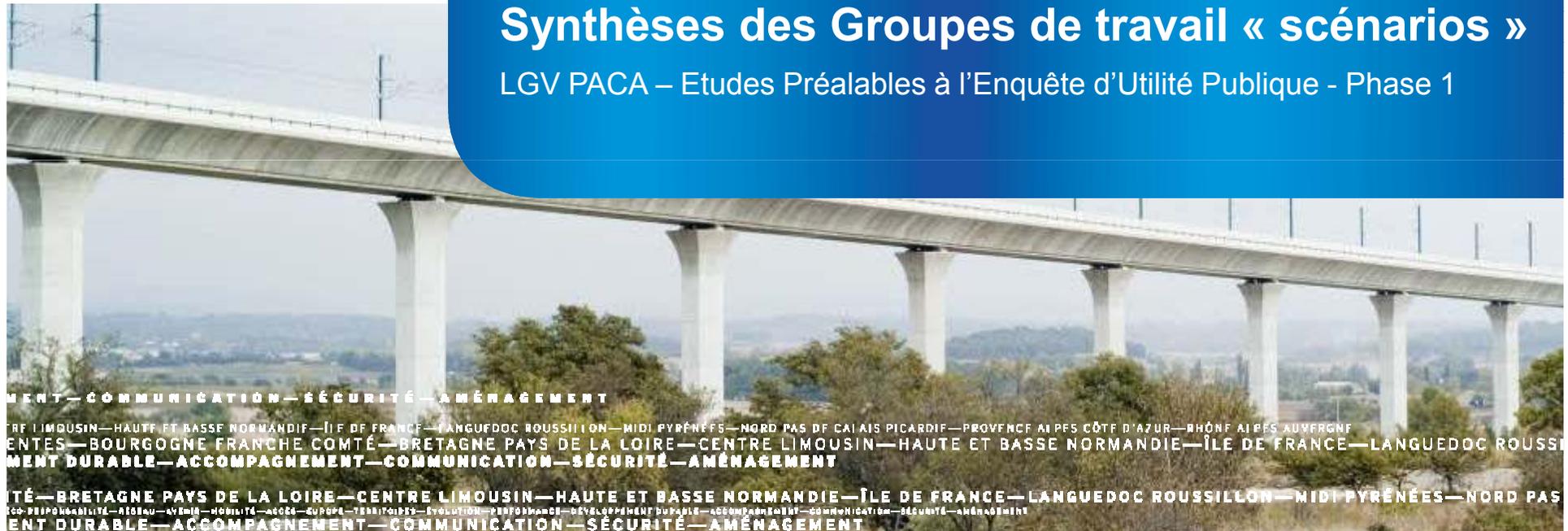




Synthèses des Groupes de travail « scénarios »

LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1



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
ENTENNES—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—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE—NORMANDIE—BRETAGNE—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—CENTRE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS
MENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

Sommaire



1. Avancement de la concertation sur les scénarios

2. Synthèse des groupes de travail du 13

3. Synthèse des groupes de travail du 83

4. Synthèse des groupes de travail du 06

5. Synthèse des groupes de travail thématiques

Chapitre 1

Avancement de la concertation sur les scénarios

1. Avancement de la concertation sur les scénarios



— Rencontres avec les Elus

— Comités Territoriaux

— Réunions Publiques

— Groupes de Travail Géographiques

— Groupes de Travail Thématiques

— Collège des Acteurs

— Comité de la Concertation

1.1 Rencontres avec les Elus

66 rencontres avec les élus du territoire: rencontres individuelles ou par communautés de communes ou d'agglomérations d'août à septembre

14 dans les Bouches-du-Rhône

34 dans le Var

26 dans les Alpes-Maritimes

Sujets évoqués

- Présentation du programme LGV PACA
- Présentation des scénarios proposés à la concertation
- Présentation du dispositif de concertation
- Réponses aux questions et échanges avec les élus

D'autres rencontres continuent d'être programmées actuellement dans les départements

1.2 Comités Territoriaux

3 COTER tenus dans chaque département :

- **Début juillet** : présentation du dispositif de concertation et validation des groupes de travail géographiques

- Remise de la charte de concertation

- **Début septembre** : présentation des scénarios soumis à la concertation et validation des groupes de travail thématiques

- Remise du kit du concertant

- **Mi-octobre** : prise en compte les travaux des groupes de travail sur les scénarios et validation fuseaux de passage à proposer à la concertation

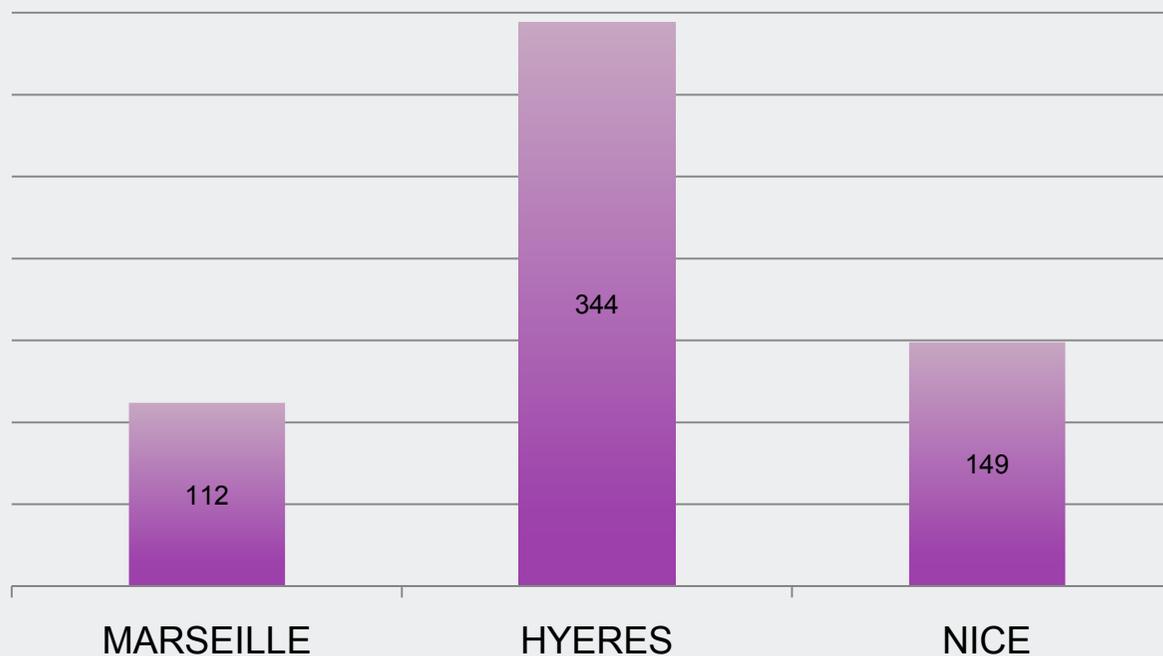
1 COTER planifié début décembre dans chaque département :

- Prendre en compte les travaux sur les fuseaux

- Proposer un choix de scénario et de fuseau de passage (1000m) au Comité de Pilotage du 22 décembre 2011

1.3 Réunions Publiques - Participation

Plus de 600 personnes ont assisté aux 3 réunions publiques de septembre



Plus de 60 interventions du public
Distribution des plaquettes projet, fiches scénarios, fiches secteurs
et fiche concertation

1.3 Réunions Publiques – Thématiques abordées

Bouches du Rhône

- **Projet LGV PACA : 11**
(intérêt du projet et choix MDS contestés, scénarios jugés identiques pour le département..)
- **Technique ferroviaire : 8**
- **Dispositif de concertation : 7**
(Durée jugée courte, regret sur groupe de travail en semaine..)
- **Financement : 5**
(Coût trop fort pour les finances des collectivités..)
- **Développement du réseau secondaire : 3**
(Investissements jugés prioritaires pour le réseau existant, demande 4ème voie Aubagne-Marseille...)

1.3 Réunion publique Var – Thématiques abordées

■ La concertation et son dispositif :

- délai estimé insuffisant, doutes sur son ouverture réelle : **9** interventions

■ Le projet LGV PACA :

- refus ou contestation du besoin d'une ligne nouvelle et/ou de la grande vitesse dans le Var : **4**
- inquiétudes sur position de la future gare de Toulon : **3**
- inquiétude sur le financement du projet (endettement général, modalités, impôt nouveau) : **3**
- regrets du projet Côte d'Azur : **3**
- aménagement TER pour 2023, travaux simultanés LN/LE : **2**

■ L'insertion sur le territoire :

- inquiétudes pour environnement, activités agricoles/viticoles et paysage : **5**

■ Le réseau existant

- demande d'étude d'un scénario alternatif sans ligne nouvelle : **2**
- souhait d'investissements massifs en faveur du TER à l'horizon 2023 : **2**

1.3 Réunions Publiques – Thématiques abordées

Alpes-Maritimes

- **Financement** : 5
- **Scénarios** : 5
- Regret scénario Côte d'Azur : 4
- Projets connexes (3ème voie, EPA, modernisation des gares) : 4
- Temps de parcours : 3

1.4 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2

- Les réunions de travail sont enregistrées et leur **verbatim** diffusé aux membres du Groupe de Travail puis annexé au bilan de la concertation
- Les participants aux premiers groupes de travail géographiques ont reçu les **documents supports** suivants:
 - Le **Kit du concertant**
 - Un **Atlas cartographique** de la Zone d'Etude Préférentielle et des cartes de sensibilité sur leur territoire
 - Le **rapport Projet et Territoires**
 - Le détail des **objectifs de desserte**
- Tous les documents sont également disponibles sur le site www.lgvpaca.fr

1.4 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2

Objet des discussions

- **Identification des enjeux de chaque territoire**
- **Avis sur les scénarios et fonctionnalités des Gares**
- **Éléments d'information et documents attendus**

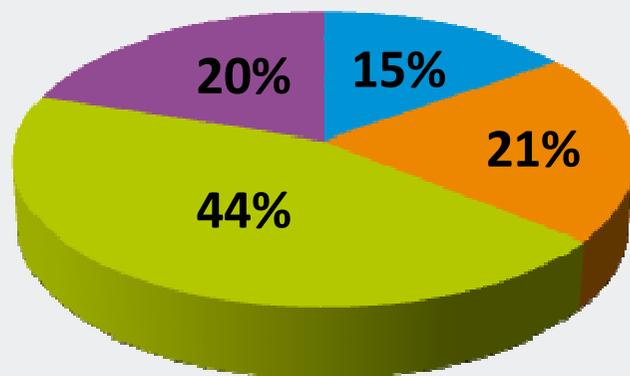
1.4 Groupes de Travail Géographiques 13

126 inscrits dans les 3 groupes de travail des Bouches-du-Rhône



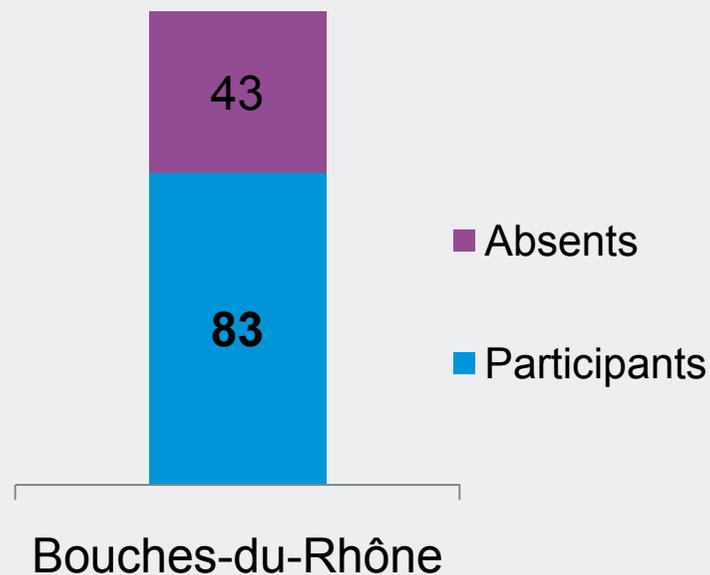
1.4 Groupes de Travail Géographiques 13

Composition



- Particuliers
- Mairies
- Associations
- Organismes

Participation



1.4 Groupes de Travail Géographiques 13

Avancement

Sigle	Réunion	Périmètre	Date	Horaires
GTG	Groupe de travail géographique	Nord-Marseille	19/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Vallée de l'Huveaune	21/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Pays d'Aubagne Sainte-Baume	23/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Nord-Marseille	03/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Vallée de l'Huveaune	05/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Pays d'Aubagne Sainte-Baume	07/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Nord-Marseille	07/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Vallée de l'Huveaune	09/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Pays d'Aubagne Sainte-Baume	14/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Nord-Marseille	21/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Vallée de l'Huveaune	23/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Pays d'Aubagne Sainte-Baume	25/11	14H - 18H

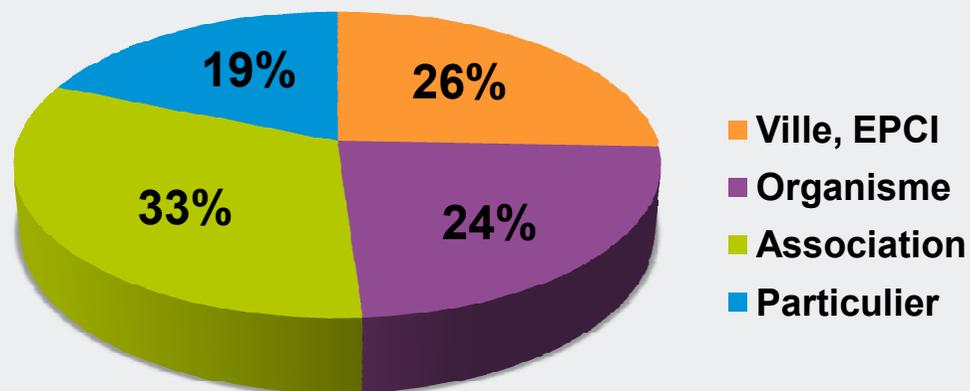
1.4 Groupes de Travail Géographiques 83

233 inscrits dans les 3 groupes de travail géographiques du Var

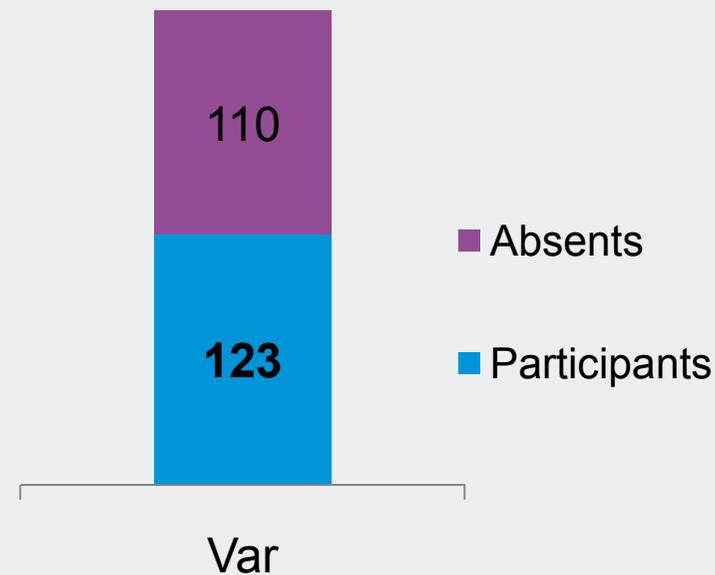


1.4 Groupes de Travail Géographiques 83

Composition



Participation



1.4 Groupes de Travail Géographiques 83

Avancement

Sigle	Réunion	Périmètre	Date	Horaires
GTG	Groupe de travail géographique	Toulon	19/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sillon permien	21/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Est-Var	23/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Toulon	03/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sillon permien	05/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Est-Var	07/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Toulon	07/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sillon permien	09/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Est-Var	14/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Toulon	21/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sillon permien	23/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Est-Var	25/11	14H - 18H

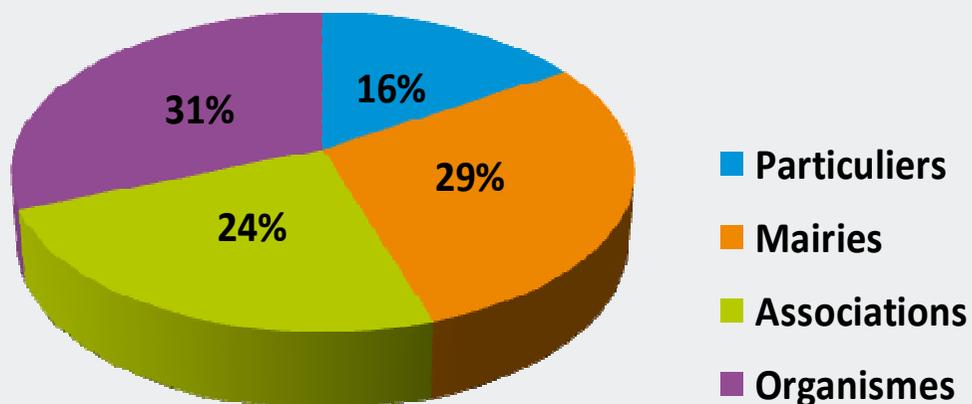
1.4 Groupes de Travail Géographiques 06

134 inscrits dans les 4 groupes de travail des Alpes-Maritimes

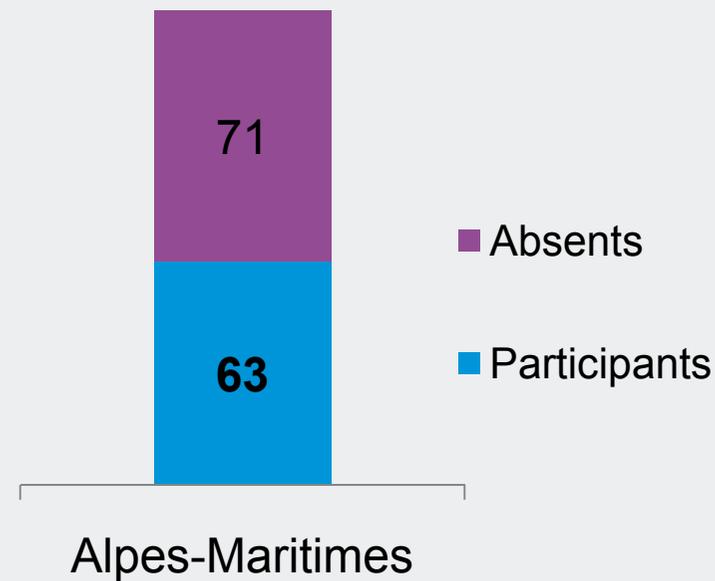


1.4 Groupes de Travail Géographiques 06

Composition



Participation



1.4 Groupes de Travail Géographiques 06

Avancement

Sigle	Réunion	Périmètre	Date	Horaires
GTG	Groupe de travail géographique	Ouest AM	19/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sophia-Antipolis	21/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Nice	23/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Paillons-Riviera	26/09	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Ouest AM	03/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sophia-Antipolis	05/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Nice	07/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Paillons-Riviera	10/10	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Ouest AM	07/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sophia-Antipolis	09/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Nice	14/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Paillons-Riviera	15/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Ouest AM	21/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Sophia-Antipolis	23/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Nice	25/11	14H - 18H
GTG	Groupe de travail géographique	Paillons-Riviera	28/11	9h30 - 13h30

1.5 Groupes de Travail Thématiques

4 Groupes Thématiques créés :

- **Groupe thématique « Gares » : 47 inscrits**
Le 14/10 à Nice, 16/11 à Marseille, 24/11 à Toulon
- **Groupe thématique « Fret & logistique » : 29 inscrits**
Le 30/09 à Marseille, 12/10 à Toulon, 08/11 à Nice, 22/11 à Toulon
- **Groupe thématique « Agriculture, viticulture » pour le Var : 62 inscrits**
Le 26/09 au Luc, 10/10 à Cuers, 15/11 au Luc, 28/11 à La Crau
- **Groupe thématique « Agriculture » pour les Bouches du Rhône : 15 inscrits**
Le 25/10 à Gémenos et le 24/11

1.6 Collège des acteurs

1^{er} Collège des acteurs, à Marseille, le 28 septembre

- **Présentation des éléments du dispositif de la concertation**
- **Echanges avec le collège sur les modalités de la concertation**
 - ✓ plus de 100 demandes d'inscriptions
 - ✓ une demande de réaffirmation de participation au COLAC pour pouvoir constituer un collège entre 30 et 40 personnes conformément à la charte de la concertation
 - ✓ un COLAC finalement constitué de 34 participants
 - ✓ participation du garant au COLAC

1.6 Collège des Acteurs – Thèmes abordés

La durée de la concertation

- **Réduction du temps initial**
- **Jugée trop rapide**
- **Temps d'appropriation des études trop court** en regard des décisions à prendre

La diffusion de l'information

- **Diffusion sur le site internet de toutes les contributions** faites par des acteurs
- **Réduction des délais de mise en ligne** des comptes-rendus
- **Demande de communication partagée** sur le projet entre RFF et les acteurs – conférence de presse commune

1.6 Collège des Acteurs – Thèmes abordés

La gouvernance de la concertation

- **Demande d'accès à Monsieur le Préfet et au Comité de Pilotage**
- **Demande d'explication sur la non participation de l'association Stop TGV Coudon au CoTer du Var?**

Les différents groupes de travail

- **Explication sur l'articulation entre Groupe géographique, Groupe Thématique et ateliers de travail issus du COTHEM**

1.7 Comité de la concertation

1^{er} Comité de la concertation, à Marseille, le 7 octobre

- **Premiers retours sur le dispositif de la concertation**

- **M. le Préfet donne 3 priorités à la concertation en cours :**
 - faire la pédagogie des enjeux sous-jacents du projet tels que le développement des trains du quotidien et la constitution de l'arc méditerranéen
 - conserver le calendrier fixé pour les réunions territoriales
 - au terme des réunions, prendre le temps de la réflexion avant de décider pour exploiter au mieux les apports de la concertation

- **Concertation sur le prolongement Nice - frontière italienne :**
 - La CNDP recommande une concertation organisée par RFF
 - Ph. Marzolf est désigné garant de cette concertation à tenir d'ici à la fin de l'année

1.7 Comité de la Concertation – Relevés de décision

La durée de la concertation

La concertation comprend :

- Le temps de recueil des avis d'ici à la fin de l'année
- Le temps d'exploitation des apports de la concertation avant la prise de décision

La diffusion de l'information

- L'intégralité des documents fournis aux cofinanceurs est diffusée mais pas les documents de travail intermédiaires
- Les contributions des acteurs faisant progresser la réflexion collective sont mises en ligne sur le site Internet

1.7 Comité de la Concertation – Relevés de décision

Délais de mise en ligne des comptes-rendus < à 7 jours

Conférence de presse commune RFF et acteurs

- **Non retenu, la clarté des débats a besoin de tribunes distinctes**

L'information du public pour l'étape de concertation sur les fuseaux

- **Un document présentant les fuseaux sera diffusé après les CoTer aux maires de la ZEP et aux acteurs des groupes de travail**

1.7 Comité de la Concertation – Relevés de décision

La Gouvernance de la concertation:

Accès des acteurs à M. le Préfet, président du COFIL

- Le compte rendu du Collège des acteurs est remis à M. le Préfet
- Le prochain Collège des acteurs se tiendra à une date compatible avec l'agenda de M. le Préfet

Non participation de Stop TGV Coudon au CoTer du Var

- Deux autres associations n'ont pu trouver place compte tenu des critères de répartition des différents collèges

Chapitre 2

Synthèse des groupes de travail du 13

2. Synthèse des Groupes de Travail du 13



— Synthèse générale 13

— Gares & Prospective

— Capacité, Exploitation et Technique

— Environnement

— Contributions des acteurs

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2

Synthèse Générale des Bouches du Rhône

La LGV PACA, projet ferroviaire structurant, doit être le catalyseur du développement d'un système de transport global de la région et doit être pensé en adéquation avec les systèmes de transports urbains de la ville, des agglomérations et du département.

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2

Synthèse Générale des Bouches du Rhône

- Le milieu humain doit être préservé coûte que coûte
- Le nouveau système ferroviaire global doit permettre aux citoyens de se déplacer très facilement partout sur le territoire
- Le TER doit rester la priorité et ne doit pas être impacté par le projet

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2

Synthèse Générale des Bouches du Rhône

- Les accès aux gares et les gares doivent être pensés en cohérence avec les besoins des utilisateurs, et le passager de référence doit être la personne à mobilité réduite
- Les gares doivent être interconnectées et intermodales pour éviter les ruptures de charges
- Le temps de trajet porte à porte doit être la référence commune des études menées par le projet. Garantir un temps de trajet de gare à gare ne suffit pas, surtout si le temps d'accès aux gares est supérieur au temps de trajet ferroviaire
- La problématique FRET doit être intégrée

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Gares & Prospective

GT Nord Marseille

- **Marseille-Saint-Charles un emplacement qui est une évidence pour une future gare TAGV**, en cohérence avec le SCoT mais dont les véritables enjeux sont :
 - Des interconnexions facilitées avec les transports en commun
 - Une proximité entre la gare réseau classique et la gare TAGV
 - Une fonctionnalité du point de vue de l'utilisateur et à différentes échelles (piétonne, urbaine, métropolitaine)
 - Des transparences urbaines (ancrage de la gare dans le quartier)

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Gares & Prospective

GT Vallée de l'Huveaune

- **Partage du constat sur la saturation du réseau et validation de la nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille-Saint-Charles**
- **Demande d'étude de la faisabilité d'une gare TAGV à l'Est de Marseille (La Barasse)**
 - Vérification de la cohérence avec le SCOT
 - Vérification des impacts sur exploitation/capacité
 - Pris en compte par RFF, étudiée en Phase 2 (conformément à la décision du CoPil)
 - Intérêt pour une **gare majeure pour les services régionaux, interconnectée avec les TC urbains de l'Est de Marseille**

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Gares & Prospective

GT Pays d'Aubagne Sainte Baume

- Eclairage sur la **saturation de la gare Marseille-Saint-Charles** et donc sur la **nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille-Saint-Charles.**

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Gares & Prospective

En conclusion, les GT ont proposé:

1- le choix de la gare en ligne à Marseille Saint Charles souterrain , en prenant en compte toutes les remarques remontées des groupes

2- la possibilité de créer une gare à l'Est de Marseille

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Capacité, Exploitation et Technique

GT Nord Marseille

- **Maillage**
- Desserte du **plus grand nombre**
- La préservation/**valorisation** de l'**environnement**
- **Temps de parcours** de l'utilisateur à considérer: porte à porte
- **Saturation** du réseau

GT Vallée de l'Huveaune

- **Maillage**
- Desserte des **centres villes**
- **Saturation** du réseau

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Capacité, Exploitation et Technique

GT Pays d'Aubagne

- **La grande vitesse mais :**
 - Maillée
 - Non jumelée avec la ligne existante
 - Sans empiéter sur le TER

- **Robustesse et gestion du risque**

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Capacité, Exploitation et Technique

En conclusion les GT s'accordent sur les points suivants:

- **Maillage/Robutesse de la ligne**
- **Desserte des centres villes/ du plus grand nombre**
- **Développement fort du TER**

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Environnement

GT Nord Marseille et Vallée de l'Huveaune

- **Emprunt du couloir de la ligne existante:**
 - Evolution des impacts sonores en fonction des taux de vitesse?
 - Impacts sur le bâti?
 - Gestion de la proximité avec les entreprises à risques (type SEVESO)?
 - Problématiques foncières

- **Nuisances sonores : problème n°1**
 - Point sur la réglementation concernant les devoirs du maître d'ouvrage sur les nouvelles infrastructures
 - Dispositifs contre le bruit...
 - **Cumul des nuisances** (cartographie et méthodologie de prise en compte)

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Environnement

GT Vallée de l'Huveaune

- Gestion des **zones inondables de la Vallée de l'Huveaune** (surélévation, protection..)

GT Pays d'Aubagne

- Etude **hydrogéologique de Cuges-les-Pins**
- Continuité de la **trame verte Calanques-Sainte Baume**

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Contributions

GT Nord Marseille - Contribution

- **Fuseau des voies maritimes**, voies de l'Estaque
 - Hypothèse dans le périmètre du scénario et dans la zone d'étude préférentielle

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Contributions

GT vallée de l'Huveaune & Pays d'Aubagne/Ste Baume – Contribution

- **Une alternative au passage en surface de la ligne dans la Vallée de l'Huveaune/Aubagne/Cuges**
 - **Passage en tunnel**
 - **Fuseau alternatif** au passage en surface dans la vallée de l'Huveaune, plaine d'Aubagne, Gémenos et Cuges-les-Pins

2.1 Groupes de Travail Géographiques N°1 et 2 Contributions

GT vallée de l'Huveaune & Pays d'Aubagne/Ste Baume- Contribution

■ Situation 0 & 4ème voie Marseille – Aubagne

— Aménagement du réseau classique seul, pour tenter de satisfaire les réticulaires 2023 et 2040

■ Motion écrite sur les aspects budgétaires :

« Le coût ne devrait pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement des enjeux environnementaux et humains définis dans les groupes de travail.

Le traitement de ces enjeux constitue une obligation de résultat pour RFF ».

Chapitre 3

Synthèse des groupes de travail du 83

3. Synthèse des groupes de travail du 83



— Groupe de Travail Géographique
Toulon

— Groupe de Travail Géographique
Sillon Permien

— Groupe de Travail Géographique
Est Var

— Contributions des acteurs

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. Cet avis a donné lieu à la rédaction et à la signature d'une motion.
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 la variante **gare à la Seyne** au motif qu'elle amènerait, selon eux, un tracé sur des espaces habités, ou à forts enjeux (plaine de l'AOC Bandol), et qu'elle ne permettrait pas une desserte satisfaisante de l'agglomération.

Groupe géographique « Toulon » : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Sur les scénarios :

8. Une partie du groupe, notamment les acteurs de l'est toulonnais et du sillon permien, souhaite remettre en discussion le scénario hybride évoqué dans le rapport Cousquer avant la décision de 2009.
9. Une deuxième partie du groupe, notamment la FNAUT, souhaite la desserte de Toulon « en ligne » et non pas en impasse, avec une desserte au centre

Sur les scénarios composés de la variante Toulon centre :

10. Etudier d'autres propositions en tranchée en complément de la solution en souterrain.
11. La FNAUT prône une solution en tranchée en favorisant une gare avec le maximum d'aménagements à l'air libre ou en lumière naturelle.
12. Une seconde partie des promoteurs de cette solution sub-souterraine propose de saisir l'occasion pour couvrir la gare par un aménagement urbain et immobilier apte à réparer la coupure urbaine.

Groupe géographique « Toulon » : ce que nous retenons de la 2^{ème} réunion

Le groupe «Toulon » évalue ainsi les 4 scénarios de base proposés :

13. Préfère le scénario « *des centres villes* » : la position de la gare au centre, la combinaison dans le sillon permien à l'est, et le site propre à l'ouest.
14. Rejette à la quasi unanimité les scénarios intitulés « *le plus rapide* » et « *le plus économique* » du fait de la gare Toulon est (cf. point 5 de la première séance).
15. Rejette à une large majorité le scénario « *le plus maillé* » du fait de la gare Toulon ouest, et de l'impact environnemental. Certains soulignent qu'elle ne permet pas une desserte satisfaisante de l'agglomération./.

Groupe géographique Sillon Permien : ce que nous retenons de la 1^{ère} réunion

Points de convergence relevés:

1. **Rejet unanime du scénario (dit « le plus rapide », n°2) comprenant la ligne nouvelle complète dans le sillon permien.**
2. **Rejet très majoritaire des 3 autres scénarios (cf. motion en page suivante). Certains demandent des solutions alternatives telles que le scénario hybride, ou liaison Aix-le Luc en voie classique (GRAPACA), par exemple.**
3. Le groupe demande que le délai de la concertation prévu dans la Charte soit respecté.
4. Les termes de la lettre ministérielle de 2009 sont régulièrement rappelés, pour être respectés.
5. Vives inquiétudes quant à l'impact du projet sur les exploitations viticoles (contraintes AOC) et sur l'habitat diffus.
6. Mise à disposition préalable de documents dans les groupes.

NOTION - 21/03/2011

Le groupe de travail "Sillon Pervien",

- rejette les 4 scénarios retravaillés par le COPIL
- dénonce une concertation qui ne respecte pas la charte validée par le COPIL et
- demande que le délai de la concertation prévu dans la charte soit respecté.
- demande que soit étudiées les solutions alternatives respectueuses des territoires pour une véritable desserte ferroviaire du VAR.
- dénonce la qualité des documents remis et la non mise à disposition préalable des éléments de la méthodologie

Christian DARD Adjoint au Maire Carnoules
Cherret Nadège Sup. Puisseuse Puers
Ilda Duacere Collectif TGV Sud Var
Catherine Altare V.E. de l'eau Altare
Amélie PELLETIER, CONFEDERATION PAYSANNE
P.O. Michel APOSTOLO Poète-parole
André Garron Maire de Sollies-Bas

Yves BASKINE Maire de Pucos
Jean RAIMOND Sollies Pont Avenir
Bernard Filaschi Pignans, Carecoperative
GASPERINI GUY Président Syndicat Cote d'Azur
Vautire Louis. cuers.
Gilbert PERUGIN. cuers
MARCEL Nottini lieufeu
Boussar Michel Puy. v. ville.

BACCINO Véronique
En espérant que le comité pharaonique des études permettra de prendre en compte l'avis des citoyens et des élus présents!

Fredou Koux (avec petite quelques modifications
Mais OK sur la tenue de l'assemblée)

Groupe géographique Sillon Permien : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Points de convergence relevés:

1. Respect des termes de la lettre ministérielle de 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 Sillon Permien : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Propositions des acteurs ayant nourri les échanges :

- 1. M. le Maire de Solliès-Pont souligne que sa commune est un cas type et demande l'enfouissement au plus loin du village sans passer dans la plaine, et dans le respect des intérêts des communes.**
- 2. La commission « Aménagement » de la CC Cœur du Var (cette position n'engage ni les élus ni le Conseil de Communauté) propose un passage le long de l'autoroute en piémont des Maures et en enfouissement au droit des urbanisations (Pignans, Carnoules, ...). Un fuseau devra être étudié en ce sens.**
- 3. La Commune de Cuers demande l'utilisation exclusive des emprises existantes au sens de la lettre ministérielle, de manière à ne pas nuire à l'environnement naturel et humain, et à la ressource en eau en particulier.**
- 4. Pour le passage au droit des parties bâties des communes, les «shunts » devront être enfouis.**

Groupe géographique Sillon Permien : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Demands d'études formulées par le groupe :

- 1. Les acteurs agricoles, viticoles, sylvicoles demandent que soient étudiées les conséquences de passages souterrains sur la qualité agronomique des sols, en zone de cultures pérennes, notamment AOC.**
- 2. La FNAUT demande l'arrêt des Inter-Cités Grande Vitesse en gare de Carnoules. La commune de Carnoules ne souhaite pas que cette fonctionnalité rapproche le tracé de la zone habitée et la CCCV s'inquiète de la compatibilité avec un projet de zone d'activités dont le foncier est déjà maîtrisé à proximité de la gare de Carnoules.**
- 3. Considérant l'objectif de vitesse (220 km en 1h), le groupe demande à rapidement connaître l'emprise précise du doublement de la ligne, en dehors des cas singuliers des « puits de vitesse » à Solliès-Pont, Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron, le Cannet-des-Maures, Vidauban, etc.**

Groupe géographique Sillon Permien : ce que nous retenons de la 2ème réunion

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

- 1. Rejet unanime du scénario (dit « le plus rapide », n°2) comprenant la ligne nouvelle complète dans le sillon permien.**
- 2. Rejet très majoritaire des 3 autres scénarios (cf. motion supra). Certains demandent des solutions alternatives telles que le scénario hybride, ou liaison Aix-le Luc en voie classique (GRAPACA), par exemple.**

Groupe géographique Est Var : ce que nous retenons des première et deuxième réunions

Points de convergence relevés au sein du groupe :

- 1. Intérêt pour une gare nouvelle « Est Var » avec une desserte TGV et TER. Ce devra être un pôle d'échanges multimodal.**
- 2. Le maillage TER / TAGV (et non simplement une correspondance) est indispensable au niveau de la gare Est Var, notamment pour optimiser la desserte de Saint-Raphaël, Cannes,... par des missions TAGV sans rupture de charge.**
- 3. La Communauté d'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël et la ville de Cannes dénoncent une desserte insuffisante de leurs collectivités telle que prévue dans le réticulaire (1 TGV/ Hp)**

Groupe géographique Est Var : ce que nous retenons des première et deuxième réunions

Points de convergence relevés au sein du groupe (suite) :

- 4. Le groupe demande la mise en cohérence avec le projet Les Arcs-Draguignan et un service adapté, nécessaire entre le Golfe de Saint-Tropez et la gare nouvelle.**
- 5. Forte sensibilité de la population aux divers risques et tout particulièrement aux inondations, aux incendies de forêt. Enjeux environnementaux forts.**

Groupe géographique Est Var : ce que nous retenons des première et deuxième réunions

Propositions des acteurs ayant nourri les échanges :

6. L'AUGAD et le syndicat des Jeunes Agriculteurs préconisent un passage au sud de l'autoroute entre l'ouest de Vidauban et la gare LGV projetée.
7. La commune des Arcs demande également un passage au sud de l'autoroute, avec des conditions d'insertion de nature à « gommer » la ligne nouvelle
8. Préconisation d'une ligne nouvelle entre la gare Est-Var et les Alpes-Maritimes par l'intérieur, car la ligne classique le long du littoral est trop sinueuse, car la capacité et le temps de parcours sont des objectifs.
9. Les associations APPEL-Le-Muy, l'Association Bagnolaise d'Information et APENME demandent le développement des services TER et TGV avec la réouverture des gares et lignes délaissées (Carnoules-Gardanne; Les Arcs-Draguignan) et la rénovation du réseau existant .
10. La FNAUT confirme la nécessité de la ligne nouvelle car les réaménagements de la ligne existante ne permettront pas d'atteindre les objectifs fixés par le comité de pilotage.

Groupe géographique Est Var : ce que nous retenons des première et deuxième réunions

Propositions des acteurs ayant nourri les échanges :

- 11.** Dans l'attente d'un PPRI approuvé, la commune du Muy émet toutes les réserves quant au passage de la ligne dans la plaine de l'Argens au sud-est du Muy. Les autres participants évoquent les mêmes réserves pour les PPRIF et PPRI, le cas échéant.
- 12.** LACOVAR met en exergue les enjeux des massifs de l'Estérel et du Tanneron et demande un passage en tunnel.
- 13.** La Chambre d'agriculture, les Jeunes Agriculteurs et les acteurs viticoles demandent l'évitement maximum de la zone agricole.
- 14.** APPEL Le Muy rappelle la demande du 20 août 2011 faite par 22 associations auprès du Conseil régional d'une étude indépendante sur le scénario d'aménagement exclusif des lignes existantes par rapport au projet LGV PACA. /.

Contributions des Groupes de travail

- 1. FNAUT PACA - Groupe Varois de Réflexion sur la LGV PACA**
 - Observations sur les scénarios retenus par le COPIL de juillet 2011 et proposition d'un scénario optimisé
 - Schéma d'une gare Toulon centre en tranchée
- 2. Toulon@venir – GVR**
 - Schéma aménagement gare Toulon Centre
 - Réunion d'échanges avec RFF le 20 septembre
- 3. Association de Défense du Plan de la Garde**
 - Apport sur les risques environnementaux spécifiques du lieu
- 4. M F-G Roux**
 - Quelles options pour le sillon permien?
 - Un scénario MDS alternatif (hybride)
- 5. GRAPACA remise par M Bouisson**
 - Priorité à une desserte ferroviaire des territoires en PACA

Contributions des Groupes de travail

6. URVN FNE PACA

- Position sur les scénarios dans les 3 départements (gares et fuseaux)

7. Associations revestaises

- Mise en garde sur les risques environnementaux d'une ligne LGV sur et sous la commune du Revest

8. Ville Le Muy

- Document graphique du PLU éclairant sur les emplacements possibles d'une gare Est Var intermodale

9. Amicale de La Reppe

- Problématiques hydrogéologiques de fleuves côtiers tels la Reppe, le Las et le Gapeau

10. M F-G Roux

- Problématiques de la forêt et de la sylviculture varoise

Chapitre 4

Synthèse des groupes de travail du 06

4. Synthèse des groupes de travail géographiques



— Groupe de Travail Géographique
Ouest Alpes-Maritimes

— Groupe de Travail Géographique
Sophia-Antipolis

— Groupe de Travail Géographique
Nice

— Groupe de Travail Géographique
Riviera Paillons

— Contributions des acteurs

4.1 Groupe géographique Ouest Alpes-Maritimes : les attendus à l'issue de la 1^{ère} réunion

- 1. Etude comparative entre les gares de Cannes et Ouest Alpes Maritimes**
- 2. Avis d'expert d'une entreprise ferroviaire sur la définition des dessertes et sur les possibilités en termes d'exploitation de la desserte de Cannes, notamment à l'occasion des manifestations importantes de la ville**

4.1 Groupe géographique Ouest Alpes-Maritimes : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Sur le projet :

- Le groupe s'accorde sur la nécessité de créer une ligne nouvelle

Sur les scénarios :

- La recherche d'une solution de desserte optimisée de Cannes est une nécessité
- Le maillage ferroviaire est privilégié par l'ensemble du groupe
- L'efficacité du raccordement vers Cannes, au regard de son coût, n'est pas avérée
- Le groupe ne parvient pas à un consensus quant à la gare Ouest Alpes-Maritimes
- La vigilance sur les coûts et les temps de parcours doit être une préoccupation majeure de manière à ne pas mettre en péril le projet

Sur les documents remis :

- Validation du projet de territoire (sous réserve de 2 corrections p. 92 et 93)
- Validation des atlas géographiques

4.2 Groupe géographique Sophia-Antipolis : les attendus à l'issue de la 1^{ère} réunion

1. Etude de l'incidence de la vitesse sur les temps de parcours Cannes - Nice
2. Etude des dessertes d'Antibes et Sophia depuis la gare Ouest Alpes-Maritimes
3. Présentation des coûts comparatifs entre une ligne grande vitesse et une ligne mixte fret / voyageurs
4. Présentation des infrastructures prise en compte dans l'évaluation des coûts des gares nouvelles
5. Présentation de la méthode de calcul des coûts et des marges d'incertitude
6. Présentation des dessertes prévisionnelles de Marseille
7. Données sur le report modal voiture / train

4.2 Groupe géographique Sophia-Antipolis : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Sur le projet, le groupe s'accorde sur la nécessité de créer une ligne nouvelle

Sur les scénarios :

- Le groupe s'accorde sur la nécessité d'une desserte optimisée de Cannes
- Le groupe considère que les temps de parcours sont un enjeu majeur
- Le groupe considère que l'accessibilité des gares nouvelles est une priorité

Sur la gare nouvelle de Nice Aéroport :

- Une gare à Nice Saint-Isidore aurait été souhaitée par les représentants des Amis du Rail, du Gir-Maralpin, de l'ADEV, de l'ADSPV, de l'ADHEC, de l'ACL, de Région Verte et du conseil de développement de la CASA
- L'opportunité de la gare de Nice Aéroport est revendiquée par les représentants de la CCI, du conseil général et de NCA

4.2 Groupe géographique Sophia-Antipolis : les attendus à l'issue de la 2^{ème} réunion

1. **Synthèse des travaux du GT Fret : réunion 4**
2. **Abaque Vitesse maximale prévue au dimensionnement/Coût au km/Temps gagné**
3. **Présentation de l'offre commerciale (dessertes, tarification) par une entreprise ferroviaire**
4. **Montant des investissements sur l'axe fret de Modane**
5. **Expertise sur les tunnels**
6. **Expertise sur les impacts environnementaux induits par le positionnement de Nice Aéroport**
7. **Etude comparative de Nice Aéroport vs Nice Saint Isidore**

4.3 Groupe géographique Nice : les attendus à l'issue de la 1^{ère} réunion

- 1. Etude sur le raccordement des chemins de fer de Provence à Nice Aéroport**
- 2. Informations sur les rapports entre vitesse / temps de parcours et coûts**
- 3. Retour sur les échanges des autres groupes de travail**
- 4. Information sur la desserte de Cannes à partir de la gare Ouest Alpes-Maritimes**
- 5. Intervention d'experts sur l'hydrogéologie, les aquifères, les risques sismiques et l'urbanisme**

4.3 Groupe géographique Nice : ce que nous retenons de la 2ème réunion

Sur le projet :

- Le groupe s'accorde sur la nécessité de créer une ligne nouvelle à grande vitesse

Sur les scénarios :

- En l'état des connaissances, et sous réserve de la prise en compte des impacts environnementaux, le groupe privilégie le scénario 2.

Sur les documents remis :

- Validation du projet de territoire (sous réserve de développer la partie sur Nice et les enjeux environnementaux entre Nice et l'Italie et de préciser p117, les informations sur le PPRI Vallée du Var)
- Validation des atlas géographiques (sous réserve de la prise en compte de la zone ZICO au niveau du Var)

4.3 Groupe géographique Nice : les attendus à l'issue de la 2^{ème} réunion

- 1. Le groupe demande que le raccordement des Chemins de Fer de Provence au pôle d'échange de Nice Aéroport soit étudié par le Conseil Régional PACA**
- 2. Le Groupe demande un exposé d'expert en capacité d'exploitation sur la domestication entre Nice Aéroport et Nice Ville, ainsi que sur la desserte de Cannes**

4.4 Groupe géographique Riviera Paillons : les attendus à l'issue de la 1^{ère} réunion

1. **Présentation d'une étude, par le Gir-Maralpin, sur le réseau italien**
2. **Liste des travaux prévus dans les gares existantes**
3. **Argumentaire sur la gare nouvelle de Nice Aéroport**
4. **Information sur la localisation des ateliers de maintenance**

4.4 Groupe géographique Riviera Paillons : ce que nous retenons de la 2ème réunion (en présence de 4 participants)

Sur le projet :

- Réutilisation de la ligne existante depuis la sortie est de Nice à éviter
- Absence de la Principauté de Monaco regrettée
- Facteur coût mis en avant par les représentants des collectivités

Sur les scénarios :

- Un constat : les quatre scénarios proposés ne se différencient pas sur le secteur Nice – Italie
- Pas de positionnement en faveur de l'un ou l'autre des scénarios de la part de la quasi totalité du groupe

Sur les documents remis :

- Validation du projet de territoire, sous réserve des modifications demandées par les autres groupes
- Validation des atlas géographiques sous réserve des modifications demandées par les autres groupes

4.4 Groupe géographique Riviera Paillons : les attendus à l'issue de la 2^{ème} réunion

- 1. Retour synthétique de l'avancement des autres groupes de travail Géographiques et thématiques**
- 2. Demande d'intervention d'un expert en capacité d'exploitation pour expliquer la faisabilité de la domestication entre Nice Aéroport et Nice Ville »**
- 3. Fréquentations attendues sur le tronçon Nice-Italie**

1.8 Contributions des acteurs des Alpes-Maritimes

- **Contribution du GIR-MARALPIN :**

Mémoire du 28 mars 2011 « Sur les derniers enjeux de la LGV PACA et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire »

- **Contribution du comité Cannes-Grasse :**

Proposition d'itinéraire : lac de St-Cassien => ancienne gare de Tanneron => ancien viaduc du Sud France pour franchir la Siagne => tunnel jusqu'à la gare actuelle de Grasse => Vallée du Loup => plaine du Var => Nice St-Isidore.

Desserte de Cannes via l'axe Cannes-Grasse

Chapitre 5

Synthèse des groupes de travail thématiques

5. Synthèse des groupes de travail thématiques



— Groupe de Travail Thématique
Gares

— Groupe de Travail Thématique
Fret & Logistique

— Groupe de Travail Thématique
Agriculture, Viticulture 83

— Groupe de Travail Thématique
Agriculture 13

5.1 Groupe de travail Gares

Ce que nous retenons de la 1^{ère} réunion

Des données complémentaires attendues sur les thèmes suivants:

- 1. Les études de capacités et des dessertes journalières prévues pour chacune des gares**
- 2. L'analyse complète réalisée et qui a permis d'écartier certaines options de positionnement de gares**
- 3. Les résultats -dans leur intégralité- des données d'enquêtes utilisées**

5.2 Groupes de travail « Fret et logistique » :

Ce que nous retenons des 2 réunions

1. Les points d'accord

- Limiter le transit routier sur l'axe littoral (A8)
- Développer les infrastructures de fret
- Développer l'intermodalité
- Préserver les sites Fret existants
- Appréhender globalement le trafic fret dans le système ferroviaire en PACA
- Prendre en compte les infrastructures de fret périphériques à la région PACA, sur un arc méditerranéen (projets de lignes mixtes en Italie et en Espagne)

2. Les solutions proposées concernant le transit

- Les autoroutes maritimes entre l'Espagne, la France et l'Italie
- Le fret ferroviaire via Modane, Lyon-Turin et Montgenèvre
- Le renforcement de la ligne existante (libération de sillons)
- Le fret sans modification des pentes sur la ligne nouvelle
- La circulation de fret lourd sur la ligne nouvelle

5.2 Groupes de travail « Fret et logistique » :

Ce que nous retenons des 2 réunions

Perspective de développement du port de Marseille :

- **Perspectives de développement affichées par le port de Marseille**
 - => Très fort développement de l'activité conteneurs : de 1 million aujourd'hui à 5 millions d'EVP en 2025
 - => Rééquilibrage des parts de marchés avec les ports du nord de l'Europe
- **Perspective de développement principalement selon un axe Nord – Sud**
- **Développement des flux plus difficile vers l'Italie : forte concurrence du port de Gênes et des ports du Sud de l'Italie d'une part, et des ports du Range nord d'autre part**
- **Il n'y a actuellement pas d'échanges maritimes de conteneurs entre les ports de Marseille et de Gênes**

5.2 Groupes de travail « Fret et logistique » :

Ce que nous retenons des 2 réunions

Les points à traiter lors des prochains groupes de travail

- La question du transport de matières dangereuses
- Les poids-lourds vides ou à faible tonnage
- Etude de l'axe Marseille – Modane à l'horizon du projet
- Recensement et préservation des sites pouvant accueillir du fret ferroviaire en PACA
- Analyse des flux de transit routier à travers les Alpes

L'idée centrale du groupe de travail est de trouver un consensus sur les aménagements à réaliser dans le cadre de la LGV PACA

5.2 Groupes de travail « Fret et logistique » :

Ce que nous retenons des 2 réunions

Les demandes du groupe de travail :

- **Etudier finement le transport de matières dangereuses à l'échelle de la Région (report modal, sécurisation des acheminements, lien avec le développement économique)**
- **Avoir une approche globale à l'échelle de la région sur la problématique du transport de marchandise**
- **Intégrer dans le programme lié à la LGV Paca les aménagements nécessaires au maintien et développement du fret ferroviaire en région Paca**

5.3 Groupe de travail Agriculture – Viticulture 83 :

Ce que nous retenons des 2 réunions

Points de convergence relevés au sein du groupe :

1. **Inquiétudes croissantes, au fil des réunions, des acteurs viticoles, agricoles et sylvicoles quant aux impacts directs et incidences indirectes du projet.**
2. **Le groupe rappelle les termes de la lettre ministérielle de 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.
3. **Les représentants de l'AOC Bandol précisent que le jumelage à l'infrastructure existante dans leur terroir est plus impactant.**
4. **Le monde agricole ne voit aucun intérêt au projet LGV PACA. La participation du monde rural aux dispositifs de concertation n'est en aucun cas une caution au projet.**

5.3 Groupe de travail Agriculture – Viticulture 83 :

Ce que nous retenons des 2 réunions

Points de convergence relevés au sein du groupe :

5. Le groupe proteste contre la réduction du délai de concertation, et en demande l'allongement conformément à la Charte de concertation.
6. Le groupe ne veut pas se prononcer sur la pertinence des critères de comparaison des fuseaux proposés par RFF (critères surfaciques et critères d'appréciation macro économique tels que marge brute envisagée en Atelier Agri-Viti). Le groupe se prononcera sur cette pertinence au vu de leur application sur les fuseaux proposés en seconde phase.

5.3 Groupe de travail Agriculture – Viticulture 83 :

Ce que nous retenons des 2 réunions

Propositions des acteurs ayant nourri les échanges :

7. **Le groupe accepte de compléter le jeu de critères « surfaciques » par un critère d'analyse macro-économique : la marge brute par ha et par production, dont la définition a été rappelée par la DDTM.**
8. **Le groupe souhaite disposer de données plus détaillées pour la comparaison des fuseaux après le 17 octobre, mais ne souhaite pas cautionner le choix du fuseau. Le groupe n'en propose pas et demande à RFF (avec l'Atelier Agri) de faire des propositions lors de la comparaison des fuseaux.**
9. **Le représentant de la sylviculture ne se prononcera qu'au vu des fuseaux.**

5.3 Groupe de travail Agriculture – Viticulture 83 :

Ce que nous retenons des 2 réunions

Positions du groupe sur les 4 scénarios :

- 10. Refus du scénario n°2 (« le plus direct »).**

- 11. A ce stade, aucun des trois autres scénarios ne se différencie du point de vue des impacts sur l’agriculture./.**

5.4 Groupe de travail Agriculture 13

Sur les Bouches-du-Rhône, 2 sessions à venir :

- **Le 25 octobre 2011**
- **Le 24 novembre 2011**

18 inscrits