

SYNTHÈSE DES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Provence-Alpes-Côte d'Azur: de nouveaux enjeux de déplacements



ON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS — PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE
 Languedoc Roussillon — Midi Pyrénées — Nord Pas de Calais Picardie — Provence Alpes Côte d'Azur — Rhône Alpes Auvergne
 Provence Alpes Côte d'Azur — Rhône Alpes Auvergne
 Limousin — Haute et Basse Normandie — Île de France — Languedoc Roussillon — Midi Pyrénées — Nord Pas de Calais Picardie — Provence Alpes Côte
 ne Franche Comté — Bretagne Pays de la Loire — Centre Limousin — Haute et Basse Normandie — Île de France — Languedoc Roussillon — Midi Py
 Rhône Alpes Auvergne

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

Ce qu'il faut retenir

Grâce au projet:

- Des milliers d'heures perdues dans les bouchons économisées.
- Des pôles urbains mieux desservis.
- Des déplacements entre agglomérations facilités.
- Un projet **indispensable** pour répondre à l'aggravation des problèmes de transport observés en région PACA.

Objectifs et méthodologie des études socio-économiques

Les études socio-économiques ont pour objectif de donner des éléments chiffrés sur les trafics, actuels et à venir, avec et sans le projet. Elles apportent un éclairage sur les objectifs de desserte et alimentent le calcul de la rentabilité socio-économique du projet.

Deux niveaux de sources alimentent les études socio-économiques menées par Réseau Ferré de France :

- les modèles de prévisions de trafic de RFF, calés sur la situation observée en 2009;
- l'ensemble des données qui ont servi à l'élaboration de ces modèles: enquêtes, comptages, mesures de temps de parcours, statistiques, etc.

15 Millions

de voyageurs supplémentaires par an à l'horizon 2023 grâce au projet

dont 11 Millions

pour les déplacements du quotidien (courte et moyenne distance)

3 à 5 fois

plus de voyageurs entre Aix-en-Provence et Marseille, et entre Toulon et Hyères

36 %

des voyageurs prendront le train entre Toulon et Nice contre 12 % aujourd'hui

57 %

des voyageurs prendront le train entre Marseille et Nice contre 19 % aujourd'hui



11 Millions

*de voyageurs qui laisseront leur
voiture pour le train*

80 Millions

*de voyageurs annuels en 2023 contre
42 millions aujourd'hui*

10 jours

*par an perdus aujourd'hui dans les
bouchons entre Aix et Marseille*

UN RÉSEAU ROUTIER FORTEMENT SATURÉ / 04

Aujourd'hui, des axes routiers congestionnés
À l'horizon 2023, des milliers d'heures de bouchons évitées

UN POTENTIEL CLIENT TRÈS ÉLEVÉ / 08

Aujourd'hui, des déplacements nombreux mais effectués en voiture
À l'horizon 2023, 15 millions de voyageurs supplémentaires par an dans les trains

DES DÉPLACEMENTS INTER-RÉGIONAUX À FACILITER / 12

Aujourd'hui, un service intercités peu fiable
À l'horizon 2023, un service ferroviaire sûr pour des déplacements
entre agglomérations plus importants

DES DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE À DÉVELOPPER / 14

Aujourd'hui, une demande importante
À l'horizon 2023, 4 millions de voyageurs supplémentaires

CONCLUSION / 16

Un projet incontournable, une nouvelle ligne indispensable

1 / UN RÉSEAU ROUTIER FORTEMENT SATURÉ

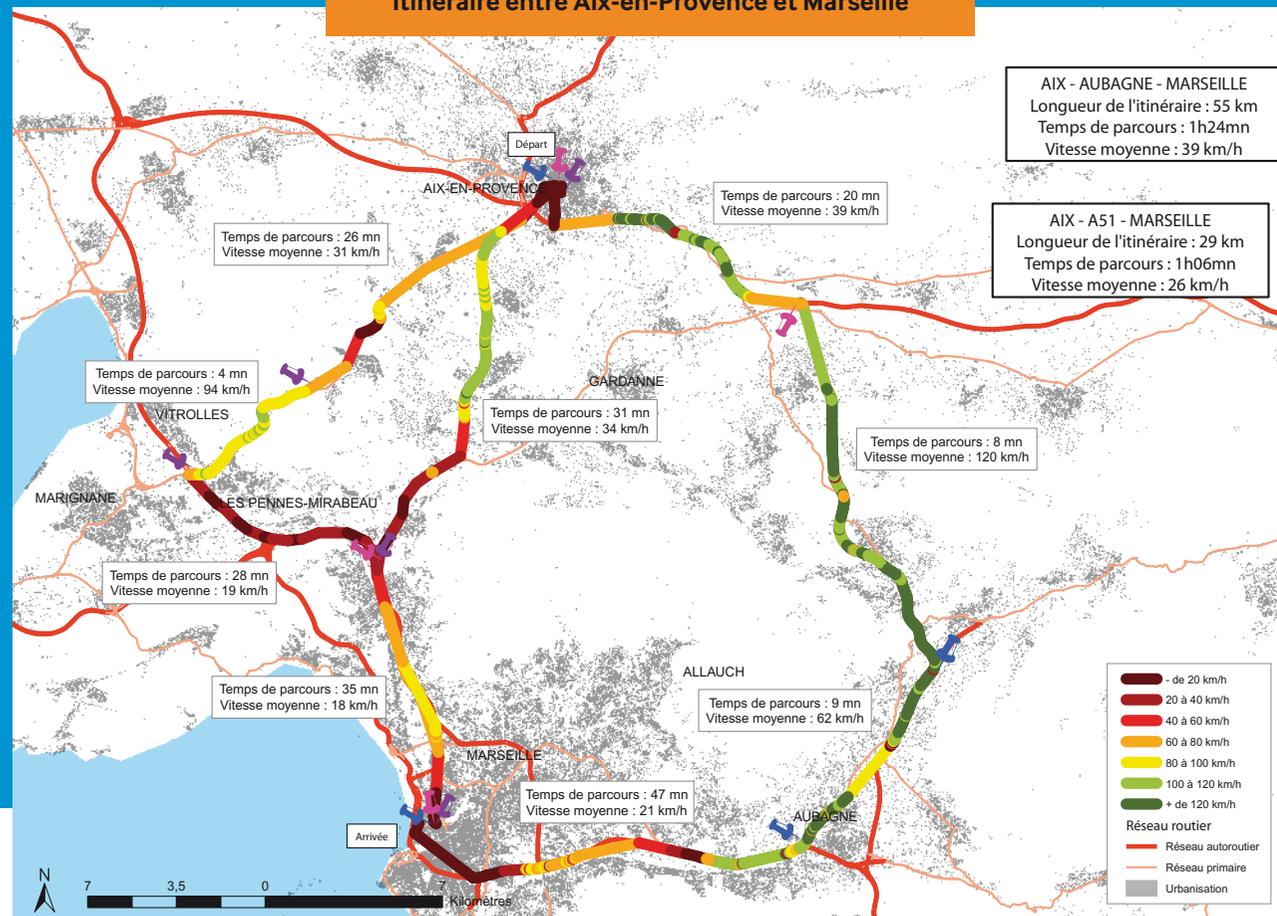
AUJOURD'HUI, DES AXES ROUTIERS CONGESTIONNÉS

Aujourd'hui, beaucoup de personnes se déplacent quotidiennement entre les différents pôles urbains de la région (entre Marseille et Aix-en-Provence, Cannes et Nice, etc.), déplacements majoritairement effectués en voiture, ce qui entraîne une très forte congestion des différents axes routiers.

Les cartes suivantes présentent les résultats des mesures de vitesse et de temps de parcours effectués en 2010 pendant la période de pointe du matin (7-9h).

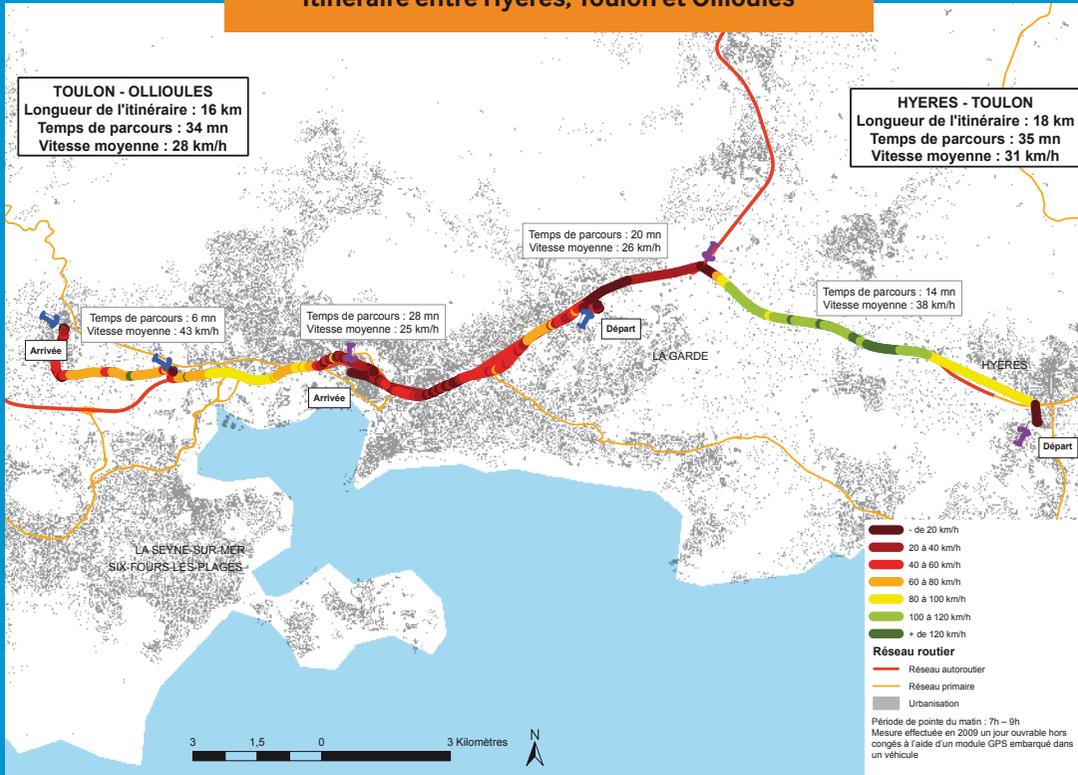


Mesure de temps de parcours entre 7h et 9h du matin Itinéraire entre Aix-en-Provence et Marseille

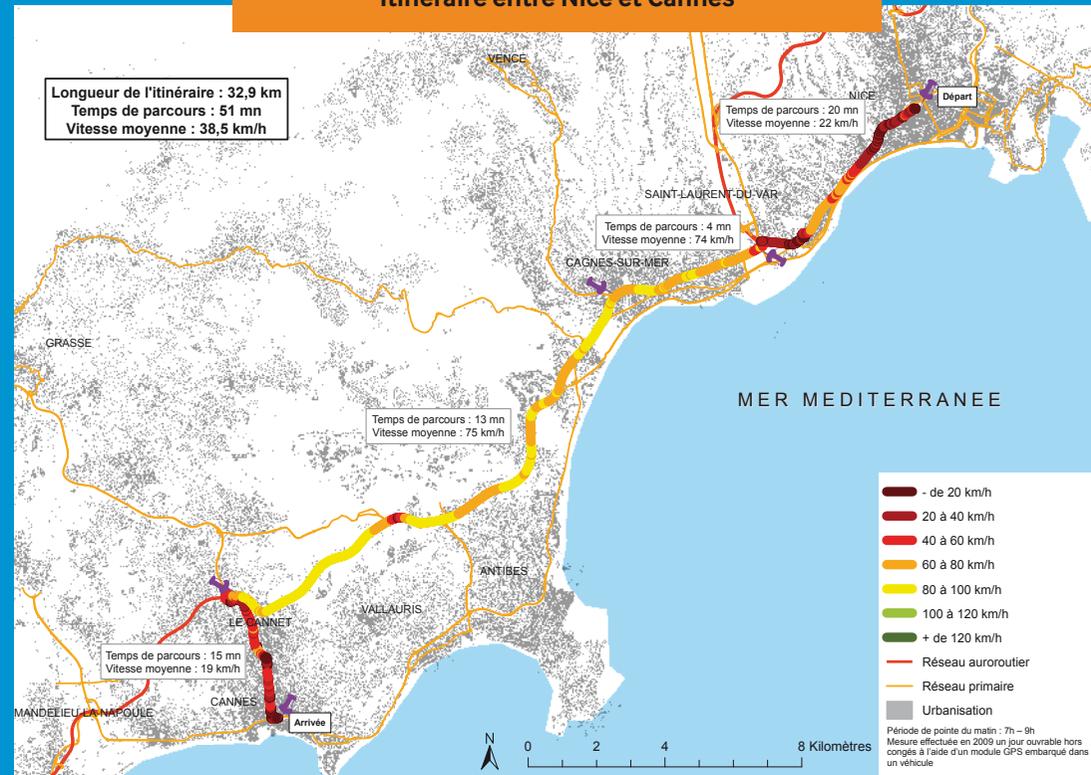


Saturation du réseau routier actuel pendant la période de pointe du matin (7h-9h)

Mesure de temps de parcours entre 7h et 9h du matin
Itinéraire entre Hyères, Toulon et Ollioules



Mesure de temps de parcours entre 7h et 9h du matin
Itinéraire entre Nice et Cannes



Sur les axes autoroutiers entre Aix-en-Provence et Marseille, les usagers roulent à 34 km/h en moyenne entre Aix-en-Provence et Les Pennes-Mirabeau, à 18 km/h en moyenne entre Les Pennes-Mirabeau et Marseille : **le temps de trajet global est ainsi de 1h06 alors qu'il est de 29 minutes pendant les heures creuses.** Ainsi, une personne qui habite Aix-en-Provence et travaille à Marseille **perd aujourd'hui environ 10 jours par an dans les bouchons.**

À L'HORIZON 2023, DES MILLIERS D'HEURES DE BOUCHONS ÉVITÉES

La mise en place d'un système ferroviaire régional ambitieux permettra de limiter le nombre d'heures perdues dans les bouchons : **7 700 heures de bouchons seront ainsi évitées chaque jour entre Cannes et Nice.**



Saturation des axes routiers des Alpes-Maritimes en 2023, durant la période de pointe du matin



Aujourd'hui, une personne sur cinq fait le trajet Marseille – Nice en train : avec le projet, ce serait plus de 57 % des voyageurs qui prendraient le train sur cette liaison (avec un prix du litre d'essence à 2 €₂₀₀₉). Sur Toulon – Nice, on passerait de 12 % des voyageurs prenant le train aujourd'hui à 36 % avec le projet.

Soit, au total, près de 3 fois plus de voyageurs dans les trains.



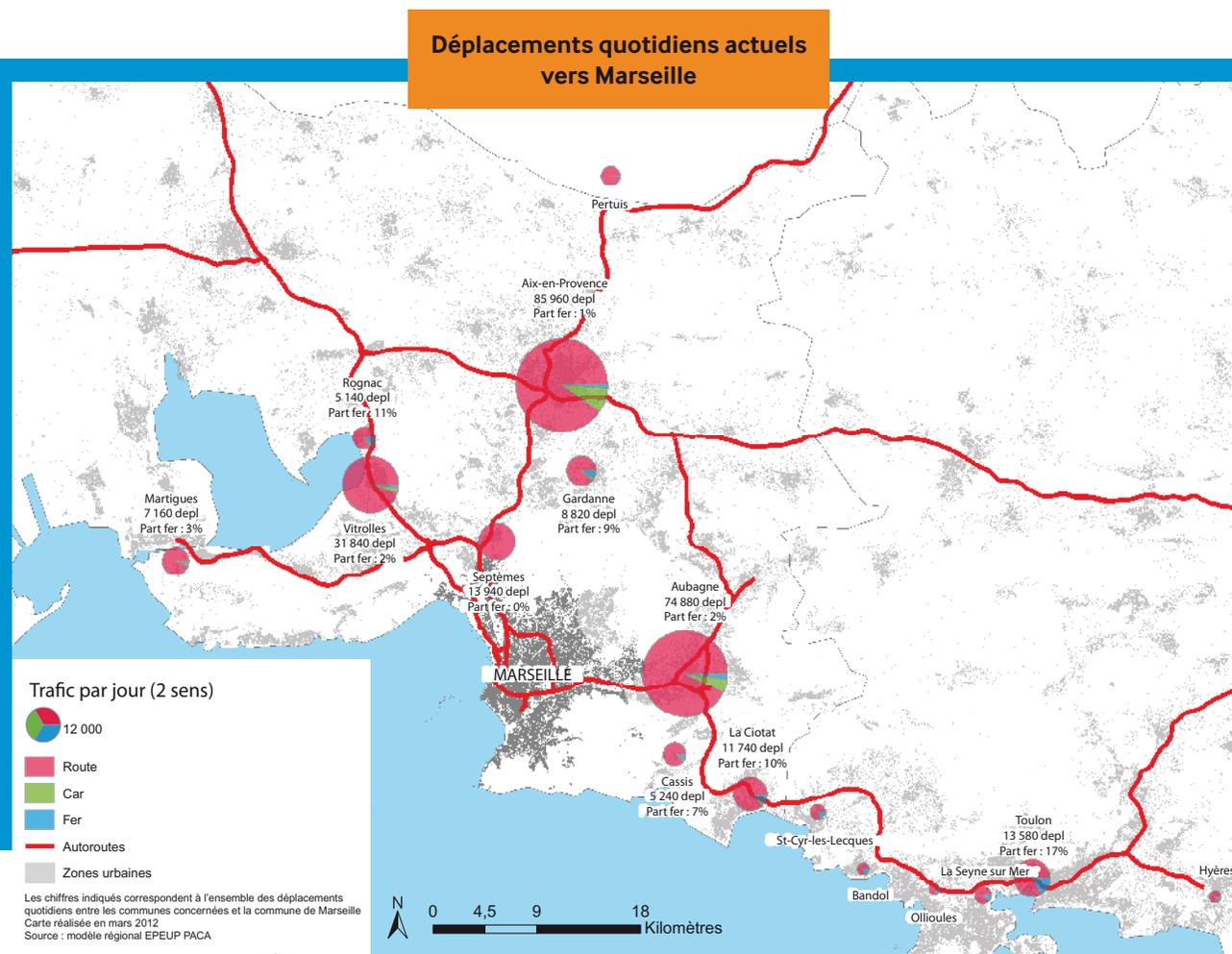
Il est prévu que le nombre d'heures perdues chaque jour dans les bouchons entre Cannes et Nice sur l'A8 passe de 5 400 aujourd'hui à 14 700 en 2023 : la mise en place d'un système ferroviaire performant permettrait de limiter ce nombre d'heures perdues à 7 000, **soit 7 700 heures de bouchons économisées.**

2 / UN POTENTIEL CLIENT TRÈS ÉLEVÉ

AUJOURD'HUI, DES DÉPLACEMENTS NOMBREUX MAIS EFFECTUÉS EN VOITURE

Les déplacements quotidiens très importants entre les différents pôles urbains de la Région constituent un potentiel de clients très fort pour les trains du quotidien.

Sur les relations périurbaines (Aix-en-Provence – Marseille, Aubagne – Marseille), la part des personnes utilisant les transports collectifs est relativement faible : le potentiel de clients susceptibles de basculer de la route vers le fer du fait d'une amélioration de l'offre ferroviaire est donc extrêmement important.

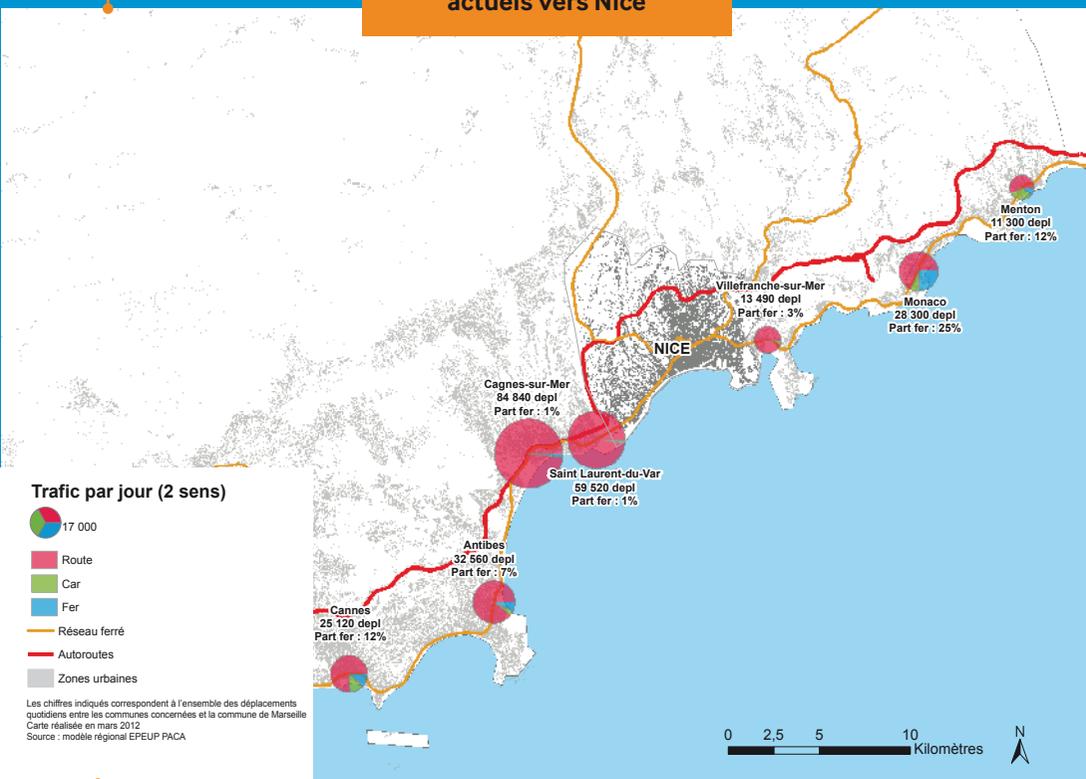


Sur Marseille – Aix-en-Provence, le nombre de voyageurs pourrait être multiplié par 3 à 5 par rapport à aujourd'hui.

Entre Nice et Monaco, 25 % des voyageurs font le déplacement en train et 7 % en car : **un tiers des voyageurs utilisent donc les transports en commun.**

Ceci s'explique par la saturation des accès routiers à Monaco mais aussi par le niveau de desserte ferroviaire : 4 trains par heure. Ce niveau de desserte est possible car il y a très peu de trains Grandes Lignes qui circulent sur cette section.

Déplacements quotidiens actuels vers Nice



Déplacements quotidiens actuels vers Toulon



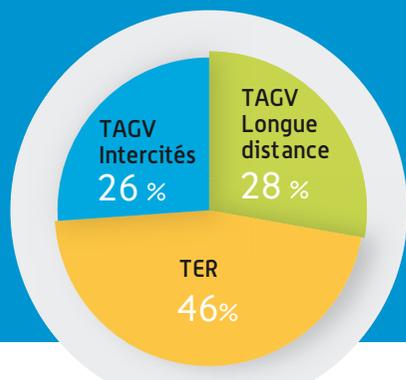
Le potentiel de clients susceptibles de basculer de la route vers le fer est particulièrement important dans les **Alpes-Maritimes** : la part de marché du mode ferroviaire pourrait être beaucoup plus élevée entre Nice, Cannes, Antibes et Menton.

Les déplacements ferroviaires représentent 1 % des déplacements entre **Toulon et Hyères** : comme sur Marseille – Aix-en-Provence, **la fréquentation des trains pourrait, suite à une amélioration de l'offre ferroviaire, être multipliée par 3 à 5.**

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

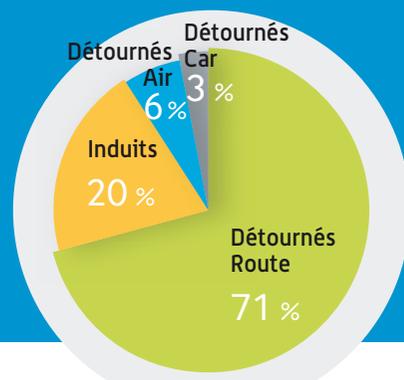
Le projet permet d'attirer 15 millions de voyageurs supplémentaires par an sur le mode ferroviaire à l'horizon 2023, dont 11 millions qui basculent de la voiture vers le fer.

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

1 Au cours des 15 prochaines années, le trafic ferroviaire devrait continuer à croître de façon significative, du fait:

- de la mise en place du cadencement et d'une nouvelle gamme tarifaire attractive pour les TER, de l'augmentation de la congestion routière, de la hausse du prix des carburants, de la croissance de la population et de l'activité économique;
- de la mise en service des aménagements qui sont actuellement en cours de réalisation dans le cadre du CPER 2007-2013 (liaison Avignon TGV – Avignon centre, réouverture aux voyageurs Avignon – Carpentras, 3^e voie Marseille – Aubagne, augmentation de capacité Toulon – Hyères, 3^e voie Antibes – Cagnes).

On devrait ainsi atteindre **65 millions de voyageurs** à l'horizon 2023 avec l'infrastructure existante et les aménagements du CPER 2007-2013.

Les gains de trafic s'effectueront principalement sur les sections où la capacité va augmenter grâce aux aménagements en cours de réalisation et sur les sections non saturées.

2 Mais une telle progression ne pourra pas durer en l'absence du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

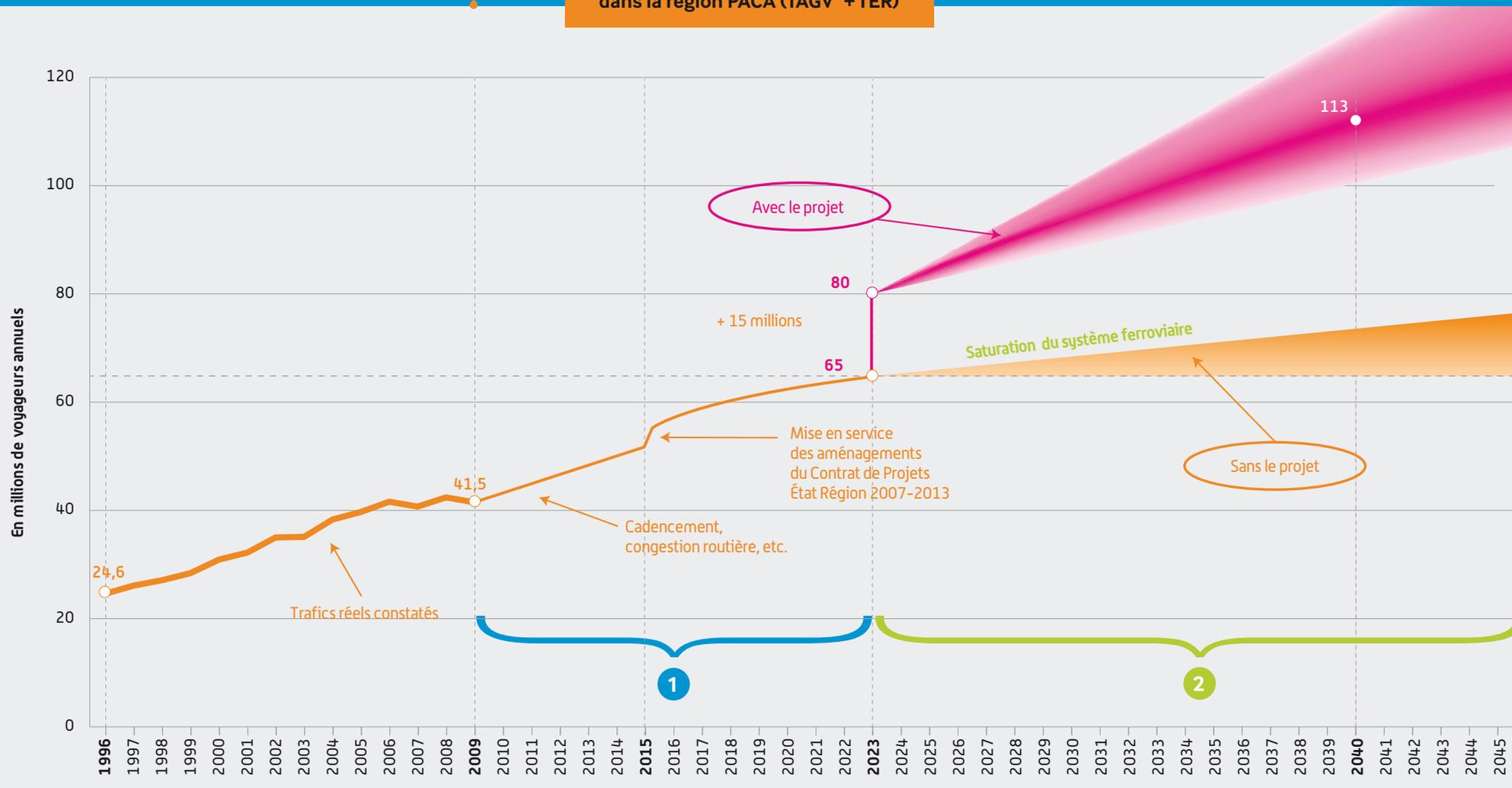
En effet, il ne sera pas possible de renforcer la fréquence des trains sur certaines lignes et il faut s'attendre, sur ces lignes, à une **saturation progressive des trains aux heures de pointe, après avoir augmenté la capacité du matériel roulant jusqu'à la capacité maximale possible** (rames doubles à deux niveaux) et allongé les quais dans les gares où cela est nécessaire. Cette saturation des trains va se traduire par:

- un phénomène d'étalement des heures de pointe (donc d'augmentation du trafic ferroviaire global), à l'instar de ce que l'on constate pour le mode routier;
- un renoncement au mode ferroviaire pour une partie de la clientèle potentielle, du fait de l'impossibilité de monter à bord de trains bondés ou du refus de voyager dans des conditions inconfortables (pas de places assises disponibles) et sans garantie du temps de parcours (mauvaise régularité). **Les conditions de transport seront ainsi de plus en plus inconfortables et se dégraderont.**

Avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, le trafic devrait atteindre **80 millions de voyageurs à l'horizon 2023 et environ 110 millions en 2040**, alors que le trafic prévisible sans le projet devrait être de l'ordre de 65 millions de voyageurs à l'horizon 2023 et 70 millions au maximum à l'horizon 2040. **Les gains de trafic générés par le projet sont donc considérables.**

En 2023, **80 millions de déplacements ferroviaires** seront réalisés dans la région PACA (y compris Monaco) contre 65 millions sans le projet.

Trafic ferroviaire global annuel dans la région PACA (TAGV* + TER)

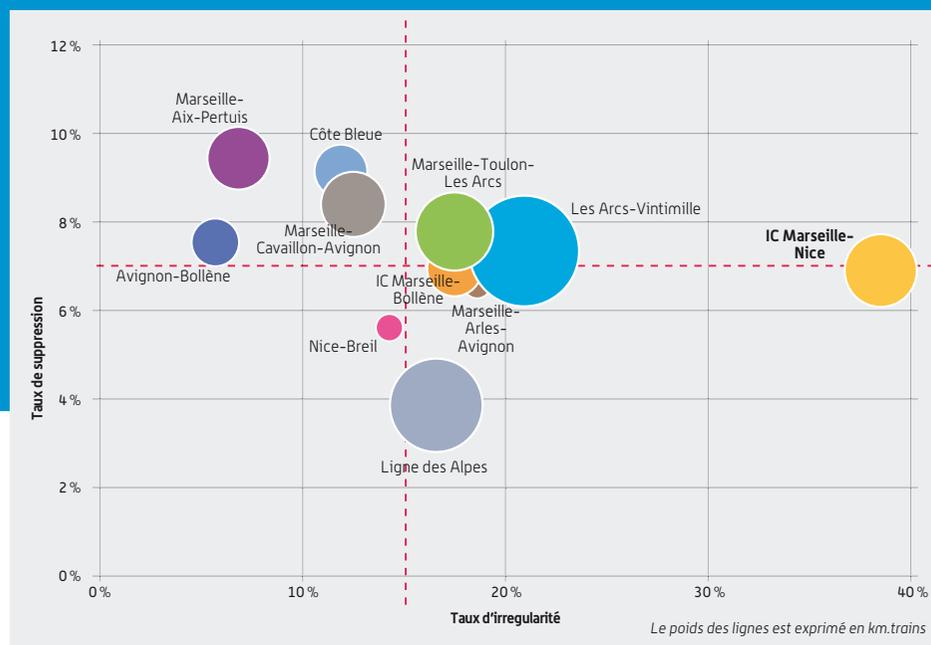


* Train apte à la grande vitesse

3 / DES DÉPLACEMENTS INTER-RÉGIONAUX À FACILITER

AUJOURD'HUI, UN SERVICE INTERCITÉS PEU FIABLE

Les services intercités qui relient Marseille, Toulon, Nice et Monaco sont ceux qui sont les **plus pénalisés en termes de régularité** : sur une ligne unique très chargée, le moindre incident perturbe tout le service.



À L'HORIZON 2023, UN SERVICE FERROVIAIRE SÛR POUR DES DÉPLACEMENTS ENTRE AGGLOMÉRATIONS PLUS IMPORTANTS

Les problèmes de régularité, le fait qu'il est aujourd'hui plus rapide d'aller en voiture de Marseille à Nice plutôt qu'en train, tout comme l'impossibilité de mettre en place le cadencement des trains (sur certaines plages horaires, il n'y a pas de services pendant plus d'1h30), font que la majorité des personnes utilise leur voiture alors que le train pourrait être beaucoup plus compétitif. Ainsi, seulement 15 % des voyageurs font le déplacement en train entre Marseille et Toulon et seulement 19 % entre Marseille et Nice.

Avec **un service ferroviaire fiable, fréquent et plus rapide**, le nombre de déplacements effectués entre ces agglomérations sera plus important et **les liens renforcés**.

Le service intercités **Marseille – Nice** enregistre le taux d'irrégularité le plus élevé avec près de **40 % des trains en retard**.

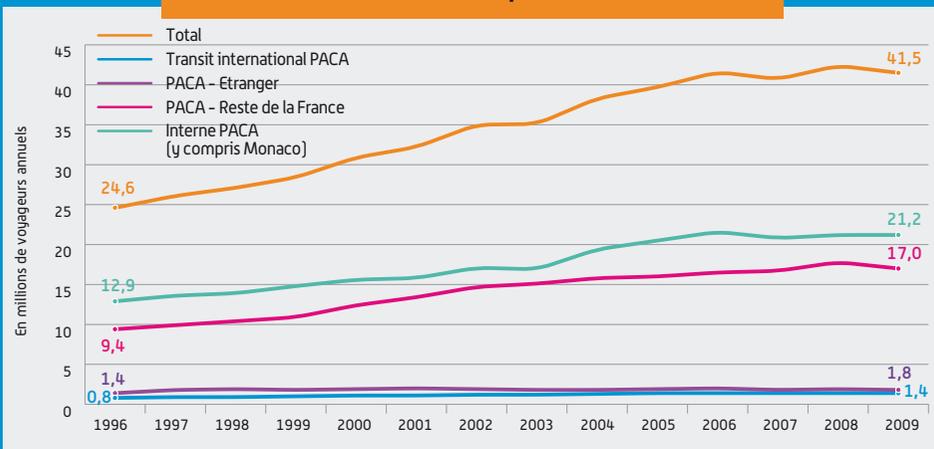


4 / DES DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE À DÉVELOPPER

AUJOURD'HUI, UNE DEMANDE IMPORTANTE

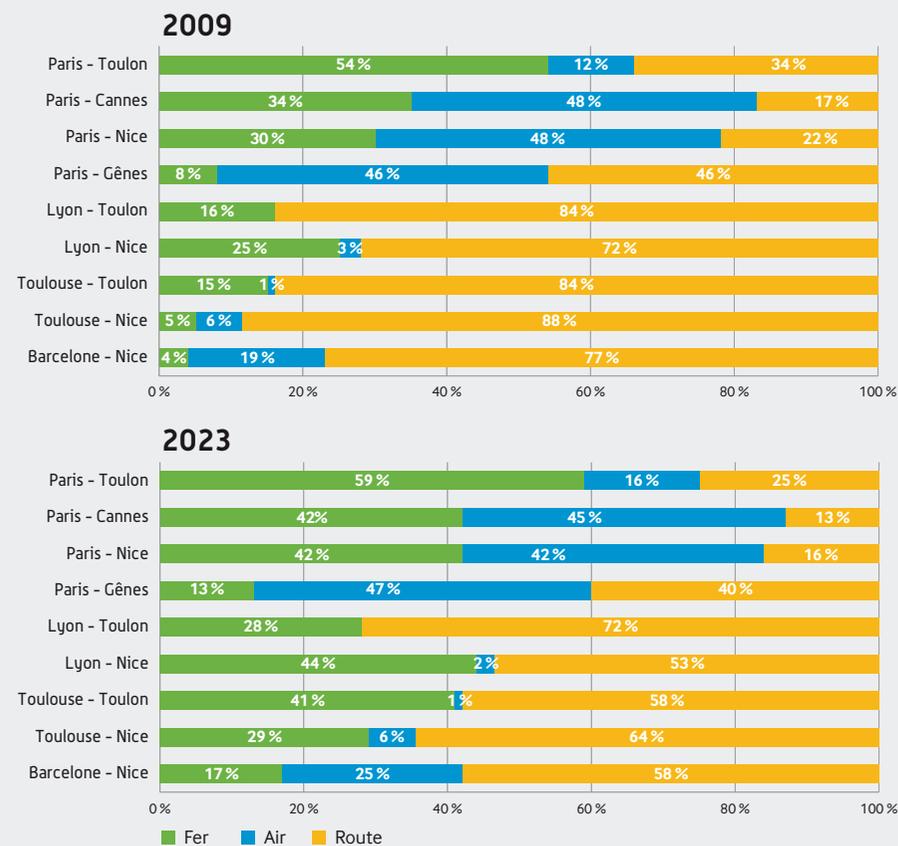
Le nombre de déplacements de longue distance (déplacements entre Marseille et Paris ou entre Nice et Lyon par exemple) est aujourd'hui important du fait notamment de l'attractivité touristique et économique du territoire.

Évolution du nombre de déplacements en PACA



Actuellement, **42 millions de déplacements sont effectués en train chaque année** : 17 millions sont des déplacements entre la Région et le reste de la France, 3 millions sont des déplacements internationaux (hors Monaco).

Parts modales en 2009 et en 2023 sur quelques trajets longue distance



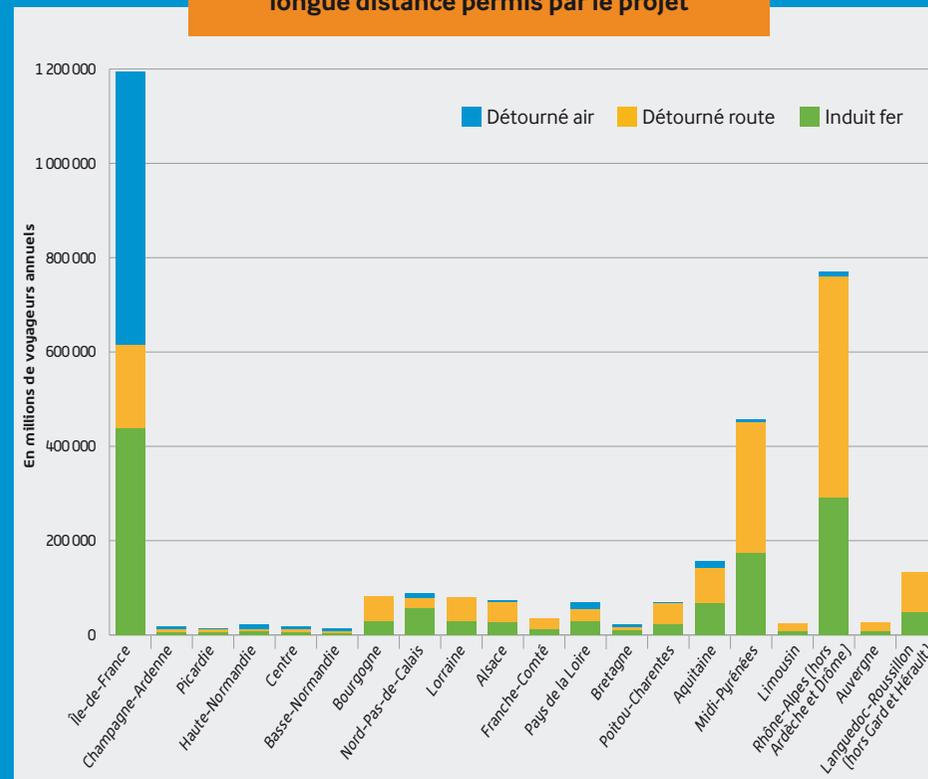
À L'HORIZON 2023, 4 MILLIONS DE VOYAGEURS SUPPLÉMENTAIRES

La nouvelle infrastructure permettra à l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur de bénéficier d'une desserte à grande vitesse de très grande qualité. Grâce au projet, plus de **4 millions de voyageurs supplémentaires** emprunteront les TAGV sur des trajets de longue distance.

Ces usagers sont à la fois des personnes qui basculent de l'avion vers le train sur Paris – Nice (460 000 personnes) et des personnes qui se déplacent vers le Sud-Ouest de la France ou la région Rhône-Alpes et qui basculent de la voiture vers le train.



Répartition par région des gains de trafic longue distance permis par le projet



Le projet rendra prépondérante la part modale du train sur les liaisons où il est déjà bien utilisé, et rendra le train attractif sur les liaisons où la voiture est aujourd'hui prédominante.

CONCLUSION

Pour pouvoir augmenter le nombre de trains du quotidien mais aussi le nombre de trains à grande vitesse, il est indispensable de dégager de la capacité sur les trois nœuds suivants:

- gare de Marseille Saint Charles ;
- traversée de Toulon ;
- section de Cannes à Monaco.

Sur chacune de ces sections, les besoins en termes d'évolution de l'offre ferroviaire sont très importants mais il est aujourd'hui très difficile d'insérer de nouveaux services. Par exemple, le passage de 5 TER par heure dans Toulon nécessite le doublement de la ligne existante, réalisation extrêmement complexe en raison d'un impact sur le bâti très important. De même, entre Cannes et Nice, la mise en place d'un système de type RER avec 7 TER par heure nécessite le doublement de la ligne existante.

UN PROJET INCONTOURNABLE,

Des gains de trafic conséquents, au 3/4 au bénéfice des déplacements de courte et moyenne distance

Le nouveau système ferroviaire aura un impact très important sur les déplacements du quotidien. En effet, il permettra la mise en place d'un schéma de desserte très ambitieux entre les différents pôles urbains de la Région. Que ce soit entre Aix-en-Provence et Marseille, entre Marseille et Aubagne, entre Toulon et La Pauline, entre Cannes et Nice ou Nice et Monaco, les différents centres urbains seront reliés entre eux par des services très fréquents (entre 5 et 7 TER par heure) avec un équilibre entre les services express, qui effectueront un nombre d'arrêts limités, et les services omnibus, qui permettront une desserte fine du territoire.



UNE NOUVELLE LIGNE INDISPENSABLE

Un objectif majeur : accroître très fortement l'attractivité du fer

Du fait de la croissance à venir de sa population, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur va être confrontée dans les années qui viennent à une **aggravation des problèmes de transport** observés aujourd'hui : pertes de temps très importantes en heure de pointe, dépassement des seuils d'information, voire d'alerte, en termes de pollution.

A ces effets pourraient s'ajouter la **hausse prévue du prix de l'essence**, ainsi que les **politiques des villes en faveur d'une limitation de la voiture** qui contraindra de nombreux ménages à se reporter vers les transports collectifs dans leurs déplacements quotidiens.

Pour toutes ces raisons, la demande de transport ferroviaire pourrait augmenter de manière exponentielle dans les années à venir alors que les services actuels sont déjà à saturation sur certains secteurs : sur de nombreux trajets (Marseille – Aix-en-Provence, Marseille – Aubagne, Toulon – Hyères...) **cette demande pourrait raisonnablement être multipliée par 3 à 5**. Il est par conséquent indispensable de mettre en place un schéma de desserte ferroviaire ambitieux au niveau régional afin d'**offrir un service de qualité en termes de fréquence, de politique de desserte et de fiabilité**.

La **construction d'une ligne nouvelle est un prérequis indispensable** à la mise en place de ce schéma de desserte régionale. En outre, elle permettra d'améliorer fortement l'attractivité du mode ferroviaire sur les relations entre les pôles méditerranéens (Montpellier – Marseille – Toulon – Nice) entraînant un **report modal important de la voiture vers le fer**. L'attractivité de la Région sera renforcée par cette politique ambitieuse en termes d'infrastructure ferroviaire qui lui permettra de **renforcer ces liens économiques et touristiques** avec notamment le Sud-Ouest (Toulouse, Bordeaux), la région Rhône-Alpes et le nord de la France (l'Ile-de-France en particulier) ainsi que l'Espagne et l'Italie.



CONCLUSION : UN PROJET INCONTOURNABLE, UNE NOUVELLE LIGNE INDISPENSABLE



NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes, arranged in a light gray rectangular area. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page.

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr



**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