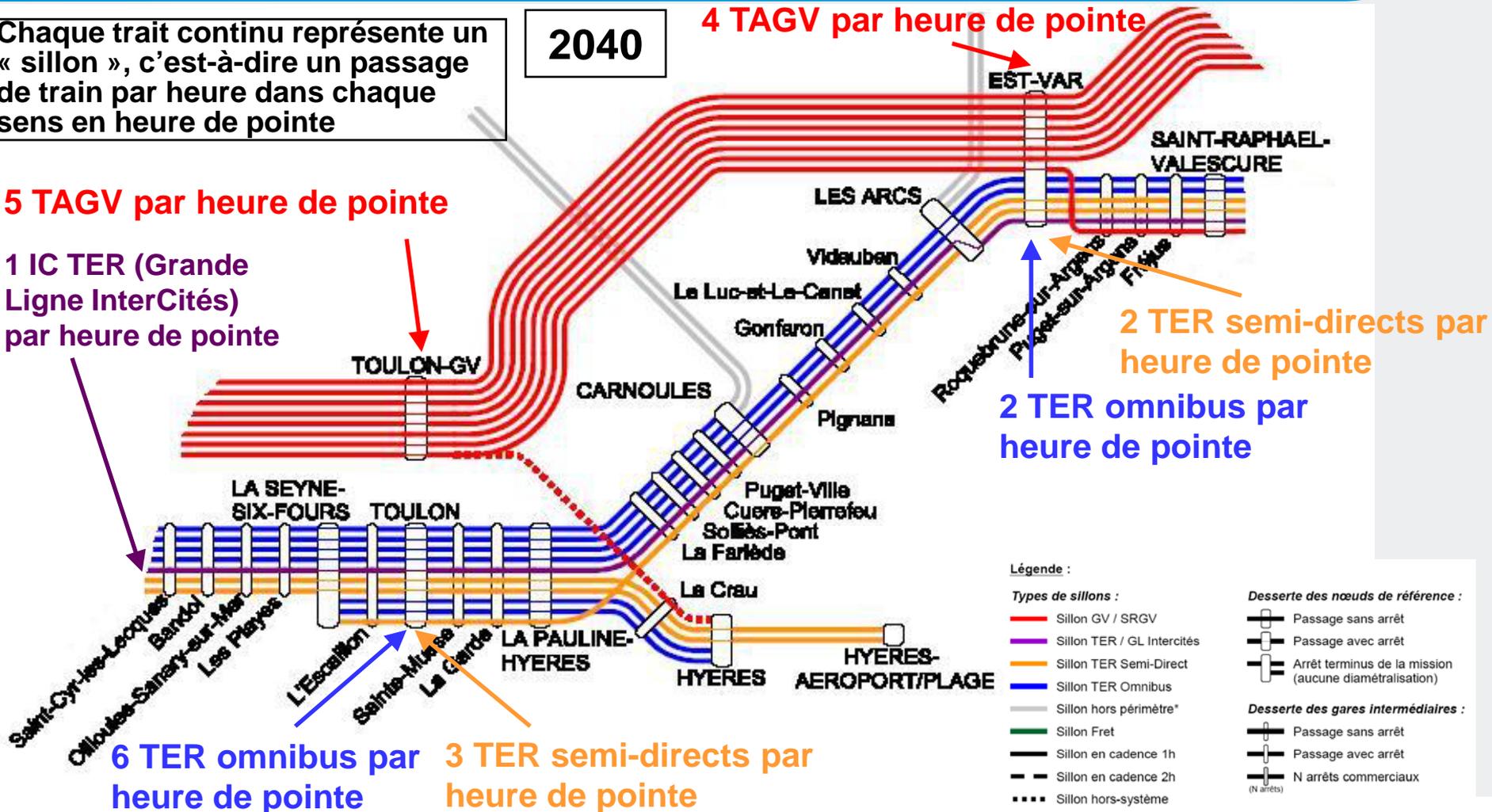
1 IC TER (Grande Ligne InterCités) par heure de pointe

2 TER semi-directs par heure de pointe

2 TER omnibus par heure de pointe

6 TER omnibus par heure de pointe

3 TER semi-directs par heure de pointe



Légende :

Types de sillons :

- Sillon GV / SRGV
- Sillon TER / GL Intercités
- Sillon TER Semi-Direct
- Sillon TER Omnibus
- Sillon hors périmètre\*
- Sillon Fret
- Sillon en cadence 1h
- - - Sillon en cadence 2h
- ⋯ Sillon hors-système

Desserte des nœuds de référence :

- Passage sans arrêt
- Passage avec arrêt
- Arrêt terminus de la mission (aucune diamétralisation)

Desserte des gares intermédiaires :

- Passage sans arrêt
- Passage avec arrêt
- N arrêts commerciaux (N arrêts)

# Les enjeux du secteur

# 4.1 La méthode d'étude

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

### 1. Analyse et évaluation des enjeux territoriaux

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

### 2. Analyse du relief

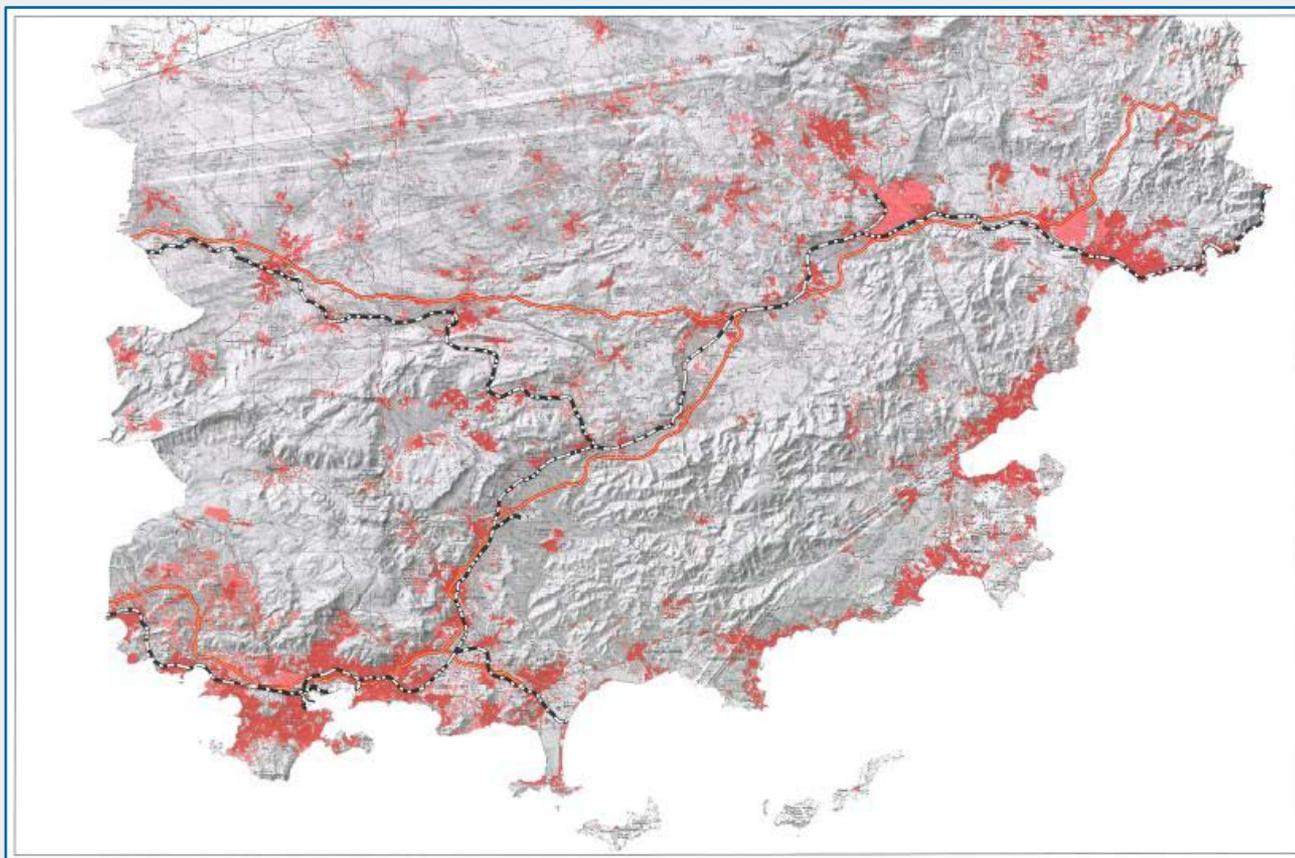
- Altitude
- Pente
- ...

### 3. Synthèse des zones les plus sensibles

### 4. Zone d'Etude Préférentielle

## 4.1 L'évaluation des sensibilités

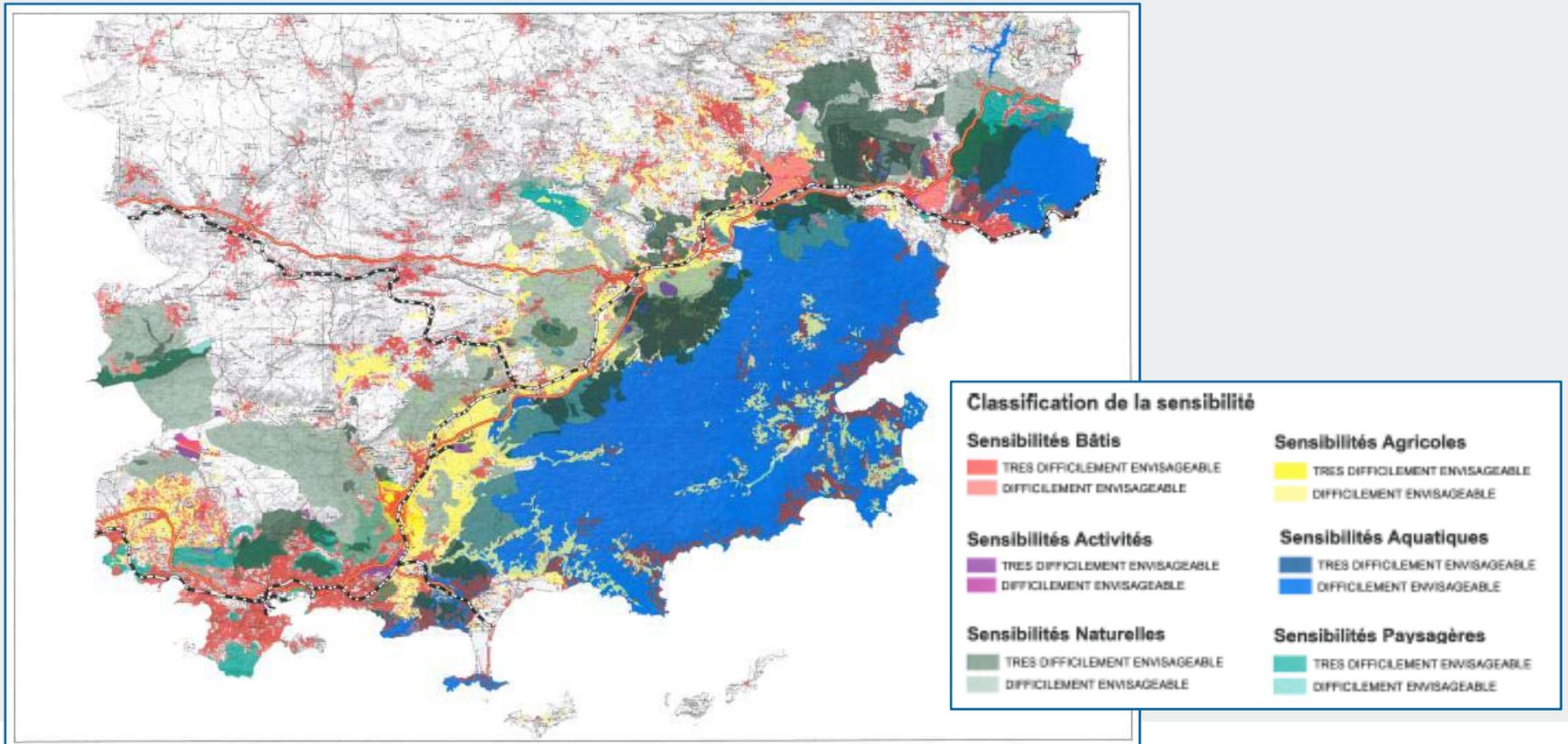
### Exemple : le Milieu Humain / Habitat



TRES DIFFICILEMENT ENVISAGEABLE  
DIFFICILEMENT ENVISAGEABLE

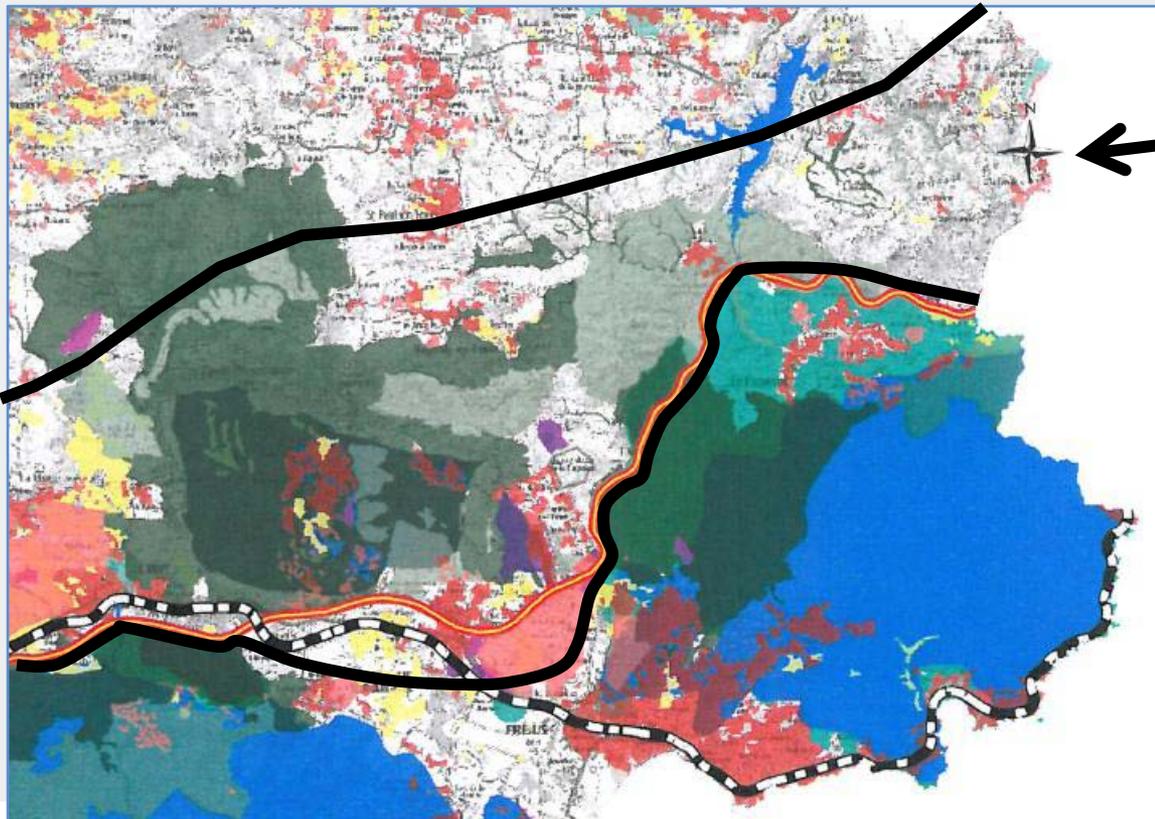
## 4.1 La synthèse des zones les plus sensibles

La synthèse de toutes les sensibilités a permis de définir les zones les plus sensibles, à éviter



## 4.1 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

## 4.2 Sillon Permien : cartes des sensibilités

- **Sensibilités tous domaines**
- **Espaces bâtis**
- **Espaces d'activités**
- **Paysage et patrimoine**
- **Milieus naturels terrestres**
- **Milieus naturels aquatiques**
- **Agriculture – viticulture**

## 4.2 Contexte du sillon permien

- **Contexte du milieu naturel :**
  - **Un patrimoine naturel exceptionnel avec des paysages remarquables, de nombreuses protections réglementaires et une grande diversité d'habitats et d'espèces :**
    - **Massifs avec formations forestières, paysages rupestres, ripisylves, taillis, maquis, pelouses (massif des Maures)**
    - **Zones humides (Gonfaron), zone de mise en eau temporaire (Besse, Flassans-sur-Issole)**
    - **Plaine du fleuve Argens**
    - **Réserve Naturelle Nationale de la plaine des Maures**
    - **Zone de la Pardiguière (Gonfaron et Le Cannet des Maures)**

## 4.2 Contexte du sillon permien

- Contexte du milieu naturel :
  - Agriculture/viticulture :
    - Sol de forte valeur agricole à l'est du secteur, avec de faibles pentes facilitant l'exploitation, mais soumis à la pression foncière
    - Viticulture AOC côtes de Provence, cultures annuelles périurbaines type maraîchage, AOC Figue de Solliès, Oliveraies : AOC Huile de Provence, cannes de Provence

## 4.2 Contexte du sillon permien

- Contexte du milieu humain :
  - Couloir très fréquenté marqué par des voies de circulation
  - Une urbanisation qui s'est refermée sur la ligne existante au niveau des villes
  - Pierrefeu : zone d'activités économiques existante à proximité de l'aérodrome
  - Circuit automobile du Luc
  - Décharge de Balançon
  - Base aérienne militaire au Cannet-des-Maures

## 4.3 Sillon Permien : rappel des objectifs

- Des **objectifs fixés** avec une forte ambition de créer un vrai réseau régional performant :
  - Une véritable desserte régionale et nationale aux normes actuelles
  - Une ouverture de l'Est Var aux déplacements quotidiens
    - Entre Carnoules et Toulon, 6 liaisons/h\* : 4 omnibus, 1 semi-directs et 1 intercités
    - Entre Carnoules et Nice, 4 liaisons/h\* : 2 omnibus, 1 semi-directs et 1 intercités
  - Un accès à la nouvelle gare Est Var avec 4 TAGV/h\*
  - Soit 9 liaisons/h\* à la gare nouvelle Est Var TAGV et TER
  - Un accès à la nouvelle gare Toulon GV avec 5 TAGV/h\*

\* = en heure de pointe

## 4.4 Traduction des scénarios / Sillon Permien

- **Objectifs de service en 2040 incompatibles avec réseau actuel  
=> doublement LE pour assurer un service fiable et garantir les objectifs à long terme**
  - **Insertion du projet dans un territoire à multiples enjeux urbains, environnementaux, viticoles, paysagers**
  - **Possibilité et intérêts d'aménagement de la LE sur certains tronçons (utilisation emprise existante, temps de parcours)**
  - **Doublement de la LE inenvisageable dans certaines traversées de villes (urbanisme, nuisances)**
  - **Recherche combinaison optimale prenant en compte les enjeux majeurs, limitant les nuisances et atteignant les objectifs de temps de parcours**

## 4.5 Vos questions sur la traduction des scénarios ?

- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...