



**LGV PACA,
le projet de
toute une région**

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



Comité Territorial n°4 des Bouches du Rhône

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

Marseille – 06 décembre 2011



MENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
RE LIMOUSIN — HAUT PAYS NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE
ENTES — 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
CA — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE
ENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

Proposition d'ordre du jour



1. Bilan d'étape de la concertation

2. Scénario 0 et aménagements du réseau classique

3. Retours des groupes de travail du territoire

4. Approfondissement des études et avis du CoTer

— Chapitre 1

Bilan d'étape de la concertation

Bilan d'étape de la concertation



— Les grandes étapes du projet et le calendrier de la concertation

— La concertation en quelques chiffres

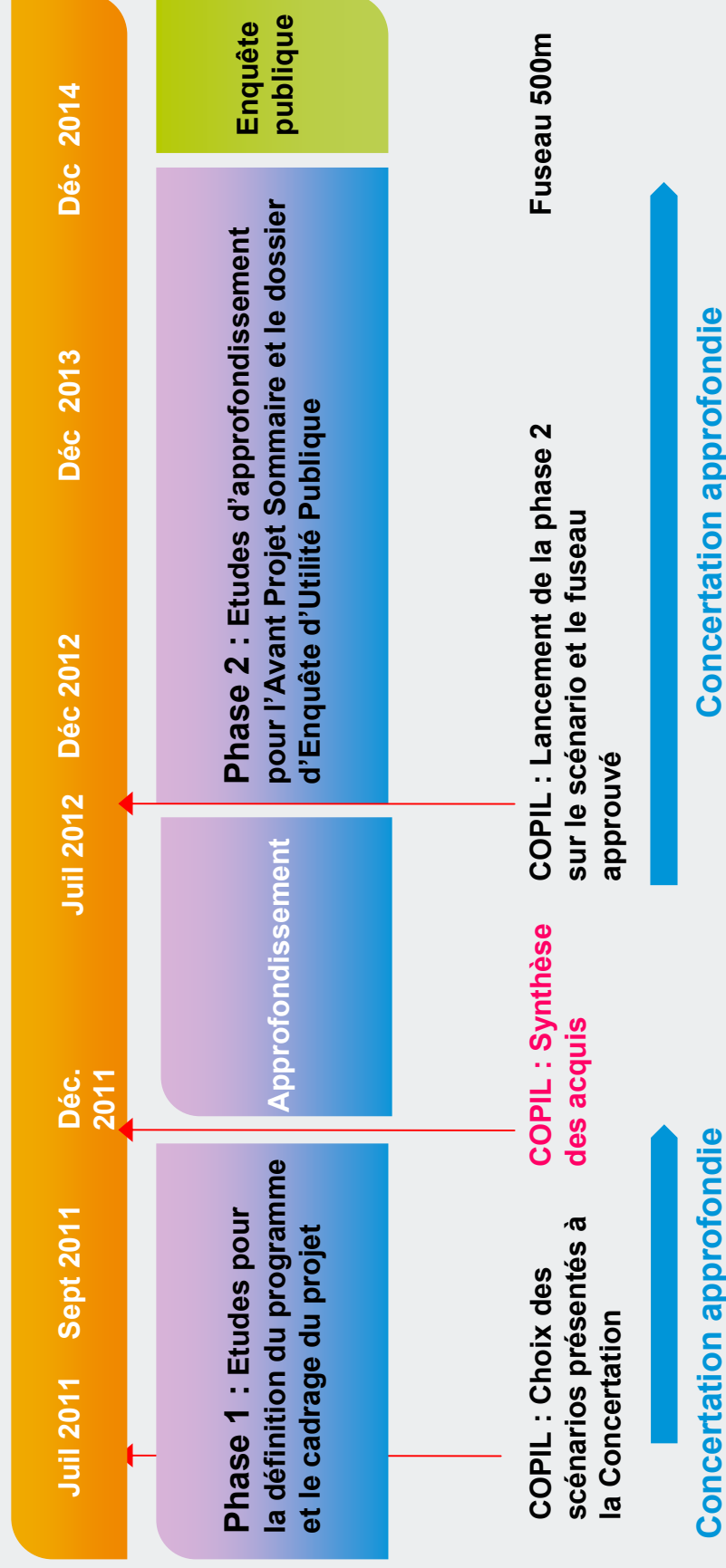
— Les actions de communication réalisées

— Les supports de la concertation

— Les contributions et la motion

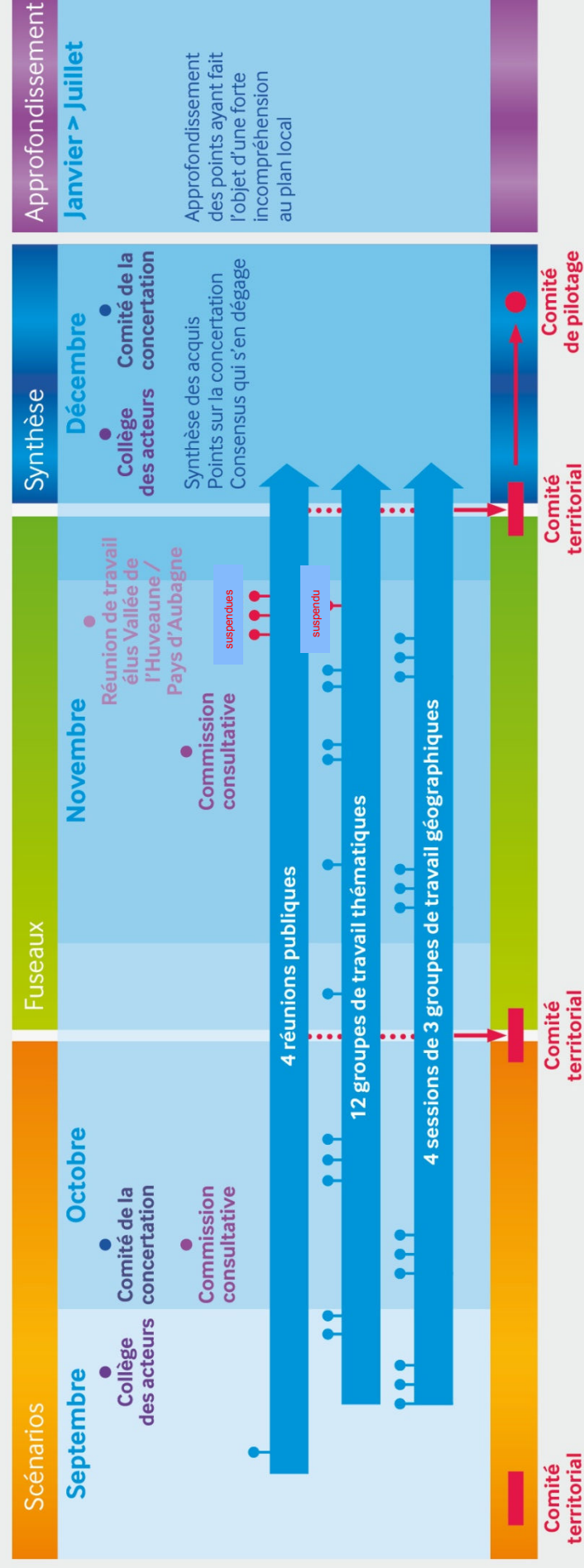
Les grandes étapes du projet

2011 - 2014 : Quatre années d'études et de concertation préalables à l'enquête d'utilité publique



Le calendrier de la concertation

Du 15 septembre au 15 décembre 2011, 2 étapes de concertation cadrées par la charte de concertation



La concertation en quelques chiffres

Depuis début septembre, dans les Bouches-du-Rhône

27 rencontres
avec les élus

2 commissions
consultatives des élus

1 réunion de travail
avec les élus

1 réunion publique
de lancement à Marseille
112 personnes

52 réunions
d'échanges

3 groupes de travail
géographiques,
réunis à **4** reprises
130 participants

4 comités territoriaux

4 groupes de travail
thématiques
153 inscrits

6 contributions d'acteurs et **1**
motion

La concertation en quelques chiffres

Depuis début septembre, à l'échelle du projet :

- 1 réunion du Collège des Acteurs
- 1 réunion du Comité de la concertation
- Plus de 45 000 visites sur le site internet, avec une durée moyenne de connexion supérieure à 6 minutes
- Environ 645 questions posées via le site internet



Les actions de communication réalisées

Des documents d'information cohérents pour apporter les éléments de compréhension du projet :

- Plaquettes
- Affiches
- Dépliants
- Panneaux d'exposition



Un site internet projet

www.lgvpacaca.fr

Un plan média global multi-supports

- Annonces-presse (la Provence, Var Matin, Nice Matin, Paris-Match)
- Annonces radio (France Bleu Provence, France Bleu Azur)
- Affichage (gares, aribibus, commerces de proximité)

une audience de près de 10 Millions de personnes

Les supports de la concertation

Kit du concertant

- **Plaquette, charte, note méthodologique de sélection des scénarios**
- **Fiches secteurs, synoptique et fiches scénarios**
- **Note Projet et Territoires**
- **Atlas de la zone d'étude préférentielle**
- **Atlas des sensibilités**

Les supports de la concertation

Groupes de Travail

- Note méthodologique de présentation et de sélection des fuseaux
- Atlas des fuseaux
- Fiches fuseaux
- Etat environnemental et Analyse Multicritère environnementale

Synthèses & verbatim

Les supports de la concertation

Supports spécifiques remis aux acteurs

- **Éléments de synthèse de l'étude réalisée sur la gare de l'Arbois ;**
- **Éléments de synthèse sur le bruit ferroviaire ;**
- **Retour d'expérience Tram-Train ;**
- **Éléments sur le fuseau des voies maritimes ;**
- **Etude de l'état initial ;**
- **Cartes de sensibilités au 1/25 000**

Les contributions des acteurs

Contribution CIQ 14^{ème} - Courrier du 21 novembre 2011

Demande de prise en compte des points suivants :

- L'étude de faisabilité en vue d'une **liaison Marseille St-Charles, Aix en Provence TGV, Aix Ville.**
- La réouverture des gares ou de haltes entre Marseille St Charles et **l'Estaque, St Barthélémy, le Canet, St Louis**, aux relations RER.

Les contributions des acteurs

Contribution CIQ 14^{ème} - Courrier du 21 novembre 2011

Demande de prise en compte des points suivants :

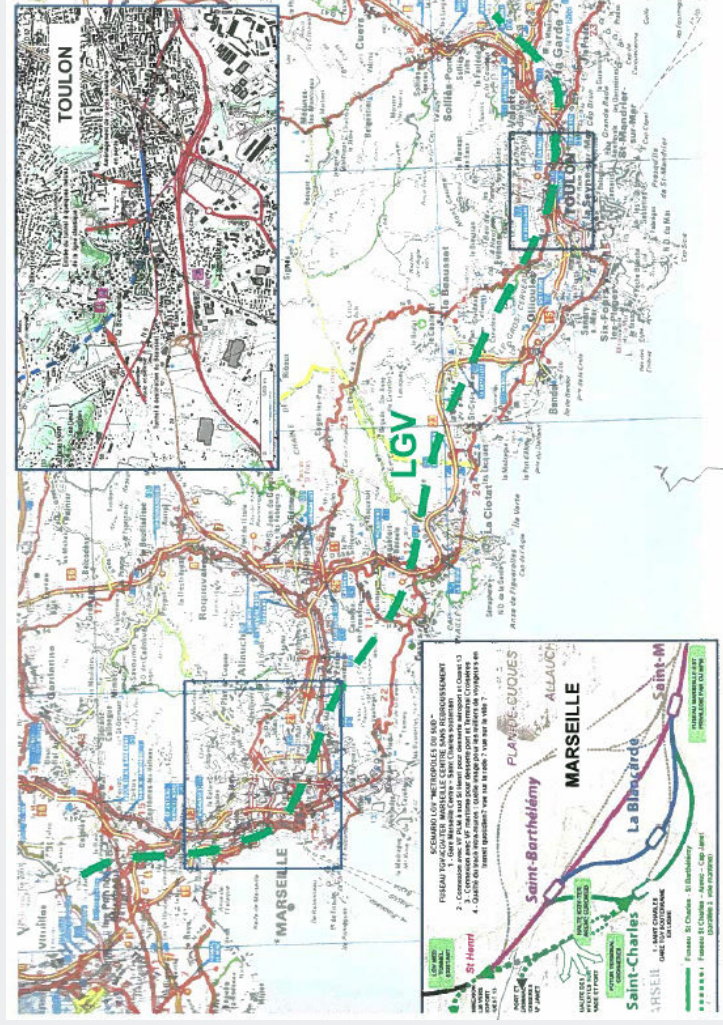
- **Etude de faisabilité d'un passage en souterrain entre Marseille-St Louis et Marseille-St Charles**
- **Population qui a quintuplé** entre début des aménagements ferroviaires et aujourd'hui (90 000 pers.) :

Non sens social que ce bassin de population ne bénéficie pas d'aménagement dans le cadre du projet.

Les contributions des acteurs

« Vivre à Gémenos » / URVN Principe proposé le 21 sept 2011

■ Fuseau alternatif en passant sous le mont St Cyr => fuseau B4



Les contributions des acteurs

Position UDVN13/URVN FNE PACA Courrier du 17 novembre 2011

Position

- Rejet des fuseaux B1, B2, B3 et C1, C2
- Demande d'affiner **le fuseau B4** (AB1, fuseau alternatif au passage dans la vallée de l'Huveaune), notamment dans la vallée de l'Huveaune :
 - le plus à l'ouest possible avant de passer sous le mont St Cyr
 - contournement de la carrière
 - évitement du grand Rouvière

Arguments évoqués

- Réponse aux attentes en termes de protection de l'environnement (futur Parc National des Calanques et Parc Régional de la Sainte Baume) et du milieu humain, économique et des activités agricoles

Les contributions des acteurs

Position UDVN13/URVN FNE PACA Courrier du 28 novembre 2011

Position

- **Soutien du fuseau B4**, entièrement issu de la concertation et considéré comme seule option pour apaiser les tensions.
- Rappel de l'attachement à la création de la **gare Marseille Saint-Charles souterrain**
- Demande d'étude d'une option de passage proche **des voies maritimes**

Les contributions des acteurs

Position UDVN13/URVN FNE PACA Courrier du 28 novembre 2011

Arguments évoqués

Pour le fuseau B4

- Préservation au maximum des populations et de l'environnement
- Avancée reconnue : sortie tunnel de Saint- Charles, contournement de la carrière , l'évitement du Grand et Petit Rouvière.
- Intérêt d'une ligne en site propre : optimisation de la desserte régionale, plus grande robustesse

Pour le passage près des voies maritimes

- Pas d' augmentation des nuisances pour les riverains des emprises actuelles
- Réhabilitation des haltes ferroviaires sur les voies actuelles
- Rayons de courbure facilitant le transit rapide sur la ligne nouvelle

Position Association des quartiers des « Petits et Grand Rouvière » de Roquefort la Bédoule - Courrier

du 17 novembre 2011 et courrier du 5 décembre 2011

Position

- **Opposition au projet de LGV et aux scénarii**
- **Contestation du processus de concertation sur les fuseaux B3 et B4 (fuseau alternatif)**
- **Indignation exprimée contre la position de l'UDVN 13 et URVN-FNE**

Position Association des quartiers des « Petits et Grand Rouvière » de Roquefort la Bédoule - Courrier

du 17 novembre 2011 et courrier du 5 décembre 2011

Raisons évoquées : non prise en compte des points suivants

- Vallon de Rouvière : partie intégrante de l'aire optimale d'adhésion du **Parc National des Calanques**
- **Massifs forestiers et vignoble AOC Côtes de Provence**
- **Faune et flore exceptionnelles** abritées dans le Vallon : Sabline de Provence, Aigle de Bonelli, Rollier d'Europe (Arrêté 29 oct-09)
- **Enjeux agricoles, économiques et touristiques** : hébergements touristiques, Domaine du Grand Rouvière, agriculture raisonnée
- **Enjeux humains** : pratique sportive et de détente dans le cadre naturel

Position Association pour la Protection et la Promotion du Parc National des Calanques – Motion du 17 novembre 2011 et Communiqué de presse du 22 novembre 2011

Position

- Opposition au projet LGV PACA : Mise en danger du Parc National
- Contestation du processus de concertation sur l'ajout d'un fuseau alternatif
- Se prononce contre toutes propositions de fuseaux et demande au gouvernement de retirer le projet

Modification du fuseau B3 et fusion B2 et B3



Position Association pour la Protection et la Promotion du Parc National des Calanques –

Motion du 17 novembre 2011 et Communiqué de presse du 22 novembre 2011

Demande de prise en compte des points suivants :

- **Enjeux économiques vs situation France et Europe**
- **Enjeux environnementaux :** périmètre du Futur Parc National des Calanques et ses enjeux :
 - Caractère exceptionnel du biotope de la Sabline de Provence sur la Commune de Roquefort La Bédoule ;
 - Espèces protégées notamment Vallon des Rouvières ;
 - corridor écologique entre le cœur de Parc et le massif de la Ste Baume, ou encore avec celui Varois... et abrite des essences et espèces classés ;

Les contributions des acteurs – Association APAGE

du 22 novembre 2011

Position

- Soutien de la position URVN - FNE
- Défense des intérêts des entreprises du territoire de Gémenos
- Rejet des fuseaux 1 à 3
- Pour le fuseau B4 sous réserves:
 - respect habitat,
 - faune/flore,
 - activités économiques,
 - entreprises Gémenos

Les contributions des acteurs – Association

Syndicat des Paluds du 29 novembre 2011

Position

- **Améliorer le réseau ferroviaire de la région:** un projet d'avenir, mais pas au détriment de l'activité économique, des emplois et d'une révision de la valeur du foncier
- **Contre le fuseau B1 et B2**
- **Intérêt exprimé pour les fuseaux B3/B4**

Raison évoquée

- **Préservation de l'activité économique**

Les contributions des acteurs

Motion du groupe de travail « Pays d'Aubagne / Ste Baume » du 07 octobre 2011

Motion du groupe de travail « Pays d'Aubagne/Ste Baume »

« 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 2

Scénario 0 et aménagement du réseau classique

— Scénario 0 et aménagements du réseau



— Les aménagements sur le réseau classique

— Scénario 0 : Les limites

Les aménagements sur le réseau classique

Dans les Bouches du Rhône, le projet LGV PACA, prévoit les aménagements suivants :

Etoile d'Aix

- **Doublement Marseille – Aix en Provence**
- **Réouverture Aix centre – Rognac**
- **5 voies à quai à Aix en Provence**
- **Aménagement de la gare de Gardanne**
- **Liaison Aix TGV – Aix centre**

Le Scénario 0 : les hypothèses

Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur a demandé à RFF d'étudier un scénario alternatif dit « scénario 0 ».

Hypothèses :

- **Respect des réticulaires 2023 et 2040, validés lors du CoPil de janvier 2011,**
- **Dans le cas d'aménagements capacitaires invisibles (soit en termes techniques soit en termes d'insertion), des contournements sont prévus (le cas échéant en tunnel).**
- **Pas d'objectif de grande vitesse**

Le Scénario 0 – Bouches du Rhône

Dans le cadre du scénario 0, les aménagements prévus à l'Ouest et au Nord de Marseille ne diffèrent pas de ceux du projet LGV PACA...

Etoile d'Aix

- **Doublement Marseille – Aix en Provence**
- **Réouverture Aix centre – Rognac**
- **5 voies à quai à Aix en Provence**
- **Aménagement de la gare de Gardanne**
- **Liaison Aix TGV – Aix centre**

Le Scénario 0 – Bouches du Rhône

... même si le projet LGV PACA ne se fait pas, il faut dans tous les cas:

Marseille

- 4 voies traversant Marseille de part en part
- gare souterraine associée

Marseille – Aubagne

- 4 voies jusqu'en gare d'Aubagne

Aubagne – Toulon

- 4 voies jusqu'en gare de Toulon

Le Scénario 0 : Enjeux environnementaux

Le doublement de la ligne existante présente de forts enjeux...

- **Impacts sur le bâti de tous les centres ville desservis par la ligne classique**
- **Insertion dans le cœur du Parc National des Calanques**

...et n'exclut pas des impacts supplémentaires

- **Paysagers**
- **Terres agricoles (dans la plaine d'Aubagne)**
- **Milieux naturels (Karst dans le secteur de la Ciotat et Cassis)**
- **Loi littoral**

Le Scénario 0 : Les Coûts

Le montant global du « scénario 0 » est de 15,3 Mds d'Euros à l'horizon 2040

En comparaison, le montant des 4 scénarios de la LGV PACA varie de 16 à 18 Md€ au c.e. 2008 à l'horizon 2040

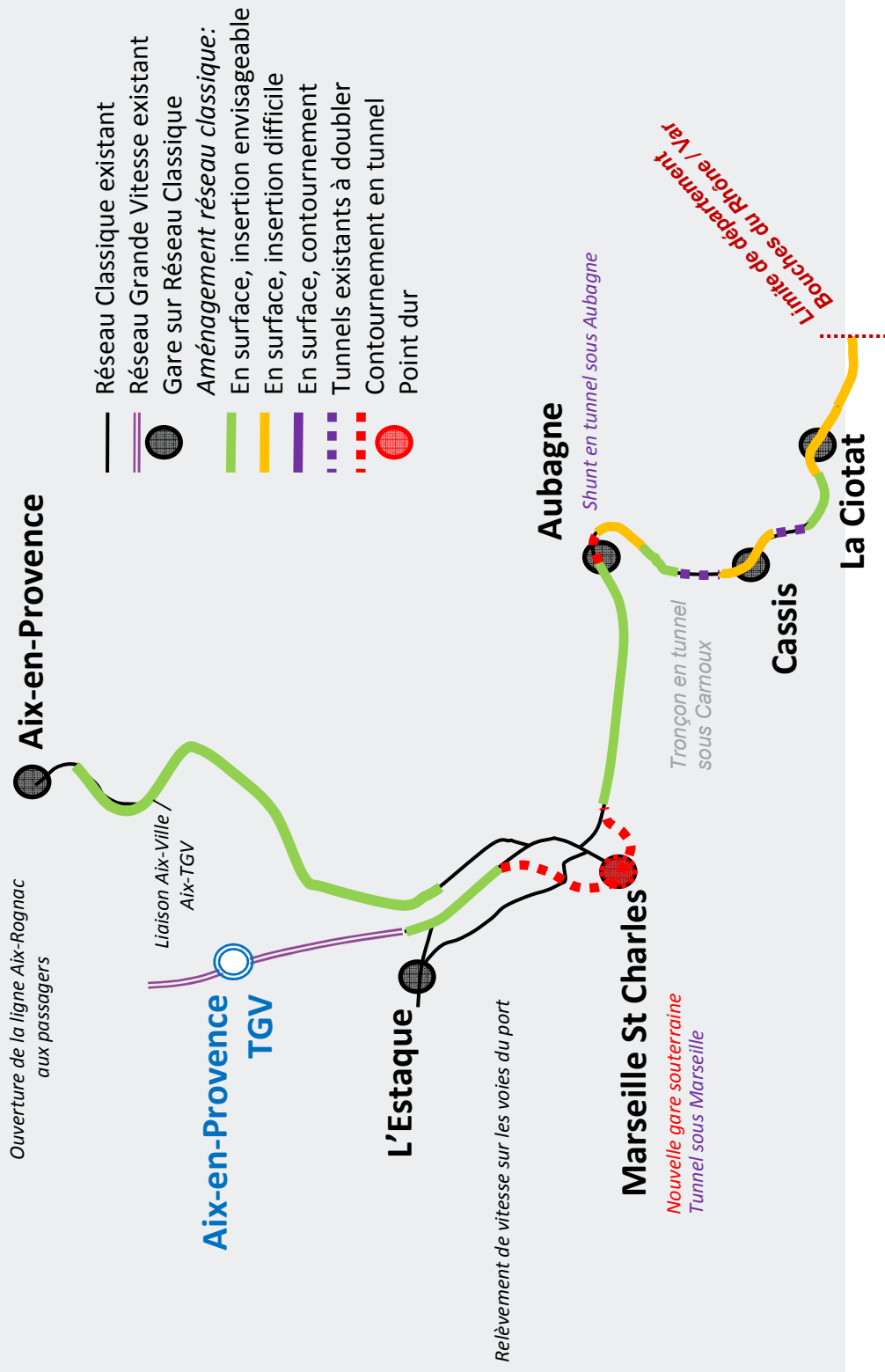
Secteurs	Md€ ^{ce 2008}
Secteur de Marseille : (d'Aix en Provence à Aubagne)	3,7 Md€
Secteur d'Aubagne à St Cyr	1 Md€
Secteur de St Cyr à Toulon	0.7 Md€
Traversée de Toulon	2,8 Md€
Secteur de Toulon au Arcs	1,5 Md€
Secteur des Arcs à Nice Aéroport	3 Md€
Secteur Nice à la frontière italienne	2,5 Md€

Le Scénario 0 : Conclusions

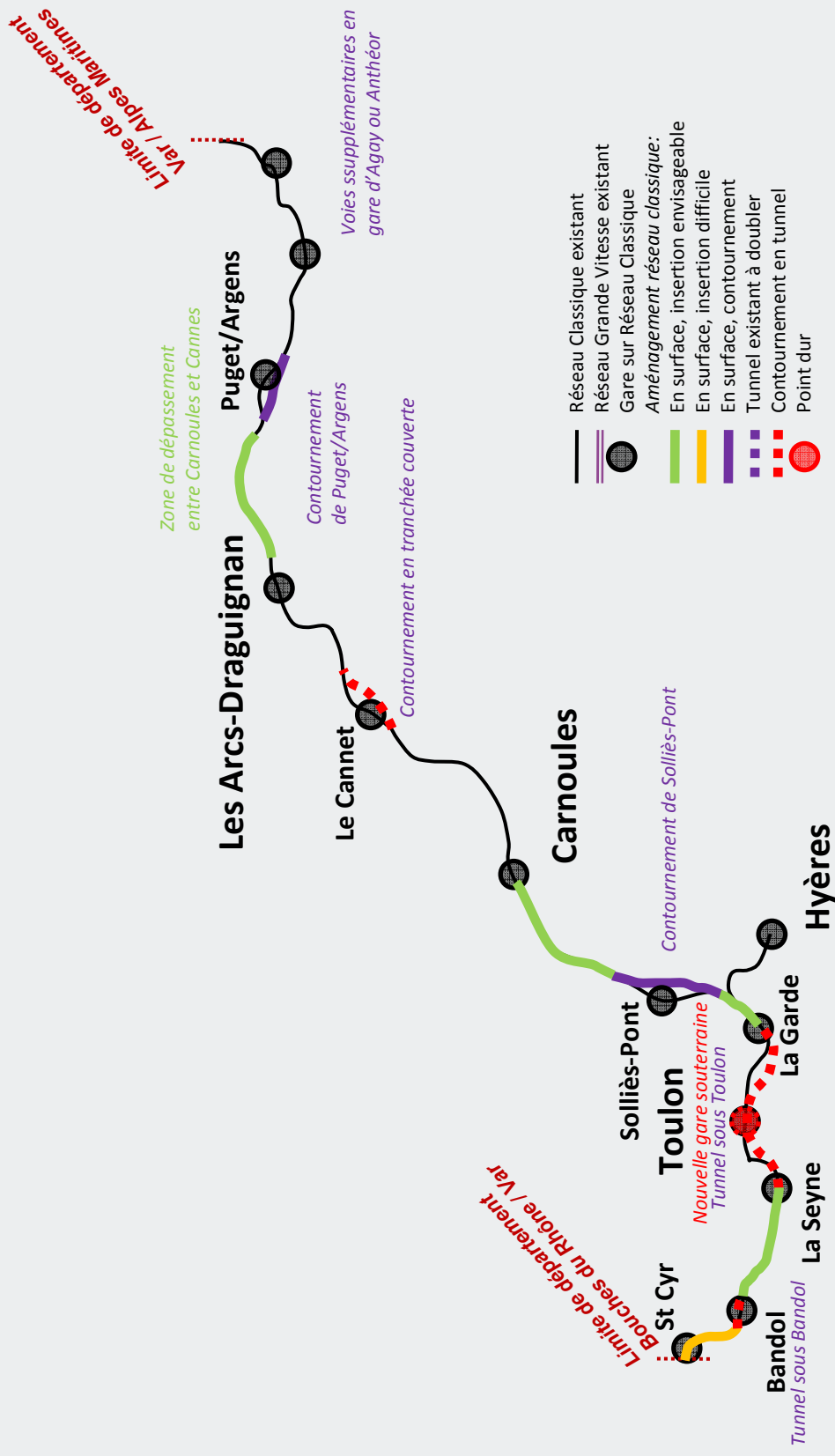
Le doublement en place de l'infrastructure existante est impossible du fait du trop grand nombre de contraintes sur le milieu humain et naturel

Une nouvelle infrastructure dissociée par endroits est nécessaire

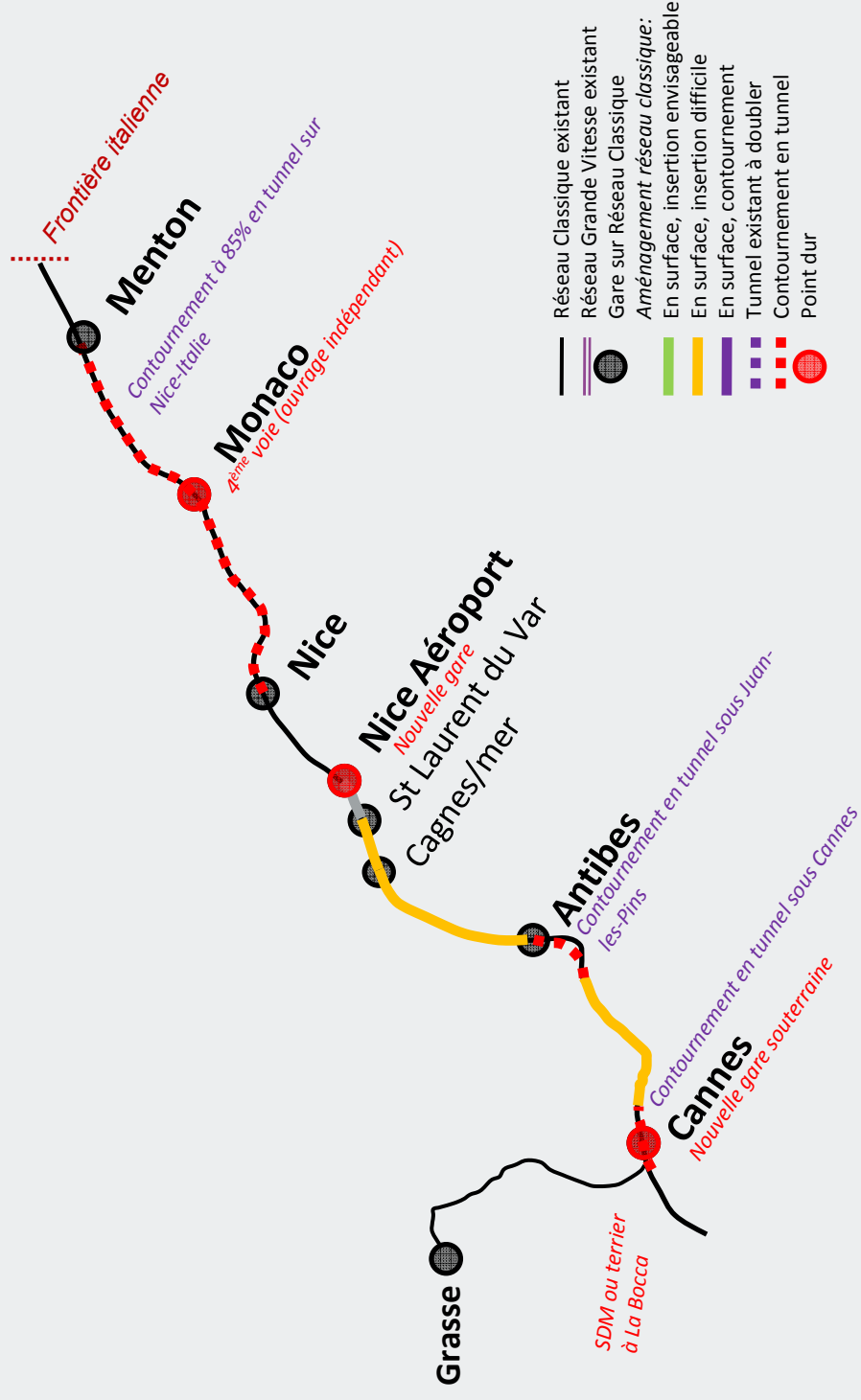
Le Scénario 0 – Bouches du Rhône



Le Scénario 0 - Var



Le Scénario 0 – Alpes-Maritimes



— Chapitre 3

Retours des groupes de travail du territoire

Les scénarios : points de convergence

Saturation de l'infrastructure ferroviaire

- Nécessité de développer le TER

Maillage

- Offrir des moyens de délestage en cas d'incidents

Interconnexion et intermodalité

- Cohérence des horaires de tous les transports
 - De vrais pôles d'échanges avec des parkings relais
- Proximité de la gare nouvelle et de la gare existante**
- Minimiser les ruptures de charges
 - Faciliter l'accessibilité, la mobilité et les échanges

Les scénarios : points de convergence

Gare à l'Est de Marseille (La Barasse)

- Evidence pour une gare TER
- Vérifier la pertinence d'une gare TAGV

Gestion du risque

- Choix du tracé par rapport aux risques industriels
- Prise en compte des contraintes d'exploitation lors des incidents

Les scénarios : points de convergence

Dessertes du plus grand nombre

Temps de parcours porte à porte

- Le temps de rabattement vers les gares doit être intégré

Minimiser les ruptures de charge

- L'utilisateur de référence doit être la personne à mobilité réduite

Les scénarios : points de convergence

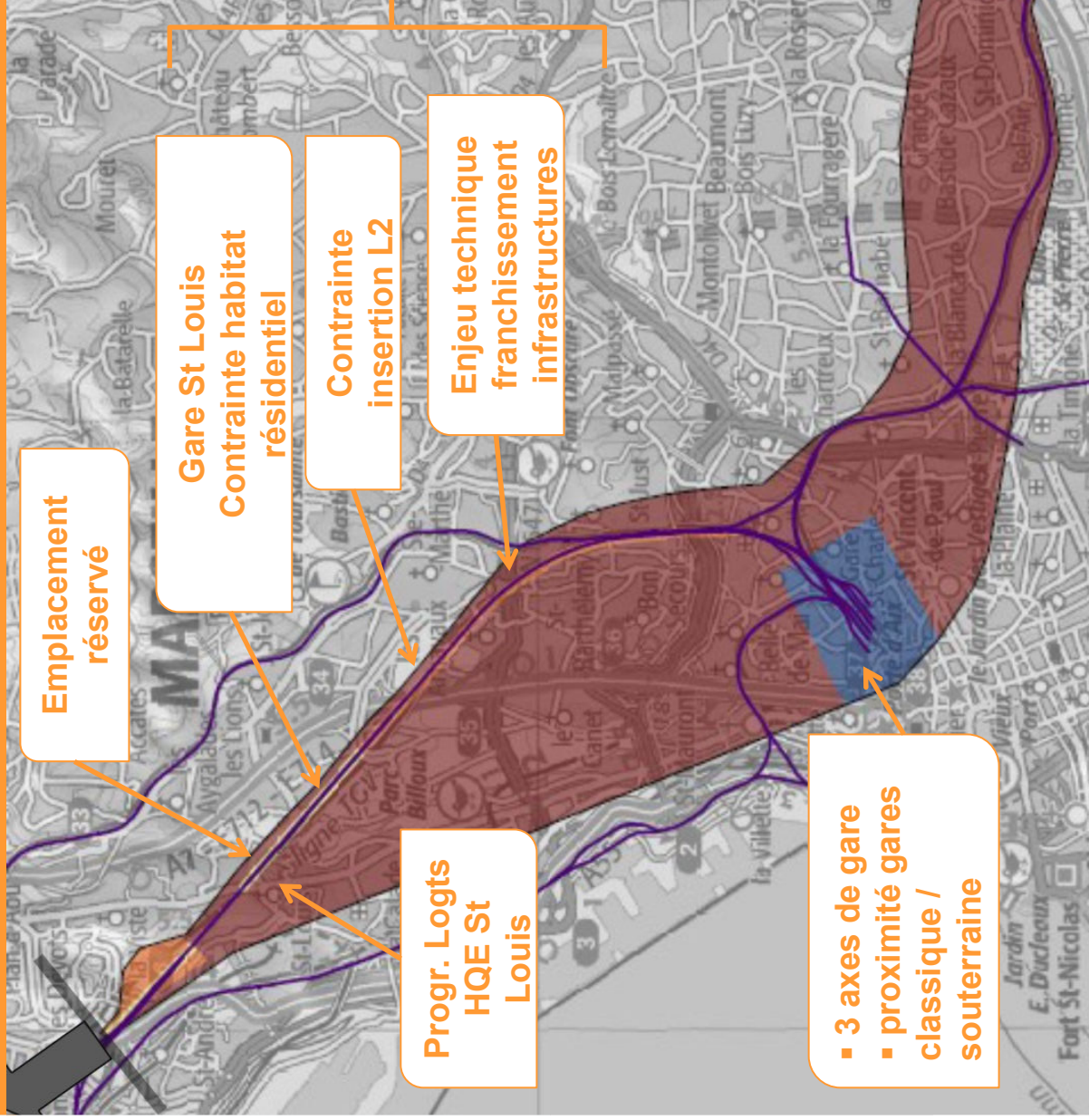
Préservation/valorisation du milieu humain

- Intégrer la nouvelle infrastructure par des insertions urbaines et paysagères
- Préserver le potentiel foncier et patrimonial
- Limiter et protéger des nuisances sonores

Préservation de l'environnement

- Favoriser le report modal de la route vers le rail y compris le Fret
- Garantir la transparence écologique

Les fuseaux : A1 & le Territoire



Passage en surface : jusqu'où?

Les fuseaux : A1 & le Territoire



Impact de la zone d'échanges MSC surface / souterrain sur le secteur Saint-Marcel à la Barasse

Les fuseaux : B1 & le Territoire

Evolution vers un mode de passage souterrain: Zones agricoles et extension ZI Les Paluds

Solutions techniques insertion 4^{ème} voie

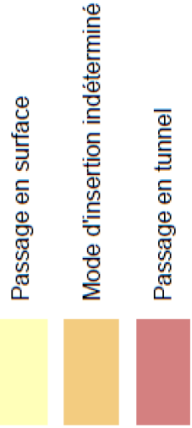
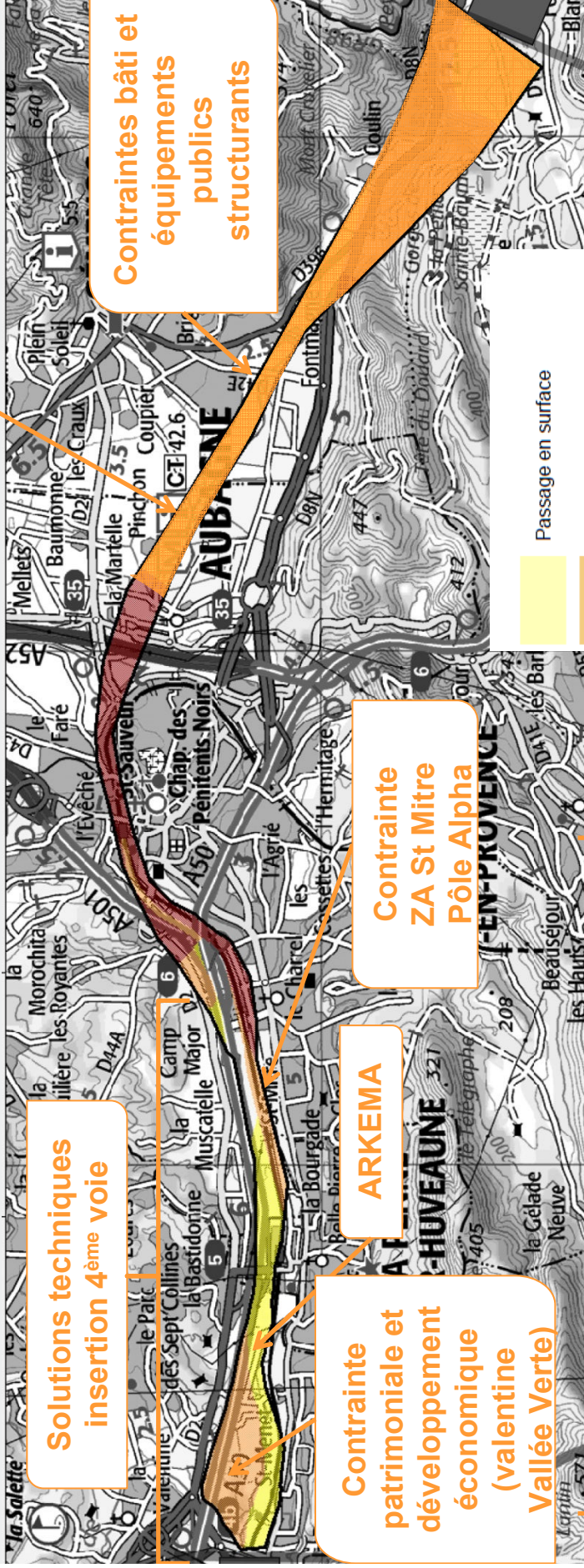
Contraintes bâti et équipements publics structurants

Contrainte patrimoniale et développement économique (valentine Vallée Verte)

ARKEMA

Contrainte ZA St Mitre Pôle Alpha

Contrainte environnementale vallée de l'Huveaune



Les fuseaux : B2 & le Territoire

Solutions techniques
insertion 4^{ème} voie

Insertion paysagère

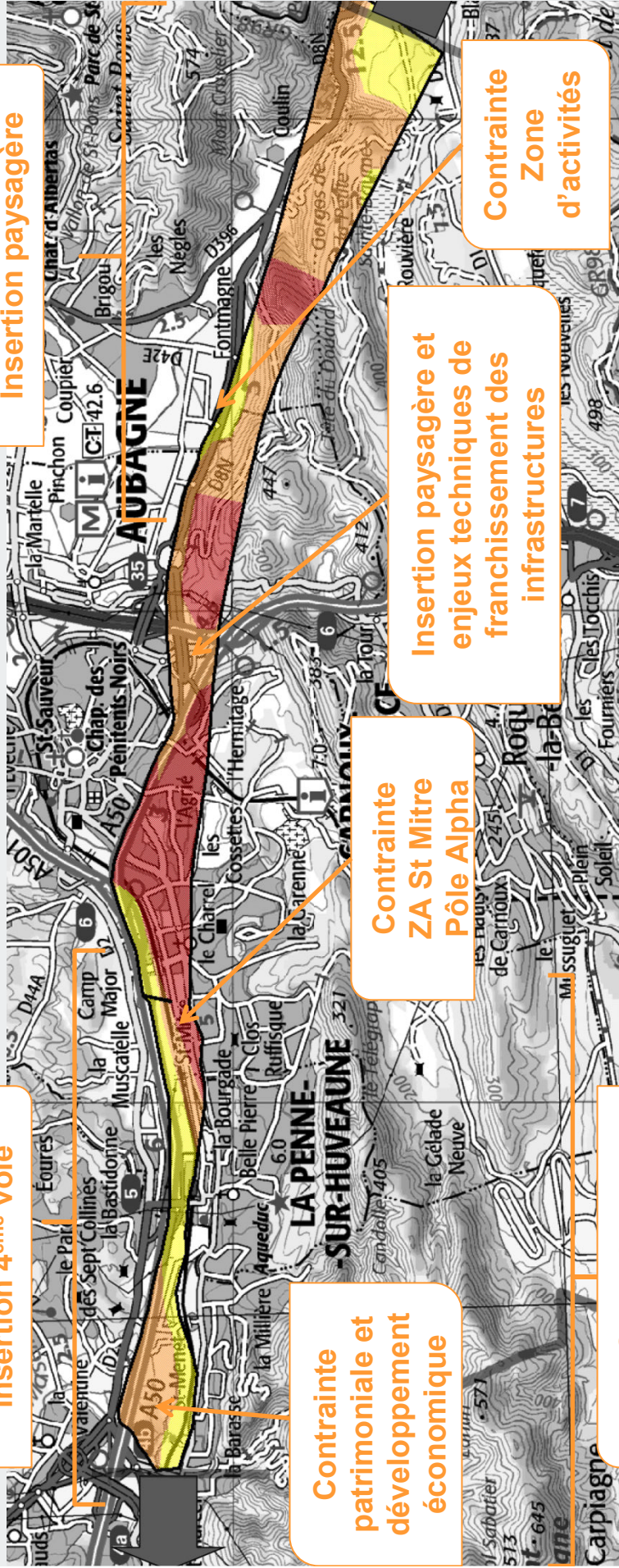
Contrainte
patrimoniale et
développement
économique

Contrainte
ZA St Mitre
Pôle Alpha

Insertion paysagère et
enjeux techniques de
franchissement des
infrastructures

Contrainte
Zone
d'activités

Contrainte
environnementale
vallée de l'Huveaune



Les fuseaux : B3 & le Territoire

Solutions techniques
insertion 4^{ème} voie

Carrière :
exploitation → 2039
extension au nord

Contrainte
agricole

Contrainte
patrimoniale et
développement
économique

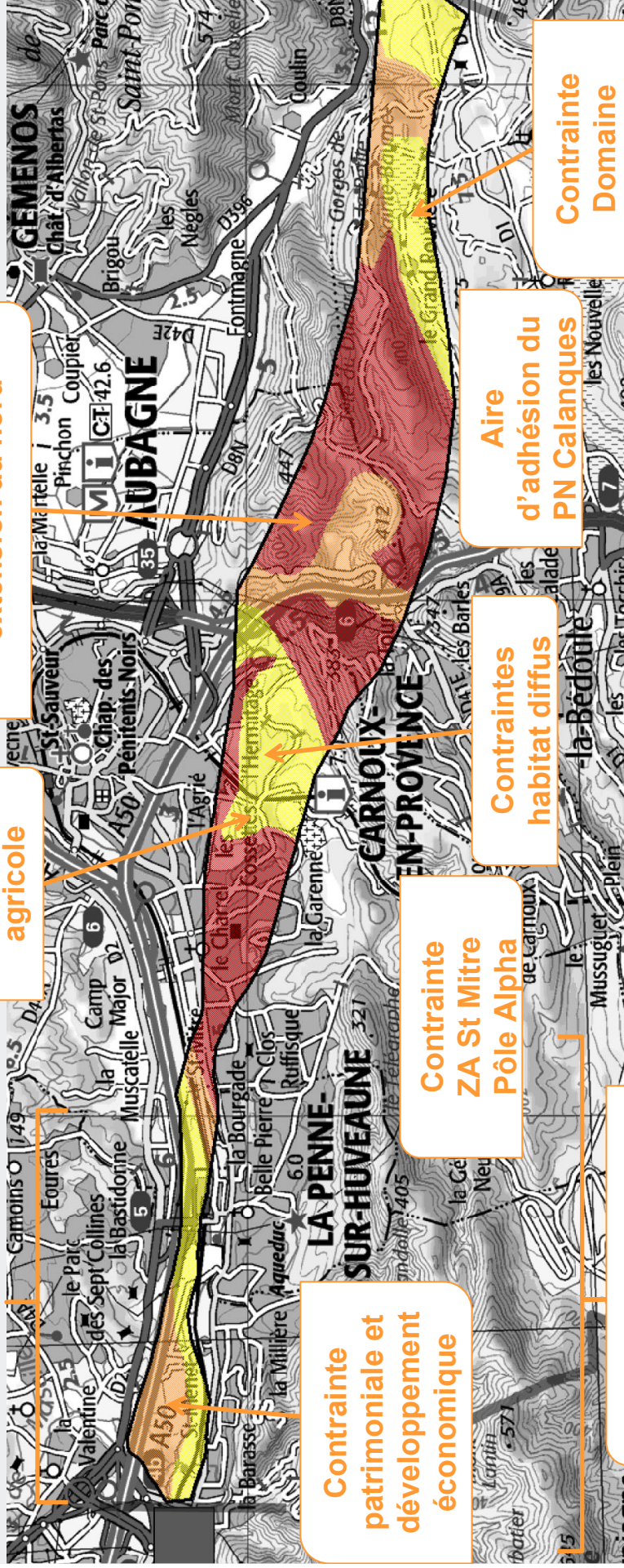
Contrainte
ZA St Mitre
Pôle Alpha

Contraintes
habitat diffus

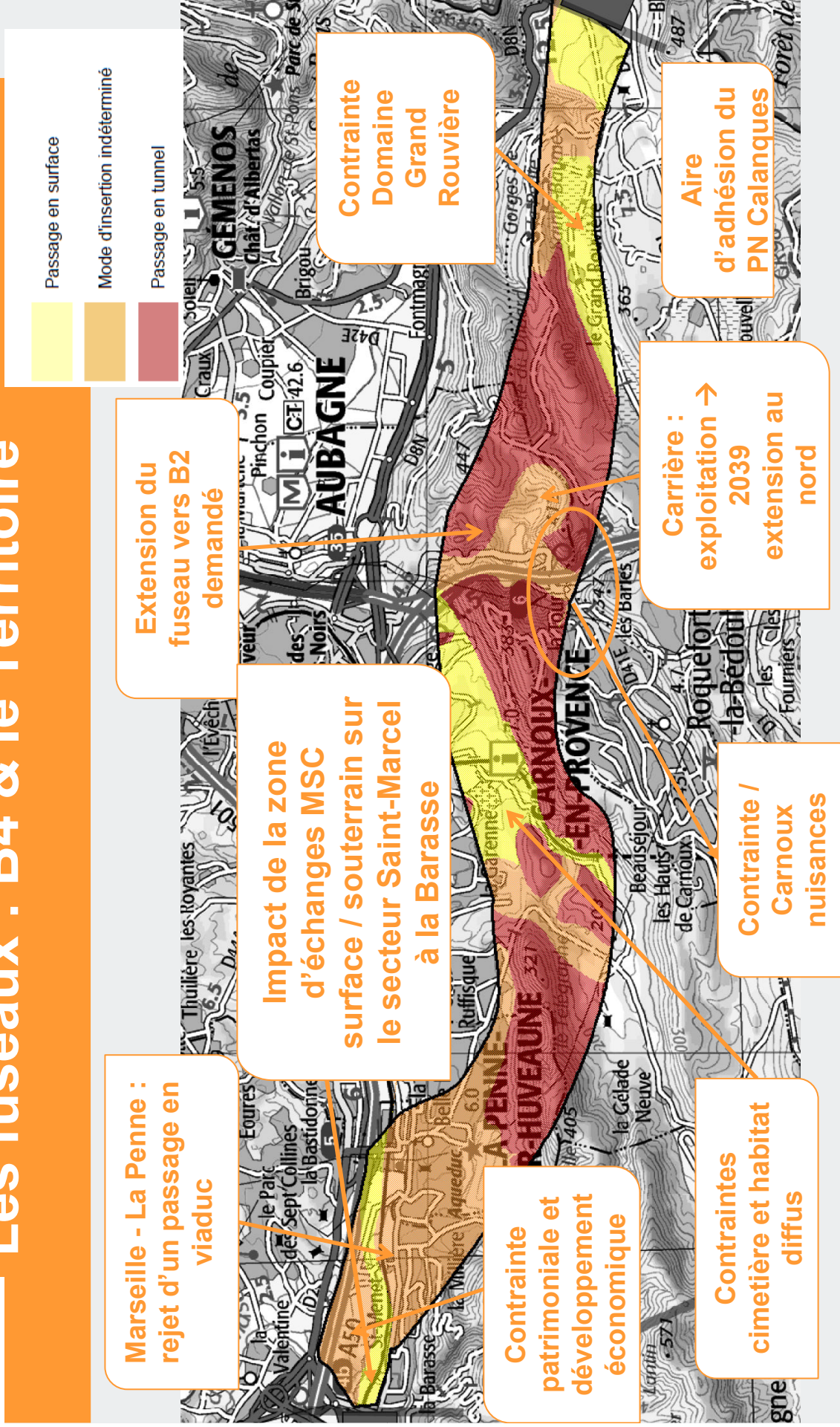
Aire
d'adhésion du
PN Calanques

Contrainte
environnementale
vallée de l'Huveaune

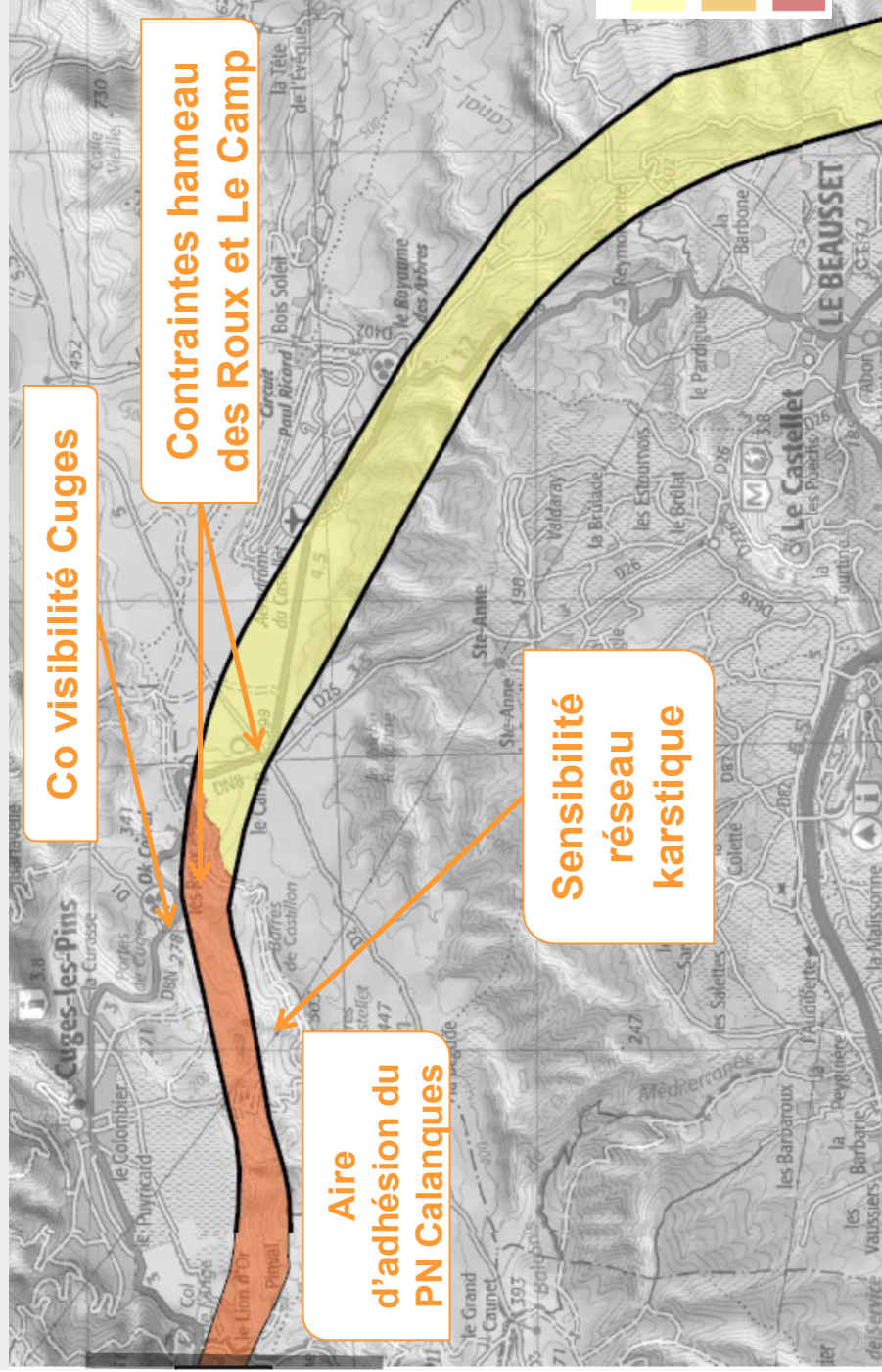
Contrainte
Domaine
Grand
Rouvière



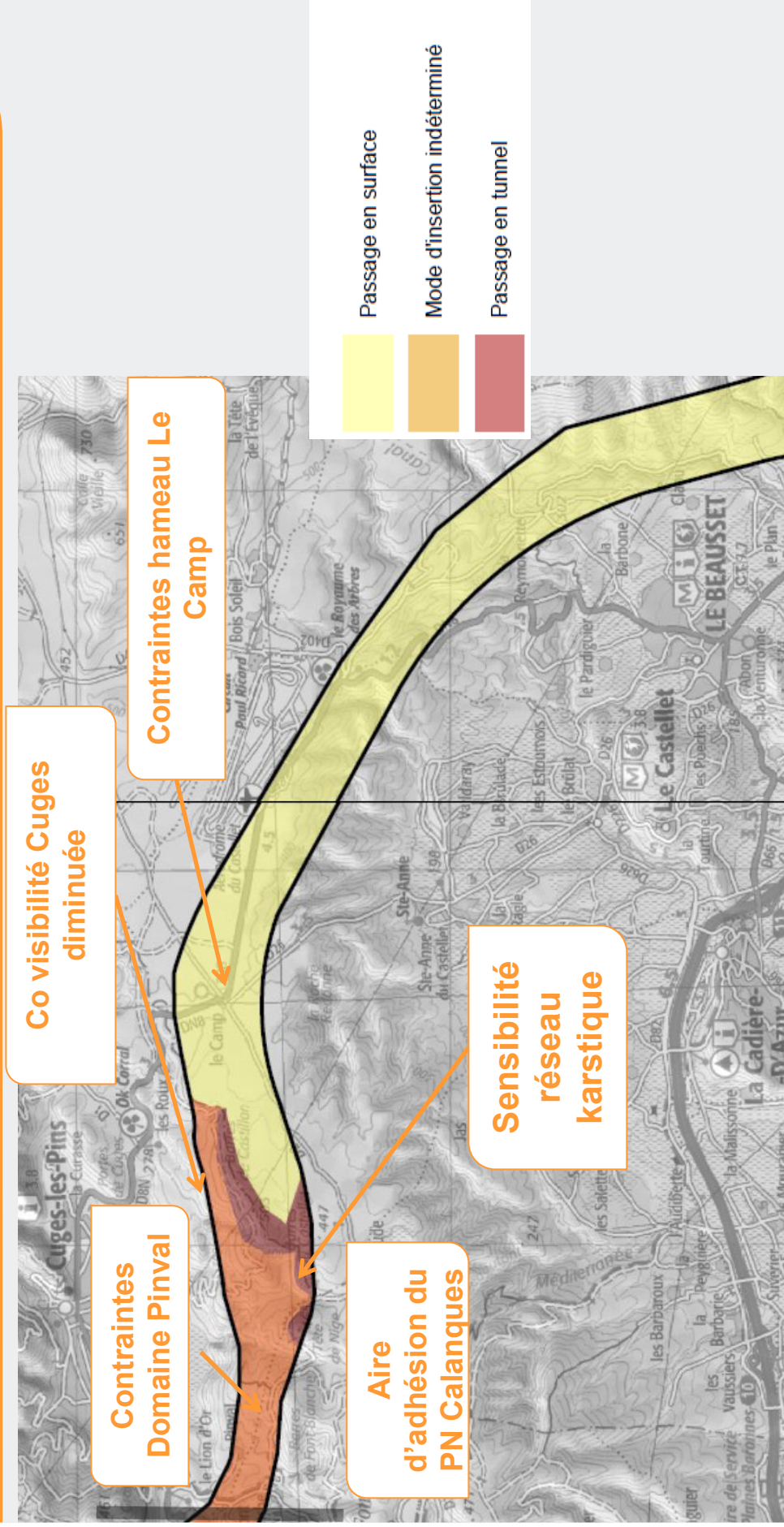
Les fuseaux : B4 & le Territoire



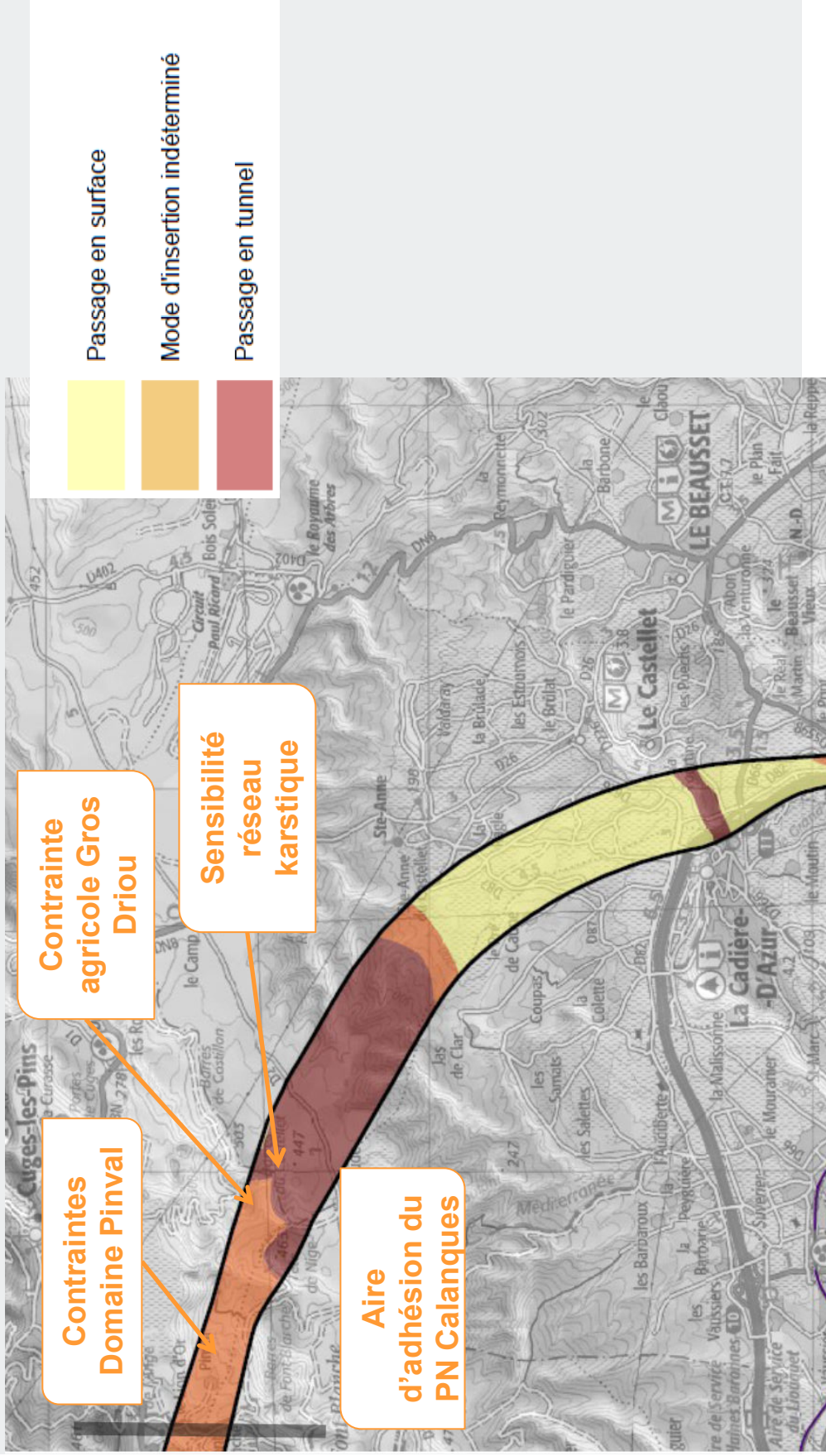
Les fuseaux : C1-C2 & le Territoire



Les fuseaux : C3-C4 & le Territoire



Les fuseaux : C5 & le Territoire



— Chapitre 4

Approfondissement des études

Chapitre 4

Le secteur de Marseille (section A)

Le secteur de Marseille (Section A) : les points à approfondir

- **Le positionnement de l'axe de la gare Marseille Saint Charles souterrain**
- **L'insertion urbaine et prise en compte des contraintes sonores pour déterminer la limite d'acceptabilité du passage en surface jusqu'au MIN, voire au-delà**
- **La cohabitation technique ligne nouvelle / L2**

Chapitre 4

L'Est des Bouches du Rhône (sections B & C)

Le secteur de la Vallée de l’Huveaune & pays d’Aubagne/Ste Baume: les points à approfondir

A partir de l’option de passage imaginée par les groupes de travail du Territoire, approfondir:

- **Evitement du Parc National des Calanques dans le secteur de la Penne sur Huveaune**
- **Insertion technique , urbaine et paysagère entre Saint-Marcel et la Barasse**
- **Passage souterrain dans le secteur Saint-Menet et la Penne sur Huveaune**
- **Evitement des zones urbaines de la vallée de l’Huveaune, de la plaine d’Aubagne et de Gémenos**

Le secteur de la Vallée de l’Huveaune & pays d’Aubagne/Ste Baume: les points à approfondir

A partir de l’option de passage imaginée par les groupes de travail du Territoire, approfondir:

- **Evitement des impacts sonores et visuels sur la zone urbaine de Carnoux en Provence**
- **Evitement des zones agricoles et d’activités de la plaine d’Aubagne et Gémenos**
- **Evitement des vignobles AOC de Roquefort la Bédoule**
- **Prise en compte de l’espace naturel sensible de Fontblanche**
- **Evitement de la plaine de Cuges les Pins**

Coûts à Préciser

Le secteur de la Vallée de l’Huveaune & pays d’Aubagne/Ste Baume: les points à approfondir

... et pour répondre à la demande d’un développement rapide du TER, préciser les atouts et les contraintes d’une 4ème voie jusqu’à

Aubagne :

- Solution équivalente au scénario 0
- Avec un passage en tunnel sous Aubagne et le massif du Douard pour se raccorder en surface après le vallon de Rouvière

Solution qui devra intégrer :

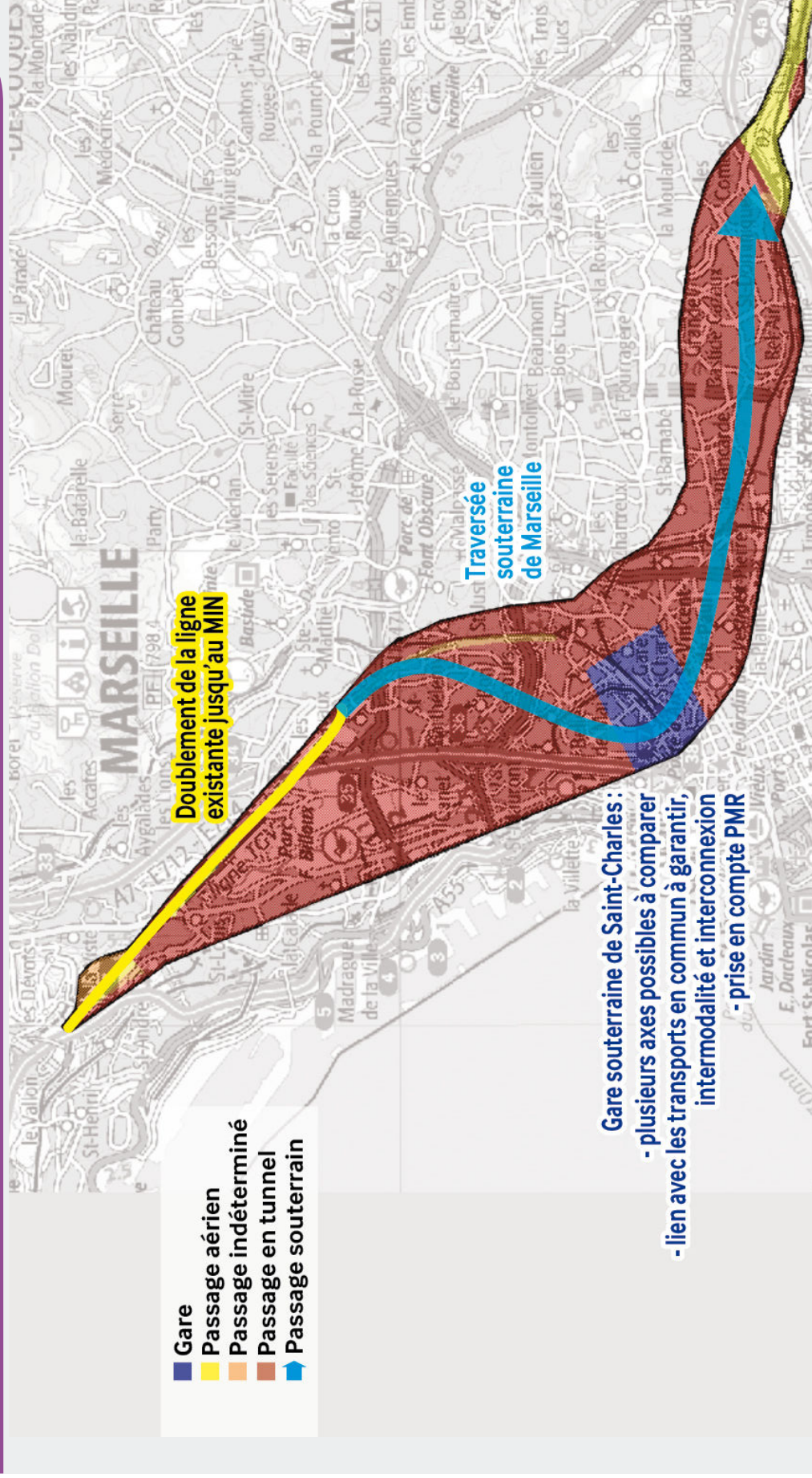
- Les préoccupations liées au bruit et à l’insertion paysagère, en amont de la gare d’Aubagne
- L’insertion paysagère et environnementale dans les milieux naturels

Coûts à Préciser

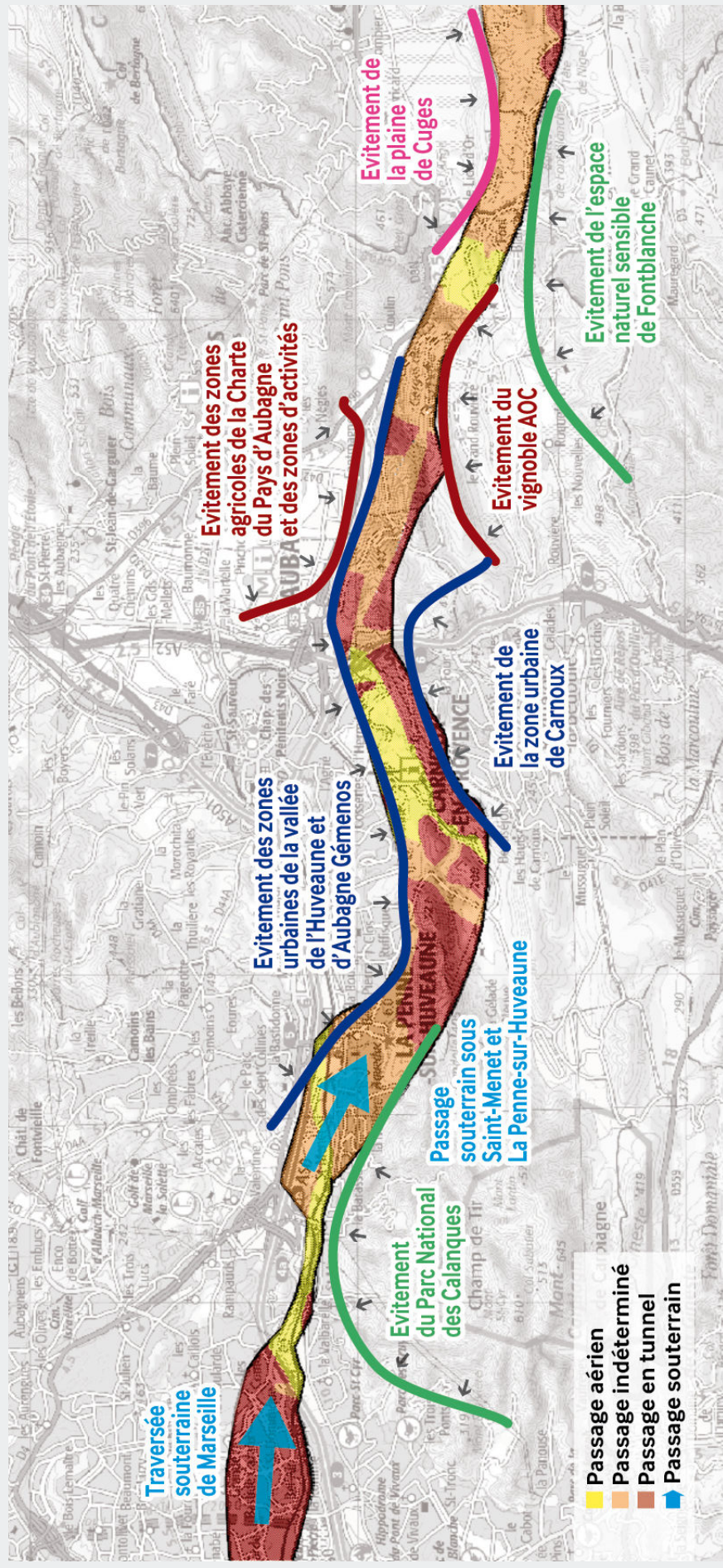
Chapitre 4

Avis du COTER

Le secteur de Marseille (Section A) : les points à approfondir



L'Est des Bouches du Rhône : Vallée de l'Huveaune & pays d'Aubagne/Ste Baume



L'Est des Bouches du Rhône : Vallée de l'Huveaune & pays d'Aubagne/Ste Baume

