







#### Proposition d'ordre du jour

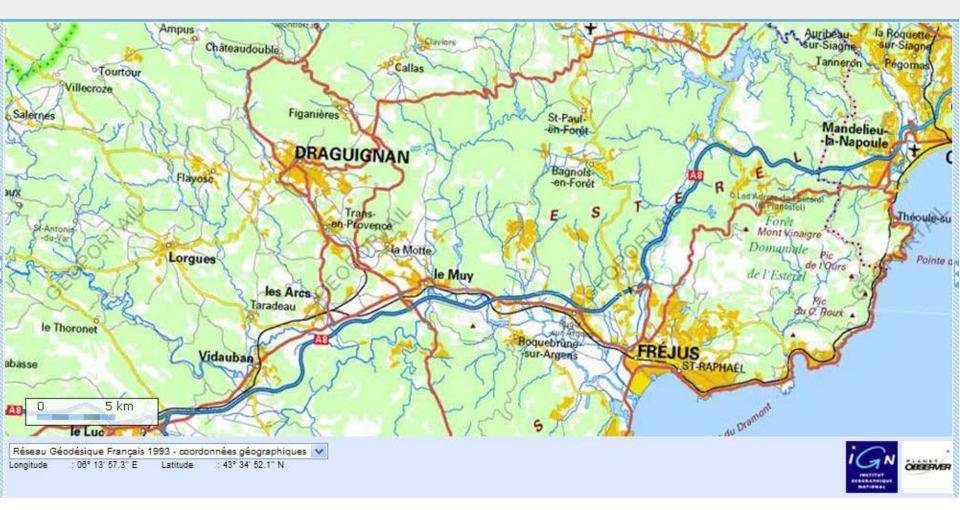


- 1. Synthèses des 1 ers groupes de travail
- 2. Rappel et réponses des attendus du groupe de travail
- 3. Recueil des observations sur les documents remis
- 4. Synthèse scénarios pour le CoTer
- 5. Préparation des prochains GT





#### Présentation des participants

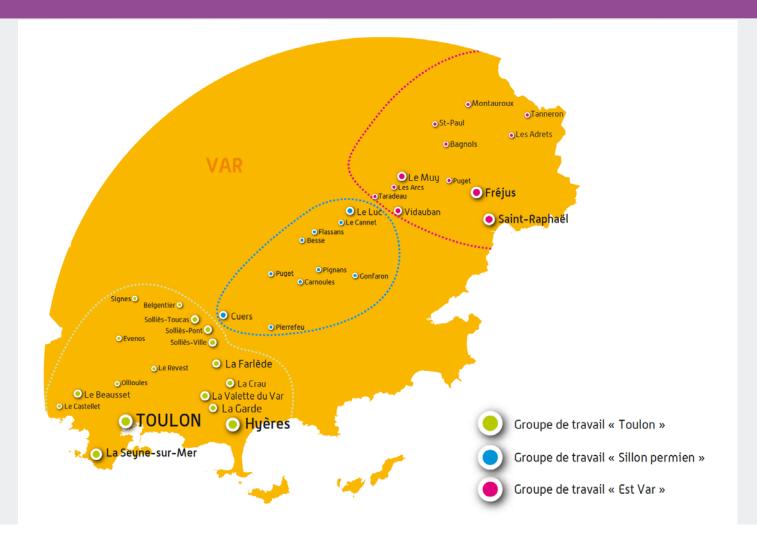




# Synthèse des 1<sup>ers</sup> groupes de travail



#### Demandes complémentaires Var







#### Demandes complémentaires Var

#### **GT Toulon**

- Eléments sur les fréquentations attendues selon les différents sites de gares
- Faisabilité d'une gare Toulon en surface entre deux tronçons en tunnel
- Eclairage sur les sites potentiels de gare s'appuyant sur les résultats intermédiaires des études

#### **GT Sillon Permien**

- Eclairage sur les emprises d'un doublement de voies, d'une ligne nouvelle
- Eclairage sur des solutions possibles de nombreux petits shunts ou quelques grands shunts
- Enseignements du GT Thématique Agriculture Viticulture



7/10/2011



#### Demandes complémentaires Var

#### **GT Thématique Agriculture - Viticulture**

- Données AGRI-VITI à compléter (RGA 2010, projet ZAP, sylviculture, base HYDRA, etc...)
- Approche économique des enjeux agricoles et viticoles





# Ce que nous avons retenu de la 1ère réunion





#### Groupe géographique Est Var : ce que nous avons retenu de la 1ère réunion

#### Points de convergence relevés:

- Intérêt pour une gare Est Var avec une desserte TGV et TER
- 2. Evitement nécessaire de points singuliers tel Vidauban car doublement des voies existantes impossible
- 3. Création d'une ligne nouvelle entre Gare Est Var et les Alpes Maritimes par l'intérieur car ligne classique le long du littoral trop sinueuse





## Groupe géographique Est Var : ce que nous avons retenu de la 1<sup>ère</sup> réunion

#### Sur les problématiques du projet dans Est Var:

- 4. Forte sensibilité de la population aux divers risques et tout particulièrement aux inondations, aux incendies de forêt. Enjeux environnementaux forts.
- 5. Accessibilité à la gare Est Var, notamment en raison de la saturation régulière du réseau routier actuel,
- Maillage adapté aux besoins de la population locale et liaisons internes à développer notamment avec le canton de Fayence ou Draguignan-Saint Raphaël





#### Groupe géographique Est Var : ce que nous avons retenu de la 1ère réunion

#### Le groupe Est Var demande à RFF d'apporter en deuxième session des éléments techniques sur:

- Avenir de la gare actuelle des Arcs avec une nouvelle gare Est Var : maintien ou fusion?
- 8. Des exemples d'insertion d'une Ligne Nouvelle dans le paysage, retour d'expérience de cicatrisation paysagère
- Visualisation d'une gare mixte TGV-TER 9.
- 10. Eléments d'études socio-économiques et de trafic
- 11. Prise en compte des risques inondations et feux de forêt, et des zones de protections type Natura 2000

Cartes et analyse des sensibilités : le groupe signalera auprès de RFF d'éventuelles omission, en vue de débuter la recherche de fuseaux en phase 2./.





## Rappel et réponses aux attendus du groupe de travail



Des exemples d'insertion environnementale d'une Ligne Nouvelle, retour d'expériences

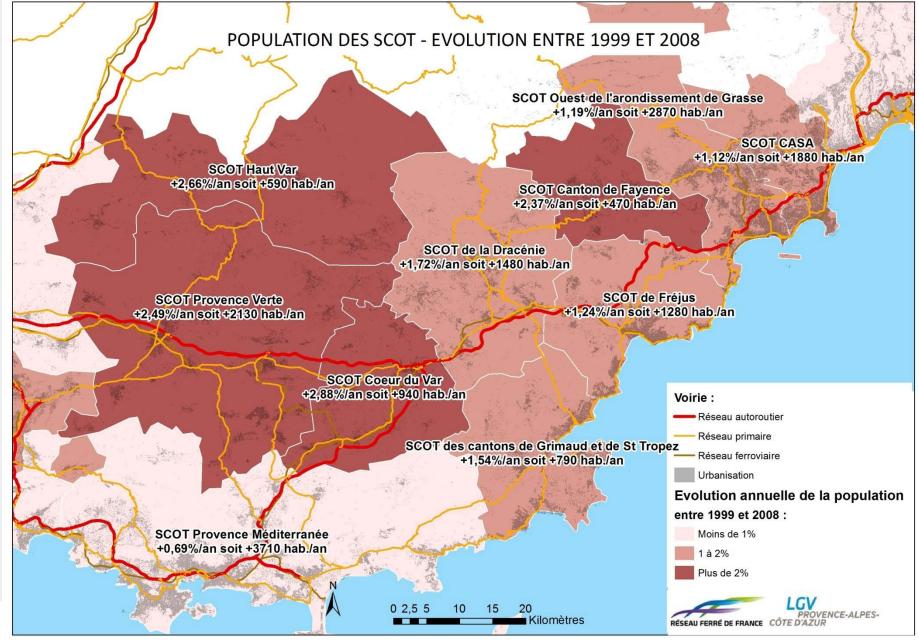


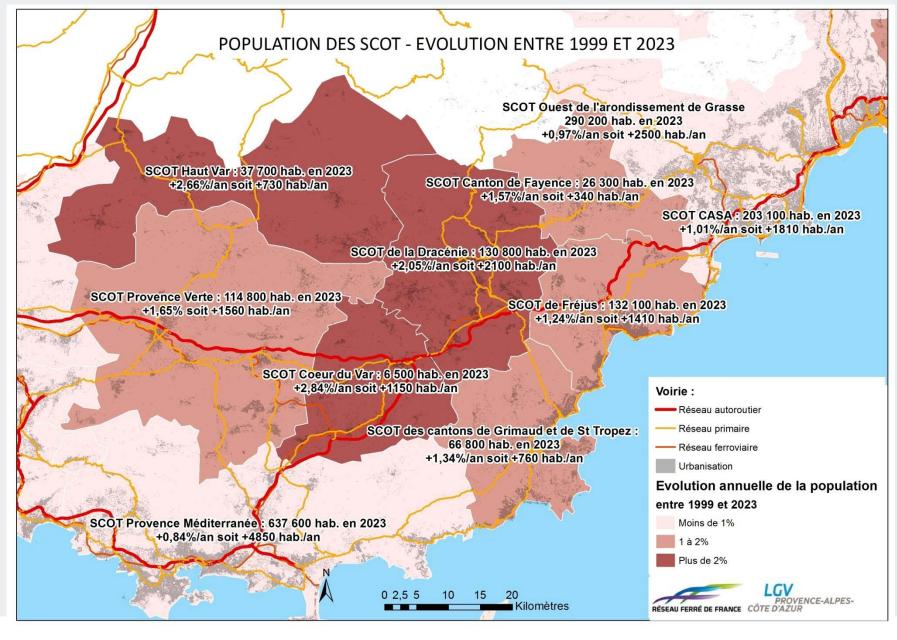


Quel maillage adapté aux besoins de la population locale ? Eléments d'études de trafic et socio-économiques









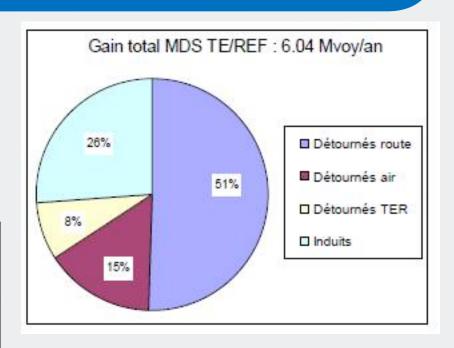




#### Données sur le report modal voiture / train

#### **Estimations pour la LGV PACA:**

	Gains de trafic a posteriori (2004)	
Report depuis l'aérien	1,8 (40%)	
Report depuis le routier	1,2 (27%)	
Induction	1,5 (33%)	
Total	4,5 (100%)	



A titre de comparaison: report modal observé après mise en service de la LGV Méditerranéenne





#### Fréquentation des gares du projet

#### Trafic des gares PACA à l'horizon 2020

(tous types de trains confondus)

Trafic des gares PACA* (trafic en millions de voyageurs)	Base 2005	Référence 2020	Projet Métropoles du Sud - Toulon Est
Aix-en-Provence TGV	1,8	2,4	2,4
		20	67
Marseille Saint-Charles	9	12,9	8
Marseille TGV souterrain			6,6
Toulon Centre	3,3	4,9	4
Toulon Est			1,8
Est Var			1
Saint-Raphaël	1,3	2	1,9
Cannes	3,5	6,2	5,4
Antibes	2,1	3,8	3,3
Ouest Alpes Maritimes	223	- 20	1,6
Nice Saint-Augustin			4,6
Nice Thiers	7,2	12,5	10,9
Monaco	4,3	7,4	7,8
* maximum des trafics obtenus avec et sans ICGV			

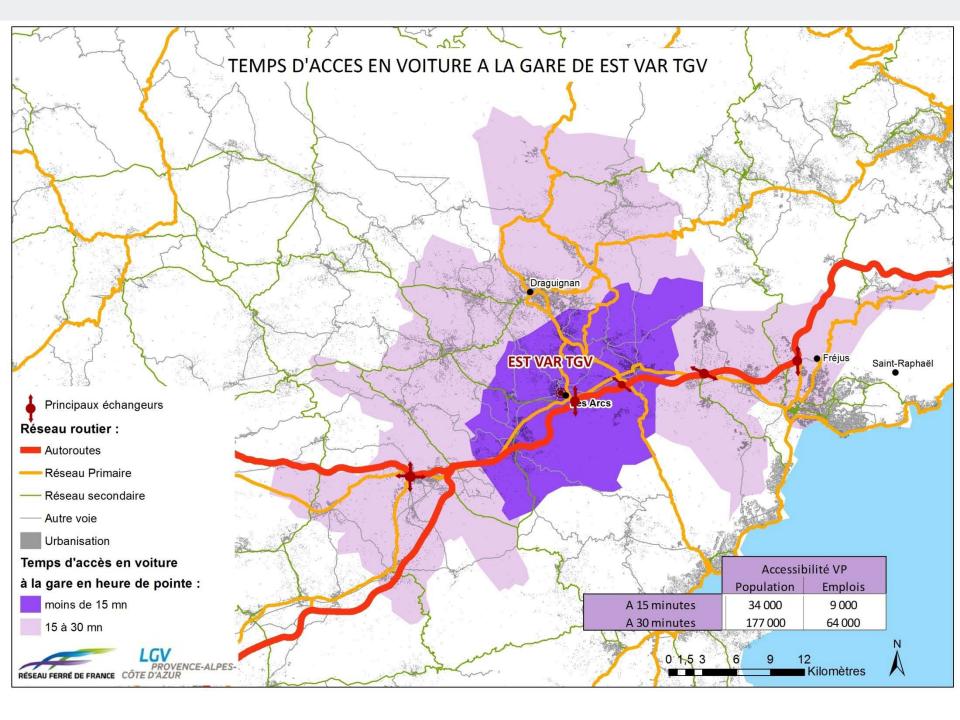


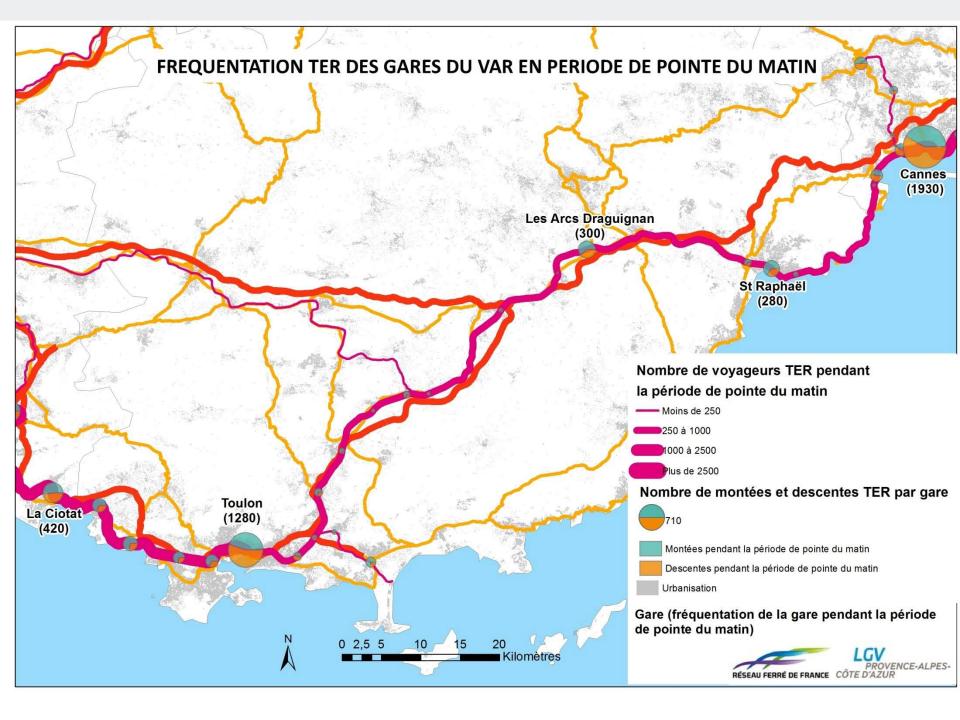
#### Parts modales de rabattement vers les gares

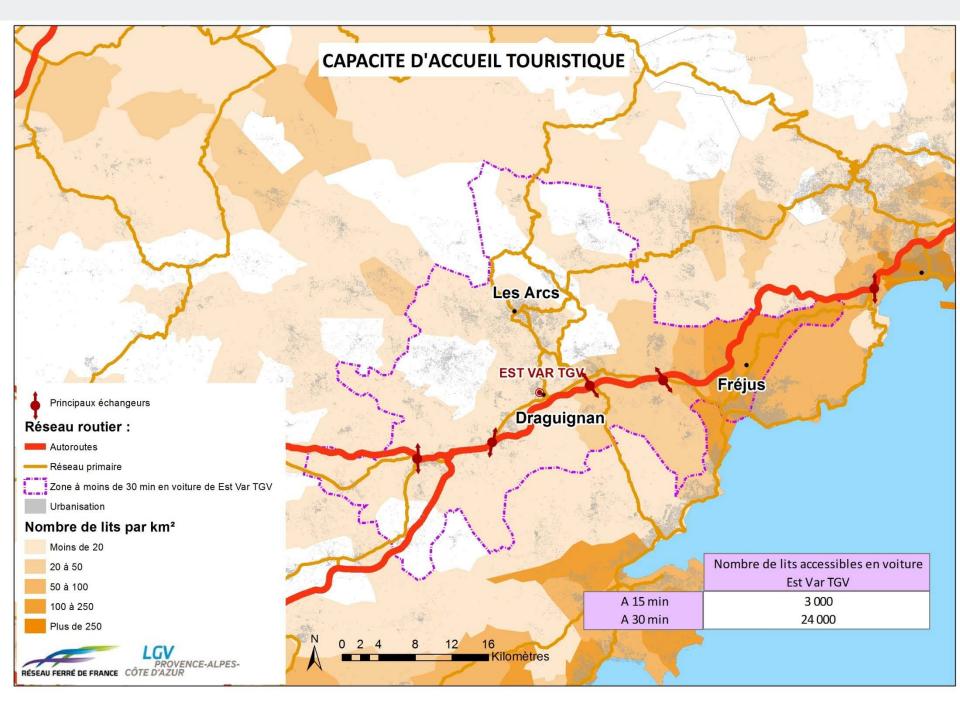


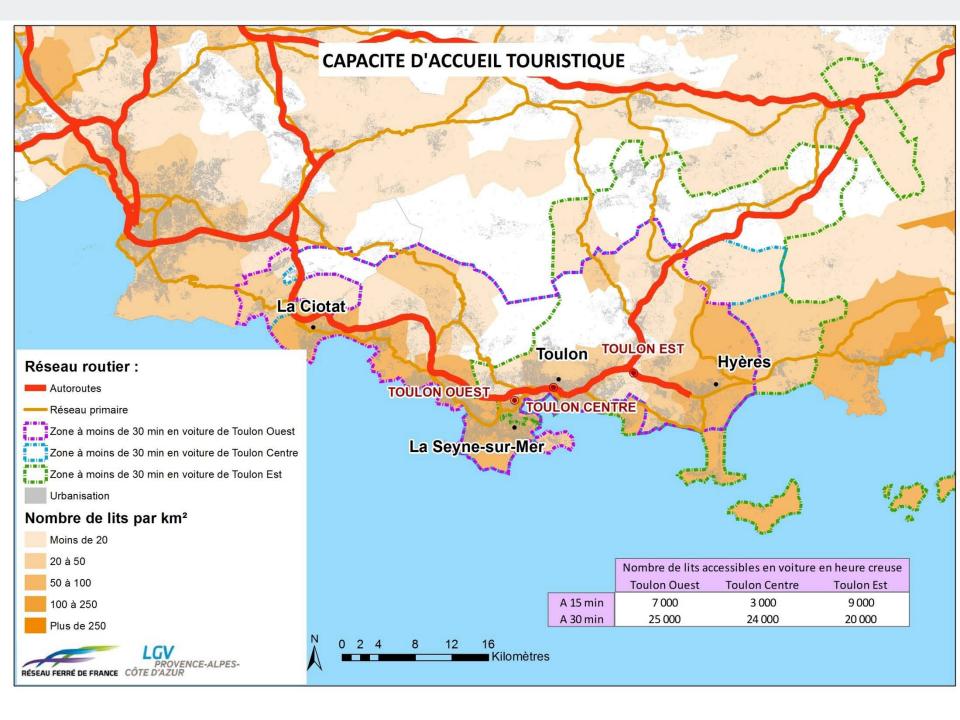












Pôle d'échange multimodal Est-Var : retours d'expériences et principes





#### Typologie des gares TGV



Type 1 : Gare ancré dans le tissu urbain Lille Europe et Le Mans Sud

Type 2 : Gare périphérique à desserte TER Champagne-Ardenne et Valence

Type 3 : Gare périphérique à desserte

Aix-en-Provence et Avignon

Type 4 : Gare isolée à desserte routière TGV Haute-Picardie

LES GARES NOUVELLES DU TGV« EXURBANISÉES », FNAUT, Avril 2008







### desserte TER

- Située à 7 km du centre de Reims
- Connecté au réseau TER
- Proximité gare classique (8 minutes)
- Dynamique tertiaire au centre de Reims

Champagne-Ardenne TGV 2007 : Gare périphérique à

Aix TGV 2001 : Gare périphérique à desserte routière



- Située à 16 km du centre d'Aix
- Non connectée au TER
- Bonne accessibilité routière
- Engorgement des parkings
- Extension de 1100 places



routière

Haute-Picardie TGV 1994 : Gare isolée à desserte

- Située à 45 km d'Amiens et 42 km de St Quentin
- Non connecté au réseau TER situé 6 km plus loin
- Difficulté d'implantations d'entreprises autour de la
- gare nouvelle - Effet tunnel Lille-Paris

#### **Gare Champagne-Ardenne TGV (2007)**

- Sur la commune de Bezannes à 7 km du centre de Reims
- Début de la stratégie urbaine 1997, valorisation dans un premier temps des quartiers proches de la gare centrale
- 2003 : création de parcs par un projet de marketing urbain Invest In Reims
- **Une accessibilité TC performante TER, Bus, Tram (16/04/2011)**
- Fréquentation annuelle : 650 000 voyageurs
- Aujourd'hui la ZAC TGV Bezannes c'est 173 hectares de logements, d'immeubles d'affaires, de parcs et d'aires de sports et de loisirs





#### **Gare Valence TGV (2001)**

- Sur la commune d'Alixan à 10 km du centre de Valence
- 1994 : création du parc ROVALTAIN par un projet de marketing
- Une accessibilité TC performante TER, Bus
- 52 TGV et 36 TER s'y arrêtent tous les jours en semaine
- Fréquentation annuelle (2008) : 2,3 millions de voyageurs
- 2005: 164 emplois 2010: 1058 emplois
- Après un démarrage un peu lent, la ZAC Rovaltain c'est 87 entreprises essentiellement endogènes dans le domaine technologique et scientifique.
- L'enjeu pour demain c'est la qualité des services de proximité pour les salariés : crèches, restaurants, grande distribution ...





#### **Gare Avignon TGV (2001)**

- Sur la commune d'Avignon à 5 km du centre
- Forte stratégie économique
- Une accessibilité TC insuffisante (navettes) avec une part modale des VP de 70 %
- Saturations et extensions de parkings
- Effet incontrôlable de l'aménagement des zones de gares dépourvues de rabattement TC lourd vers le CV
- Fréquentation annuelle 2009 de 2 673 051 voyageurs
- La virgule TER d'Avignon permettra une liaison rapide vers la gare centrale





#### **Gare Aix-en-Provence TGV (2001)**

- Sur le plateau de l'Arbois à 16 km du centre d'Aix
- Forte stratégie économique
- Pas de connexion TER: le projet initial (2003) de TER reliant Aix, la gare TGV et l'aéroport n'a pas été réalisé
- Accessibilité moyenne (part modale VP = 70%)
- Saturation des parkings, emplacements sauvages
- Ceci est dû à l'excellente fréquentation avec des rentabilités sous estimées selon le Bilan LOTI LGV Med
- Fréquentation annuelle 2009 de 2 443 374 voyageurs





#### **Gare Haute-Picardie TGV (1994)**

- Située à 45 km d'Amiens et 42 km de Saint Quentin
- Stratégie purement économique
- Proximité d'une sortie d'autoroute
- Entre 1997 et 2003 seulement quatre entreprises se sont implantées correspondant à une soixantaine d'emplois
- Service ferroviaire régional absent, à 6 km au Sud de la gare
- Mauvaise accessibilité (navettes taxis part modale : 35% et 65% pour les voitures particulières)
- Cette desserte est perçue comme une station TGV où la connexion Paris-Lille Europe fait ressortir un effet tunnel





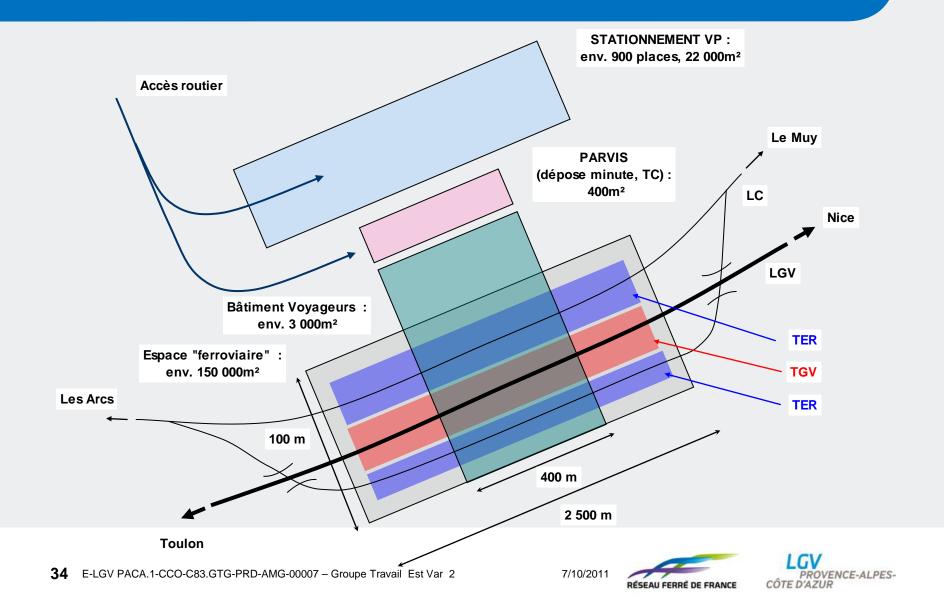
#### **Transposition en PACA**

- Importance d'une articulation TGV/TER en gare nouvelle
- Importance d'une desserte en TCSP urbain en complément du TER
- Importance d'un positionnement de la gare nouvelle à proximité du tissu urbain existant afin de l'inscrire dans un véritable projet urbain
- Importance de placer le pré- et post-acheminement TC/modes doux au cœur du dispositif de choix d'implantation de la gare nouvelle



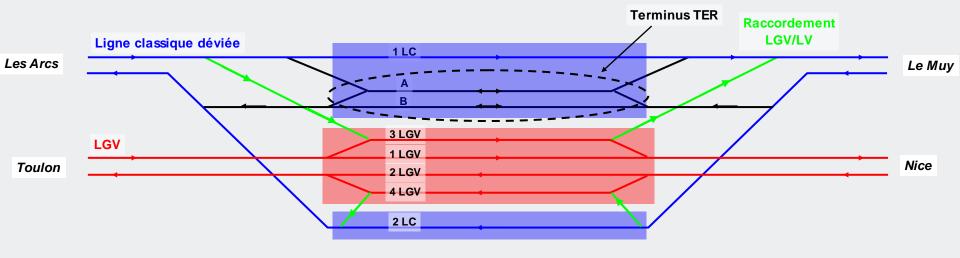


#### Les fonctionnalités



#### Le schéma des circulations ferroviaires







Débat public	1er janv 2003	30 dec 2005	5,2
Etudes complémentaires, secrétariat permanent	1 er janv 2006	1er mars 2009	3,3
Etudes Préalables à l'Enquête d'Uti	1er mars 2009	1er dec 2014	86
		dont sondages	30
		dépensé fin 2010	4,3
		prévu 2011	8,1



### Analyse des sensibilités





#### Analyse des sensibilités

- Identification des enjeux
  - Pour l'ensemble des thématiques → 1000 zones et sites analysés
- Caractérisation des effets induits sur les zones à enjeu par l'insertion du projet selon les différentes dimensions (sensibilité à dire d'expert)
  - Portée géographique
  - Portée temporelle
  - Portée socio-économique
  - Réductibilité
  - Aptitude à la compensation
  - Manque de connaissance

connaissance	réductibilité	Caractère compensable	Portée géographique	Portée temporelle	Portée socio-économique
suffisante	pas réductible	non compensable	national	permanent	fort
insuffisante	partiellement réductible	compensable	territorial	moyen/long terme	moyen
	réductible	difficilement compensable	local	court terme	faible





#### Analyse des sensibilités - Synthèse thématique

- Croisement des effets du projet, de la capacité à les compenser avec leurs portées effectives
  - → HIERARCHISATION DE L'ACCEPTABILITE (à ce stade des études et à ce niveau d'échelle)

Synthèse experte
Très difficilement envisageable
Difficilement envisageable
Moyennement envisageable
Envisageable

→ EVOLUTIVITE de l'ANALYSE au cours du processus





#### Analyse des sensibilités - Milieu naturel terrestre

#### Identification appuyée sur

- Zonages d'inventaires et de protection règlementaire
- Approches spécifiques (SDENE du Var, Inv. ZH83 et 13, Continuités écologiques 83…)

#### Sensibilités

- •Très difficilement envisageable: effets non réductibles, non compensables, permanents, de portée nationale, connaissance suffisante.
- Expertise progressive soumise à la disponibilité de l'info





#### Analyse des sensibilités - Milieu naturel aquatique

#### Identification appuyée sur

- Approches spécifiques (Inv. ZH83 et 13, masses d'eau RMC…)
- Caractérisation des cours d'eau,

#### Sensibilités

- Cours d'eau et objets ponctuels: sensibilité réduite car possibilité de croiser ou de tangenter ces espaces
- Zones humides: Fortes hétérogénéités des sensibilités
- Milieux en mosaïques: Mares des Maures, ZH de Gonfaron Nord très sensibles





#### Analyse des sensibilités - Milieu humain : habitats

#### Identification appuyée sur :

- Occupation du Sol 2006
- BD TOPO
- Zones de développement futures des SCoT

#### Sensibilités

- <u>Tissu urbain dense et discontinu :</u> très difficilement envisageable
- Bati diffus : difficilement envisageable
- Zones de développement futures des SCoT: difficilement envisageable





#### Analyse des sensibilités - Milieu humain : activités

#### Identification appuyée sur

- Cartes et photo aériennes (ZI, ZA, loisirs, aérodromes, base militaire, carrières, golfs...)
- Atlas de ZA des CCI et intercommunalités
- Entretiens spécifiques

#### Sensibilités

- <u>Une sensibilité plus forte en ZU dense car foncier plus rare</u>
- Carrières: très difficilement à difficilement envisageable
- Aérodromes, bases militaires: très difficilement envisageable
- Loisirs: très difficilement à difficilement envisageable





#### Analyse des sensibilités - Milieu agricole

#### Identification appuyée sur

- Occupation du Sol 2006
- Périmètres AOC
- Système d'irrigation
- Serres
- Existence de charte agricole

#### Sensibilités

- Périmètres AOC: très difficilement à difficilement envisageable
- Cultures pérennes non AOC: moyennement envisageable
- Cultures spécifiques: moyennement envisageable
- Cultures annuelles: envisageable





#### Analyse des sensibilités - Paysage

#### Identification appuyée sur

- Protections règlementaires SI, SC, MH, ZPPAUP
- Atlas départementaux des paysage
- Territoires reconnus (PNR...)
- Eléments non reconnus...

#### Sensibilités

- Sites et Monuments : très difficilement à moyennement envisageable
- ZPPAUP : très difficilement à difficilement envisageable
- Paysages identitaires : moyennement envisageable





### Votre avis sur les documents remis





## Synthèse de l'avis du GT Est Var





# Ce que nous retenons de la 1ère réunion





# Ce que nous retenons de la 2ème réunion



#### Groupe géographique Est Var : ce que nous retenons de la 2ème réunion

#### Demandes d'études formulées par le groupe :



#### Groupe géographique Est Var : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Propositions du groupe sur les scénarios, ou les éléments de scénarios, à présenter au CoTer :



