







Proposition d'ordre du jour



- 1. Synthèses des premiers 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



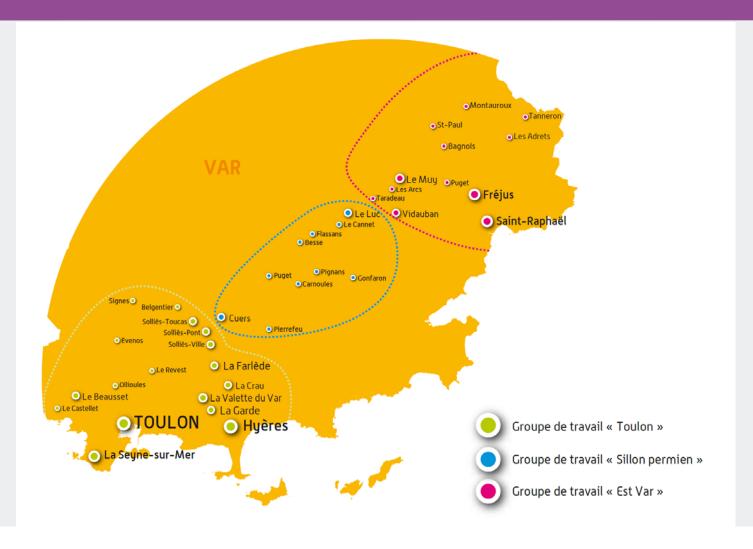




Synthèse des premiers groupes de travail











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





GT Est-Var

- Avenir de la gare actuelle des Arcs avec une nouvelle gare Est Var : maintien ou suppression ?
- Des exemples d'insertion d'une LN dans le paysage, retour d'expérience de cicatrisation paysagère
- Schéma d'une gare mixte TGV-TER pour visualiser l'emprise
- Maillage pour la population locale, prise en compte des besoins des usagers
- Prise en compte des risques inondations et feux de forêt, et des zones de protections type Natura 2000



GT Thématique Agriculture - Viticulture

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





Contributions GT des Bouches-du-Rhône



Bouches-du-Rhône

Proposition remise par l'association « Vivre à Gémenos » URVN, FNE





Ce que nous retenons de la première réunion





Groupe géographique « Toulon » : ce que nous retenons de la 1^{ère} réunion

Points de convergence relevés:

- 1. Les participants ont pris acte du cadre de la discussion (scénario MdS, ...), même si certains restent opposés à ce choix.
- 2. La « nécessaire ambition » du développement des transports en commun ferrés n'est contredite par personne. Quelques interrogations sur le service TAGV prévu, mais l'idée dominante est qu'on construit une infrastructure pour le siècle à venir. Le groupe met particulièrement en exergue le besoin de TER.
- 3. Le groupe met en exergue les sensibilités viticoles, naturelles (ex : ENS du Plan à la Garde), karstiques (ressource en eau), paysagères (Coudon)
- 4. Un rappel insistant est fait à la directive extraite du courrier ministériel du 29 juin 2009 :
 - Il empruntera les lignes ou emprises existantes. A défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles.





Groupe géographique « Toulon » : ce que nous retenons de la 1^{ère} réunion

Sur les variantes de gare, le groupe «Toulon » :

- 5. refuse à l'unanimité la variante **Toulon-est**. Aucun élu ne développe de projet d'aménagement qui serait cohérent avec une gare à l'est, et au contraire, élus et associations prônent la préservation de l'environnement et un sursis dans le développement.
- 6. considère que l'implantation de la gare au centre de Toulon est la meilleure réponse en termes d'aménagement urbain. En revanche, le débat reste ouvert sur la question de la faisabilité d'une gare en surface (proposition GRV FNAUT) d'une part, sur le caractère « raisonnable » de la gare souterraine d'autre part. La discussion se poursuivra en deuxième session, RFF devant fournir des schémas supports.
- 7. Beaucoup, en tête desquels les élus et associations de l'ouest, refusent cette variante au motif qu'elle amènerait, selon eux, un tracé sur des espaces habités, ou à forts enjeux (plaine de l'AOC Bandol).





Groupe géographique « Toulon » : ce que nous retenons de la 1^{ère} réunion

Le groupe «Toulon » demande à RFF d'apporter en deuxième session des éléments techniques sur :

- 8. Les fréquentations attendues dans le cas de chacun des trois sites de gare ouest / centre / est. En particulier : zones de chalandise tous modes confondus.
- 9. La faisabilité d'une gare centre en surface, entre deux tronçons en tunnel, comme le suggère le groupe de réflexion emmené par la FNAUT.
- 10. L'analyse des sites potentiels de gare, en s'appuyant sur les résultats intermédiaires des études de prospective territoriale en cours.

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./.





Eléments de réflexion







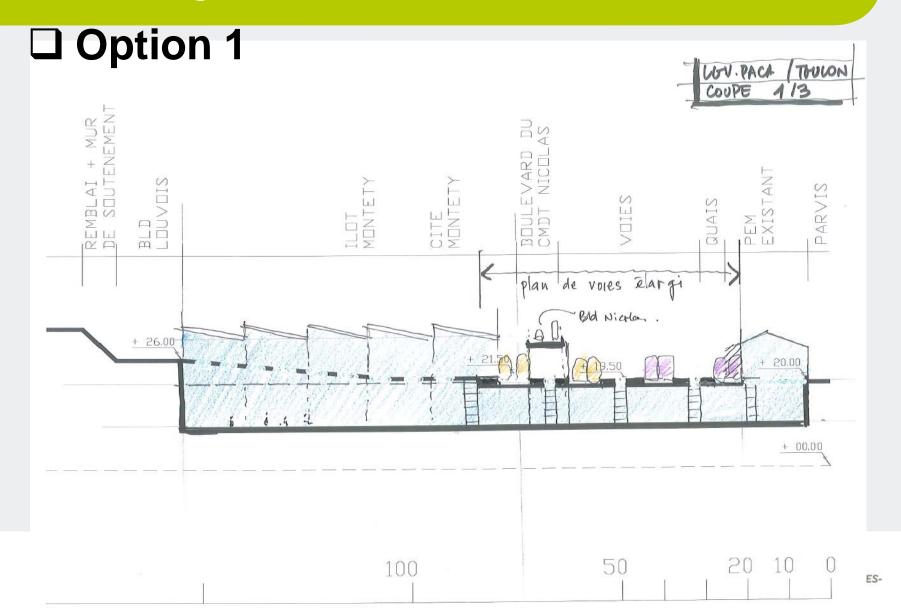


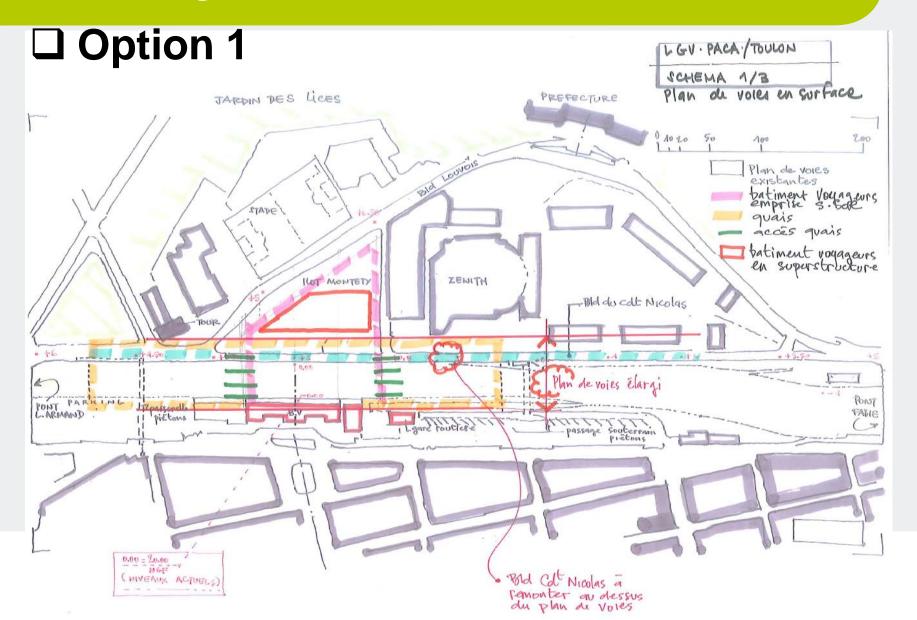
□ 3 options esquissées

- 1. TER et TAGV en surface
- 2. TER en surface, TAGV en sous-sol
- 3. TER niveau n-1, TAGV niveau n-2, aménagement urbain en surface









☐ Option 1

1. Plongement de la LGV vers tunnels

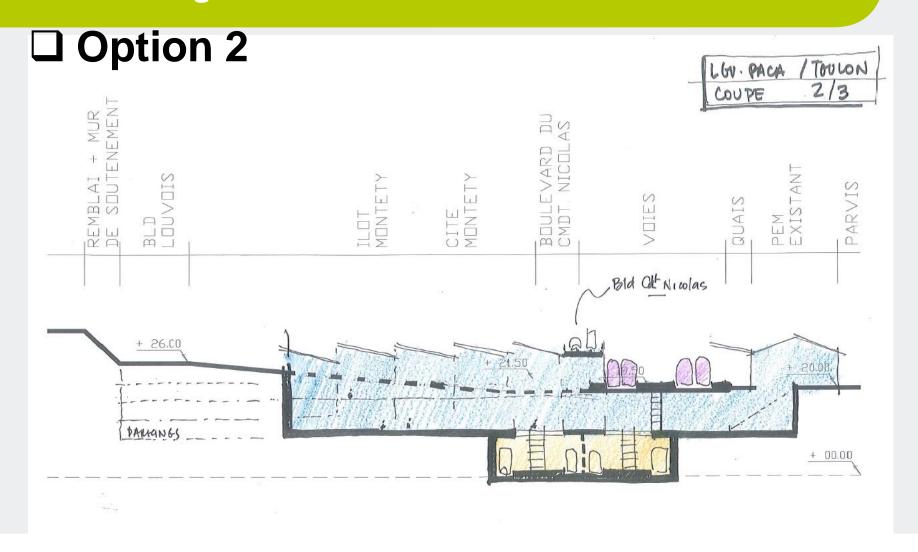
- a priori compatible avec tissu urbain
- 400 m de quais
- + 480 m environ à l'ouest
- + 750 m environ à l'est (accès vers les voies de stockage)

2. Trop juste en largeur

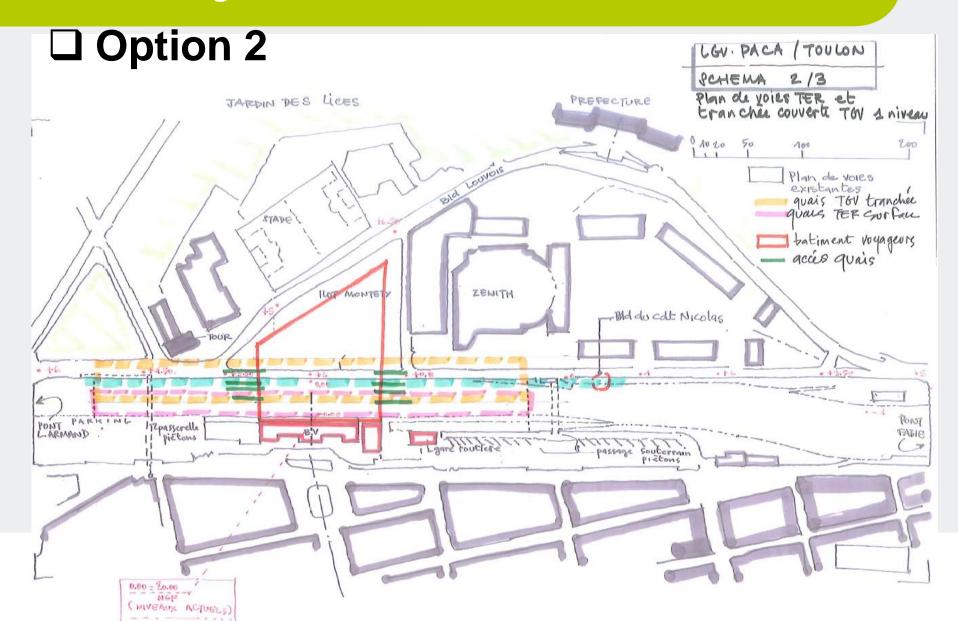
- Besoin de 8 voies à quai
- Même en s'approchant à quelques mètres du Zénith, il faut détruire le BV actuel
- Boulevard en encorbellement



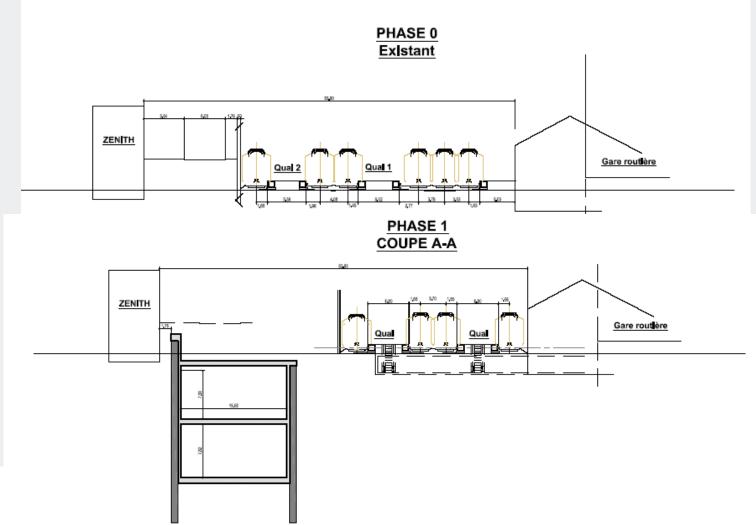


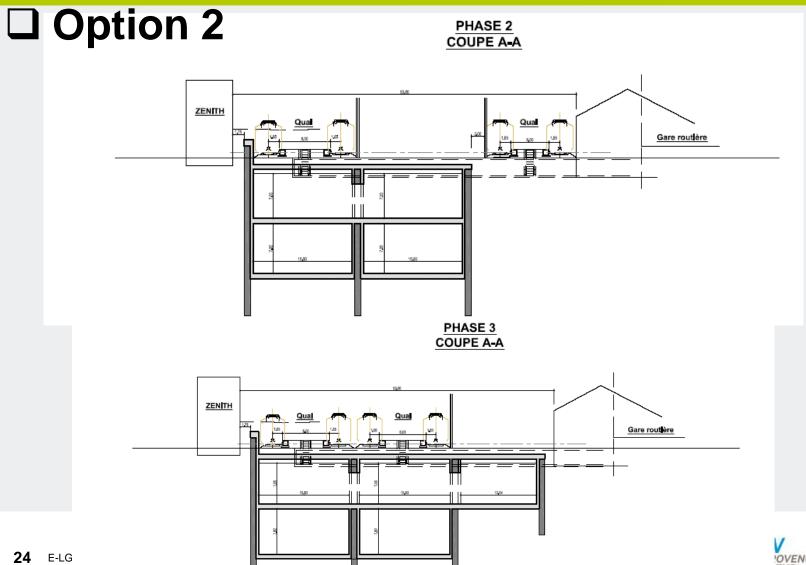


50

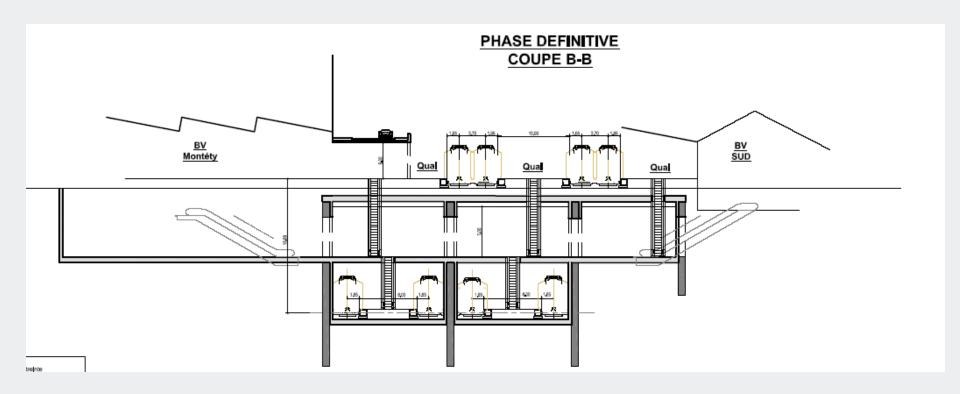


☐ Option 2





☐ Option 2





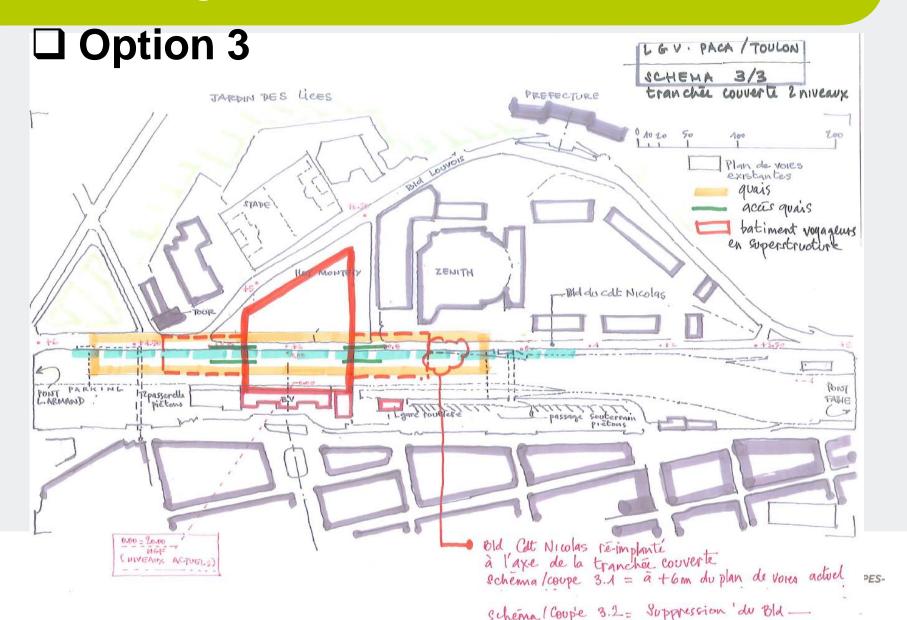


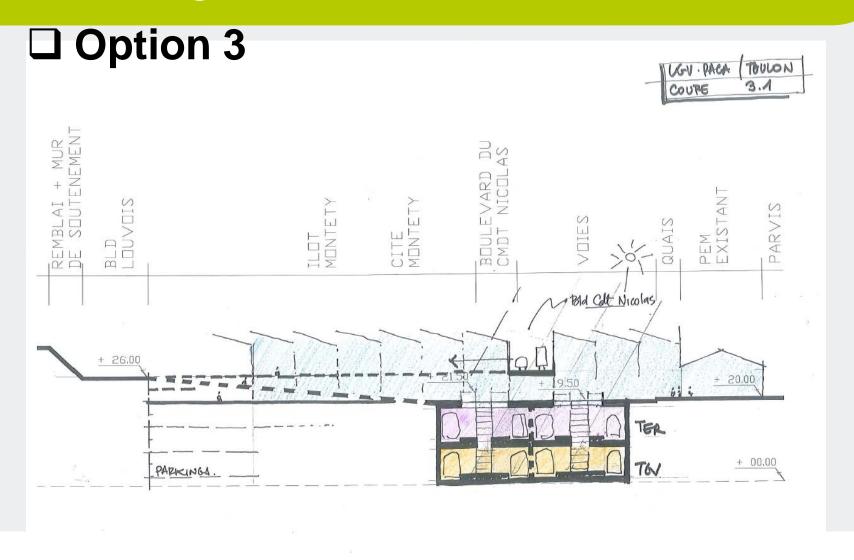
☐ Option 2

- 1. Profil en long: possible
 - Moins contraignant que option 1
- 2. Insertion en largeur: possible
 - Par conception du dispositif
- 3. Gestion de la phase travaux
 - Phasage étudié pour maintenir 4 voies à quai
 - Possible, mais avec des largeurs de quai sans doute peu acceptables
 - Nécessité d'envisager une dégradation du service en phase travaux
- 4. Faisabilité des tunnels
 - Subordonnée aux investigations en cours

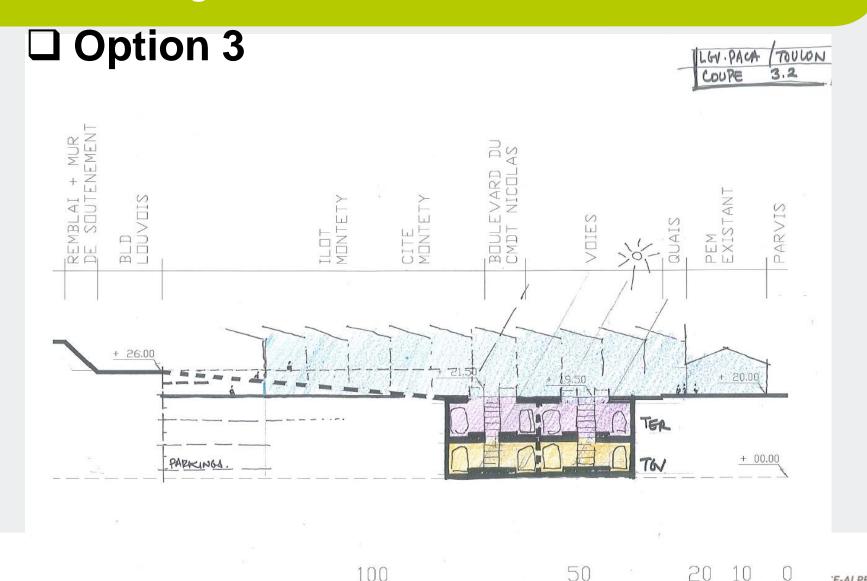








100 50 20 10 0 CE-ALPES-



E-ALPES-

☐ Option 3

1. Idem option 2 + ...

2. Avantage

Latitudes d'aménagement urbain en surface

3. Contrainte

- Raccordement TER abaissés au niveau n-1
 - Longueur de raccordement en trémie importante (pente = compatible fret)
 - Emprise de 4 voies sur la zone de raccordement pour maintenir le trafic en phase travaux
 - Sécurité des trains de fret en sous-sol





□ Premières orientations

- 1. Option 2: à privilégier
 - Deux points à préciser pour conclure sur la faisabilité
 - Faisabilité géotechnique des entrées / sorties en tunnel
 - Préciser le niveau de service nécessaire en phase travaux
- 2. Option 1 peu réaliste (emprise...)
- 3. Option 3: à envisager ultérieurement comme affinement de l'option 2



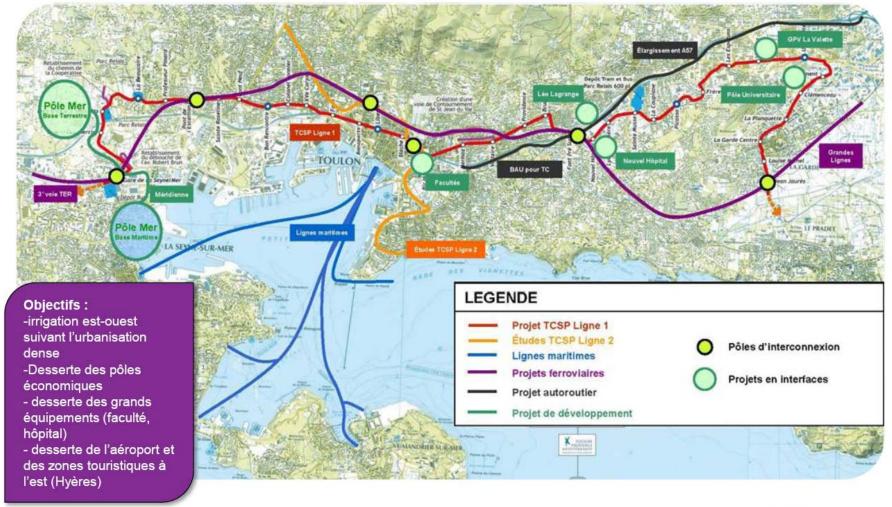


Eléments de prospective





Les enjeux : renforcement de l'offre TC, densification urbaine autour des pôles intermodaux







Quel territoire en 2023?

Le territoire aujourd'hui

- 552 000 habitants
- 60 000 bi-résidents
- 200 000 emplois
- 19 200 touristes
- 34 000 navetteurs

Hypothèses retenues

Situation de référence en 2023

- 620 000 habitants
- 60 000 bi-résidents
- 267 000 emplois
- 19 200 touristes

45 500 navetteurs

Habitants : Sur la base des productions en logements projetées au SCoT – 2,1 hab/mén. – projections tendancielles

Bi-résidents : Evolution tendancielle de la part de résidents secondaires rapportées à la saison estivale (6 mois)

Modes d'évaluation retenus :

Emplois : Suivant une évolution tendancielle

Capacité hébergement touristique : Insee (chambres d'hôtel et emplacements de camping) - Pas de prévisions

Navetteurs : Croissance de la population appliquée aux navettes

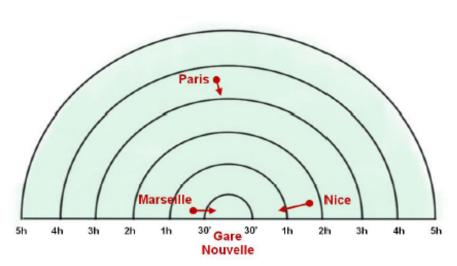




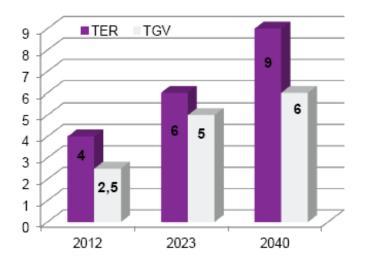
L'offre de transport nouvelle: accessibilité et fréquence

- Fort rapprochement entre les métropoles régionales en grande vitesse et en TER.





Distance-Temps - Arrivée de la LGV dans l'aire Toulonnaise en 2023



L'évolution du trafic TGV-TER avec l'arrivée de la LGV Fréquence pour 1h en heure de pointe





La LGV: un élément clé d'un scénario de revitalisation urbaine et économique

5 enjeux du territoire Contribution possible de la LGV □ Le développement démographique et □ Permettre le développer d'un quartier de gare au économique du cœur d'agglomération cœur de l'un des pôles de développement inscrit au SCOT □ Valoriser la Rade de Toulon, espace clé du projet □ Apporter aux pôles de développement de la de territoire Rade de Toulon de la présence de la gare TGV : Flux passagers - Services associés - Constitution d'un quartier de gare ☐ Une organisation urbaine articulée sur les nœuds ☐ Renforcer un pôle de desserte multimodal de TC pour contenir les déplacements Assurer la connexion entre accessibilité et automobiles desserte locale ☐ L'affirmation d'un statut métropolitain □ Faire bénéficier les sites de grands projets de l'accessibilité grande vitesse □ Conforter et diversifier la fonction touristique Desservir facilement les sites touristiques majeurs Offrir des connexions faciles





1 - Contribution au développement démographique et économique du cœur d'agglomération

	Atouts	Conditions de réussite
Toulon Ouest	 Besoin de restructuration urbaine de l'Ouest Appui au Grand Projet Rade (technopole de la Mer) d'ambition métropolitaine (Habitat, Activités) 	 Ouverture du quartier de gare vers la ville et au-delà de l'autoroute (maillage viaire transversal) Desserte TCSP Requalification du quartier Berthe
Toulon Centre	 Pôle urbain principal de l'agglomération, le plus densément urbanisé concentrant les fonctions métropolitaines Equidistance aux autres pôles de l'agglomération en TC Cohérence avec le Grand Projet Rade/Axe des Gares 	 Capacité à développer des projets urbains (logements, tertiaire, équipements, services, commerces)
Toulon Est	 Potentiel de réorganisation urbaine de l'Est de Toulon 	 Création de liaisons TC efficaces avec les pôles d'emplois et d'équipements structurants, notamment le raccordement au TER en direction d'Hyères -





2 - Contribution à la valorisation de la Rade de Toulon : espace clé du projet de territoire

	Atouts	Conditions de réussite
Toulon Ouest	 Renforcement et appui aux projets de revitalisation urbaine de la Seyne sur Mer : Axe centre-ville / gare : Technopole de la mer ZUP Berthe 	 Composition d'un projet urbain élargi intégrant le pôle gare Liaisons de qualité avec le centreville par des connexions TC assurées et Cohérence avec la méridienne (N/S) Créer une rotule urbaine entre le quartier de gare et le centre ancien
Toulon Centre	 Renforcement de la centralité toulonnaise Confortement du projet Axe des Gares, Opportunité de complémentarité des fonctions urbaines pour centre-ville (commerces, services) Augmentation du nombre de passagers et d'usagers du centre-ville Effet qualitatif pour l'image de la ville grâce au quartier de gare 	 Ancrage du projet de gare dans la ville Visibilité de la gare dans la ville Assurer l'intégration de la gare souterraine aux pratiques de la ville
Toulon Est	Site hors rade de Toulon	

3 - Contribution à une organisation urbaine articulée sur les nœuds de TC pour contenir les déplacements automobiles

	Atouts Conditions de réussite			
Toulon Ouest	 Points de contacts possibles : Gare TER Projet de requalification de la gare actuelle (PEM avec parking relais de150pl) Desserte TCSP de la gare actuelle par TCSP1 Méridienne de la Mer : amélioration des liaisons Nord-Sud 	 Organisation des connexions : Organiser la liaison entre la gare TER et l'arrêt TCSP Pouvoir changer de mode de transport à moins de 300 mètres à pied. 		
Toulon Centre	 Gare TER -Gare routière :14 lignes régionales Point névralgique du réseau de bus 2 navettes aéroport (réseau interurbain) Gare maritime Réseau de Transports en commun articulé autour du centre-ville 	 TCSP 1 : modification du tracé ligne 1 ou réalisation ligne 2 ? Connexion Gare TGV/ Gare maritime à organiser Fonctionnalité du lien entre la gare TGV/TER et la gare routière 		
Toulon Est	Desserte TC insuffisante	 Meilleure desserte possible si raccordement TER vers Hyères Extension TCSP 		

4 - Contribution à l'affirmation d'un statut métropolitain

	Atouts	Conditions de réussite
Toulon Ouest	Projet technopole de la Mer (activités tertiaires) : • Pôle Mer • Pôle Terre	 Organiser les connexions avec les 2 sites (route, TC)
Toulon Centre	 Synergie avec le Projet Axe des Gares Concentration des emplois décisionnels : Marine, défense nationale et Activités portuaires Pôle universitaire notamment composé de la Faculté de droit, avec extensions prévues Opportunité pour le renforcement des fonctions hôtelières, commerciales 	Connexion de la Gare avec les TC, notamment le TCSP qui dessert l'université
Toulon Est	Pas de statut métropolitain Proximité géographique du Campus de la Garde	 Connexion de la Gare avec les TC, notamment le TCSP qui dessert l'université





5 - Contribution à la diversification de la fonction touristique

	Atouts	Conditions de réussite		
Toulon Ouest	 Site aux portes Ouest des espaces touristiques (Six-Fours, Sanary, Bandol) 2 lignes régionales + interurbaines de TC vers Six-Fours, Sanary et Bandol Connexion TER pour la desserte de Hyères et l'Est du département Valorisation touristique de la petite rade 	 amélioration de la desserte entre la gare et les pôles touristiques majeurs – création de navettes en direction de l'aéroport 		
Toulon Centre	 Position centrale par rapport aux 2 zones touristiques 2 lignes en direction de l'aéroport Gare maritime : ferries pour la Corse, croisière Desserte touristique régionale grâce à la gare routière (St-Tropez, Hyères, Sanary, Bandol) Opportunité pour construire un projet de tourisme urbain pour Toulon 	 liaison gare - gare maritime via le TCSP 2, aussi bien pour les navettes rade que pour les destinations Corse et Croisière 		
Toulon Est	 Accès rapide aux zones touristiques Est Mais Faible connotation touristique 	 connexion à la ligne TER vers Hyères 		

Zones de chalandise





Votre avis sur les documents remis









- □ 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





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…)

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





Milieu naturel aquatique

□ Identification appuyée sur

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

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





Milieu humain: habitats

□ Identification appuyée sur :

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

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





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

- Une sensibilité plus forte en ZU dense car foncier plus rare
- ❖ Carrières: très difficilement à difficilement envisageable
- * Aéroports, bases militaires: très difficilement envisageable
- ❖ Loisirs: très difficilement à difficilement envisageable





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





Paysage

□ Identification appuyée sur

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

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





Poursuite des discussions sur les scénarios



Synthèse de l'avis du GT Toulon





Préparation de la 3^{ème} session des GT





GT Toulon 3: lundi 07 novembre 2011

- Des scénarios aux fuseaux
- Mise à disposition des documents de travail





