

**QUEL RÉSEAU FERROVIAIRE
 POUR LA CÔTE D'AZUR ?**
 Priorité aux trains du quotidien



ALPES AUVERGNE — NORD PAS DE CALAIS — PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE
 AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE
 N — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS
 ALPES AUVERGNE

Poursuivons le dialogue

Information & Consultation - 2013/2014
 Zone de passage préférentielle

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

UN CONSTAT PARTAGÉ : UNE RÉGION AU BORD DE L'ASPHYXIE

Avec près de 5 millions d'habitants – 6 millions en 2040, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 3^{ème} région la plus peuplée de France et compte 3 des 10 plus grandes agglomérations françaises : Nice, Toulon et Marseille/Aix.

DES RÉSEAUX ROUTIER ET AÉRIEN FORTEMENT CONGESTIONNÉS

Les conditions de circulation sur **les réseaux routier et autoroutier** empirent continuellement sur le littoral. Aujourd'hui, les Azuréens perdent 6 jours en moyenne par an dans la congestion routière et cette situation va encore empirer puisque l'usage de la voiture continue de progresser de 1 % par an en PACA.

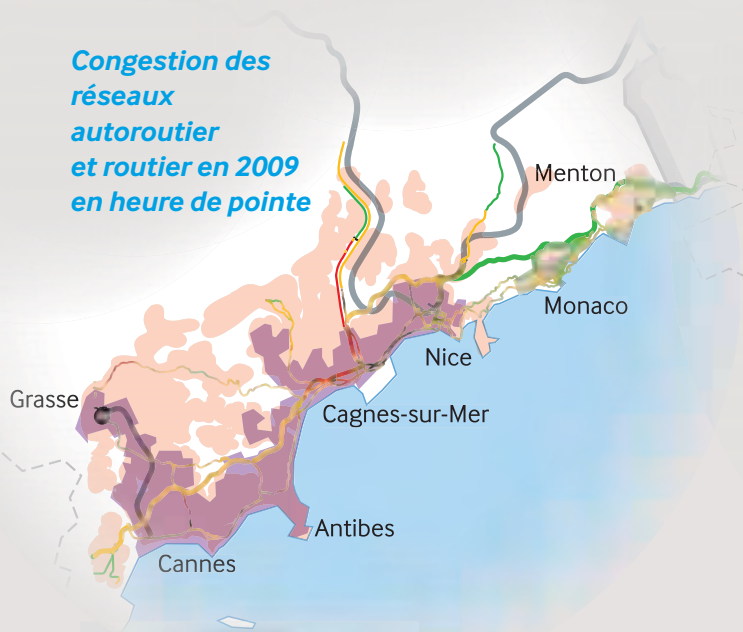
Les conséquences de cette situation sont d'ores et déjà **graves** : 1,5 fois plus d'accidents routiers qu'ailleurs en France, 600 000 personnes exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires et des impacts socio-économiques considérables dus aux heures perdues dans les embouteillages.

L'aéroport de Nice, 2^{ème} aéroport de France avec 10 millions de passagers en 2011, atteindra quant à lui sa capacité maximale à l'horizon 2020, même avec la mise en service du 3^{ème} terminal.

UN RÉSEAU FERROVIAIRE SATURÉ

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose d'une seule ligne ferroviaire littorale, qui a peu évolué depuis sa construction en 1860 et son électrification dans les années 1960. Cette ligne concentre aujourd'hui tous les trafics (TGV, inter-cités, TER et fret). Ainsi, la région dispose **du plus petit linéaire de voie ferrée** par habitant de France, alors que sa configuration géographique est favorable à une desserte ferroviaire en concentrant **80% des habitants sur une bande de 25 à 40 km** le long du littoral. Ainsi, chaque jour, des usagers ne peuvent plus monter dans les trains bondés et le service ferroviaire perd progressivement en qualité et en fiabilité sous le poids de la saturation.

Congestion des réseaux autoroutier et routier en 2009 en heure de pointe



Saturation du réseau ferroviaire



LA DÉCISION DE L'ÉTAT : TRAITER EN PRIORITÉ LE NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN



La commission Mobilité 21, mise en place par le gouvernement à l'automne 2012, afin de hiérarchiser les grands projets d'infrastructures de transport, a remis son rapport au gouvernement le 26 juin 2013.

En écho à la priorité donnée par le gouvernement à l'amélioration du réseau existant, la commission a classé en 1^{ère} priorité le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, dont la situation entrave d'ores et déjà le bon fonctionnement de nombreux services ferroviaires régionaux et nationaux.

Lors de la présentation du Plan d'Investissements d'Avenir le 9 juillet 2013, le Premier Ministre a annoncé que le gouvernement retenait le scénario le plus ambitieux de la commission, qui prévoit un investissement dans les infrastructures de

transport de l'ordre de 28 à 30 milliards d'euros d'ici 2030, dont un quart consacré au réseau ferroviaire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Sur l'aire azurélienne, l'objectif de la Priorité 1 est de proposer avant 2030 une solution de transport qui permette de désenclaver les Alpes-Maritimes dans ses liaisons vers l'Ouest de la région, de désaturer la ligne littorale existante et de desservir la zone de Sophia Antipolis, la zone de l'OIN Plaine du Var, ainsi que le moyen pays Grassois, pour améliorer la qualité et la fréquence des trains du quotidien et offrir ainsi une véritable solution de mobilité durable.



« Le département des Alpes-Maritimes, ses habitants et ses entreprises ont besoin d'une nouvelle offre de transport ferroviaire performante, avec des TER plus nombreux, des liaisons intercités plus rapides entre les métropoles régionales et une connexion à la grande vitesse. »

Entre 2030 et 2050, les aménagements de la priorité 2 seront réalisés : création d'une ligne nouvelle entre Est Var et la ligne Cannes-Grasse et de la gare nouvelle Est Var au Muy.



La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région PACA, en reliant ces trois principales métropoles (3^{ème}, 10^{ème} et 5^{ème} agglomérations françaises). Elle facilitera les déplacements à l'intérieur de la région en haussant la qualité de l'offre de services ferroviaires.

Elle contribuera à ouvrir la région Provence – Alpes – Côte d'Azur sur les autres régions françaises, et à désenclaver l'Est de la région en le reliant au réseau français à grande vitesse et

plus généralement à l'arc méditerranéen Barcelone – Marseille – Gênes.

D'un linéaire total de 200 km de ligne nouvelle entre Marseille et Nice, et de 30 km entre Nice et la frontière italienne, le projet intègre le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, dont la situation entrave d'ores et déjà le bon fonctionnement de nombreux services ferroviaires quotidiens et nationaux.



UNE PREMIÈRE SECTION DE LIGNE NOUVELLE ENTRE LA SIAGNE ET NICE POUR DÉSATURER LA LIGNE LITTORALE

Il faut répondre au besoin de désaturation des circulations ferroviaires dans les Alpes-Maritimes, tout en augmentant les liaisons TER à l'intérieur du département et les liaisons TGV vers l'ensemble des territoires garantissant ainsi une ouverture vers les autres régions et à l'international. La solution consiste à réaliser une section de ligne nouvelle entre la vallée de la Siagne et Nice, raccordée à la ligne Cannes-Grasse au nord de Ranguin et à la ligne littorale à l'Ouest de Cannes (La Bocca).

+ DE REGULARITÉ ET DE FIABILITÉ

En retirant la plupart des TGV de la ligne littorale - ils circuleront sur la ligne nouvelle - les vitesses des trains sur la ligne existante seront homogénéisées, ce qui augmentera la régularité des circulations et facilitera la gestion d'incidents.

L'existence d'un itinéraire alternatif performant, réalisé en tunnel sur plus de 80% de son parcours, rendra le réseau plus fiable : en situation perturbée de l'une ou de l'autre des lignes, le service entre Cannes, Nice, Monaco et Vintimille pourra être maintenu.

DES TEMPS DE PARCOURS RÉDUITS

- Nice - Marseille en 2h27
- Nice - Sophia Antipolis en 7 mn
- Cannes - Sophia Antipolis en 15 mn
- Cannes - Nice en 24 mn



+ DE TGV

La section de ligne nouvelle permettra en outre, d'augmenter le nombre de TGV et d'améliorer les temps de parcours sur les liaisons semi-directes et grande distance :

- + 50% de trains grandes lignes.

UN ACCÈS AUX LIAISONS A GRANDE VITESSE

La technopole de Sophia, aujourd'hui sans accès au réseau ferré, disposera, grâce à la boucle ferroviaire, de liaisons directes à grande vitesse vers Marseille, Toulouse, Barcelone, Lyon, Paris ou Bruxelles.

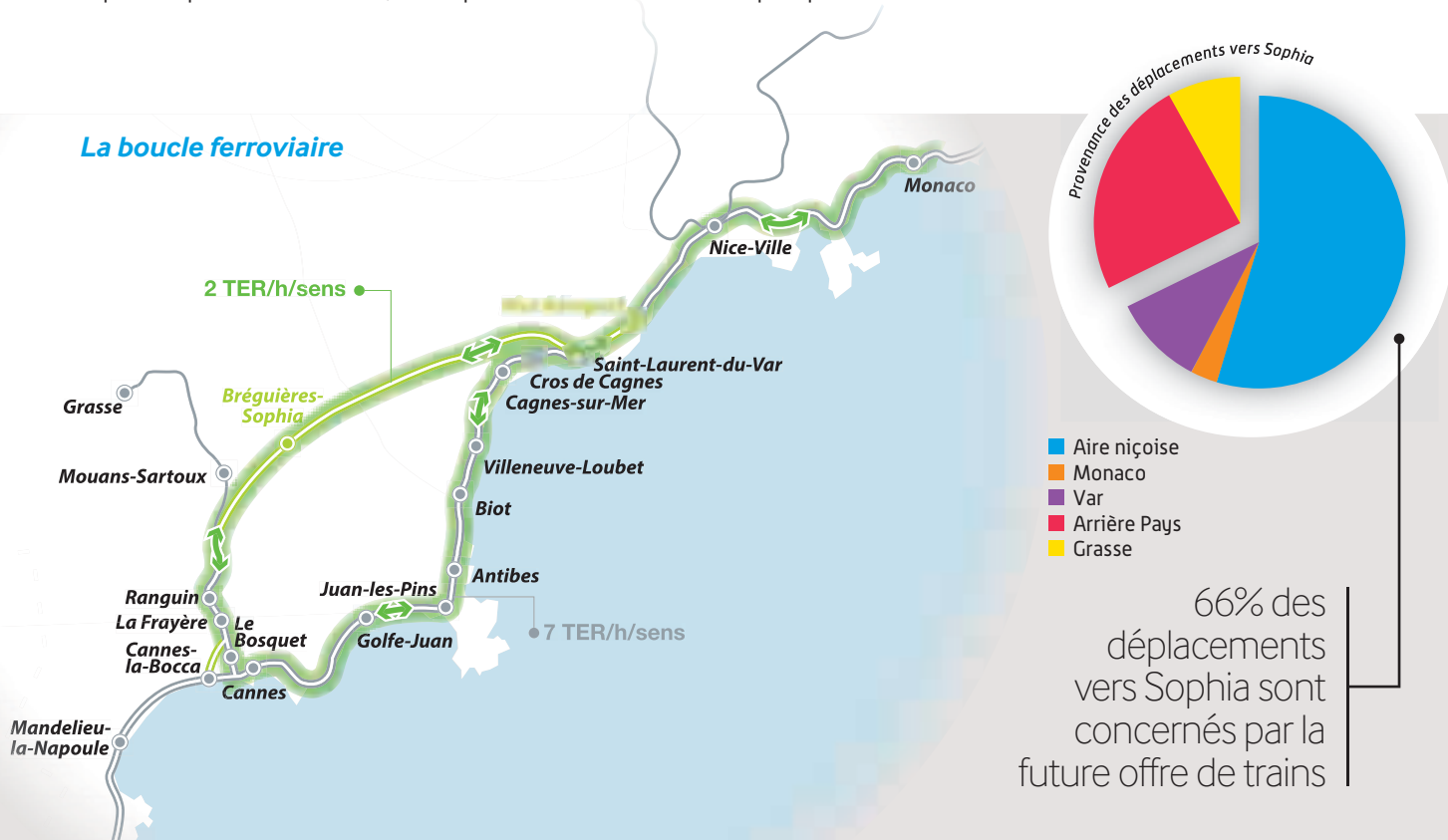
UNE BOUCLE FERROVIAIRE « NICE – SOPHIA – CANNES – ANTIBES – NICE » POUR AMÉLIORER LA DESSERTE FERROVIAIRE DANS LE DÉPARTEMENT

Pour accompagner les besoins de mobilité et donc permettre l'accroissement des liaisons TER entre l'Est et l'Ouest du département des Alpes Maritimes, la création d'une « boucle ferroviaire » entre Nice - Sophia Antipolis - Cannes - Antibes - Nice et jusqu'à Vintimille est proposée.

DES TEMPS DE PARCOURS REDUITS ENTRE LES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉS DU DÉPARTEMENT

Cette « boucle », qui permettra d'effectuer des trajets rapides Monaco – Sophia, Sophia – Nice ou encore Cannes – Sophia, sera donc une véritable alternative à la voiture et désengorgera notamment le trafic routier sur l'autoroute A8. Aujourd'hui, plus de 41.000 personnes en moyenne rejoignent chaque jour Sophia-Antipolis. Pour l'essentiel, ces déplacements se font en

voiture ou en bus, créant des embouteillages sur l'autoroute A8. Demain, avec la « boucle ferroviaire » et les liaisons avec l'Est du Var, un report vers les TER est possible pour plus des deux tiers de ces déplacements. En effet, s'il faut en moyenne 30 minutes pour aller de l'aéroport de Nice à Sophia-Antipolis en bus, il n'en faudra plus que 7 en TER.



+ DE SERVICE

En libérant de la capacité sur la ligne littorale, la section de ligne nouvelle permettra d'augmenter les fréquences TER entre Cannes – Nice – Monaco – Vintimille et Cannes – Grasse :

- Entre Nice et Cannes puis Mandelieu : 7 TER/heure contre 5 aujourd'hui.
- Entre Grasse et Cannes : 2 TER/heure contre 1 aujourd'hui.
- Entre Nice et Menton : 6 TER/heure contre 4 aujourd'hui.
- Entre Nice et Drap : 4 TER/heure contre 2 aujourd'hui.

+ DE TER

Cette « boucle », véritable alternative à la voiture, offrira la desserte en TER du pôle urbain et d'activités de Sophia Antipolis depuis Cannes et Antibes, Nice et au-delà.

- 2 TER par heure et par sens sur la boucle

UNE GARE NOUVELLE À SOPHIA ANTIPOLIS: UN SITE ISSU DE LA CONCERTATION

À partir des positions de gare proposées lors de la concertation de 2011 (Grasse Sud, Mougins Nord, Mougins Sud), un quatrième emplacement a été identifié visant à desservir l'aire de Sophia Antipolis.

Comparé aux autres positions de gares envisagées, ce 4ème site permet la desserte du pôle majeur d'emplois de Sophia-Antipolis tout en étant à proximité des pôles urbains de Cannes, Antibes et Grasse. C'est donc celui qui offre la zone de chalandise la plus favorable, ainsi, en 2025, 275 000 personnes seront situées à moins de 15 min de la gare et près de 130 000 emplois seront concernés.

Par ailleurs, associée aux nombreux projets de transports en commun (de type TCSP, comme le BHNS de Cannes ou le Bus-Tram Antibes Sophia) en cours de réalisation sur le secteur, cette gare ne devrait pas générer plus de 6200 véhicules supplémentaires par jour, soit un trafic de pointe 3 à 4 fois moins important qu'un centre commercial.

En outre, la gare nouvelle permet d'accompagner le développement des projets urbain («Sophia 2030») et économiques (création de nouvelles ZAC), prévus sur le secteur.

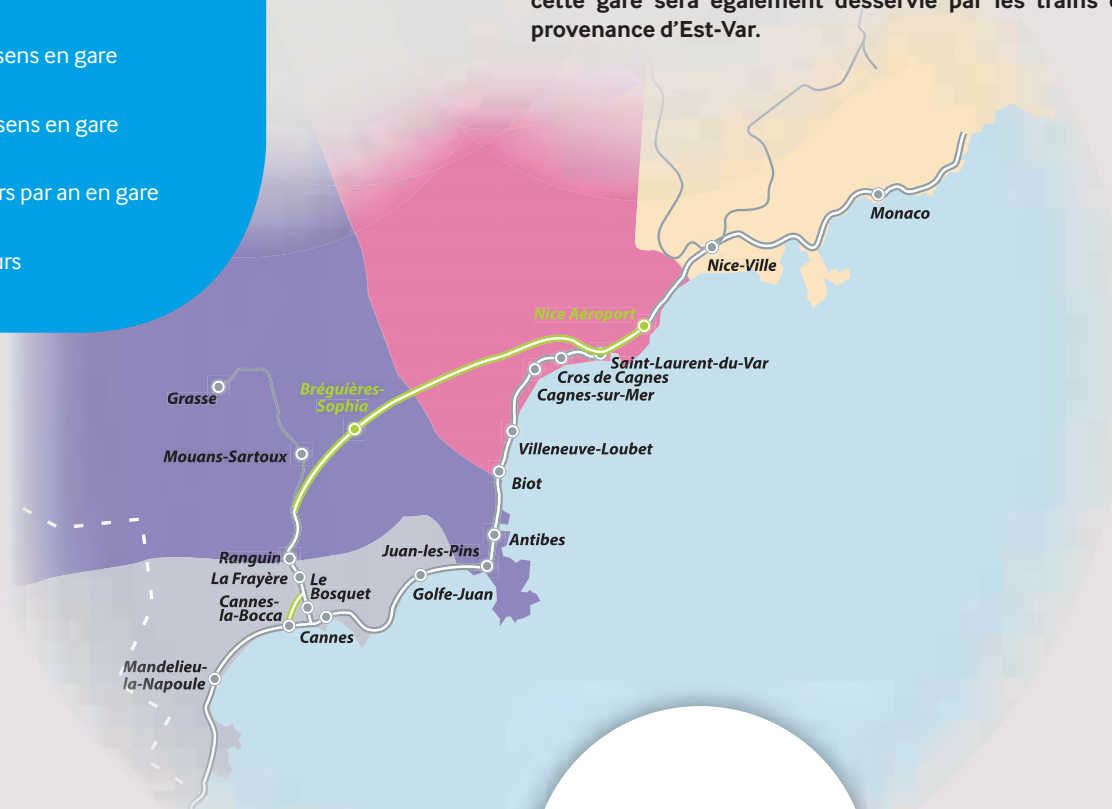
Enfin, dans le cadre de la réalisation de la boucle TER Nice - Sophia Antipolis - Cannes - Antibes - Nice, le site sur Sophia est techniquement intéressant car il permet de réaliser la section de ligne nouvelle Siagne-Nice et de raccorder celle-ci à la ligne existante Cannes-Grasse.

Au-delà de la desserte des gares situées sur la boucle, cette gare sera également desservie par les trains en provenance d'Est-Var.

UNE DESSERTE FERROVIAIRE PERFORMANTE DE SOPHIA ANTIPOLIS

- 2 TER par heure et par sens en gare des Bréguières-Sophia
- 2 TGV par heure et par sens en gare des Bréguières-Sophia
- Environ 2M de passagers par an en gare des Bréguières-Sophia
- + 15 à 70 % de voyageurs sur les gares du littoral

Les différentes zones de chalandise des gares « Grandes Lignes »



UNE GARE NOUVELLE DANS LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE - AÉROPORT

La gare nouvelle de Nice-Aéroport, qui accueillera des TGV et des TER est inscrite dans un double projet de Pôle d'Échanges Multimodal et d'aménagement urbain d'envergure, retenu comme opération pilote « Ecocité - Ville de demain ».

Le PEM de Nice-Aéroport, dans le quartier de Saint-Augustin, a vocation à être un noeud majeur de transport en commun de l'agglomération, promoteur de la dynamique économique et urbaine induite par l'Opération d'Intérêt National EcoVallée dans la Plaine du Var, avec des équipements métropolitains de rayonnement national (Palais des Congrès...).

Grâce à un dispositif d'interconnexion complet avec l'ensemble des modes de transports (dont une ligne de tramway en projet), le PEM sera l'une des clés de voûte du schéma départemental des transports collectifs, permettant

notamment d'améliorer considérablement les conditions de déplacements intra-départementales et d'accentuer le rapprochement des bassins de vie.

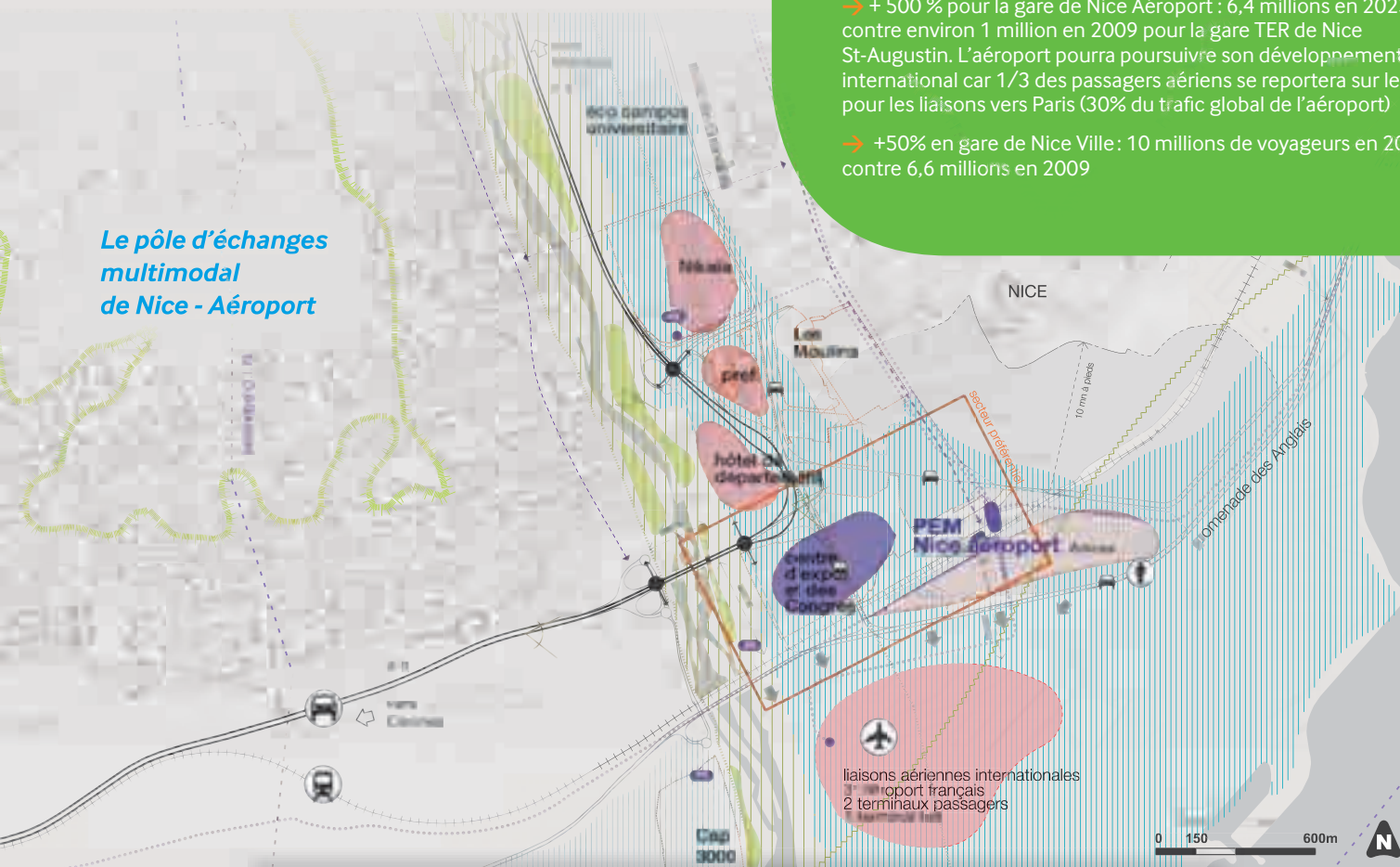
+ DE VOYAGEURS DANS LES GARES DE NICE

→ 15M de voyageurs/an au total sur les gares de Nice Ville et Nice Aéroport

→ + 500 % pour la gare de Nice Aéroport : 6,4 millions en 2023 contre environ 1 million en 2009 pour la gare TER de Nice St-Augustin. L'aéroport pourra poursuivre son développement international car 1/3 des passagers aériens se reportera sur le fer pour les liaisons vers Paris (30% du trafic global de l'aéroport)

→ +50% en gare de Nice Ville: 10 millions de voyageurs en 2023 contre 6,6 millions en 2009

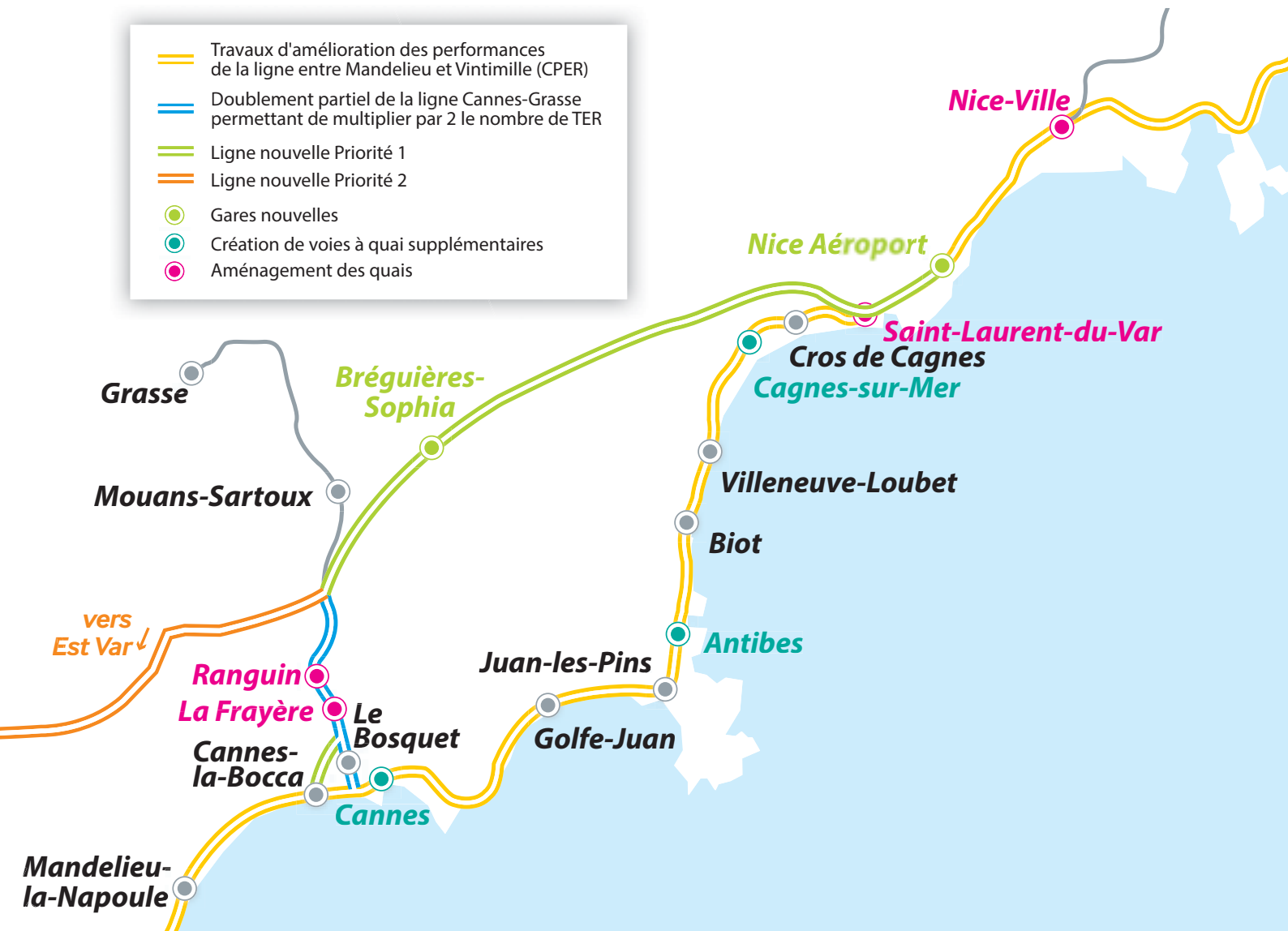
Le pôle d'échanges multimodal de Nice - Aéroport



POTENTIELS		CONTRAINTES	
1. Infrastructure/contexte urbain		1. Infrastructures/contexte urbain	
— autoroute (A8)	● PEM Nice aéroport en projet	— barrière des infrastructures	— zone bleue PPRI (avril 2011)
↔ échangeurs	→ connexion avec l'aéroport à conforter	↔ gabarit des axes structurant difficile à appréhender à l'échelle du piéton	— zone grand arènes PPRI (avril 2011)
— voie ferrée	ⓘ modes actifs à valoriser	↔ accès routiers prédominants	— limite zone 3 gêne (aéroport)
— axe structurant à l'échelle d'agglomération	■ équipements métropolitains	— isochrone théorique actuellement contraint par de grandes emprises	
— axe structurant d'échelle d'agglomération en projet	■ équipements métropolitains en projet	■ équipements métropolitains avant tout pensés en desserte voiture	
— axe structurant en projet	■ quartier de bureaux		Ligne Nouvelle
— TCSP en projet	■ grandes parcelles		■ insertion en souterrain
— PR Parking Relai en projet			
	2. Environnement/paysage		
	— cônes visuels à valoriser : entrée de ville (signal?)		
	— ZICO/NIEFF terre IL/ZPS protections non réglementaires		
	— berges à valoriser		
	— massifs structurants		

DES AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU EXISTANT

Dès aujourd'hui et à l'horizon 2030, des aménagements importants vont être effectués sur le réseau existant, afin de permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains, dans de meilleures conditions de fiabilité et de sécurité.



Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

**Réseau Ferré de France
Mission Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur**
Les Docks - Atrium 10.4
10, place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80
Fax 33 (0)4 96 17 04 99
www.rff.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :