



Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

De la LGV
à la Ligne
Nouvelle

Comité de Pilotage

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

23 septembre 2013



Ordre du jour du COPIL :

- **Conclusions** du rapport de la Commission Mobilité 21
- Conditions de remise du **dossier ministériel**
- Présentation du **rapport du garant**, M. Marzolf
- **Prochaines étapes**

Les 3 objectifs du débat public de 2005

- > **Ouvrir la région PACA aux autres régions françaises et désenclaver l'Est du territoire**, en le reliant au réseau français à grande vitesse.
- > **Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région** (entre les trois métropoles de Marseille Toulon et Nice, et au sein de chacune d'elles), en offrant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral.
- > **Constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen** Barcelone – Marseille – Gênes.

Les acquis de la concertation publique de 2011

- > Mettre en avant **les transports du quotidien**.
- > **Doubler les capacités du réseau ferroviaire** (alors même que le doublement sur place de la ligne existante n'est pas possible partout et coûterait aussi cher qu'une ligne nouvelle, avec de fortes nuisances).
- > **Privilégier des gares intermodales et interconnectées** avec le réseau existant (gare souterraine sous la gare de Marseille Saint-Charles, gare de Toulon, gare nouvelle à l'Est du Var, gare nouvelle à l'Ouest des Alpes-Maritime, gare TaGV au pôle d'échanges de Nice-Aéroport notamment.).
- > **Adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire.**

- > **Utiliser les emprises existantes dans le sillon permien** pour un doublement de l'infrastructure.
- > **Prévoir une ligne nouvelle en site propre** et à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes.
- > **Améliorer la liaison Nice-Monaco-Italie.**
- > **Eviter au maximum les zones agricoles.**
- > **Limiter les nuisances** pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels

- > La très grande vitesse n'est pas la priorité partout, il faut :
 - **Améliorer les trains du quotidien.**
 - **Diminuer le temps de parcours, entre Marseille et Nice notamment.**
- > **Améliorer le réseau et le système ferroviaire.**
- > **Développer l'inter-modalité** au niveau des pôles d'échanges.
- > **Créer une nouvelle infrastructure** et limiter au maximum les nuisances.
- > **Crédibiliser le financement** du projet.
- > **Associer et mieux informer** les élus du territoire.

La conclusion du rapport de la commission Mobilité 21

La décision sur le scénario 2

> La Commission «Mobilité 21» présidée par Philippe Duron, a remis son rapport au gouvernement le 27 juin 2013.

Dans ce rapport, **la commission a salué l'évolution du projet de LGV vers une ligne nouvelle réalisable par étapes**

> Le 9 juillet 2013, lors de la présentation du Programme d'Investissements d'Avenir, le Premier Ministre a annoncé que le gouvernement retenait le scénario 2 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.**

**C'est l'ensemble du projet de
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
qui est pris en compte dans la décision du gouvernement**

Les priorités de la commission

PRIORITE 1 : *Travaux à engager avant 2030*

En écho à la priorité donnée par le gouvernement à l'amélioration du réseau existant, la Commission Mobilité 21 classe en **priorité 1 : le traitement des nœuds ferroviaires marseillais** (2,5 Mds€) **et niçois** (4,2 Mds€)

PRIORITE 2 : *Réalisation entre 2030 et 2050*

La Commission retient : « **LN PCA : poursuite au-delà du traitement des nœuds de Marseille et de Nice** » pour un montant de 5,3 à 7,8 Mds €

Conditions de remise du dossier ministériel

Le dossier de phase 1 doit permettre de :

- Présenter le projet au travers des évolutions apportées par la concertation
- Proposer au Ministre le périmètre du Programme
- Proposer au Ministre la zone d'étude dans laquelle sera recherché le meilleur tracé

La priorité 1



Réalisation avant 2030 :

Désaturation du nœud ferroviaire marseillais :

- Traversée souterraine de Marseille
- Gare souterraine à St-Charles
- 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne

Désaturation du nœud ferroviaire niçois :

Création d'une boucle ferroviaire Nice – Sophia – Cannes – Antibes – Nice

- Aménagement d'une ligne nouvelle de la ligne Cannes-Grasse à Nice
- Réalisation d'une gare dans le périmètre de Bréguières - Sophia Antipolis
- Aménagement de la gare nouvelle dans le PEM de Nice-Aéroport

Le périmètre de la priorité 1

PRIORITE 1

Avant 2030

Le traitement prioritaire des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice (horizon 2030)



Le nœud ferroviaire marseillais est saturé

Un système ferroviaire Marseillais contraint par la gare de Marseille St Charles :

- **5^{ème} gare de province avec 11 millions de voyageurs**
- **Avec une configuration « en impasse », son emplacement est contraint par un plateau étroit et une urbanisation dense**
- **Avec 16 voies à quai, elle ne peut absorber plus de 23 trains par heure**
- **4 sites de remisage entraînent des circulations qui perturbent le service commercial et occupent de la capacité**
- **Un graphique d'occupation des voies saturé : aucun train supplémentaire ne peut être reçu en gare**
- **Une qualité de service médiocre : seulement 75% des trains partent à l'heure**

La désaturation du nœud ferroviaire marseillais

La réalisation d'une traversée souterraine de Marseille, d'une gare souterraine au droit de la gare de Marseille St Charles existante et une 4^{ème} voie dans la vallée de l'huveaune jusqu'à Aubagne pour :

- **Un doublement de la capacité d'accueil des trains (46 Trains)**
- **20 millions de voyageurs en gare de Marseille St Charles à l'horizon 2030 et 25 millions à l'horizon 2040**
- **La création de liaisons « diamétrales » performantes et sans rupture de charge au bénéfice des TER aussi bien que des TGV**
 - Toulon – Aubagne => Vitrolles Aéroport (30 à 35 minutes)
 - Toulon – Aubagne => Aix en Provence via Blancarde (45 minutes)
- **Une exploitation ferroviaire du site robuste**

La désaturation du nœud ferroviaire marseillais

La réalisation d'une traversée souterraine de Marseille, d'une gare souterraine au droit de la gare de Marseille St Charles existante et une 4^{ème} voie jusqu'à Aubagne pour :

▪ Améliorer la qualité de service rendue aux voyageurs (ponctualité, nombre de desserte, fréquence...)

- De 3 TER/h/sens à 8 TER/h/sens Marseille – Aubagne dont de 2 à 4 TER/h/sens de Marseille à Toulon *
- De 3 TER/h/sens à 6 TER/h/sens Marseille – Vitrolles *
- De 3 TER /h/sens à 6 TER/h/sens Marseille – Aix *

* Avec des aménagements du réseau classique au titre des CPER

▪ Un gain de **15 minutes** pour les trains longue distance (intercités et TGV) à destination de Toulon et Nice

Le nœud ferroviaire niçois est tout aussi saturé

La réalisation d'une ligne nouvelle à partir de la ligne Cannes-Grasse jusqu'à Nice avec une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes permettant de créer la « boucle ferroviaire azurée »

- **La ligne Cannes-Monaco est saturée, avec une fréquentation importante (juste après l'Île de France) et 4 gares à plus de 2 millions de passagers : Nice, Antibes, Cannes et Monaco**
- **Une qualité de service médiocre et aucun itinéraire alternatif en cas de perturbation**
- **Un réseau en limite de capacité malgré les projets d'amélioration de capacité en cours ou déjà réalisés.**

La désaturation du nœud ferroviaire azuréen

Création d'une boucle ferroviaire pour l'amélioration des trains du quotidien entre Monaco-Nice-Sophia Antipolis-Cannes-Antibes-Cagnes-Nice-Monaco



La désaturation du nœud ferroviaire azuréen

Une ligne nouvelle entre la ligne Cannes Grasse et St-Laurent-du-Var pour libérer la ligne littorale et deux gares nouvelles pour desservir Nice ainsi que la zone de Sophia Antipolis et le moyen pays grassois

▪ **Offrir des services rapides entre l'ouest et l'est du département**

- ✓ *7 mn entre Nice et Sophia-Antipolis*
- ✓ *15 mn entre Cannes et Sophia-Antipolis*
- ✓ *24 mn pour Cannes-Nice pour 33 mn aujourd'hui*

▪ **Augmentation des services du quotidien :**

- ✓ *De 5 TER/h/sens à 7 TER/h/sens entre Nice, Cagnes, Antibes et Cannes*
- ✓ *De 4 TER/h/sens à 6 TER/h/sens entre Nice , Monaco et Menton*
- ✓ *De 1 TER/h/sens à 3 TER/h/sens entre St Raphaël et Cannes*
- ✓ *+ 50% de trains grandes lignes*

▪ **Amélioration de la qualité de service (ponctualité, nombre de dessertes, temps de parcours, fréquence...)**

La désaturation du nœud ferroviaire azuréen

Création d'une gare nouvelle dans la zone de Sophia Antipolis pour un futur pôle d'échanges multimodal avec plus de 2 millions de voyageurs en 2030 pour desservir l'aire sophilopolitaine et le moyen pays en connexion avec les projets de TCSP :

- **2 TER par heure et par sens**
- **2 TGV par heure et par sens**

Une gare nouvelle pour soutenir le développement des projets urbains (Sophia 2030) et économiques (création de nouvelles ZAC) pour une zone de chalandise de 275 000 personnes à 15 mn et plus de 130 000 emplois à 2023

Création de la Gare de Nice Aéroport au cœur du Pôle d'Echanges Multimodal de la plaine du Var pour plus de 5 millions de passagers à l'horizon 2023 et une gare de Nice Ville à plus de 10 millions de passagers au même horizon

- **5 TER aujourd'hui à la gare de St Augustin pour 9 TER par heure et par sens en 2030**
- **3 TGV par heure et par sens**

Un Pôle d'Echanges Multimodal en interconnexion avec tous les modes de transports dont une ligne de tramway permettant d'améliorer les conditions de déplacements intra-départementales et de rapprocher les bassins de vie.

Aménagements de la Priorité 2 :

- **Ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon**
- **Aménagement de la gare de Toulon**
- **Ligne nouvelle entre Est Var et la ligne Cannes-Grasse**
- **Réalisation de la gare nouvelle Est Var**

Le périmètre de la priorité 2

PRIORITE 2

Entre 2030 et 2050

La réalisation des sections de ligne nouvelle

- Aubagne - Toulon
- Le Muy - Siagne





Réalisation après 2050, à la suite de la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et des tronçons de ligne nouvelle Aubagne - Toulon et Est Var - Nice

Aménagements de l'Ambition :

- **Doublement de l'infrastructure entre Toulon et le Muy**
- **Ligne nouvelle entre Nice et l'Italie**

Le périmètre de l'ambition après 2050

Réalisation, après 2050, des sections de ligne nouvelle entre Toulon – Est Var et Nice - Italie



Le Programme

Le programme, au sens du code de l'environnement, désigne l'unité fonctionnelle dans laquelle s'insère le projet pour fonctionner nominalement

Ainsi, le programme désigne un ensemble d'opérations dont le projet fait partie.

Priorité 1 + Priorité 2 = Le Programme

Le Programme :

- Horizon de réalisation du Programme positionné entre 2030 et 2050
- Bilan socio-économique positif
- Périmètre du programme éclairé par la décision gouvernementale
- Périmètre fonctionnel pertinent du système ferroviaire régional performant

Qu'est-ce que la Zone de Passage Préférentielle ?

- C'est la zone retenue à l'issue des études de phase 1, de Marseille à l'Italie, pour la recherche du meilleur tracé, objet des études de la phase 2

Comment a-t-elle été déterminée ?

- C'est la zone qui résulte des concertations de 2011 et des études d'approfondissement menées en 2012

A quoi sert-elle ?

- La ZPP est la base des études de phase 2 qui permet de définir le meilleur tracé qui sera soumis à l'enquête publique et de définir les zones de réservations foncières

Présentation de la ZPP

La Zone de Passage Préférentielle sera présentée dans le dossier de phase 1 en vue d'une **approbation ministérielle** et de l'autorisation d'engager la phase 2 des études.

Ainsi, les études de **phase 2** permettront de réaliser le choix du meilleur tracé à l'intérieur de la ZPP dans le cadre d'une **concertation et d'une information continue du public**.

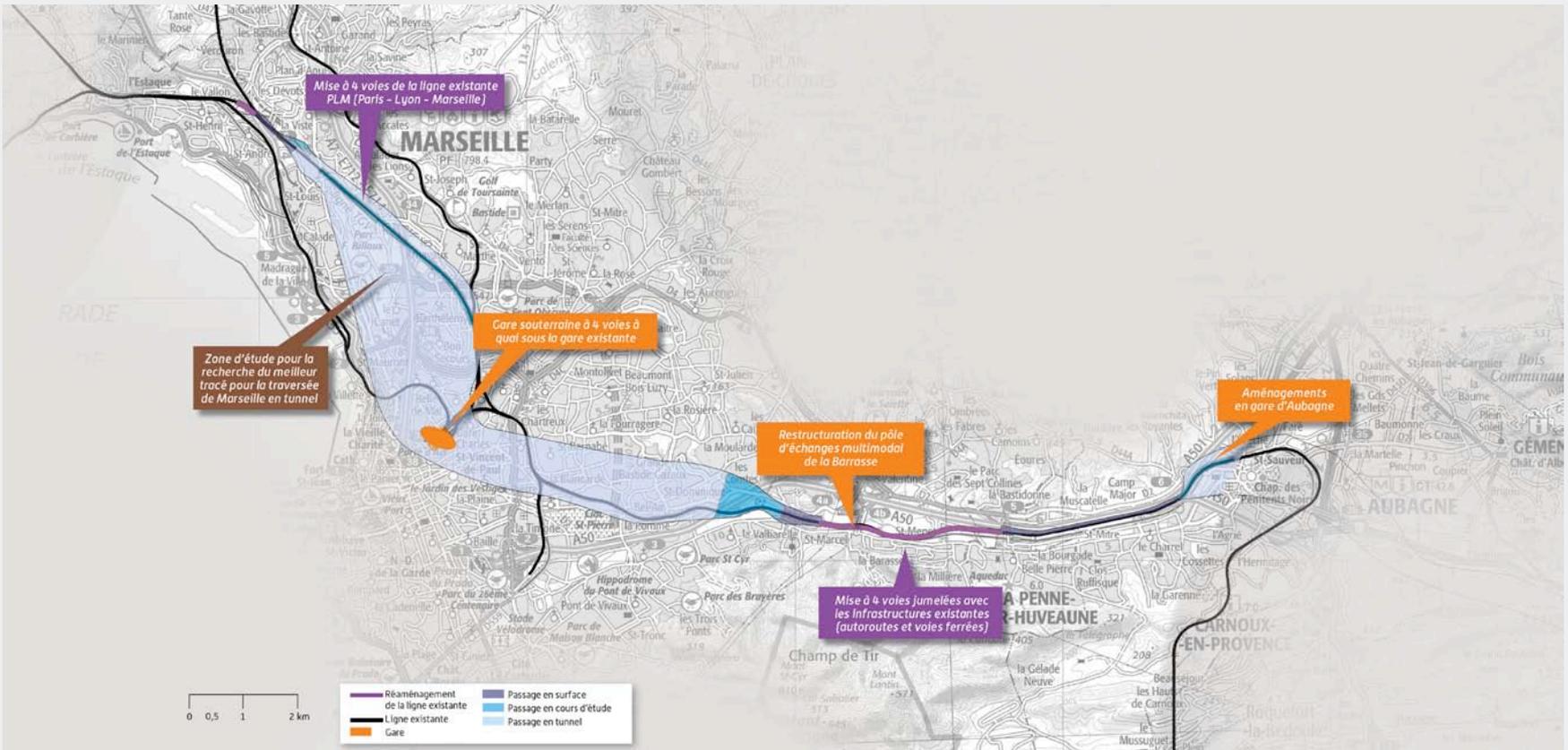
La zone de passage préférentielle

Présentation des 6 sections de la ZPP dans la pochette à votre disposition



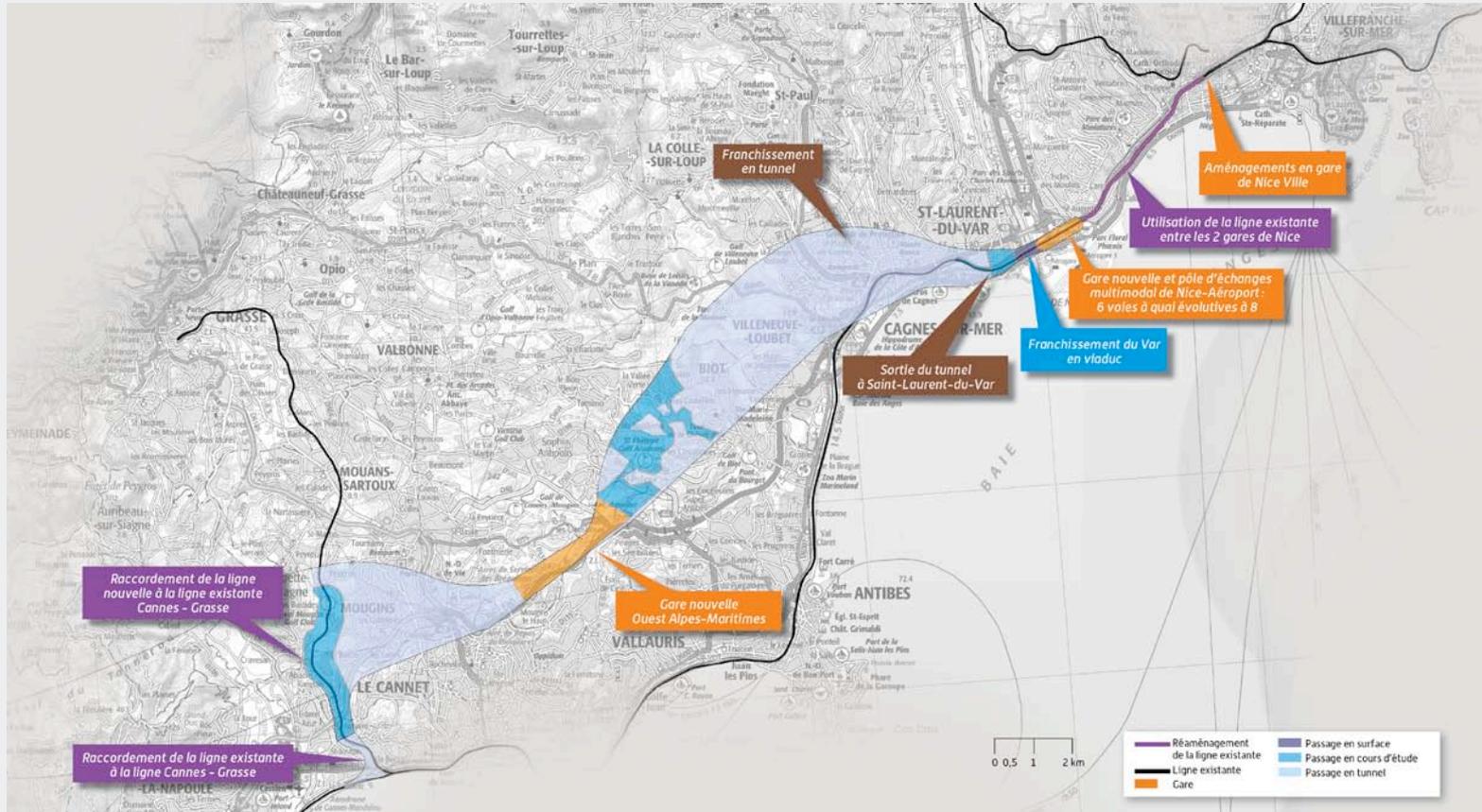
ZPP de la priorité 1

Désaturation du nœud ferroviaire marseillais



ZPP de la priorité 1

Désaturation du noeud ferroviaire niçois



Rapport du garant, P. Marzolf

Rapport de la concertation



Rapport du garant

Concertation RFF sur la LGV PACA

établi par Philippe Marzolf

Le 20 juillet 2013



Adobe Acrobat
Document

Dispositif de concertation de fin de phase 1

La concertation de fin de phase 1

Objectifs de la concertation à mettre en place fin 2013 :

- **Présenter l'évolution du projet** suivant :
 - les enseignements apportés lors de la phase de concertation du deuxième semestre 2011,
 - les études d'approfondissements menées en 2012,
 - les conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21.
- **Présenter au territoire la Zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé pour le projet : les aménagements de **priorité 1**,**
→ **Aboutir à une Zone de Passage Préférentielle partagée**

La concertation de fin de phase 1

Un dispositif d'information et de consultation du public proposé en 2 temps sur 2 périodes distinctes :

- Un premier temps sera consacré à la concertation de la ZPP avec les élus du territoire sous l'égide des préfets de département
- Un deuxième temps sera consacré à l'information et à la consultation du public.

Information et consultation sur la ZPP de la Priorité 1

- D'octobre à novembre à l'adresse des élus et en décembre pour le public

Information et consultation sur la ZPP de la Priorité 2

- D'avril à mai à l'adresse des élus et en juin pour le public

Concertation sur la Priorité 1

- **23 septembre 2013 - Comité de Pilotage**
 - Validation de la ZPP à présenter aux élus
 - Approbation du dispositif de concertation
- **Octobre** : décision de cadrage du Ministre sur les perspectives du projet
- **Octobre et novembre 2013** : Phase de concertation et d'information des élus
- **Octobre 2013** : Réunion du Collège des Acteurs (COLAC)
- **Mi-novembre 2013 : Comités Territoriaux**
 - Prise en compte de l'avis des élus par les Préfets
 - Lancement de la phase d'information du public
- **Décembre 2013** : Phase d'information et de consultation du public.
- **Fin décembre 2013 : Comité de Pilotage**
 - Bilan de la phase de concertation des élus et de consultation du public
 - Autorisation de remise du dossier à l'approbation ministérielle pour le lancement de la phase 2 des études
- **Fin décembre 2013** : envoi du bilan de la phase de concertation avec les élus et d'information du public à la CNDP

Concertation sur la Priorité 2

- **23 septembre 2013 - Comité de Pilotage**
 - Validation de la ZPP à présenter aux élus
 - Approbation du dispositif de concertation
- **Octobre** : décision de cadrage du Ministre sur les perspectives du projet
- **avril - mai 2014** : Phase de concertation et d'information des élus
- **mai 2014** : Réunion du Collège des Acteurs (COLAC)
- **mai 2014 : Comités Territoriaux**
 - Prise en compte de l'avis des élus par les Préfets
 - Lancement de la phase d'information et de consultation du public
- **juin 2014** : Phase d'information et de consultation du public.
- **Été 2014 : Comités Territoriaux**
 - Bilan de la phase de concertation des élus et de consultation du public

Campagne d'information

Une campagne d'information sera menée mi 2014 auprès du grand public visant à expliquer :

- **Les évolutions du projet**
- **Les décisions du gouvernement**

Les prochaines étapes

Calendrier général du projet

23 septembre 2013	Décision COPIL de présentation de la ZPP
Octobre 2013	Décision de cadrage du Ministre sur les perspectives du projet
Octobre à novembre 2013 décembre 2013	Information et Consultation des élus sur la ZPP de la priorité 1 Information et Consultation du public sur la ZPP de la priorité 1
décembre 2013	Le COPIL retient le périmètre de la priorité 1 à présenter à l'approbation ministérielle
janvier février 2014	Approbation ministérielle de lancement des études de la phase 2 sur la priorité 1
Avril à Mai 2014 Juin 2014	Information et Consultation des élus sur la ZPP de la priorité 2 Information et Consultation du public sur la ZPP de la priorité 2
mi 2014	Bilan de la consultation et démarrage des études de la priorité 2

Les orientations du COPIL

Décisions proposées au Comité de Pilotage du 23 septembre 2013 :

- **Valider le périmètre de la Priorité 1 et de la priorité 2 comme proposition de PROGRAMME**
- **Valider le processus d'information et de consultation du public en 2 temps et sur 2 périodes**
- **Proposer la réalisation des études des sections de la priorité 2 dans le même temps et au même niveau de précision que les études de priorité 1**

**En vous
remerciant de
votre attention**