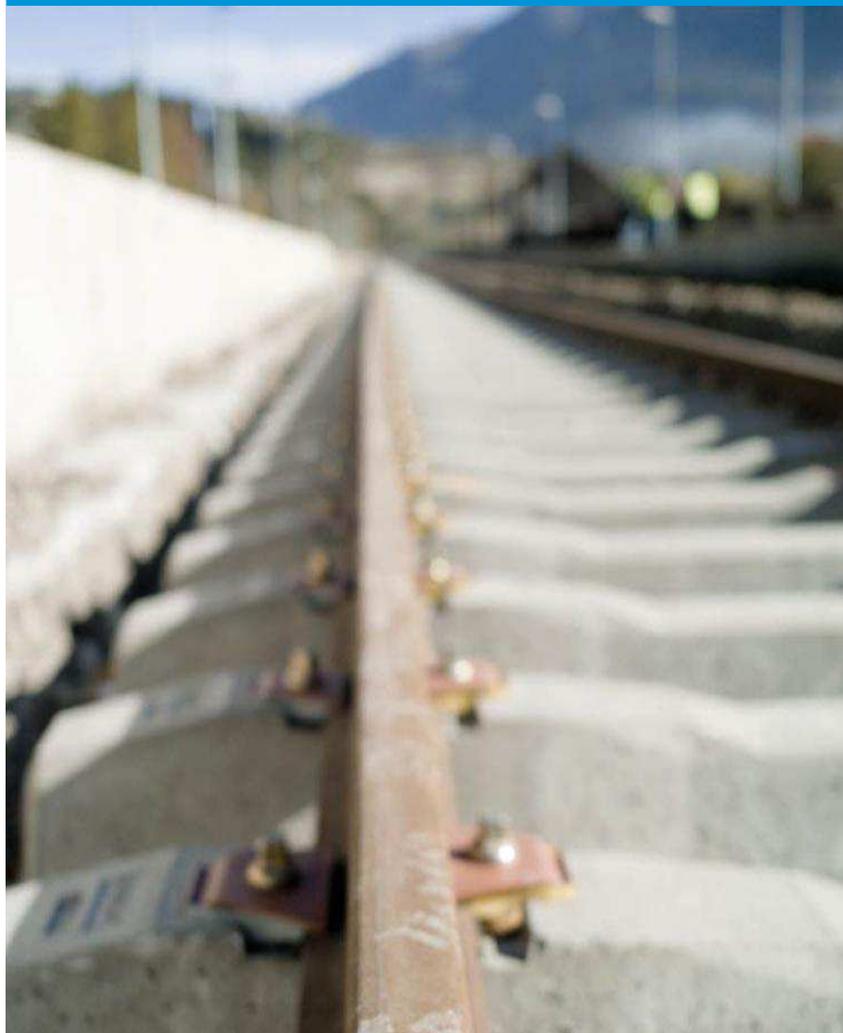


Proposition d'ordre du jour



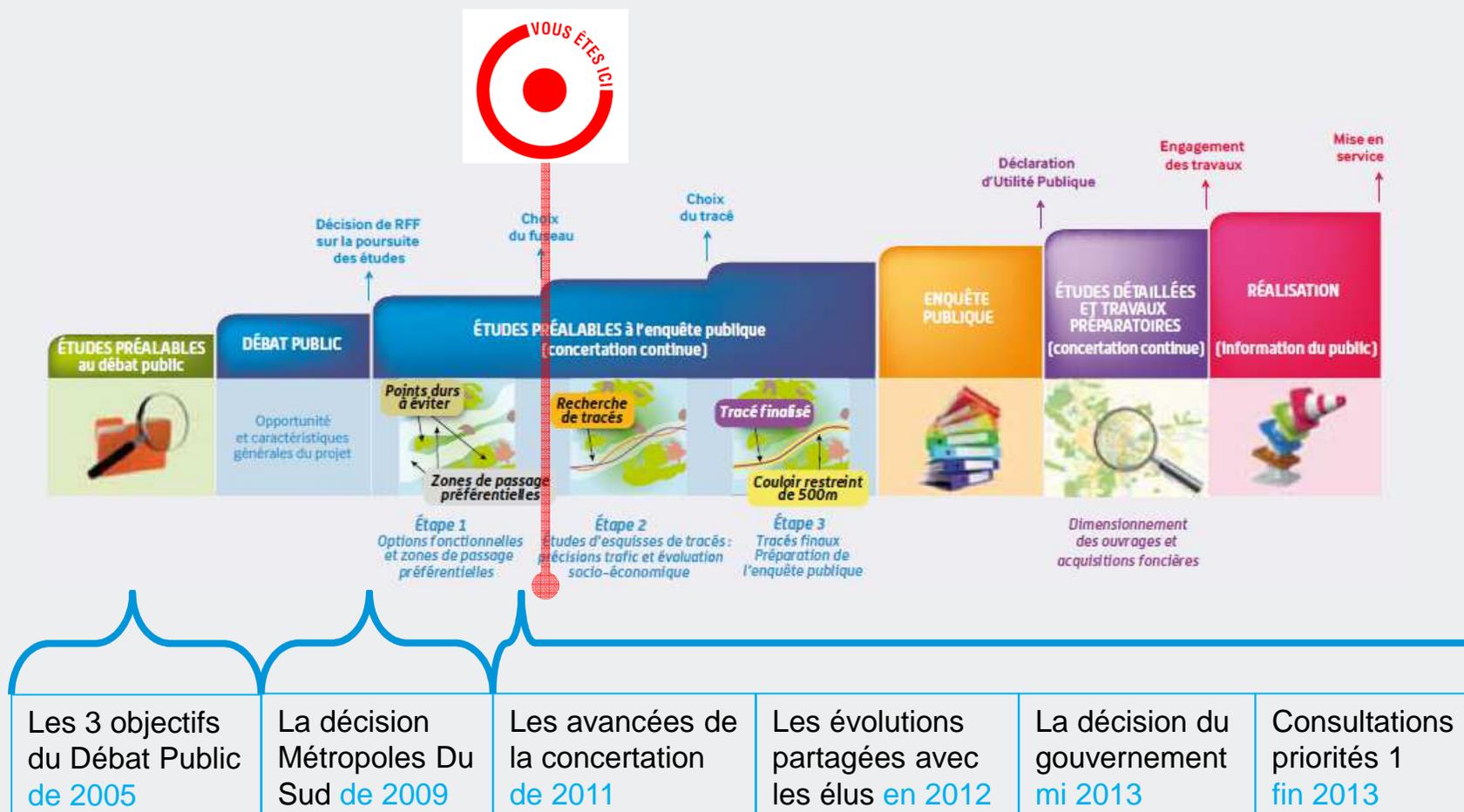
1. Où en sommes-nous ?
2. La décision ministérielle du 21 octobre 2013
3. Le projet dans le Var et la Zone Préférentielle de Passage (ZPP)
4. Les prochaines étapes

Chapitre 1

Où en sommes nous ?

- Les grandes étapes d'un projet d'infrastructure
- Les acquis de la concertation 2011 / 2012
- La commission Mobilité 21
- La décision du gouvernement du 9 juillet 2013
- Le Comité de Pilotage du 23 septembre 2013

Où en sommes nous ?



Le cheminement vers la décision de fin de phase 1



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

- > Adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire
- > 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-Maritimes, gare TGV au pôle d'échanges de Nice-Aéroport notamment.).

La concertation de 2011 sur les fuseaux

Pour la section Fontblanche-Toulon, le CoPil du 22 décembre 2011 a acté :

- > Sur proposition du COTER, ne pas retenir l'implantation d'une **gare nouvelle à l'est de Toulon**.
- > Concentrer les études sur **une gare au centre de Toulon** en intégrant les études d'accessibilité, de fonctionnement avec les services TER, des contraintes géotechniques, et des conditions d'exploitation de la gare en phase travaux.
- > Préciser les conditions d'insertion d'une arrivée à Toulon **Centre en évitant le bassin du Beausset et les vignobles du Bandol**.
- > **Ne pas poursuivre les études sur le fuseau C5 (« Bandol »)**.
- > Préciser les modalités de passage en s'éloignant au maximum de la cuvette de Cuges.

La ZPP proposée (cf. chapitre 3b) est ainsi issue d'études d'approfondissement du fuseau C4.

La concertation de 2011 sur les fuseaux

Pour la section Les Arcs – Saint-Cassien, le CoPil du 22 décembre 2011 a préconisé :

- Etudier les conditions d'insertion de la **gare dans le secteur pressenti** (incidences environnementales, raccordement au réseau existant, desserte, intermodalité, etc.).
- Préciser les conditions hydrauliques de passage dans la vallée de l'Argens pour permettre **d'éviter les enjeux urbains, agricoles et naturels au Nord de la vallée.**

La ZPP proposée (cf. chapitre 3b) a ainsi été définie dans l'optique de limiter au maximum les contraintes environnementales résiduelles, tout en intégrant les autres contraintes, notamment militaires.

Les études d'approfondissement ont montré qu'un passage dans la vallée de l'Argens est possible en maîtrisant les incidences sur la zone inondable de l'Argens.

Les constats partagés avec les élus en 2012

Une région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui attire et se congestionne

- Un **quadruplement de la population** entre 1860 et 2009
- **3^{ème} région la plus peuplée** de France avec 5 millions d'habitants aujourd'hui et 6 millions en 2040 ?
- Marseille/Aix, Nice et **Toulon**, **parmi les 10 plus grandes agglomérations françaises**
- **2^{ème} région touristique française** avec un apport net de plus de 2 millions de personnes en été
- **80% des habitants sur une bande littorale** de 25 à 40 Km

... et une ligne ferroviaire datant de 1860 !

Une région asphyxiée par la congestion routière, en déficit de transport en commun, avec un système ferroviaire à bout de souffle

Des conséquences déjà alarmantes

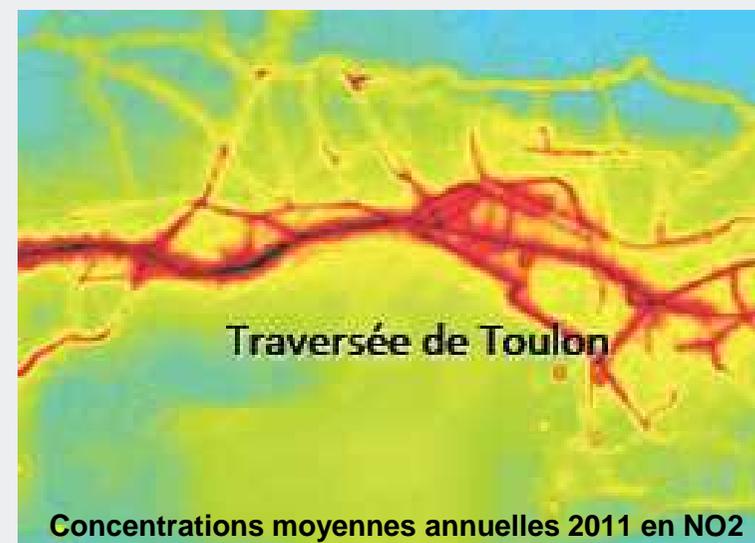
Perte de la qualité de vie :

➤ Pollution de l'air :

- Risques sanitaires : **600.000 personnes exposées à la pollution de l'air** en PACA
- 71 % de jours au dessus des seuils d'alerte
- Contentieux européen pour non respect des normes PM10 (particules fines < 10 microns) → astreinte de l'ordre de 300 K€ par jour
- En secteur urbain, 85% des émissions sont dues aux transports

➤ Perte de qualité de vie :

- **+ 6 jours / habitant** perdus par an dans les embouteillages entre Toulon et Solliès-Pont, pour **10 jours en 2025**



➤ Forte insécurité routière

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

— Les constats partagés avec les élus en 2012

- > **Limiter les nuisances** pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels.
- > **Eviter au maximum les zones agricoles.**
- > **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.

Les constats partagés avec les élus en 2012

- La très grande vitesse n'est pas la priorité partout, il faut :
 - **Améliorer les trains du quotidien**
 - **Diminuer le temps de parcours Marseille 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

Le projet présenté à la Commission Mobilité 21

Un projet complet à l'horizon 2040

- Un maillage étroit entre ligne existante et ligne nouvelle
- Réalisation possible par phases, en visant prioritairement la désaturation des nœuds ferroviaires : de Marseille St Charles, de la Côte d'Azur, puis de Toulon



Un projet réalisable par étapes

Un phasage cible permettant :

- 80% des gains de trafic
 - 90% des gains de temps
- Une **desserte TER de niveau « projet complet »** dans les 3 métropoles
Une **amélioration de l'offre TaGV**, notamment en termes de temps de parcours



La proposition de la Commission Mobilité 21

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

- **Elle a classé les projets selon 3 priorités :**

- Projets de 1ère priorité : travaux à engager avant 2030
- Projets de 2nde priorité : travaux entre 2030 et 2050
- Projets non prioritaires : après 2050

- **Concernant le projet PACA :** « 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 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. »

La proposition de la Commission Mobilité 21

- **La commission a constaté l'évolution du projet de LGV vers une ligne nouvelle réalisable par étapes**
- **Concernant le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, la Commission a proposé 2 scénarios :**

Scénario 1 – Enveloppe nationale de 8 à 10 Mds €

- **Priorité 1** : Traitement du nœud ferroviaire marseillais (2,5 Mds €)
- **Priorité 2** : Traitement du nœud ferroviaire azuréen et réalisation de la Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Le Muy et Nice (9,5 à 12 Mds €)

Scénario 2 – Enveloppe nationale de 28 à 30 Mds €

- **Priorité 1** : Traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2,5 Mds €) et azuréen (4,2 Mds €)
- **Priorité 2** : Ligne Nouvelle Aubagne-Toulon et entre Le Muy-Nice (5,3 à 7,8 Mds €)

Le choix du Gouvernement

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.

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

Le Comité de pilotage du 23 septembre 2013

- Prend acte de la décision du gouvernement
- Propose de mener conjointement les études sur priorités 1 & 2
- Propose de présenter au Ministre la Zone de Passage Préférentielle de Marseille à l'Italie
- Propose un dispositif d'information et de consultation en 2 temps sous l'égide des préfets de départements:
 - Sur les sections de la priorité 1, les nœuds de Marseille et Nice : d'octobre à novembre 2013 pour les élus, en décembre pour le public
 - Sur les sections de la priorité 2, d'Aubagne à Toulon et du Muy à la Siagne : d'avril à mai 2014 pour les élus, en juin pour le public.

Chapitre 2

La décision ministérielle du 21 octobre 2013

La décision ministérielle du 21 octobre 2013

- « Réalisation prioritaire du traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2500 M€₂₀₁₂) et azuréen, de Nice à la ligne Cannes-Grasse (4 200 M€₂₀₁₂) ».
- « Demande d'accélérer le rythme des études des sections de première priorité [...], avec un objectif de déclaration d'utilité publique en 2017»
- « Réalisation du reste du projet postérieure à 2030 »
- « Séquencement en deux temps de la période d'information et de consultation des élus puis du public sur la zone de passage préférentielle (ZPP) » :
 - « Concernant les **sections entre Aubagne et Toulon et entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy**, dont la commission « Mobilité 21 » recommande la réalisation au-delà de 2030, **je souhaite que les études soient poursuivies**. La **concertation envisagée au printemps 2014** vous permettra d'identifier et de me faire des propositions en vue de la **poursuite des études, et notamment des mesures conservatoires qui pourraient être prises** afin de préserver la possibilité de réalisation de ces sections, postérieurement aux sections relevant des premières priorités. Ces aménagements seront en tout état de cause identifiés comme faisant partie du programme de l'opération, au sens du code de l'environnement, aux côtés des secteurs de première priorité ».

La décision ministérielle du 21 octobre 2013



⑩ Chapitre 3 a)

Le projet dans le Var

Le projet dans le Var



— Une section de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon

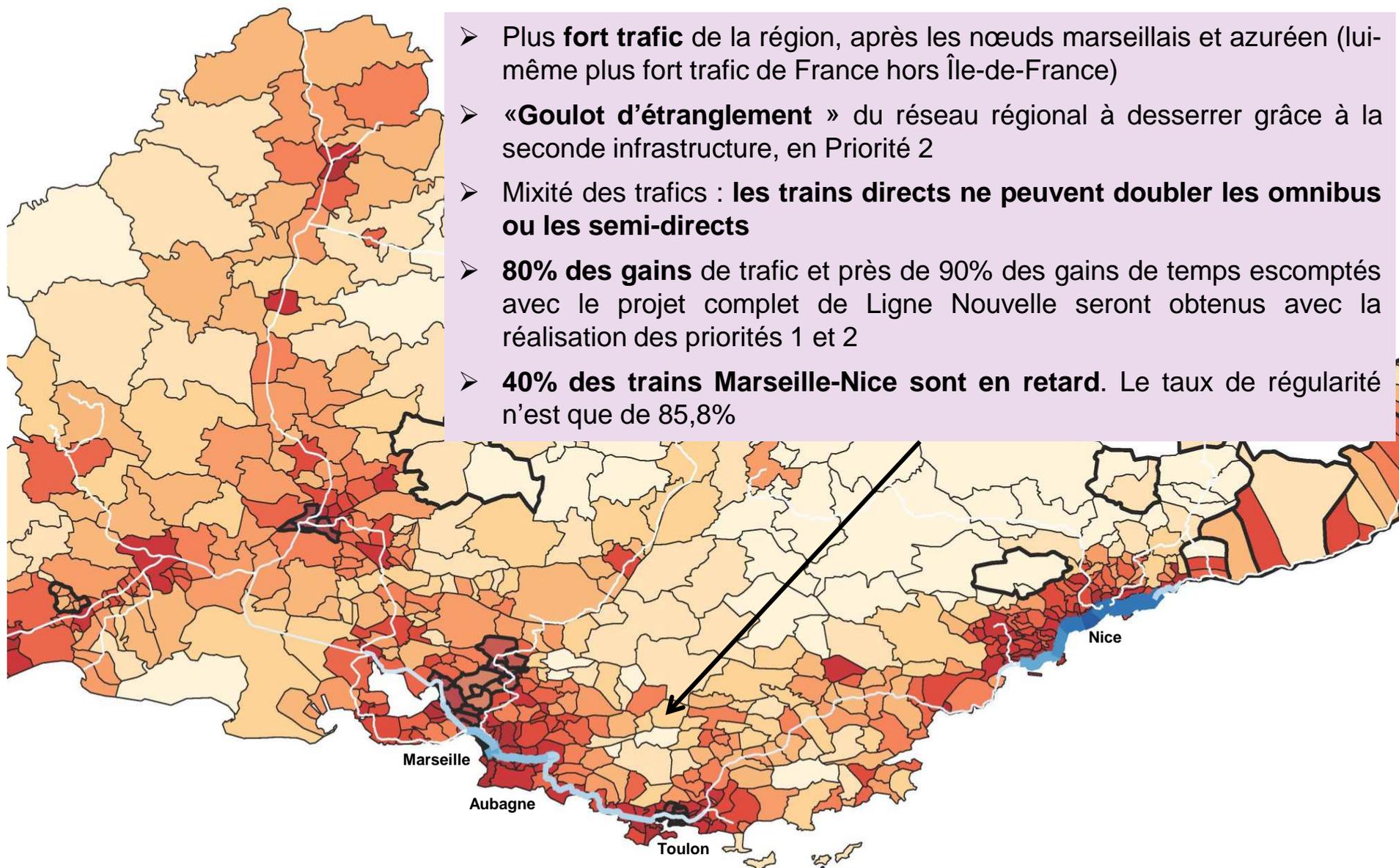
— Une gare de Toulon réaménagée

— Une section de ligne nouvelle entre Est Var et la Siagne

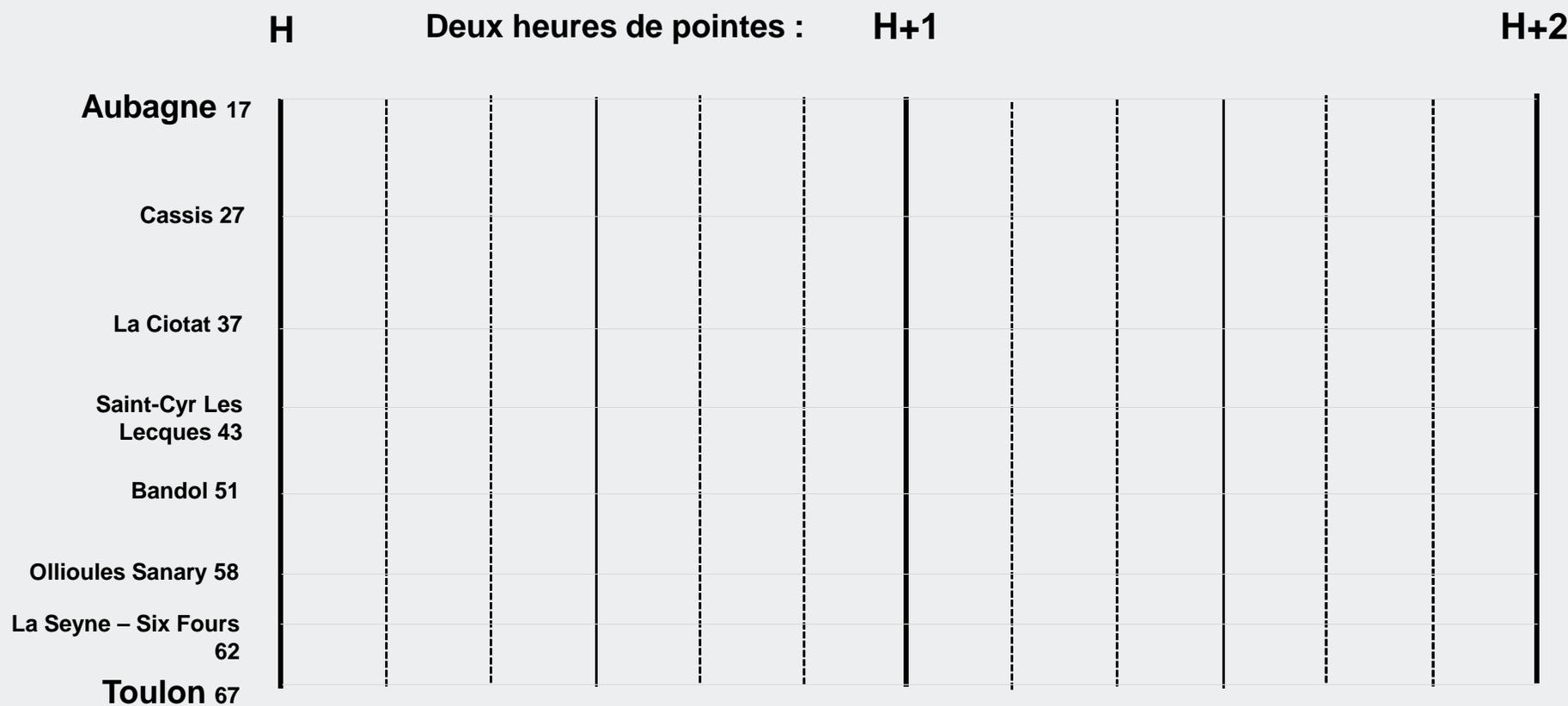
— Une gare nouvelle au Muy

— Des aménagements du réseau existant

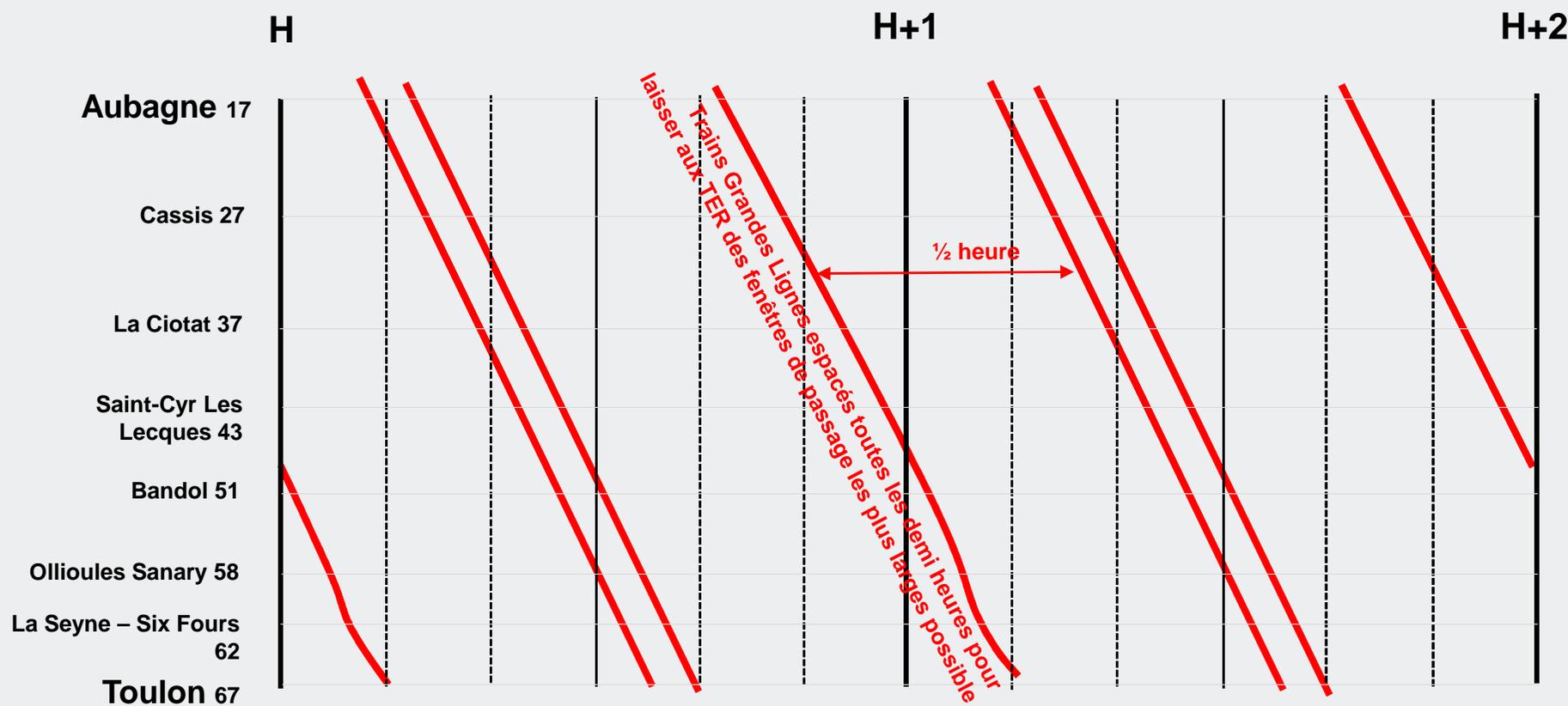
Les enjeux de la section Aubagne – aire toulonnaise



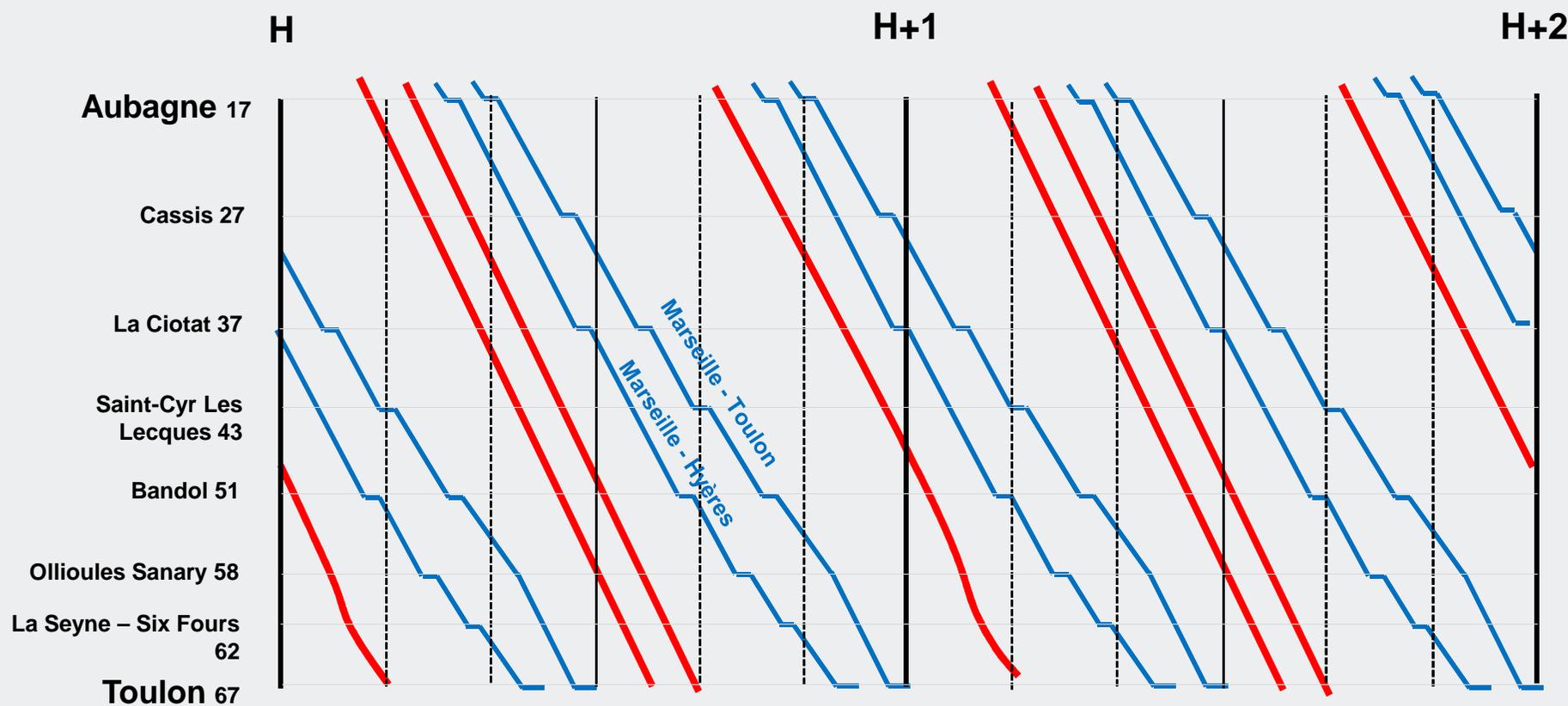
Pourquoi la ligne Aubagne – Toulon est saturée et doit être doublée :



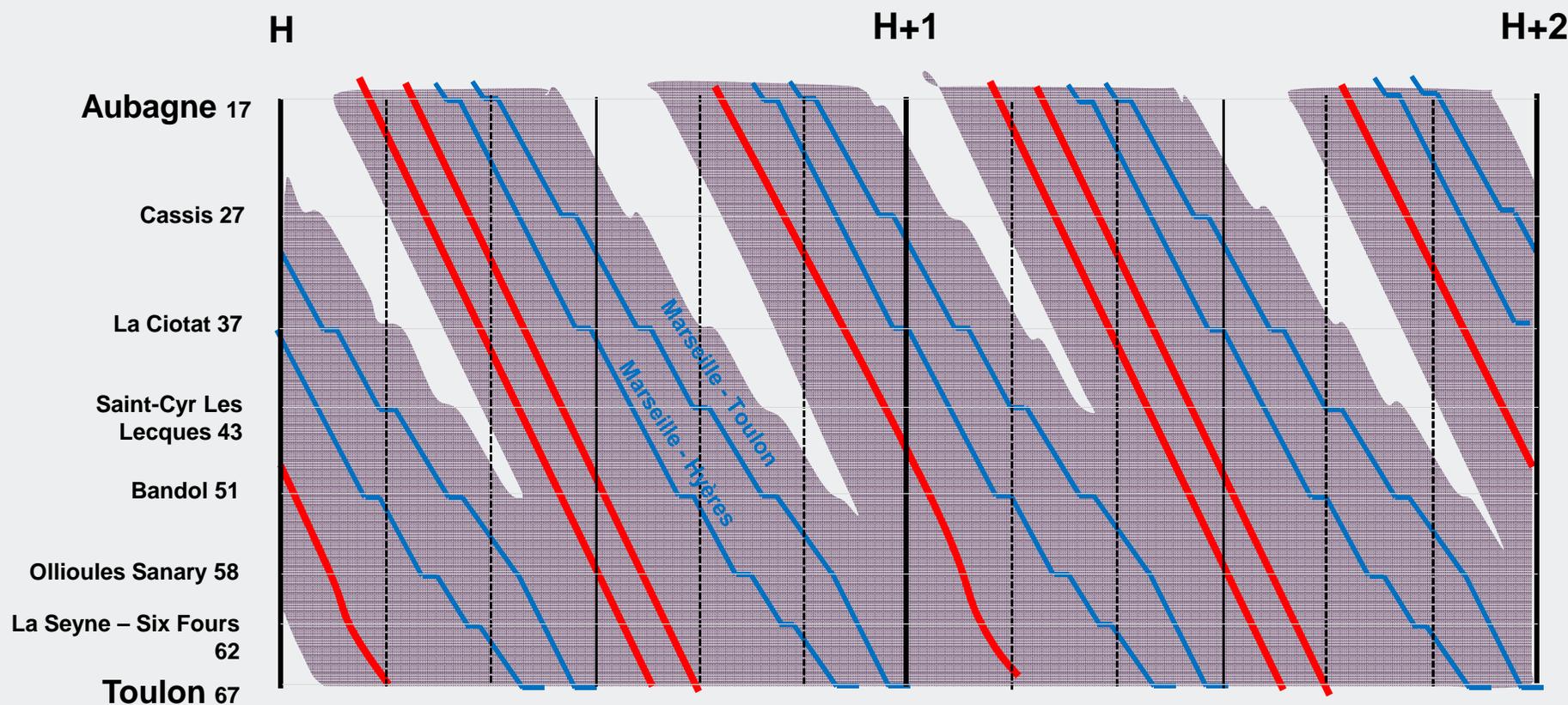
Pourquoi la ligne Aubagne – Toulon est saturée et doit être doublée :



Pourquoi la ligne Aubagne – Toulon est saturée et doit être doublée :



Pourquoi la ligne Aubagne – Toulon est saturée et doit être doublée :



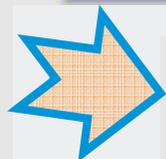
Compte tenu des **espacement de sécurité** entre les trains, les **zones d'exclusion** sont continues et ne laissent plus de passage. Au-delà du Marseille-Hyères et du Marseille-Toulon, il n'est pas possible d'ajouter un TER

D'Aubagne à l'aire toulonnaise

Répondre à la forte demande de déplacements



une nouvelle infrastructure
+
des aménagements sur la ligne existante
=
le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



- des TER plus nombreux et plus fiables sur la ligne existante
- des liaisons plus rapides entre les capitales régionales sur la nouvelle ligne

D'Aubagne à l'aire toulonnaise

- ❑ Augmenter les **fréquences** entre Marseille, la Seyne, Toulon, la Pauline, Hyères
 - 6 TER / heure et par sens dans l'aire toulonnaise, alors qu'aujourd'hui il n'y a que 3 trains, Marseille-Hyères, Marseille-Toulon et Toulon-les Arcs
 - 2 fois plus de trains grandes distances
- ❑ Fiabiliser le trafic ferroviaire et **rendre le train plus attractif** face à la voiture
- ❑ Proposer de nouvelles liaisons pour **traverser l'agglomération sans changement de train à Toulon** alors qu'actuellement les trains sont terminus
- ❑ Réduire le **temps de parcours** entre l'aire toulonnaise et Marseille
 - 25 min au lieu de 45
- ❑ Permettre **des arrêts supplémentaires** grâce à l'augmentation de capacité apportée par la seconde ligne
- ❑ Offrir un second itinéraire pour faciliter la **maintenance** du réseau

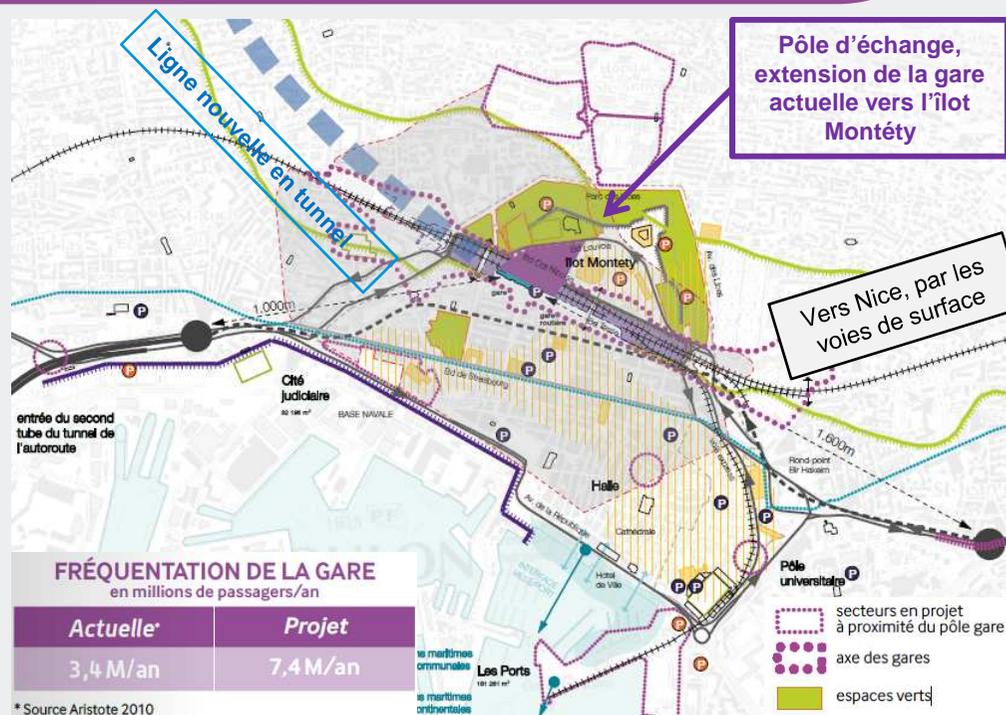
Le pôle d'échanges multimodal de Toulon

Le Comité de Pilotage de janvier 2013 a privilégié la gare de **Toulon centre** inscrite dans le projet de développement urbain de l'**Axe des Gares**, en cohérence avec le Grand Projet Rade.

Pour développer l'offre ferroviaire :

+ 11 trains/h en gare de Toulon, soit 24 trains/h

Il faut ...

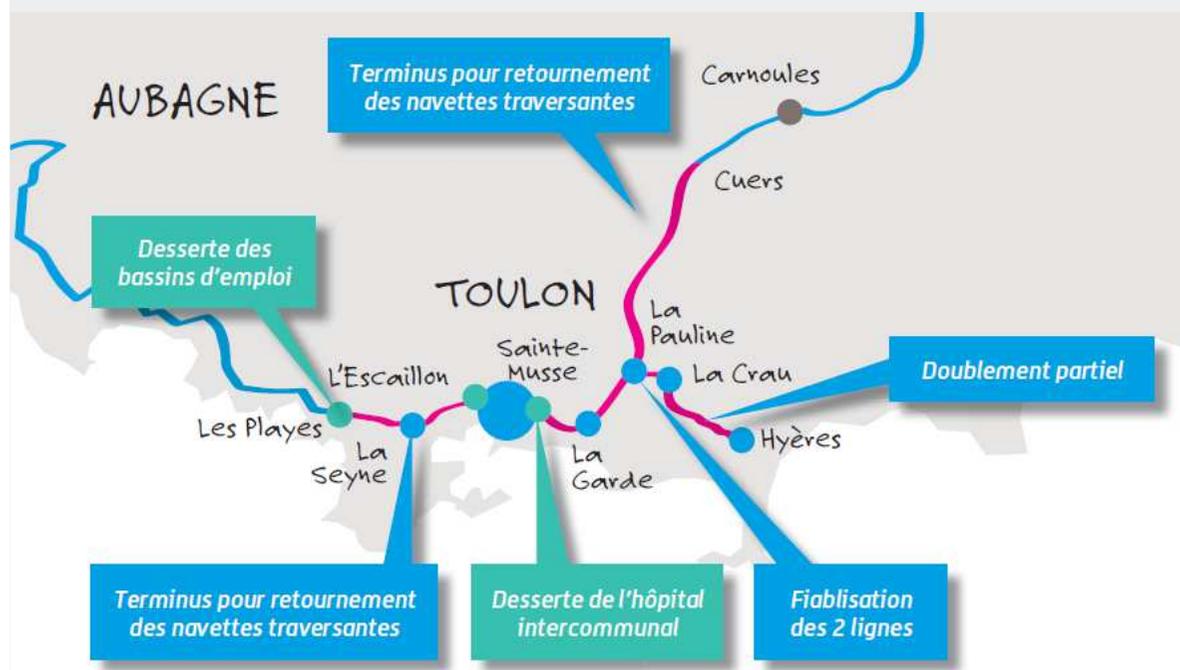


Augmenter la capacité en gare de Toulon

→ Réaliser 6 voies à quai dans la gare, en surface

Doubler l'accueil des passagers (7,4 millions) → Un nouveau « bâtiment voyageurs »

Les aménagements sur le réseau existant



- Ligne existante
- Amélioration de la traversée de l'agglomération toulonnaise
- Nouvelles haltes ou Gares
- Ajout de voies et de quais supplémentaires
- Aménagements pour le fret

Les objectifs de desserte du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur à l'horizon de la Priorité 2, 2030 – 2050, nécessitent :

- La section de ligne nouvelle Aubagne – Toulon
- 6 voies à quai en gare de Toulon, ce qui nécessite au préalable d'aménager les gares de la Seyne et de la Pauline pour soulager le trafic en gare de Toulon

Mais aussi des aménagement sur le réseau existant :

- traiter le nœud de La Pauline (dénivellation et voies à quai supplémentaires)
- doubler la voie unique La Pauline – Hyères, au minimum entre La Crau et Hyères et réaménager la gare de Hyères (terminus, remisage)

Les aménagements sur le réseau existant

Par ailleurs les études ont montré que pour améliorer significativement la desserte TER de l'aire toulonnaise avant les investissements de la Ligne Nouvelle, il faut :

- Également la 6^{ème} voie à quai à Toulon
- Également le doublement partiel de la voie unique La Pauline – Hyères
- Également le traitement du nœud de La Pauline et 2 voies supplémentaires
- La création de voies supplémentaires dans certaines gares selon les scénarios considérés (gares intermédiaires ou gares terminus pour les navettes « diamétralisées » entre l'ouest et l'est de l'agglomération).
- Mais aussi une 3^{ème} voie entre Toulon et La Pauline



Les aménagements du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et les aménagements nécessaires pour l'amélioration de la desserte de l'aire toulonnaise sont donc communs en grande majorité

A la mise en service de la Priorité 1 :

Dès sa réalisation, le traitement du nœud ferroviaire marseillais bénéficiera aux habitants du Var :

La traversée et la gare souterraine de Marseille offriront des liaisons directes vers le nord et l'est de l'agglomération marseillaise :

- 2 trains par heure en heure de pointe effectueront **la liaison directe Toulon – Aubagne – Vitrolles-aéroport**, en 55 min.
- Des trains directs assureront **la liaison Toulon – Aubagne - Aix**
- La traversée souterraine de Marseille raccourcira à elle-seule de **20 min** le trajet en TGV vers Paris, Lyon, Rennes, Strasbourg, Montpellier, etc.

Les enjeux de la section Est Var - Siagne

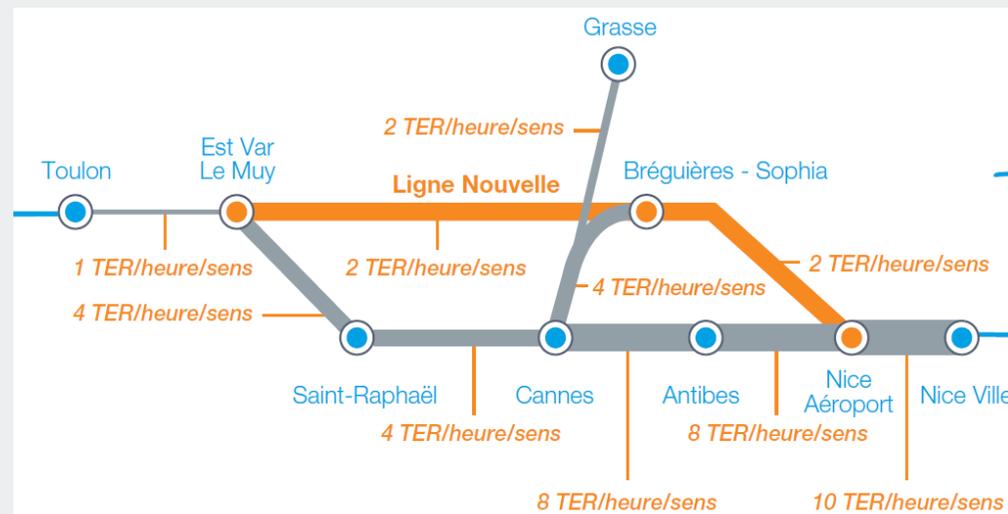


Un territoire très attractif en pleine expansion. Des pôles socio-économiques de l'Est du Var, de Sophia-Antipolis et de Nice, avec un fort besoin de transports.

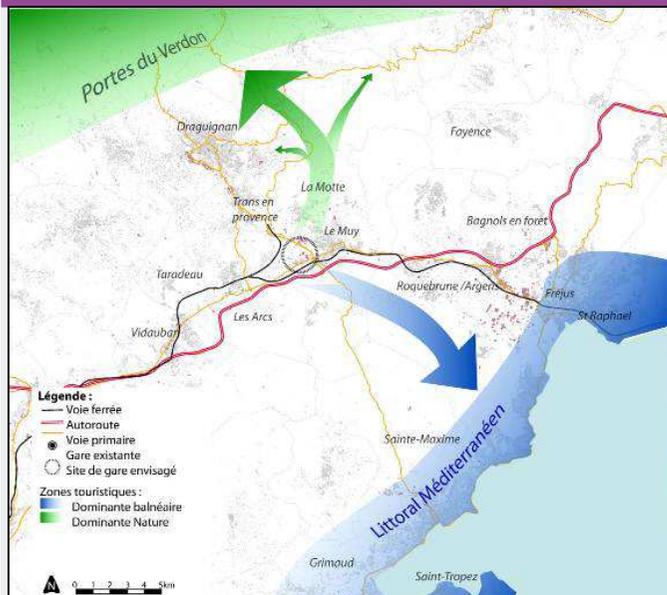
Entre Saint-Raphaël et Cannes l'unique ligne existante, trop sinueuse et exposée aux risques naturels, n'offre aucune possibilité de dépassement

Pour une meilleure accessibilité du territoire et le désenclavement de l'est de la région

- 4 fois plus de TER sur la ligne existante entre Est Var et Cannes
- 2 fois + de trains grandes lignes
- 35 min entre le Muy et Nice
- Moins de 15 minutes entre le Muy et Sophia-Antipolis



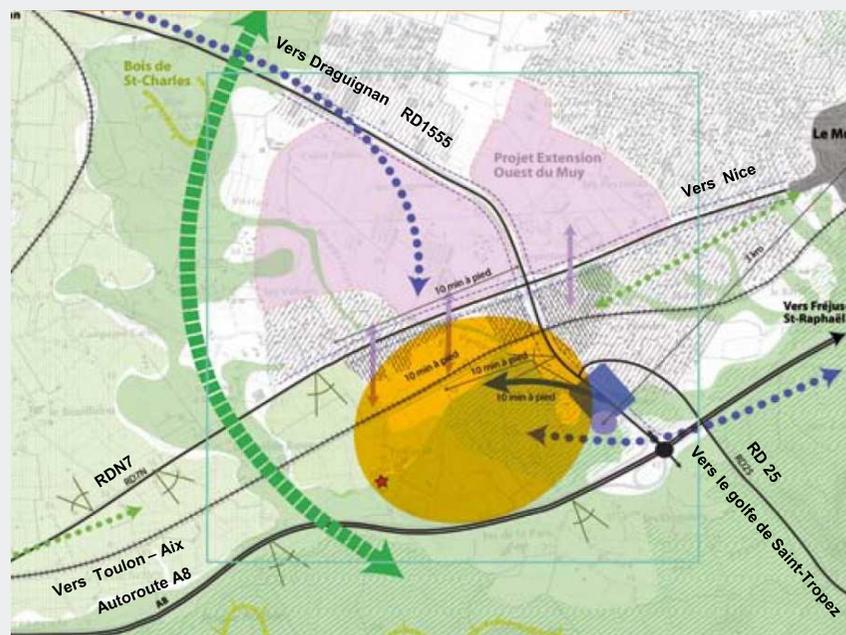
Une gare nouvelle à l'est du Var



- Une gare pour offrir plus de dessertes à l'est du Var
- Une nouvelle porte d'entrée pour la Dracénie, Fréjus - Saint-Raphaël, le golfe de Saint-Tropez

- ➔ Bien connectée au réseau de transports en communs, aux réseaux routier et autoroutier, à l'aire de covoiturage
- ➔ Favorisant les échanges multimodaux avec les pôles urbains principaux (Fréjus, Saint-Raphaël, Draguignan, golfe de Saint-Tropez...)
- ➔ Peu consommatrice d'espace et intégrée dans un site en lien fort avec les projets urbains du territoire

2 millions de voyageurs attendus

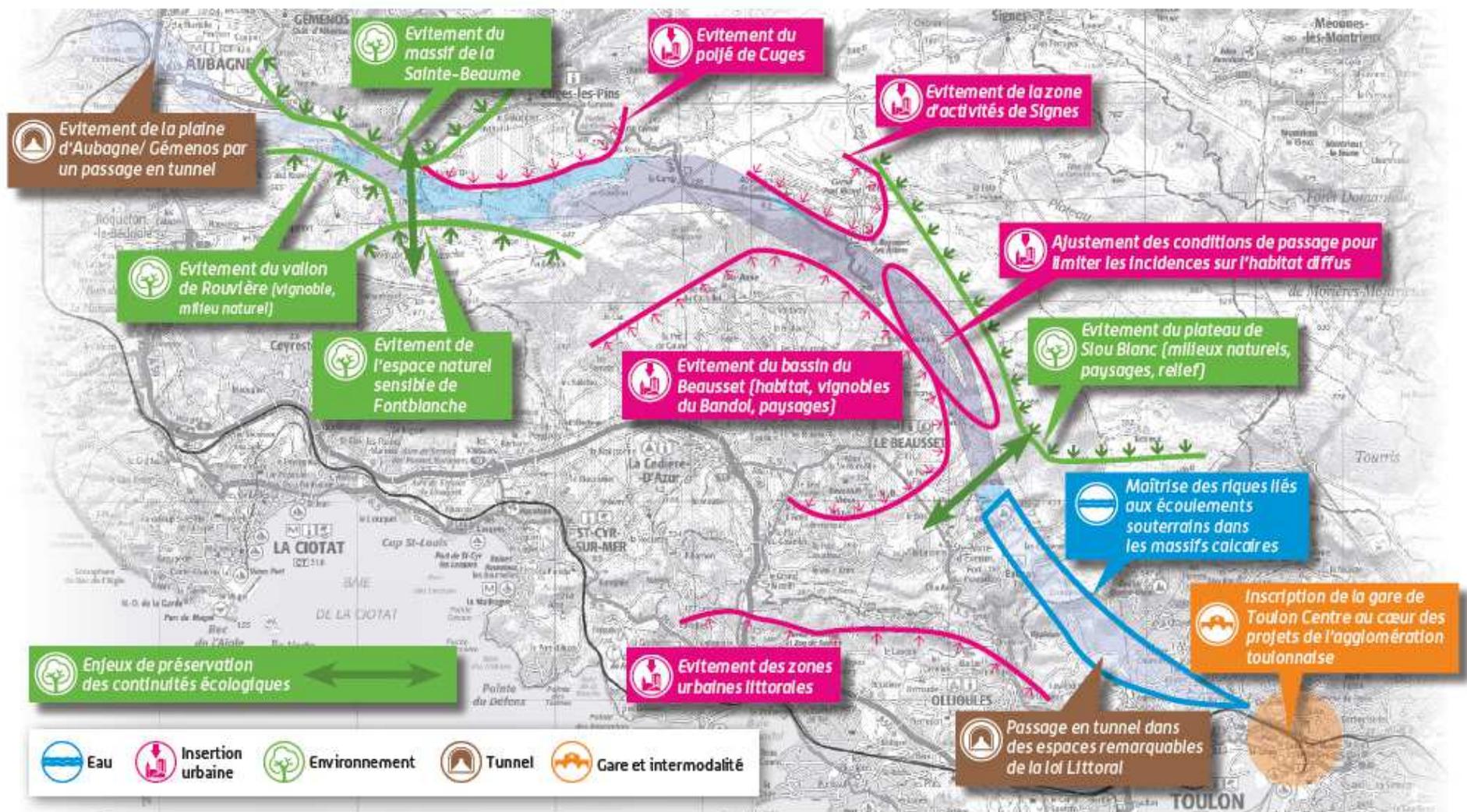


La Zone Préférentielle de Passage

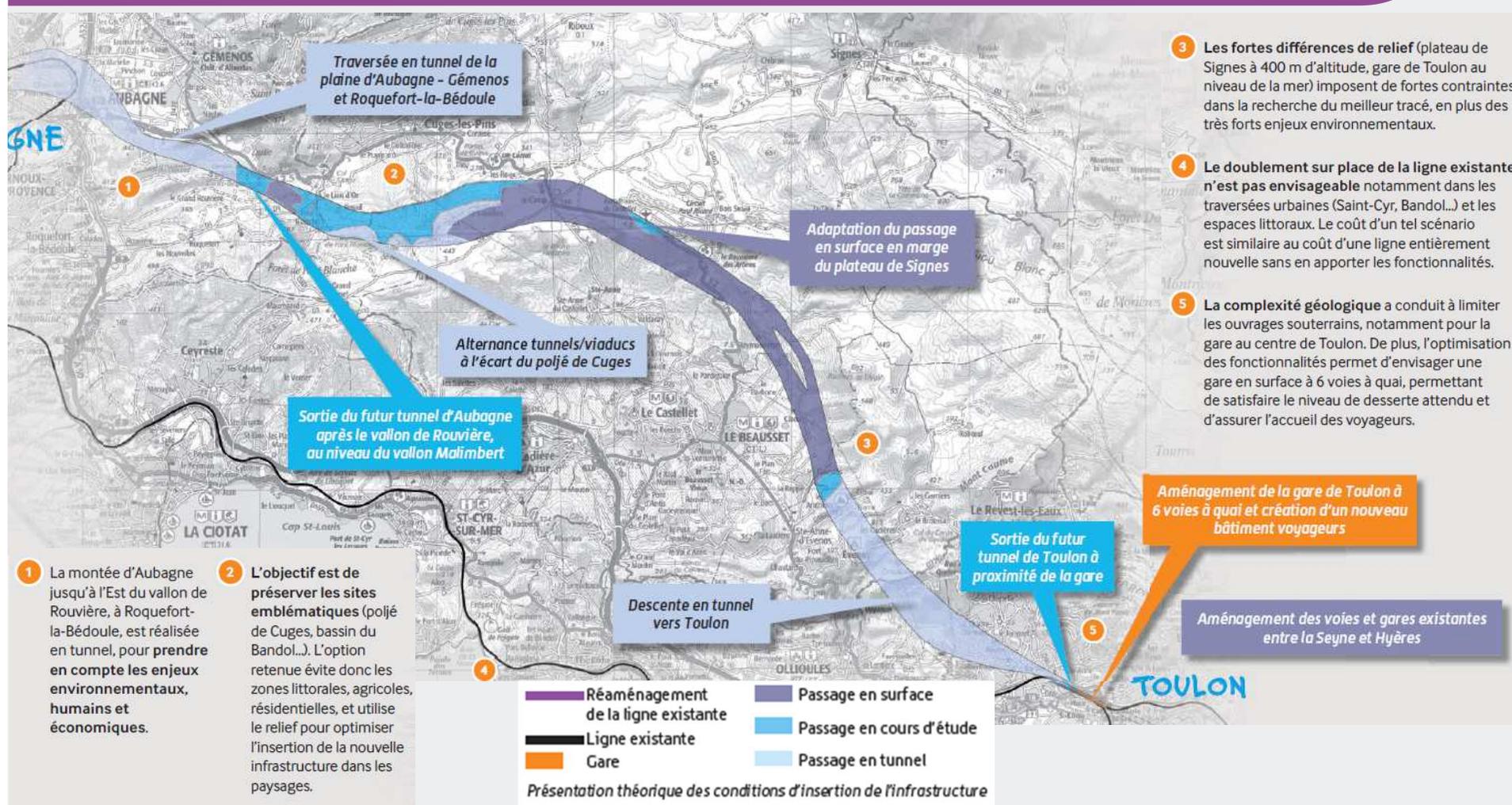
La Z.P.P. : définitions et rappels

- **Qu'est-ce que la Zone de Passage Préférentielle ?**
 - **Zone retenue pour la recherche du meilleur tracé (objet des études phase 2)**
- **Comment a-t-elle été déterminée ?**
 - **Etudes de « phase 1 »**
 - **Concertation avec le public en 2011**
 - **Concertation avec les élus en 2012**
 - **Etudes d'approfondissement et de phasage du projet**
- **Quelle portée juridique ?**
 - **Pas de portée juridique propre**
 - **Sert de base aux protections foncières**

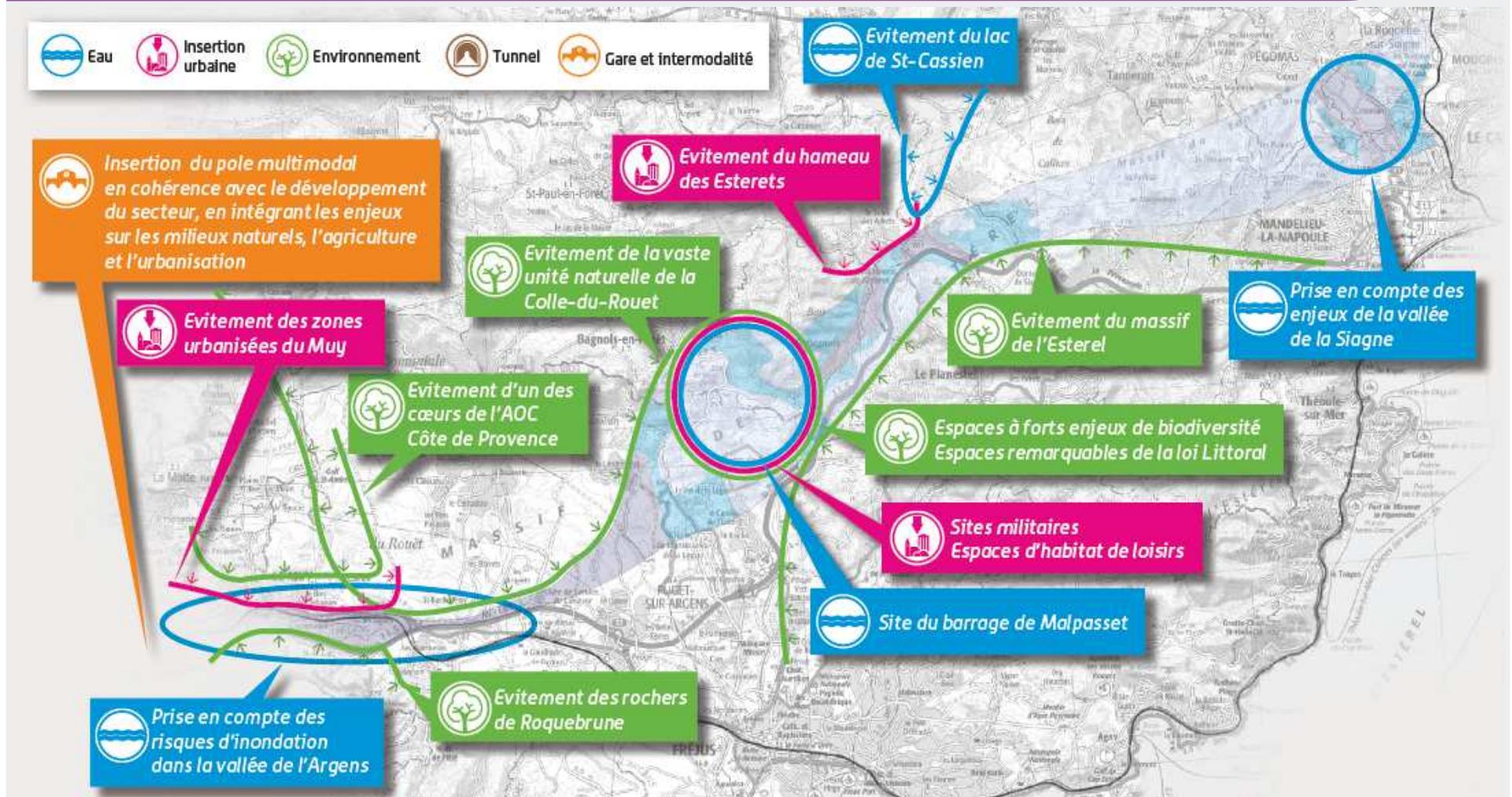
Prise en compte des enjeux du territoire



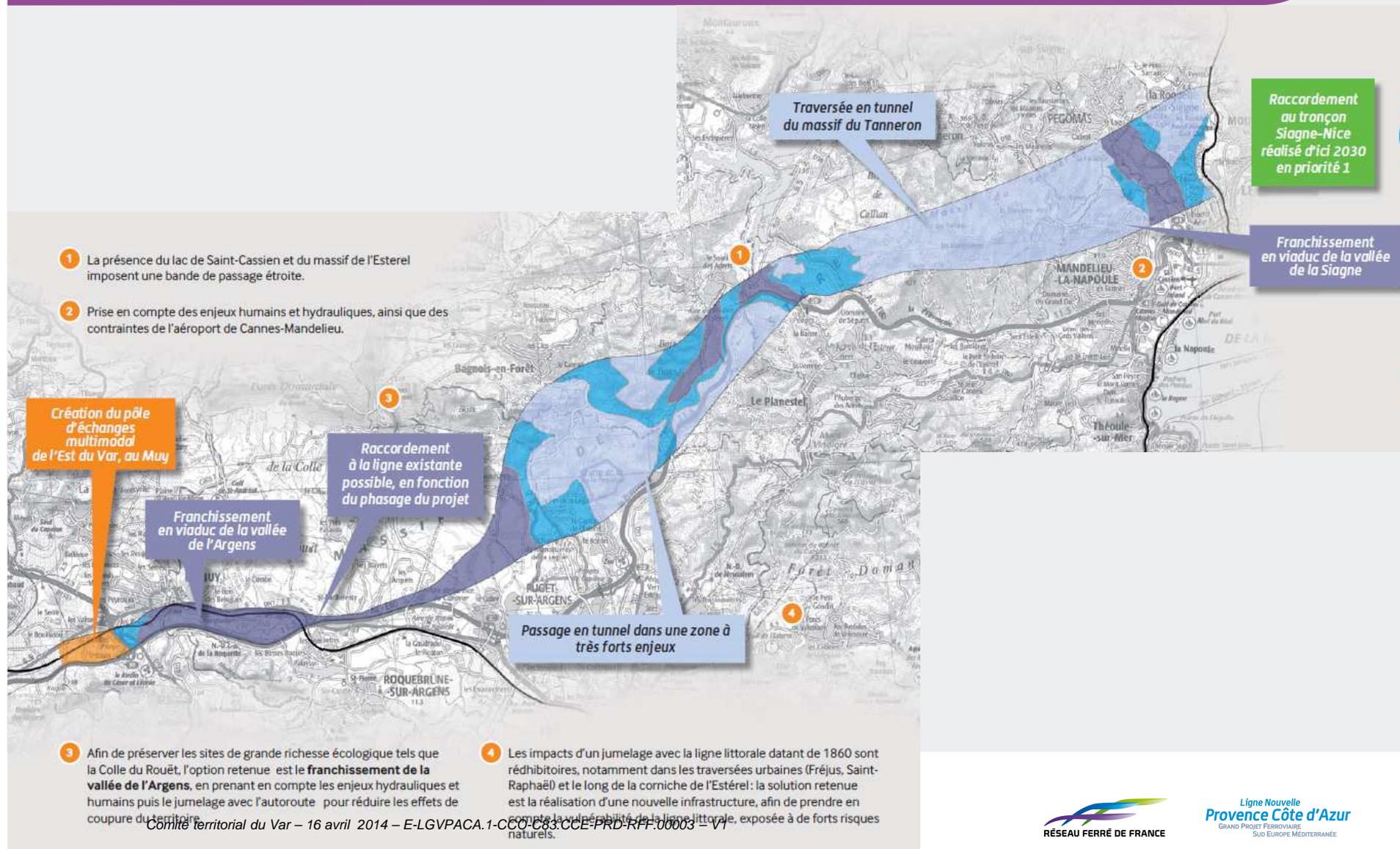
La Z.P.P. du projet qui a évolué avec la concertation



Prise en compte des enjeux du territoire



La Z.P.P. du projet qui a évolué avec la concertation



Chapitre 4

Les prochaines étapes

L'information et la consultation pour la priorité 2

Consultation des élus

4 Commissions Consultatives :

Réunion des élus
13, 83, 06

- 4 communes des Bouches-du-Rhône
- 5 communes du secteur « Sud Sainte-Baume et aire toulonnaise »
- 9 communes du secteur « Est var »
- 2 communes des Alpes-Maritimes

3 Comités Territoriaux :

- collectivités cofinanceurs,
- collectivités non cofinanceurs,
- associations,
- représentants du monde économique

Sur invitations des préfets

Consultation du public

Lancement le 12 mai

Annonces presse et radio, e-mailing, distribution de documents en gares, site internet, ...

Recueil de l'avis du public

Questionnaire Cartes T, questions / réponses, foire aux questions et enquête sur site internet

Synthèses

Synthèse

Collège des Acteurs

Comité de Pilotage

Bilan CNDP

Septembre



Bouches-du-Rhône : 28 avr
Var : le 15 avril x 2
Alpes-Maritimes : 25 avril

Bouches-du-Rhône : 6 mai
Var : le 16 avril
Alpes-Maritimes :

1 mois d'information du public
du 12 mai au 13 juin

L'information et la consultation du public

- Dispositif similaire au dispositif mis en œuvre pour la Priorité 1
- Dispositif annoncé au préalable dans la presse
- Mise à disposition de documentations et de moyens d'expression (lettres T) dans les mairies de la ZPP, CCI...
- Distribution dans les pôles d'échange de documents synthétiques de présentation du projet et de la ZPP ainsi que des moyens d'expression (dépliant lettre T)
- Mise en ligne sur le site internet des documents de présentation du projet, de la ZPP et d'une rubrique « exprimez-vous »

