



LGV
Provence-Alpes-Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

Comité de pilotage 12 juillet 2012

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



Sommaire



1. Les enjeux de la mobilité
 - a) La congestion du réseau routier
 - b) Les éléments principaux de socio-économie
 - c) La prospective des déplacements
2. Proposition de calendrier pour le 2^e semestre 2012
3. Nouveau nom du projet
4. Bilan de la concertation sur la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie

Chapitre 1

Les enjeux de la mobilité

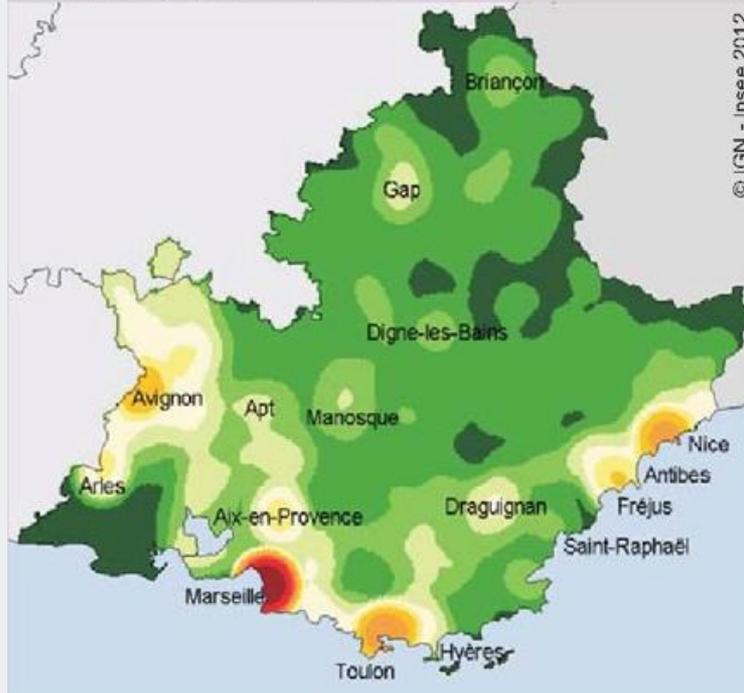
a) La congestion du réseau routier

DREAL PACA

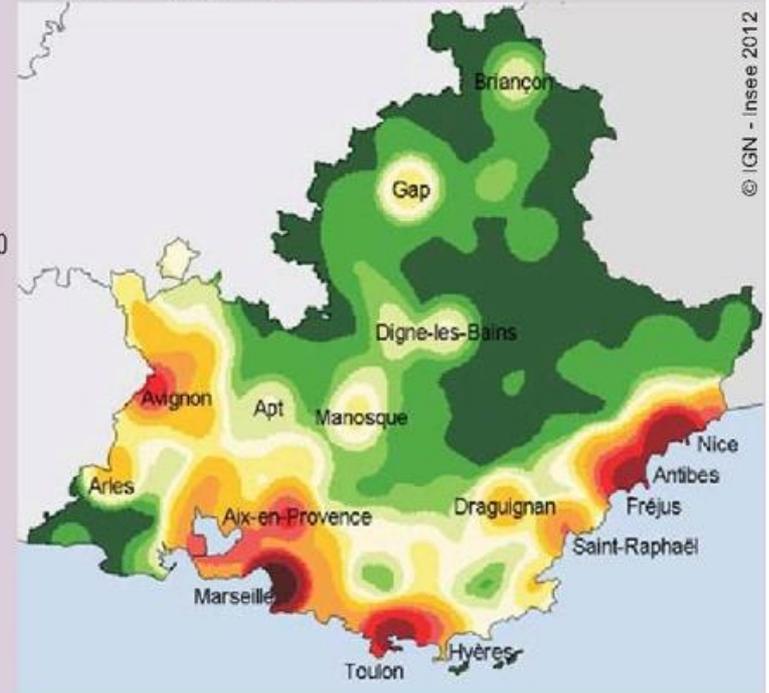
Des métropoles littorales attractives

Les métropoles se sont dessinées peu à peu

Densité de population en 1876



Densité de population en 2009



Source : Insee - Recensements de la population

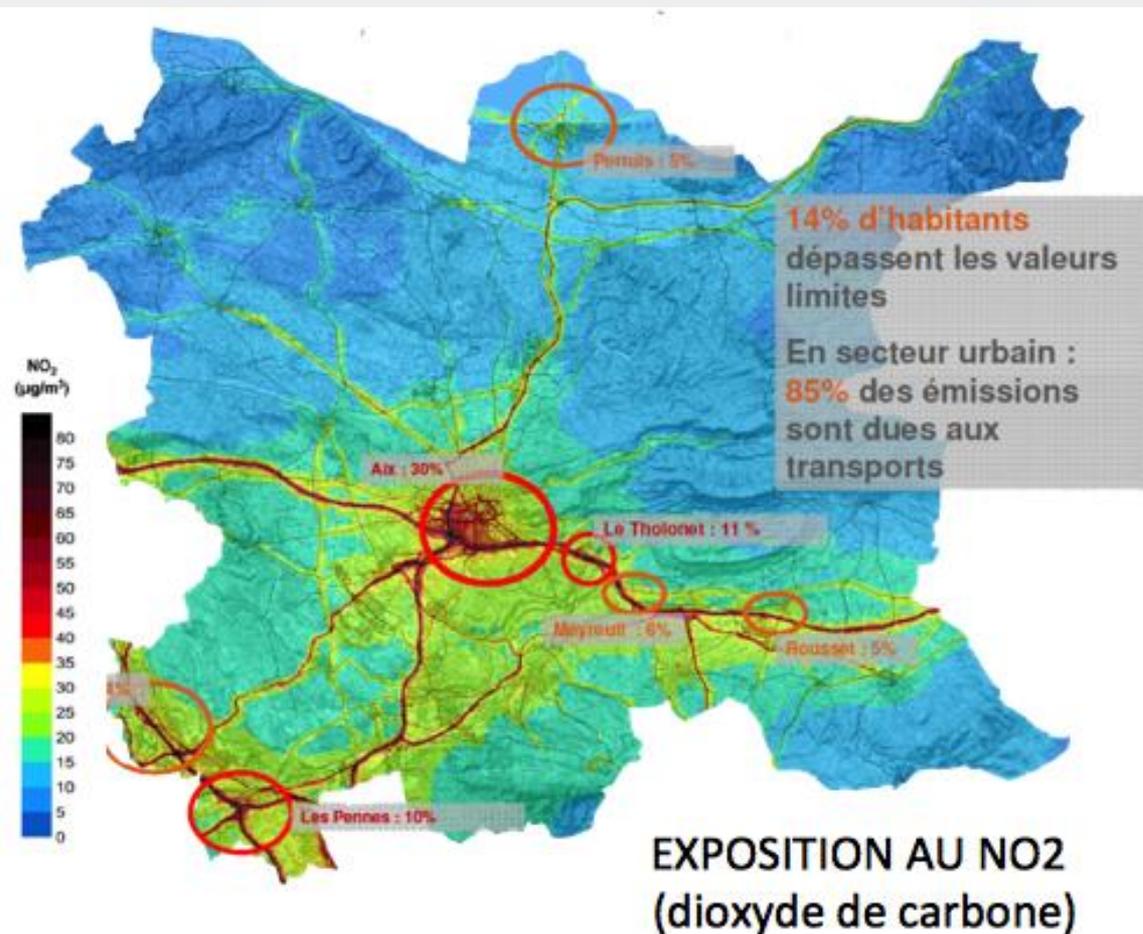
3/4 de la population régionale à moins de 20 km de la mer
Une tendance historique qui se poursuit

La congestion du réseau routier



- Des conditions de circulations très mauvaises qui continuent à se dégrader
- Une saturation récurrente dans les métropoles
- Un trafic routier qui baisse partout en Europe et qui continue à croître de + 1% en PACA

Des conséquences déjà alarmantes



Pollution de l'air et non respect des normes

- Risques sanitaires
- Contentieux européen

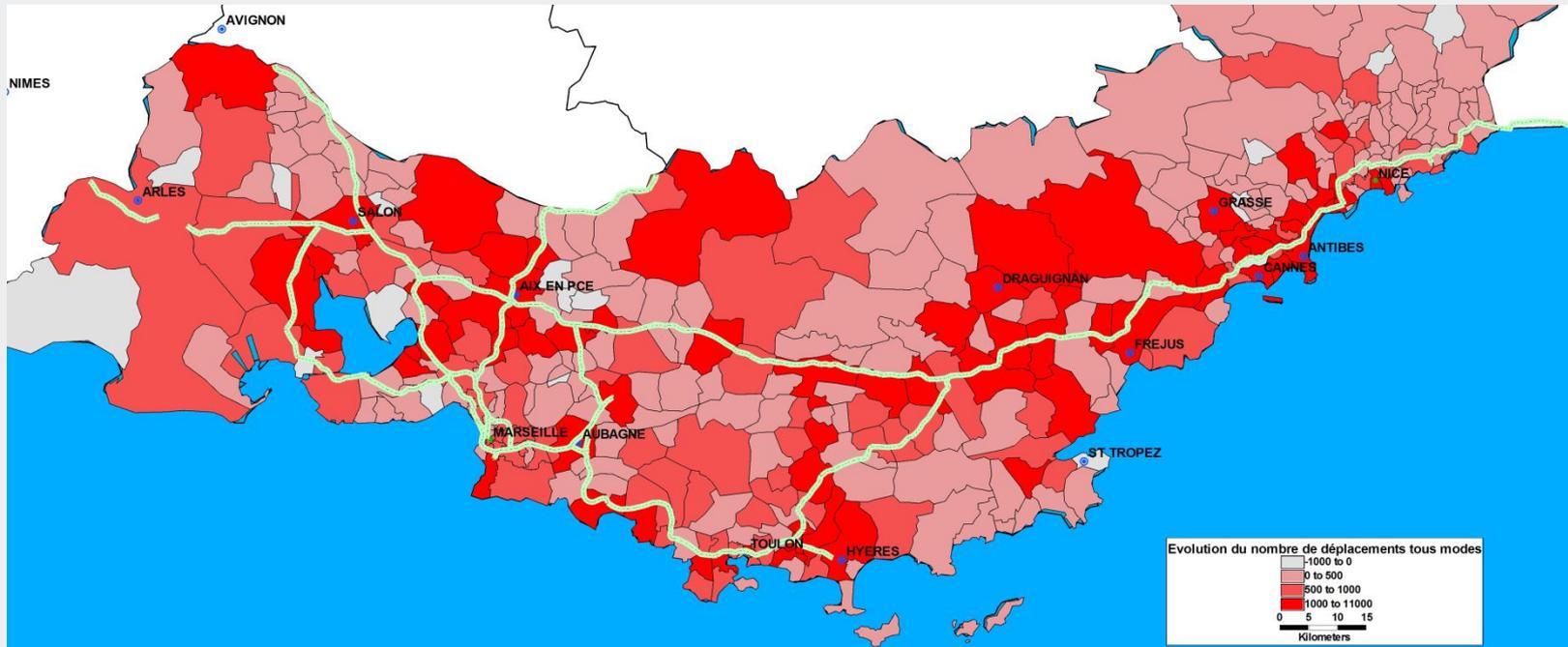
Forte insécurité routière

- 1,5 fois plus d'accidents en PACA / France

Perte de compétitivité socio-économique

- + 10 jours / habitant du Pays d'Aix perdus par an pour le trajet Aix ⇔ Marseille

2023 : les déplacements augmentent



Un effort de rattrapage en infrastructures de transport

- Routier : L2 – Tunnel Toulon – A57 - LEO – Arles – desserte GPMM
- Ferroviaire : 100 km de lignes améliorées
- TCSP : 20 projets en cours pour 160 km de TCSP

Qui ne suffira pas à résorber ou contenir la congestion

Les conditions de circulation routière empirent malgré ce rattrapage

- Augmentation de l'amplitude horaire de la congestion
- Augmentation des émissions polluantes
- Baisse de l'attractivité et de la compétitivité économique des métropoles
- Fragilisation accrue des populations défavorisées

Évolution 2009 - 2023

Heures perdues

- ✓ Entrées Nice : + 85%
- ✓ Entrées Toulon : statu quo (Tunnel + A57)
- ✓ Entrées Marseille : + 65%

+ 10% de km parcourus

Évolution 2009 - 2040



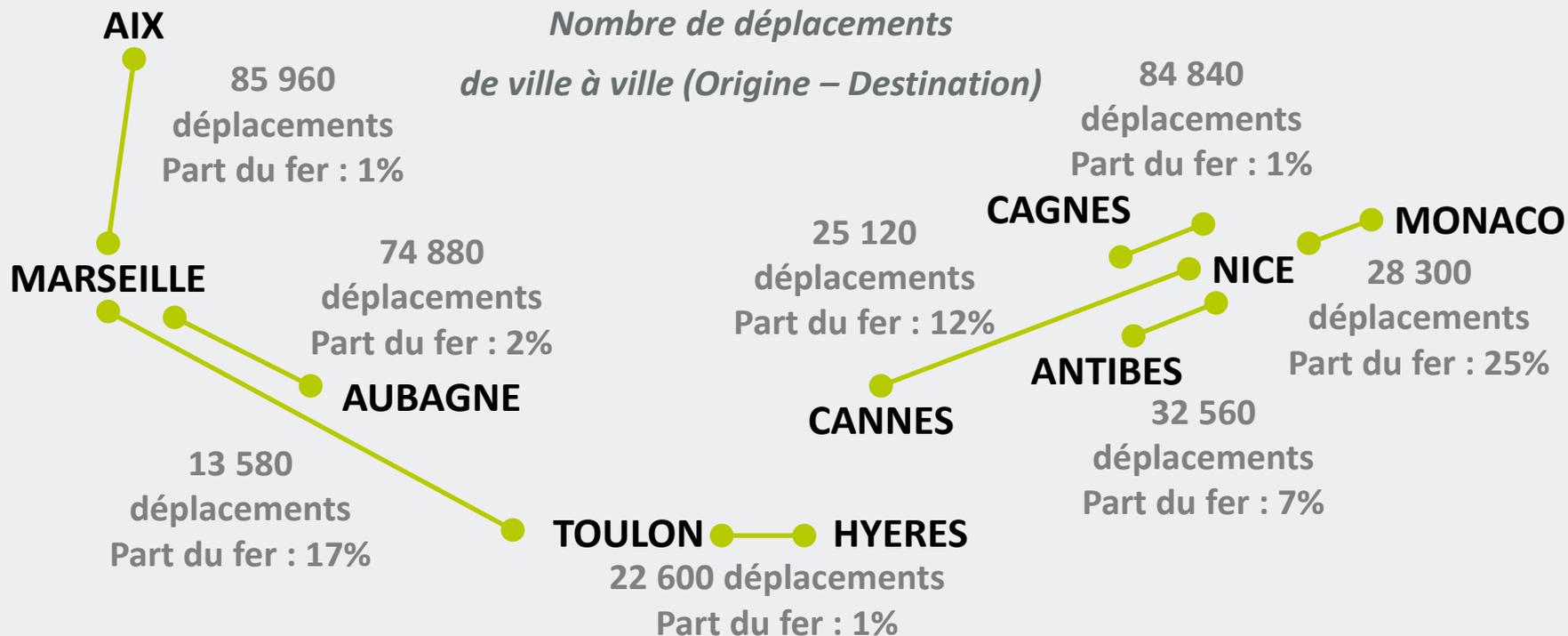
En synthèse

- ✓ Le développement socio-économique de la région PACA dépend pour partie de la performance des réseaux de transport
- ✓ La congestion routière va s'amplifier malgré les efforts de rattrapage engagés « tous modes »
- ✓ Pour éviter la thrombose et favoriser des mobilités durables:
 - ***Peu de gains sont à attendre d'un développement important du réseau routier***
 - ***Le réseau ferré existant ne pourra absorber qu'une partie limitée de l'augmentation des déplacements***
 - ***Seul un développement intégré des réseaux de transports urbains et interurbains pourra offrir des perspectives d'amélioration significatives***

Les enjeux de la mobilité

b) Les éléments de socio-économie

Des déplacements importants dans la région



AUJOURD'HUI

Les transports collectifs sont encore insuffisamment utilisés.

La part du fer reste faible autour des grandes agglomérations alors que les besoins de déplacements sont croissants.

Sources : données SNCF et CR PACA

Augmentation des déplacements ferroviaires

AVEC LE PROJET :

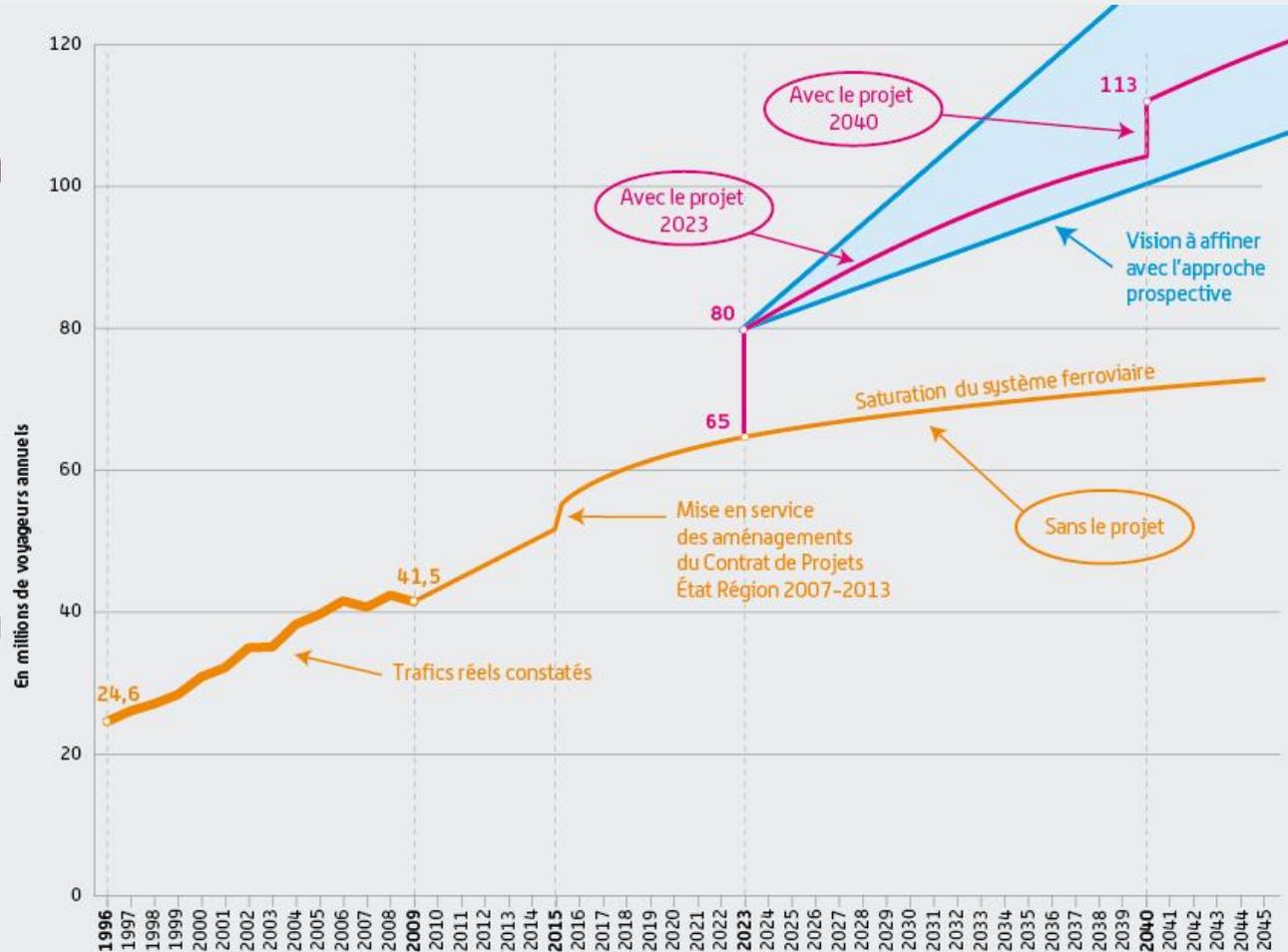
Des déplacements courte distance en forte augmentation

- Amélioration de la desserte ferroviaire
 - Augmentation du prix du pétrole
 - Restriction des conditions de circulation et de stationnement en ville
- ➔ **La fréquentation des trains peut raisonnablement être multipliée par 3 à 5 entre Marseille et Aix, Marseille et Aubagne, Toulon et Hyères**

Sur la côte d'Azur, la fréquentation déjà élevée des trains pourrait être multipliée par 2

Augmentation des déplacements en mode ferroviaire

- 15 Millions de voyageurs par an supplémentaires en 2023
- Plus de 110 millions de voyageurs par an en 2040



Source : résultats du modèle de prévisions de trafic RFF

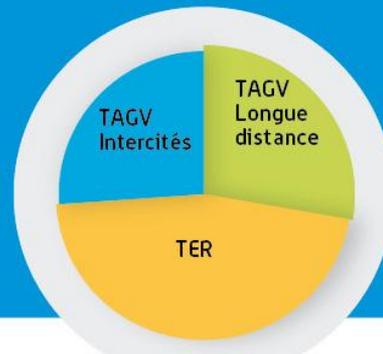
Des gains de trafic importants

Des gains de trafic conséquents, au 2/3 au bénéfice des déplacements courte et moyenne distance

A L'HORIZON 2023, 15 MILLIONS DE VOYAGEURS SUPPLÉMENTAIRES DANS LES TRAINS

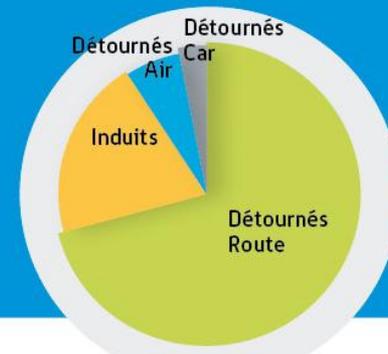
Le projet permet d'attirer 15 millions de voyageurs supplémentaires par an sur le mode ferroviaire à l'horizon 2023, dont 11 millions qui basculent de la voiture vers le fer.

15 millions de voyageurs supplémentaires par an dans les trains en 2023



Les gains de trafic: pour quel type de train?

11 millions de voyageurs supplémentaires sur les courtes et moyennes distances



De quels modes de transport viennent ces nouveaux voyageurs?

11 millions de voyageurs qui laisseront leur voiture pour le train

Des gains de trafic importants

**+ 4,1 millions de voyageurs
longue distance par an, dont :**

▪ **L'arc méditerranéen :**

+ 0,8 millions de voyageurs ferroviaires
vers le Sud-Ouest (au-delà de Montpellier)

▪ **La capitale :**

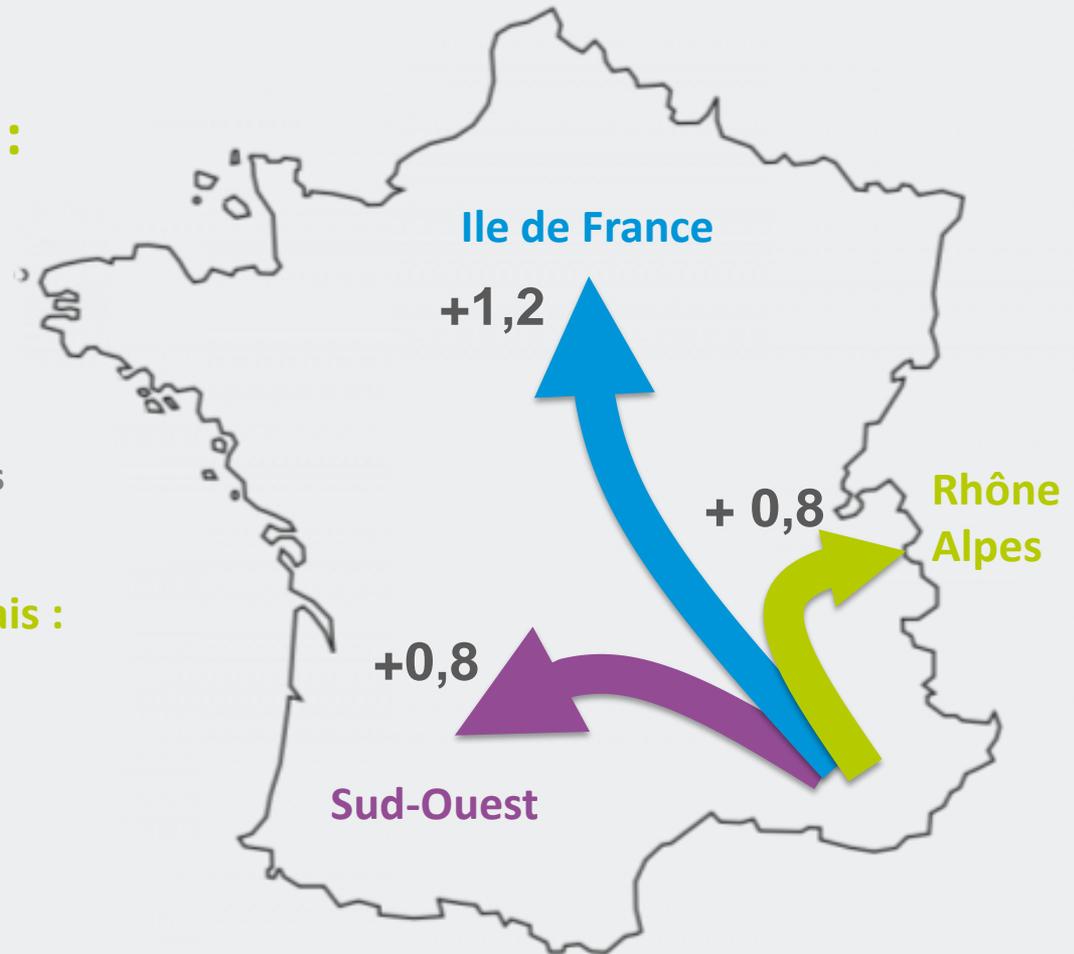
+ 1,2 millions de voyageurs ferroviaires vers
l'Ile-de-France

▪ **Le deuxième pôle économique français :**

+ 0,8 million de voyageurs vers la Région
Rhône-Alpes (au-delà de Valence)

▪ **Le reste de la France et l'étranger**

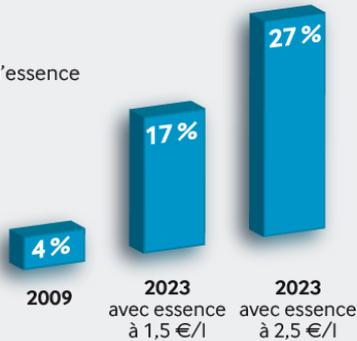
+ 1,3 million de voyageurs



Une modification des comportements

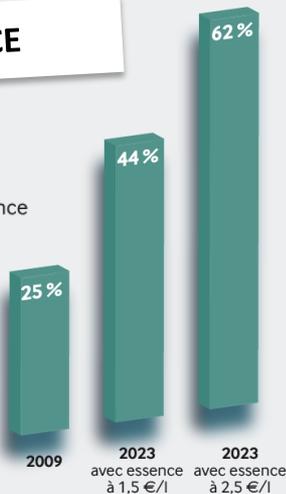
BARCELONE-NICE

en €₂₀₀₉ pour prix de l'essence



LYON-NICE

en €₂₀₀₉ pour prix de l'essence

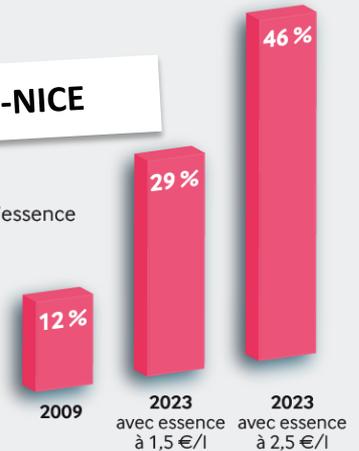


Du fait des gains de temps et de l'augmentation des dessertes, le train devient le mode le plus utilisé sur de nombreuses relations longue distance

Source :
Résultats du modèle
de prévisions de trafic
RFF

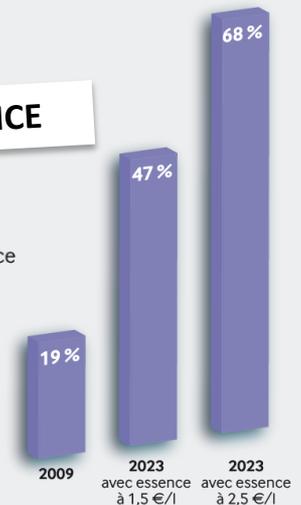
TOULON-NICE

en €₂₀₀₉ pour prix de l'essence



MARSEILLE-NICE

en €₂₀₀₉ pour prix de l'essence



Un besoin de capacité vital pour le système ferroviaire

Le système ferroviaire régional a avant tout besoin de plus de capacité



Augmenter la fréquence des dessertes TER



Améliorer la fiabilité des circulations



Développer l'offre TAGV, notamment sur l'arc
Bordeaux / Barcelone - Nice et l'Italie



Réaliser les travaux nécessaires sur le réseau existant
en conservant une offre ferroviaire de qualité



Seule la création d'une nouvelle infrastructure permet de répondre à ce besoin

Une nouvelle infrastructure indispensable

Les gains de temps et de fréquence permis par l'infrastructure nouvelle permettront :



d'atteindre **plus de 50% de part modale du ferroviaire** sur Marseille – Nice

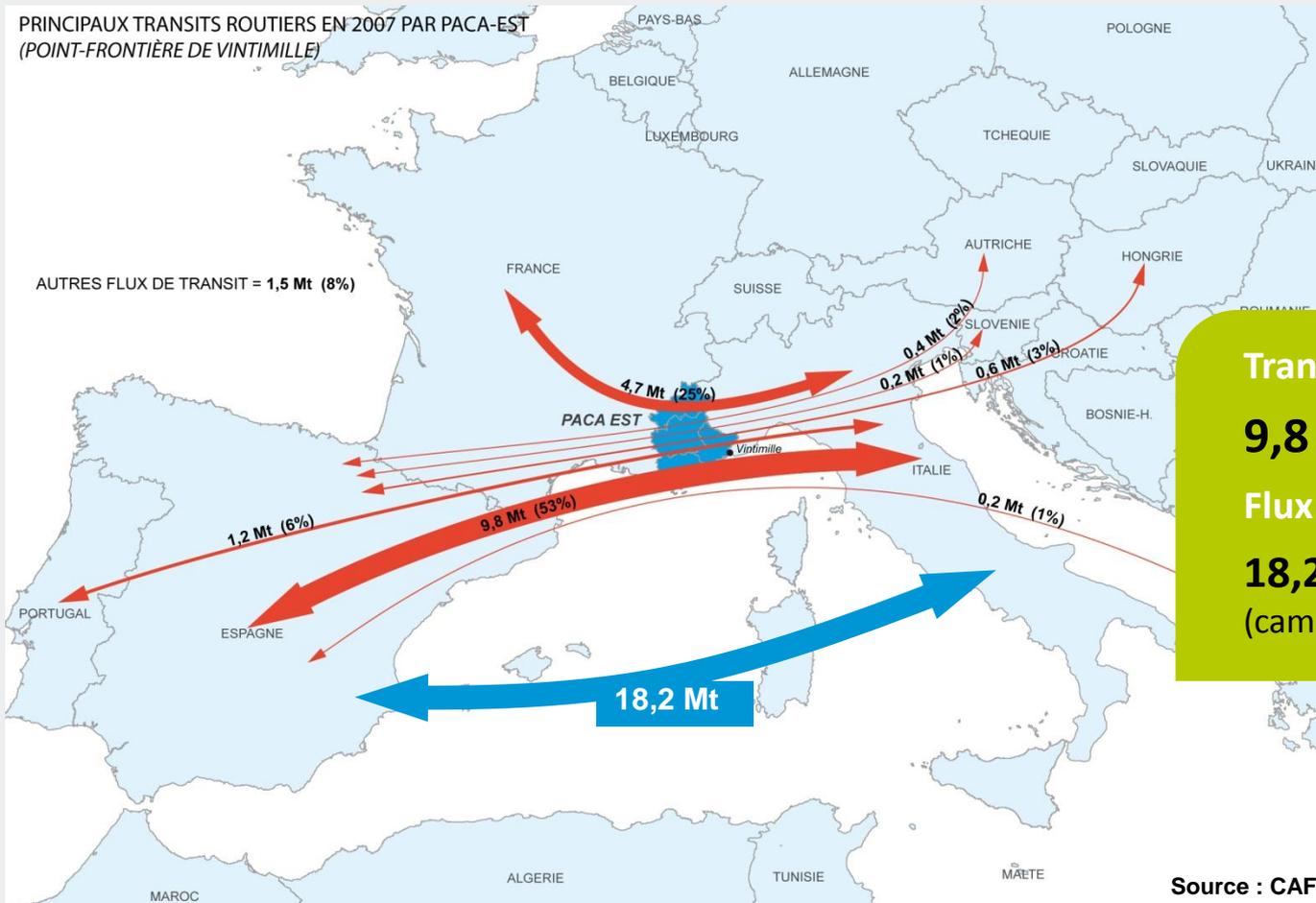


de créer un **arc méditerranéen ferroviaire performant**



de **transférer 11 millions de voyageurs** de la route vers le fer

Les enjeux du Fret



Transits routiers Espagne-Italie

9,8 Mt (53%)

Flux maritimes Espagne-Italie

18,2 Mt dont 4,6 Mt en ro-ro
(camions sur bateaux)

Le corridor Fret Européen

Circulations régulières (2 sens) sur un jour moyen en 2011

Le corridor Européen et le passage Lyon – Turin est privilégié par l'Etat Français et l'Europe pour développer le trafic fret international

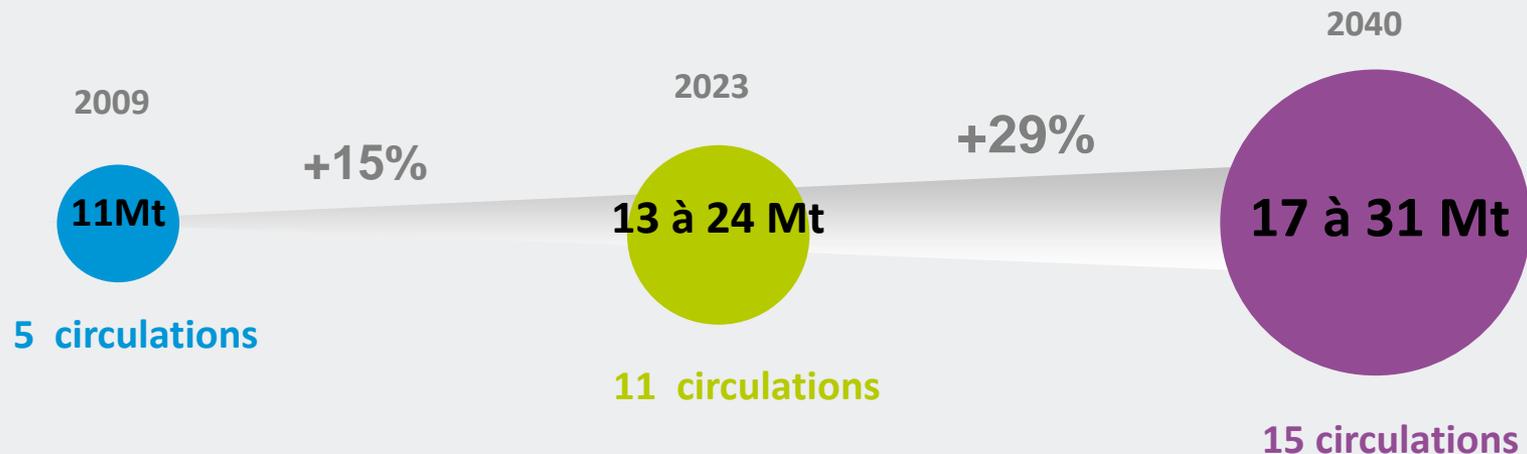
Les circulations fret sont importantes entre Avignon et Marseille mais faibles entre Marseille et Vintimille



Développement du fret

Un projet de système ferroviaire avec des aménagements spécifiques sur le réseau classique pour permettre le développement du fret

TRAFIC FRET AUX HORIZONS DU PROJET



Nombre de circulations deux sens confondus

Les enjeux de la mobilité

c) La prospective des déplacements

Une étude de prospective des déplacements

Un dispositif de travail et des réunions à programmer dans le cadre des réunions du Comité Technique :

- *Diagnostic de la mobilité sur les territoires*
- *Perspectives de la mobilité et des déplacements à l'échelle régionale, à l'horizon 2040 : tendances et ruptures*

Les objectifs de la démarche

- Avoir une vision des déplacements à l'horizon 2040
- Montrer les conséquences d'une absence d'investissement dans le ferroviaire
- Avoir une perception des effets à long terme des aménagements sur les territoires
- Identifier les opportunités de développement autour du projet

Proposition de calendrier pour le 2^e semestre 2012

Calendrier du 2nd semestre 2012

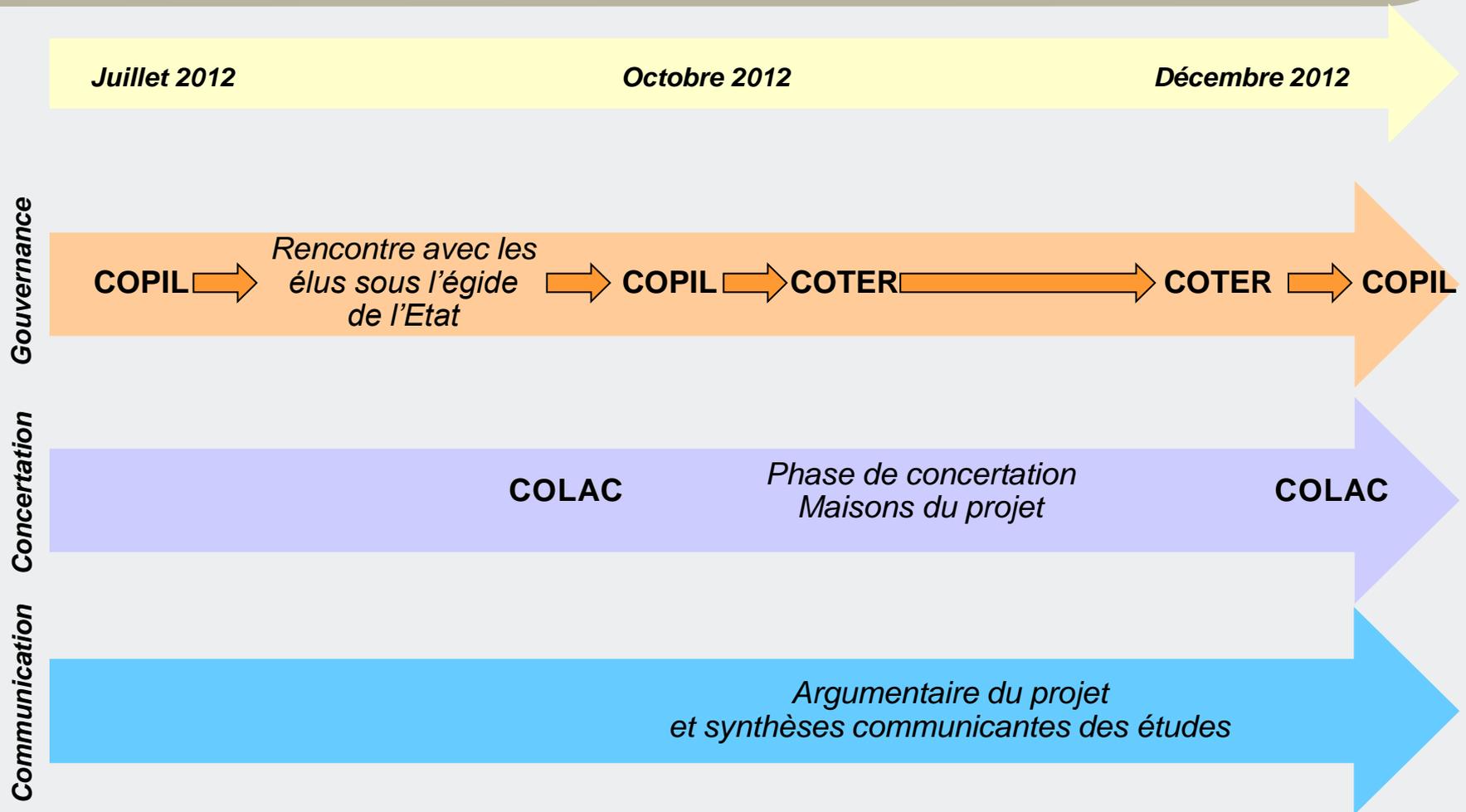
Un programme en deux temps

- ✓ **Une période consacrée à la rencontre des élus sous l'égide de l'Etat**
- ✓ **Une période de présentation des études d'approfondissement et de la zone de passage préférentielle**

3 comités de pilotage

- ✓ **Juillet 2012: phase de rencontre avec les élus**
- ✓ **Octobre 2012 : phase de présentation des études au territoire**
- ✓ **Décembre 2012 : le Comité de Pilotage propose à l'approbation ministérielle le lancement de la phase de préparation du dossier d'enquête publique**

Proposition de calendrier pour le 2nd semestre 2012



Propositions de nouveaux noms de projet

UNE DEMANDE DU COMITE DE PILOTAGE QUI CONFIRME UNE NÉCESSITÉ

« Le nom du projet (LGV PACA) ne correspond pas à la réalité de son objet.

Il doit évoluer pour mieux rendre compte de la finalité recherchée. »

CR du Copil du 22/12/11

Le changement de nom

- Un travail dans le cadre des Comités Techniques
- Des propositions à partager et à discuter avec les collectivités cofinanceurs
- Un changement de nom qui pourrait intervenir idéalement au prochain Comité de pilotage

Une proposition :



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

Bilan de la concertation sur la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie

Le cadre de la concertation

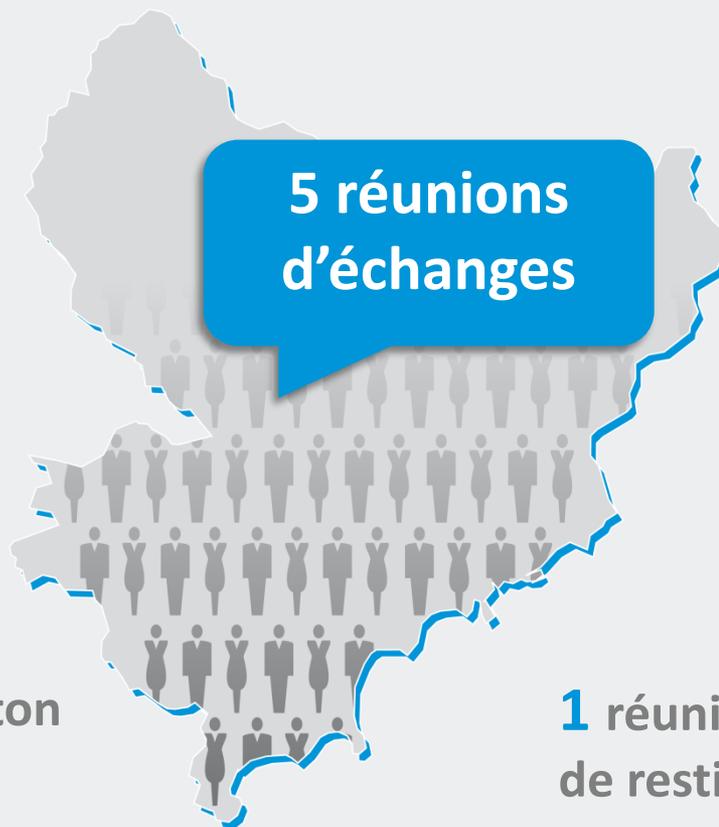
Du 16 janvier au 16 février,
informer sur le projet envisagé sur la section Nice – Italie
et recueillir l’avis des acteurs, des habitants et des
usagers



La concertation en quelques chiffres

1 rencontre
avec les
partenaires
italiens, à Gênes

1 réunion publique
de lancement à Menton
75 participants



2 réunions du groupe
de travail
géographique
50 participants

Interventions de la
DREAL,
de la Région PACA et de
RFI

1 réunion publique
de restitution à Nice
125 participants

Les actions d'information réalisées

Des documents pour présenter le détail du projet

- Dossier de concertation
- Synthèse
- Version italienne du dossier
- 3 expositions
- Invitations envoyées en France et en Italie



Une rubrique spécifique sur le site internet projet

www.lgvpaca.fr

Un plan média pour annoncer la concertation

- 3 annonces-presse en France et en Italie
- 300 affiches 40x60 adressées aux partenaires et 18 communes du secteur

La réunion de clôture de la concertation

NICE LE 16 FEVRIER 2012

UN SOUTIEN RÉAFFIRMÉ DE LA PART DES GRANDS ÉLUS DU DÉPARTEMENT ET DE LA VILLE DE GÊNES AU SYSTÈME FERROVIAIRE PORTÉ PAR LE PROJET DE LGV PACA

Interventions du **Président de la Métropole Nice - Côte d'Azur**,
du **Président du Conseil général des Alpes-Maritimes**
et de la **mairie de Gênes** pour réaffirmer



leur attachement au projet LGV PACA dans son intégralité



et leur volonté d'une dynamique des études du projet
dans le respect du calendrier et la réalisation du tronçon les
Arcs / Le Muy – Nice au plus tôt

Les principaux enseignements de la concertation

UN LARGE CONSENSUS AUTOUR DE 5 GRANDS THÈMES



- Le projet entre Nice, Monaco et l'Italie est jugé nécessaire et important et, dans une logique **d'arc méditerranéen**, doit être réalisé en étroite coordination avec les travaux ferroviaires italiens de la région Ligure



- Si l'enjeu majeur est la liaison Nice-Gênes-Milan, le **maillage du réseau** avec des liaisons Nord-Sud améliorées est nécessaire



- L'urgence porte sur les travaux de **modernisation de la ligne Mandelieu-Vintimille**



- La **mixité** fret / voyageurs de la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie est demandée



- Un système ferroviaire performant pour les voyageurs et les marchandises est indispensable pour permettre un véritable **report modal de la route vers le fer**



DES PROPOSITIONS DE PHASAGES POUR ACCÉLÉRER LA RÉALISATION DU PROJET ET RÉDUIRE LES COÛTS

- **Etudier un démarrage des travaux par le département des Alpes-Maritimes**
- **Etudier 2 types de phasage :**
 - La réalisation de la section Nice – Monaco puis Monaco – Italie
 - La réalisation d'une première phase des travaux avec une seule voie supplémentaire

**MERCI
DE VOTRE
ATTENTION**